

# 1100—Hodnoty a problémy



IPR  
PRAHA

UAP Praha / **2016**



Územně analytické podklady hl. m. Prahy

—  
2016  
—

**1100 / Hodnoty a problémy**

**POŘIZOVATEL**

Odbor územního rozvoje MHMP  
Jungmannova 29/35, Praha 1

—  
**ZPRACOVATEL**

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



<b>SWOT ANALÝZY</b>	<b>1110</b>	.....	4
SWOT analýzy	<b>1111</b>	.....	4
<b>HODNOTY</b>	<b>1120</b>	.....	24
Hodnoty celoměstské	<b>1121</b>	.....	24
Hodnoty dílčí	<b>1122</b>	.....	28
<b>PROBLÉMY</b>	<b>1130</b>	.....	34
Problémy celoměstské	<b>1131</b>	.....	34
Problémy dílčí	<b>1132</b>	.....	36



1100 /  
Hodnoty a problémy

## 1111 SWOT analýzy

### SWOT: ŠIRŠÍ VZTAHY

#### SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

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

#### SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

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

#### PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

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

#### OHROŽENÍ

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

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

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: ŠIRŠÍ VZTAHY

### PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

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

### MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

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

# SWOT: KRAJINA

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

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

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

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

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

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

## OHROŽENÍ

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

- postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb se Středočeským krajem
- výrazný rozdíl mezi cenami zemědělských pozemků a stavebních pozemků vyvolávající enormní tlaky vlastníků pozemků na přeměnu na cenově výhodnější charakter pozemků a vytvářející prostor pro spekulativní nákupy pozemků
- riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodě blízkým charakterem (na příklad v souvislosti se záměrem splavnění obou řek)
- tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábery nezastavitelných ploch
- stále častější výskyt období extrémně vysokých teplot v důsledku klimatické změny
- efekt tepelného ostrova
- stále častější výskyt extrémních srážkových úhrnů v krátkém časovém období, nebo období s extrémním deficitem srážek
- přetrvávající akustické zatížení hlukem z dopravy
- tlak na výstavbu v otevřené krajině namísto její proměny v rekreační a přírodní zázemí města

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: KRAJINA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

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

- Nevhodné využívání říčních a potočních niv, malý podíl ploch s trvalou vegetací a s extenzivním hospodařením; nediferencovaný přístup (intravilán x extravilán) k vodním tokům a jejich okolí.
- Absence vymezení úseků vodních toků potenciálně vhodných k revitalizaci.
- Nedostatečná územní ochrana pramenných oblastí vodních toků a cenných mokřadů (včetně jejich širšího okolí) i dalších území s významem pro přirozenou retenci srážkových vod.
- Absence nízkoemisních oblastí v rezidenčních zónách.
- Stabilizace tichých oblastí na území Prahy a jejich využití pro krátkodobou rekreaci obyvatel.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Nezhlednění potřeby zachování prostupnosti krajiny u nových, zejména liniových staveb dopravní a technické infrastruktury a velkých účelových areálů.
- Dosud nezajištěné cílevědomé získávání potřebných pozemků pro výsadbu nových lesů.
- Nedostatečná údržba a doplňování stávajících vegetačních prvků.
- Ovlivnění kvality vody v drobných vodních tocích, zejména splachy a smyvy z urbanizovaného území nebo kontaminací vody v tocích splaškovými vodami prostřednictvím přeпадů ze sítě jednotných kanalizací.
- Vysoká eutrofizace povrchových vod s dopadem na špatnou kvalitu vody v nádržích.
- Zpřísnění opatření směřujících k omezování automobilové dopravy ve městě; potřeba vymezení nízkoemisních zón.
- Regulace a zklidnění dopravy v obytných zónách z důvodu zlepšování kvality ovzduší a snižování hlukové zátěže
- Malá podpora emisně šetrné hromadné dopravy, cyklistiky a pěších tras.
- Nerealizace protihlukových opatření u stávajících komunikací, kde jsou překračovány přípustné hygienické limity.
- Nedostatečná koordinace se Středočeským krajem při stanovení rozvoje obcí se zřetelem na dopravní a technickou infrastrukturu.

# SWOT: MĚSTO

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

### 210 VÝVOJ A PODMÍNKY

- výrazná prostorová scéna města, město je utvářeno ve spojení s unikátní, výraznou krajinou
- časově i prostorově kontinuální rozvoj města
- výrazné, dominantní centrum, historické jádro je těžiště celého města
- prostorové rezervy pro umístění celoměstské vybavenosti na transformačních plochách v centrální části města
- vnitřní rezervy v městské struktuře a zejména na sídlišťích pro umístění občanské vybavenosti

### 220 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

- prostorové uspořádání struktury města (kompaktní uvnitř, rozvolněné na okraji) je v souladu s dostředným charakterem města
- rozmanitá urbánní struktura a kompoziční pestrost
- kvalitně založená hustá síť veřejných prostranství v kompaktním a historickém městě, přírodní osy propojují město a jeho krajinné zázemí
- volné přírodní plochy na rozhraní města a krajiny (rekreační příležitosti, rozhraní)

### 230 LIDÉ VE MĚSTĚ

- město je dlouhodobě atraktivní pro migranty, což vytváří předpoklad pro růst počtu obyvatel
- vysoká a zvyšující se naděje dožití
- relativně nízká úroveň sociální nerovností a rezidenční segregace (sociálního vyloučení)
- dostatečná kapacita bytového fondu, jeho technická vybavenost a relativně vysoká obydlenost
- relativně vysoká úroveň poptávky odpovídající aktuální nabídce nových bytů a územní rezervy pro další bytovou výstavbu

### 240 HODNOTY

- živé, autentické a atraktivní historické jádro města
- bohaté a rozsáhlé kulturní dědictví
- unikátní panoramatické pohledy na město, unikátní veduty z četných vyhlídek

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

### 210 VÝVOJ A PODMÍNKY

- výstavba v nezastavěném území v okraji města, narůstající suburbanizace

### 220 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

- chybějící definovaná celková koncepce města
- roztržitá urbánní struktura v periferních oblastech města
- nekonceptní přístup k umísťování výškových a rozměrných staveb
- nekonceptní a nekoordinovaný přístup k tvorbě a obnově veřejných prostranství, uplatňování technokratických postupů
- nízká úroveň městského parteru a pomalá revitalizace veřejných prostorů
- degradace veřejných prostranství upřednostňováním fyzického uspořádání a organizace prostoru pro nároky individuální automobilové dopravy
- chybějící hierarchie veřejných prostranství a související důraz na budování vnitřních vazeb a prostupností
- chybějící mosty a lávky související s novými koncepcemi využití území vážící k řece a vodotečím
- omezování prostupnosti v místech vzniku uzavřených obytných enkláv a ostatních areálů

### 230 LIDÉ VE MĚSTĚ

- stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku
- nízké hodnoty úhrnné plodnosti (hluboko pod záchovnou hranicí)
- růst počtu lidí bez domova a osob v bytové nouzi
- relativně nízká finanční dostupnost bydlení vzhledem k vysokým tržním cenám bytů a rostoucí zatížení domácností náklady spojenými s bydlením
- absence systému sociálního bydlení, zanedbatelná obecní výstavba a pokračující mnohdy neuvážená privatizace obecního bytového fondu

### 240 HODNOTY

- narušování vizuální scény města a střešní krajiny
- nerespektování charakteru místa (neuvážené zásahy do měřítka a kapacit stávající zástavby)

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

### 210 VÝVOJ A PODMÍNKY

- využití dotačních titulů EU, státu a projektů PPP v oblasti revitalizace města ve smyslu celoevropského trendu posílení rozvoj intravilánu měst

### 220 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

- přijetí připravovaných koncepčních a legislativních dokumentů podporující vznik a stabilizaci veřejných prostranství
- principy tvorby, správy a údržby veřejných prostranství, založené na zvyšování kvality, zahrnutý do celoměstských koncepčních materiálů (např. Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy, Koncepce pražských břehů aj.)
- zvyšující se zájem o užívání a rozvoj veřejných prostranství a doplňování center
- vytvoření zeleného prstence

### 230 LIDÉ VE MĚSTĚ

- imigrace cizinců, kteří budou integrováni do české společnosti – nové pracovní síly pro pokrytí nezajištěných profesí
- zájem obyvatel ČR i cizinců o bydlení v Praze, přitažlivost města pro osoby v produktivním věku v centru a vnitřním městě
- zájem investorů realizovat bytovou výstavbu v rámci transformačních území a rovněž přizpůsobit některé stávající kapacity v celoměstském centru pro trvalé bydlení
- využití finančních prostředků z výnosů privatizace obecního bytového fondu pro realizaci programů sociálního a dostupného bydlení (Fond rozvoje sociálního bydlení)

### 240 HODNOTY

- zapojování veřejnosti do plánovacího procesu

## OHROŽENÍ

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

### 210 VÝVOJ A PODMÍNKY

- tlak na bytovou výstavbu na volných plochách v okraji a okolí města s vysokými nároky na vybavenost, infrastrukturu a dopravu z důvodu majetkového přístupu a realitního zájmu

### 220 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

- nezájem investorů o ponechávané rezervy pro založení center
- nekonceptní a nekoordinovaný rozvoj veřejných prostranství
- prohloubení roztržitosti správy a nedostatečná údržba veřejných prostranství

### 230 LIDÉ VE MĚSTĚ

- zvýšení sociálních nerovností (mj. v důsledku problémů se splácením hypoték, půjček a nájemného) a s tím spojený růst rezidenční segregace

### 240 HODNOTY

- přemíra legislativních opatření ovlivňující rozvoj centrální oblasti města (památky UNESCO)

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: MĚSTO

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

### 210 VÝVOJ A PODMÍNKY

- Dlouhodobě nedokončené koncepce významných městských lokalit a sídlištních založení, nedostatečné využití jejich potenciálu.
- Významná nabídka rozvojových ploch pro zástavbu snižující zájem o výstavbu uvnitř zastavěného území a na transformačních plochách.

### 220 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

- Nevyjasněná koncepce transformačních území a ostatních morálně dožitých území.
- Nedostatečná prostorová regulace a neexistující zásady pro umístování výškových a rozměrných staveb.
- Chybějící pravidla pro koncepční přístup k veřejným prostranstvím v závazných územně plánovacích dokumentech, nízká kvalita nově utvářených veřejných prostranství.
- Nevhodná preference individuální automobilové dopravy v rámci uspořádání veřejného prostoru.
- Snižování prostupnosti území výstavbou uzavřených areálů, samostatných nepropojených enkláv a neřešení stávajících omezení.
- Chybějící nebo špatně fungující vazby pro pohyb ve městě, bariéry ve využívání veřejných prostranství.
- Nepříznivý dopad dopravních staveb na strukturu města a prostupnost, nepříznivé prostorové aspekty dopravních staveb.

### 230 LIDÉ VE MĚSTĚ

- Úbytek funkce bydlení v centrální části města a jeho stagnace, nedostačující ochrana v historickém jádru.
- Nedostatečné využití transformačních ploch využitelných pro bydlení.
- Chybějící občanská vybavenost a převažující monofunkčnost nových obytných celků.
- Nerespektování charakteru místa, s důsledkem snížení kvality obytného prostředí pro stávající obyvatele.

### 240 HODNOTY

- Chybějící pravidla pro posuzování staveb, které mohou negativně ovlivnit pražské veduty.
- Chybějící charakteristika stabilizovaných území podporující respekt k jejich struktuře a kompozici.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

### 210 VÝVOJ A PODMÍNKY

- Nedostatečná koordinace postupu dotčených orgánů a organizací při ochraně kulturních hodnot města (absence site-managera).
- Nedůsledné uplatňování přijatých zásad a postupů orgány s rozhodující pravomocí při nové výstavbě i rekonstrukcích objektů (nedostatečná stavební kázeň).
- Koncentrace škodlivin v ovzduší (plynů i prachových částic), které urychlují stárnutí objektů a negativně ovlivňují podmínky bydlení v některých částech města.
- Příliš velká koncentrace turistických aktivit na malém území historického jádra Prahy (zejm. Královská cesta), která má za následek přetížení tohoto území.
- Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů se Středočeským krajem a sousedními obcemi.
- Relativně pomalé tempo celkové regenerace, oprav a vybavení sídlišť jako plnohodnotných městských částí.
- Nedostatečná preference výstavby v transformačních územích před volnými plochami.

### 220 PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA

- Preference ekonomické výhodnosti využití území na úkor urbanistických hledisek.
- Pomalá a nedostatečná rekultivace a rehabilitace veřejných prostranství včetně městské zeleně a a krajinných celků.
- Nízká míra aktivní implementace koncepčních dokumentů.
- Roztříštěnost správy a údržby veřejných prostranství; nedostatečná údržba a úklid veřejných prostranství.
- Absence systému koncepční přípravy a koordinace investičních záměrů jednotlivých správců a investorů na veřejných prostranstvích
- Přetížení provozu a využití řeky pro komerční účely
- Degradace veřejných prostranství historického centra prvoplánovou komercí.
- Zanedbaná veřejná prostranství modernistického města (sídliště).

### 230 LIDÉ VE MĚSTĚ

- Stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku, které mají zvýšené nároky na určité typy služeb a způsoby života ve městě.

- Stěhování obyvatel za administrativní hranice města při pokračujícím využívání obslužné infrastruktury Prahy.
- Sociální degradace určitých lokalit ve městě.
- Chybějící prevence vzniku deprivovaných obytných částí města a nutnost řešení problematiky sociálního a dostupného bydlení.
- Zdlouhavá příprava zákona o sociálním bydlení (mimo kompetenci hl. m. Prahy).
- Nebezpečí redukce obecního bytového fondu pod úroveň, která by městu umožňovala provádět reálnou bytovou politiku.

# SWOT: VYUŽITÍ ÚZEMÍ

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- vysoký podíl obytného území v zastavěném území
- značné množství rezerv v zastavěném území Prahy pro její rozvoj
- monocentrický charakter Prahy, daný kontinuálním historickým vývojem
- silné a kompaktní městské centrum se soustředěním všech typů občanské vybavenosti a správy, s velkou hustotou pracovních příležitostí
- vysoký počet prestižních institucí a firem, které mají v Praze sídlo
- tradiční existence vysokoškolských zařízení v centru Prahy, podporující pestrost městského prostředí a přispívající k intenzitě společenského života
- existence významných lesoparků a rekreačně využitelných ploch v relativně dobré dostupnosti z centrální oblasti města
- obsluženost města kvalitní a výkonnou veřejnou dopravou a vysoká míra jejího využívání

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- rozdrobenost zastavěného území
- celkově nízká hustota obyvatel na území města
- probíhající nová výstavba na volných nezastavěných plochách, generující zvýšené nároky na dopravu
- jednostranné zaměření služeb a činností v celoměstském centru na turisty
- nedostatečná občanská vybavenost a chybějící pracovní příležitosti v oblastech s překotným rozvojem bydlení, zejména v okrajových městských částech
- vysoké zatížení automobilovou dopravou
- v hranicích Prahy vysoký podíl nezastavěného území a vysoký podíl produkčních krajinných ploch
- složitá funkční regulace využití území, komplikující územní rozhodování a způsobující jeho malou pružnost

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch na území města
- zájem města a developerů o doplnění přirozené mnohavrstevné struktury města, preference polyfunkčnosti a pestrosti využití výstavby

## OHROŽENÍ

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

- zvýšený tlak na developerskou výstavbu v produkční krajině namísto její proměny v rekreační a přírodní zázemí města
- destrukce přirozené městské struktury a zvýšené nároky na dopravní obsluhu spolu s nadměrným zatížením komunikační sítě Prahy v důsledku pokračující výstavby kapacitních monofunkčních zón a nekontrolovaného nárůstu sídel ve volné krajině v Praze i v jejím kontaktním území
- jednostranný tlak na maximální využití území privátních projektů bez ohledu na skutečné potřeby města a jeho obyvatel, limity a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: VYUŽITÍ ÚZEMÍ

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Rozšiřování zastavěného území a zastavitelných ploch na úkor kvalitní zemědělské půdy a krajiny s potenciálem proměny k rekreačnímu využívání
- Tlak na kapacitní bytovou výstavbu nebo velkokapacitních obchodních center na volných plochách krajiny na okraji města a v kontaktním území Prahy, bez vazeb na dopravní a technickou infrastrukturu a bez potřebného občanského vybavení, generující neúměrné zatížení veřejných rozpočtů na infrastrukturu.
- Chybějící celkové koncepce umisťování celoměstsky významných staveb občanského vybavení.
- Vznik monofunkčních zón, deformujících přirozené městské prostředí a generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu.
- Zjednodušení funkční regulace v územně plánovacích dokumentech.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Ze strany města nedostatečný management územní a pozemkové přípravy staveb významných veřejných budov, veřejného vybavení a vysokého školství.
- Ze strany města nedostatečná iniciace započetí procesu transformace zanedbaných území.
- Prosazování maximálního využití území některými privátními investory bez ohledu na potřeby města a jeho obyvatel, podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu.

# SWOT: ROZVOJOVÝ POTENCIÁL

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

### 410 – POTENCIÁL A ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

- velký rozsah transformačních ploch v zastavěných částech města, umožňující rozvoj koncentrovaného města i městské krajiny
- rozvojové rezervy pro založení nových plnohodnotných městských území obslužených kolejovými systémy hromadné dopravy
- stabilizovaná kompaktní zástavba uvnitř města

### 420 – EKONOMICKÉ PODMÍNKY

- otevřené podnikatelské prostředí, nadprůměrná ekonomická výkonnost, příznivé ratingové hodnocení, podprůměrná míra nezaměstnanosti
- vysoký podíl užívání veřejné dopravy
- tradice stavby města založená na jasném vymezení veřejných prostranství a stavebních bloků, kde jejich hranici tvoří převážně fasády domů

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

### 410 – POTENCIÁL A ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

- velké množství ploch umožňujících rozvoj v nezastavěném území dle stávající územně plánovací dokumentace
- nevyjasněné závazné podmínky a nedokončená koncepční příprava pro výstavbu na významných transformačních plochách, svazující možnosti rychlé transformace území
- dosavadní nízká míra využívání transformačních ploch k novému rozvoji

### 420 – EKONOMICKÉ PODMÍNKY

- nízké zastoupení cyklistické dopravy na počtu vykonaných cest
- stávající systém nereflektuje skutečné náklady na obsluhu a údržbu území v závislosti na intenzitě jeho využívání a tím nemotivuje k účelnému hospodaření s územím
- málo rozvinuté vazby správy města a podnikatelských struktur, absence komplexního akceptovaného programu podpory podnikání nestabilní hospodářská politika a trvající velké zadlužení města, chybějící městská majetková strategie
- nedostatečná koordinace ekonomických aktivit Prahy a Středočeského kraje
- nerovnováha mezi nabídkou a poptávkou pracovní síly na pražském trhu práce (nedostatek řady profesí různé kvalitativní úrovně)

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

### 410 – POTENCIÁL A ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

- zahraniční inspirace pro vytváření nástrojů územně plánovací dokumentace směřující k usnadnění vstupu investorů do transformačních ploch
- zájem investorů o znovuvyužití devastovaných a zanedbaných ploch zejména v centru a středu města
- uvolnění stavebních uzávěr velkých transformačních území

### 420 – EKONOMICKÉ PODMÍNKY

- zajištění podmínek státem pro rozvoj znalostní společnosti v souladu se strategií Evropa 2020; naplnění nové Regionální inovační strategie hl. m. Prahy
- využití finančních zdrojů EU k posílení konkurenceschopnosti Prahy (Operační program 2014–2020 Praha – pól růstu ČR)
- nárůst zájmu nové generace o městské bydlení a městský způsob života

## OHROŽENÍ

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

### 410 – POTENCIÁL A ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

- trvající investorský tlak na výstavbu na volných plochách v nezastavěném území v krajinné zóně města

### 420 – EKONOMICKÉ PODMÍNKY

- rostoucí zájem o suburbánní individuální bydlení ve skupině sociálně silných obyvatel
- opakování ekonomické krize/recese znamenající stagnaci národní ekonomiky a zhoršení fiskálních možností státu při financování provozu i rozvoje města, vč. nepříznivých dopadů na realizaci celostátně významných investic na jeho území
- trvající mezinárodně vnímané aspekty ohrožující renomé Prahy, mj. korupce, byrokracie, neúplná informovanost investorů při vstupu na pražský trh, problémové dopravní napojení města na evropské sítě, nejasnost dlouhodobých záměrů rozvoje
- obtížná majetková dostupnost ploch pro realizaci městské infrastruktury a výsadby zeleně
- těžko zvladatelný příliv osob (pracovní síly) na pražský trh práce ve vazbě na jejich kvalifikační předpoklady a některé další sociální a ekonomické aspekty

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: ROZVOJOVÝ POTENCIÁL

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

### 410 – POTENCIÁL A ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

- Nedostatečné využívání územně plánovacích nástrojů pro nasměrování investorů do transformačních území.
- Nepružnost systému územního plánování prodlužuje proces funkční a prostorové transformace území.

### 420 – EKONOMICKÉ PODMÍNKY

- Komplexní řešení problematiky suburbanizace a dojížděky v rámci celé spádové oblasti Prahy.
- Soustředění nové výstavby do transformačních území a jejich intenzivní účelné využívání.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

### 410 – POTENCIÁL A ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

- Chybějící ekonomické nástroje a nedostatečná politická podpora pro upřednostnění transformačních ploch před výstavbou na nezastavěných plochách.
- Vytvoření iniciačního prostředí pro využívání transformačních ploch – vybudování informační a servisní základny pro usnadnění vstupu do území.

### 420 – EKONOMICKÉ PODMÍNKY

- Naplňování Regionální inovační strategie jako nástroje růstu konkurenceschopnosti ekonomické základny Prahy.
- Zvýšení participace státního rozpočtu na projektech národního a mezinárodního významu realizovaných v Praze.
- Přijetí a respektování dlouhodobé stabilizované strategie rozvoje městské ekonomiky, vytvořené na základně konsenzu rozhodujících zainteresovaných partnerů.
- Chybějící analýza nákladů na správu veřejných prostranství a zajišťování funkčnosti území.
- Chybějící analýza dopadů individuální automobilové dopravy na ekonomiku města včetně zohledňování externalit, ekonomického potenciálu ploch vyhrazených k dopravě a zahrnutí celé spádové oblasti Prahy.
- Chybějící analýza nákladů na obsluhu území veřejnou dopravou.
- Chybějící analýza ekonomického potenciálu proluk, transformačních a rozvojových území, vyhodnocení nákladů, přínosů a externalit pro veřejný i soukromý sektor u potenciální výstavby na vymezených územích.
- Chybějící analýza pozitivních externalit městského prostředí a vliv intenzity města na produktivitu.
- Nejasná pravidla pro prodej městských pozemků a nakládání s ostatním majetkem města.
- Hledání racionálních zdrojů financování veřejných investic a aktivit (vč. ověření formy PPP).
- Vysoká intenzita dojížděky do zaměstnání – silné proudy denní dojížděky do zaměstnání uvnitř města i přes jeho hranice, vysoké nároky na veřejnou dopravu a uliční síť.
- Zpracování variantních opatření reagujících na možný zvýšený nárůst zahraničních pracovníků na pražském trhu práce.

- Malá aktivita některých rozhodujících subjektů při řešení růstu problémů v profesní, vzdělanostní a oborové struktuře nových pracovních sil a poptávce po nich.

## SWOT: KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA

### SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- správní území kraje je identické s územím obce, což je výhodou při zajišťování územní ochrany a především kontinuity ÚSES

### SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- technické úpravy některých úseků koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu)
- vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů v některých částech města, s tím související nutnost úplného založení řady skladebných částí ÚSES
- zhoršená prostupnost krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření

### PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- využití dotačních programů ze strukturálních fondů EU i zdrojů tuzemských pro revitalizace vodních toků, různá krajinnotvorná opatření i pro vlastní realizaci prvků ÚSES, zejména na rozhraní Prahy a Středočeského kraje
- existence ploch ÚSES ve Středočeském kraji, které je možné dále rozvíjet a propojit s pražskými plochami ÚSES

### OHROŽENÍ

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

- postupující suburbanizace pražského okolí, zhoršení možnosti napojení ÚSES na Středočeský kraj
- riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodě blízkým charakterem (například v souvislosti se záměrem splavnění obou řek)

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA

### PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Nedostatek lesů a dalších ploch s vyšším stupněm ekologické stability v některých okrajových částech Prahy (s ohledem na potřebu zajištění kontinuity ÚSES mezi Prahou a Středočeským krajem).
- Nevhodné využívání říčních a potočních niv.
- Absence vymezení úseků vodních toků potenciálně vhodných k revitalizaci.
- Absence tradičních krajinných struktur (meze, stromořadí, vysokokmenné sady atd.).

### MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Vysoký podíl zornění ZPF, projevující se zejména nízkým zastoupením luk a pastvin (trvalých travních porostů) na území města, v lokalitách určených pro doplnění prvků ÚSES.
- Nediferencovaný přístup (intravilán x extravilán) k vodním tokům a jejich okolí; malý podíl stabilních forem zeleně a extenzivního hospodaření v jejich nivách.
- Narušování kontinuity ÚSES, časté vytváření migračních bariér a zvyšování fragmentace území, zejména v případě liniových staveb dopravní infrastruktury.
- Dosud nezajištěné cílevědomé získávání potřebných pozemků pro realizaci ÚSES.

# SWOT: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

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

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

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

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

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

## OHROŽENÍ

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

- enormní rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR neodpovídající podílu investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů
- suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s vysokými nároky na dopravní služby
- nárůst individuální automobilové dopravy v příměstských a okrajových oblastech Prahy zvyšující zatížení komunikační sítě města
- výstavba logistických center na území města i v příměstských oblastech podél zatížených kapacitních komunikací mezinárodního významu (podél D1 na území města i přilehlé části regionu; D5, D6, D7, D8, D10, D11 na území regionu)
- značný rozsah tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů především v jihovýchodní části města (Jižní spojka, ul. Brněnská a Spořilovská) s častými rozsáhlými kongescemi
- komplikovanost a náročnost procesu přípravy dopravních staveb
- snižování podílu nákladní lodní a železniční dopravy v rámci celé ČR a náhrada nákladní automobilovou dopravou
- riziko městem neovlivnitelného vývoje letecké dopravy
- požadavky hygienických předpisů a technických norem omezují možnosti řešení dopravních staveb včetně jejich investiční náročnosti a možností urbanistického začlenění do veřejného prostoru.
- narůstající provozní výdaje dopravního systému

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

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

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

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

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

## DOPORUČENÍ PRO ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

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

# SWOT: TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

## SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

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

## SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- nedostatečné využití možností měkkých opatření na drobných vodních tocích jako součást protipovodňové ochrany,
- nedostatečné či zcela chybějící hospodaření s dešťovou vodou v urbanizovaném území,
- stáří rozvodů vody, jejich poruchovost a ztráty pitné vody ve vodovodní síti
- stáří stokové sítě a s tím spojená netěsnost stok, pronikání balastních vod do stokové sítě
- nedostatečná účinnost čištění Ústřední čistírny odpadních vod zejména při odstraňování sloučenin dusíku a fosforu z odpadních vod, negativní vliv na kvalitu vody ve Vltavě
- naplněná nebo dokonce překročená kapacita mnoha lokálních čistíren odpadních vod
- složitá problematika odvádění srážkových vod a hospodaření s nimi v urbanizovaných územích ve vztahu k vodním tokům, zejména v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích drobných vodních toků
- spalování neekologických paliv jako jeden ze zdrojů znečištění ovzduší na území Prahy
- nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie, Praha má pouze omezené možnosti využívání OZE (tepelná čerpadla, sluneční kolektory na přípravu teplé užitkové vody a v okrajových lokalitách spalování biomasy)
- vyčerpaná nebo překročená kapacita některých vodojemů a vybraných místních ČOV,
- závislost zásobování energiemi na dovozu primárních paliv zejména zemního plynu a ropy a z toho vyplývající citlivost na události mimo území ČR (cenové výkyvy, disproporce nabídky a poptávky, regionální nestabilita apod.), které nemůže hlavní město ovlivnit

## PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- možnost získání dotačních titulů na zkvalitnění vodohospodářské a energetické infrastruktury (na modernizaci neekologických zdrojů tepla, na využívání OZE, ke snižování energetické náročnosti budov a podporu výstavby nových budov s velmi nízkou energetickou náročností)
- možnost získání dotací na projekty revitalizace vodních toků a nádrží včetně úprav inundačních území a na realizaci dalších opatření v povodí zvyšujících ochranu území před povodněmi
- dynamický rozvoj a konkurenční prostředí v oblasti elektronických komunikací
- využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb
- možnost využívání alternativních druhů vytápění
- možnost získání dotace z fondů EU na sanaci starých skládek a ekologických zátěží
- možnost financování úsporných opatření poskytovatelem energetické služby (metoda EPC)
- maximální snižování tepelných ztrát stávajících budov při zachování hygienických standardů
- využívání moderních technologií v TZB a kombinace opatření pro snížení spotřeby energie
- realizace technologií „inteligentních“ budov“
- zvyšování kvality a spolehlivosti dodávek elektrické energie s využitím moderních technických prostředků, rozvoj chytrých sítí (tzv. Smart Grid) včetně inteligentního měření AMM.

## OHROŽENÍ

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

- ohrožení vlastní stavby prvku protipovodňové ochrany častými zásahy do nich, například nepovolenou stavební činností, nerespektováním této stavby, atp.
- ohrožení bezpečnosti a spolehlivosti energetického zásobování v extrémních situacích (při povodních, haváriích, krizových situacích, teroristických útocích, v případě válečného konfliktu)
- riziko návratu ke spalování tuhých paliv v lokálních zdrojích tepla v důsledku nárůstu cen energií,
- ohrožení zásobování elektrickou energií při rozsáhlém výpadku elektrizační soustavy (tzv. Black-Out)
- ohrožení povrchových zdrojů vody (vodní dílo Švihov, Jizera, Vltava) kontaminací nebezpečnými látkami a nebezpečí havárie vodovodních přívaděčů z hlavních zdrojů pitné vody
- ohrožení území změnou přirozených odtokových poměrů následkem soustředěné urbanizace s negativními vlivy na drobné vodní toky
- ohrožení až likvidace drobných vodních toků v místech, kde jsou prováděny podzemní liniové stavby (kanalizační sběrače, kolektory, dopravní stavby)
- vyčerpání kapacity stávající skládky komunálního odpadu
- neexistence integrovaného systému pro nakládání s odpady se Středočeským krajem
- Umísťování a povolování staveb do bezpečnostního pásma vysokotlakých a velmi vysokotlakých plynovodů
- zvýšení produkce odpadů
- vznik černých skládek

# PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Oblasti v jednotlivých městských částech bez napojení na městský vodovod.
- Oblasti v jednotlivých městských částech bez napojení na městskou stokovou síť.
- Nedostatečná vodárenská infrastruktura ve vztahu k dynamice rozvoje zastavitelných ploch v okrajových částech města.
- Zkapacitnění plně vytižených nebo přetížených lokálních ČOV v okrajových částech města nebo jejich přepojení na stokový systém hl. M. Prahy.
- Nedostatečná tvorba podmínek pro možnost realizace protipovodňových opatření nestavebního charakteru.
- Předpoklady pro bezpečné a účelné řešení likvidace srážkových vod, včetně využití široké škály možností řešení.
- Chybí vymezení plochy vodních nádrží a suchých poldrů jako opatření proti povodním a naopak jako opatření k nadlepšení bezdeštných průtoků zejména u drobných vodních toků.
- Bytová zástavba v záplavovém území na návodní straně protipovodňových opatření a následné zvýšené riziko ohrožení životů a zhoršení podmínek při zásahu při povodni.
- Zástavba v záplavových území drobných vodních toků, neboť jde o záplavová území průtočná.
- Povolování zástavby u břehových koridorů podél toků, a to i v případě, že nejde o záplavová území nebo biokoridory.
- Ohrožení životů i majetku při průchodu velkých vod, upřesňovat vymezení záplavových území a jejich kategorizaci.
- Orientovat rozvoj systému zásobování zemním plynem především na zabezpečení jeho bezpečnosti, spolehlivosti, dostupnosti a dostatečné kapacity pro stávající i navrhovanou zástavbu.
- Vytvořit podmínky pro umístění přeložek vysokotlakých plynovodů vyvolaných stavbami celoměstského významu, zejm. významných dopravních staveb.
- Postupné dožívání plynových okrskových kotelen na Jihozápadním Městě a v Řepích, neexistence koncepčního následného řešení zásobování teplem lokalit napojených na tyto kotelny.

- Nedostatečně využitý potenciál pasívní infrastruktury při budování sítí elektronických komunikací, zejm. sdružených tras elektronických komunikací (otevřené optické přístupové sítě, aj.).
- Nedostatek ploch pro nakládání s odpady.
- Obecně problém umísťování sítí ti ve veřejném prostoru, při výstavbě a zejména při rekonstrukcích a opravách.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Absence koncepce hospodaření se srážkovými vodami, jak v urbanizovaném území města, tak v okrajových částech, zejména pomocí úprav drobných vodních toků.
- Závislost v dodávce pitné vody na dálkových přivaděčích z hlavních zdrojů VD Švihov (Želivka) a Káraného.
- Kvalita vypouštěné vody do recipientů z ČOV.
- Nevyhovující technický stav některých částí stokového systému způsobující zvýšený objem balastních vod ve stokové síti, které zbytečně procházejí čistícím procesem a zatěžují jednotlivé ČOV.
- Odvádění dešťových vod ze zastavěných pozemků do splaškové stokové sítě.
- Špatný technický stav a samotné zaklenuťí vodních toků, které má negativní dopad jak na kapacitu toku, tak i na kvalitu vody.
- Absence opatření nestavebního charakteru proti vysychání vodních toků; nedostatečné využívání veřejně prospěšných opatření nestavebního charakteru (např. modelace terénu v zeleni, průlehy apod.) pro zlepšení mikroklimatu (zabránění extrémnímu vysychání území, snížení prašnosti apod.) a zároveň jako ochrana před lokálními záplavami.
- Nepříznivý dělicí efekt a rušivý prvek povrchově vedených tepelných napáječů v krajině (např. TN z Elektrárny Mělník I.).
- Nízký počet žádostí o dotace na přeměnu topných systémů na neúspěštilá paliva, nízké využívání obnovitelných zdrojů energie.
- Nedostatečně využitý potenciál energetických úspor v budovách.
- Problém snižování doby životnosti skládky odpadů v S-00 Ďáblice ukládáním komunálního odpadu vznikajícího mimo území Prahy.
- Neexistence integrovaného systému pro nakládání s odpady se Středočeským krajem.

- Nedostatečné využívání recyklovatelných složek komunálního odpadu ukládaného na skládku.
- Nekonrolovatelný vznik drobných černých skládek.
- Nedořešené krizové napájení hl. m. Prahy v případě masivních výpadků dodávek elektrické energie (Black-Outu) náhradními (kogeneračními) zdroji jako studené zálohy pro tyto krizové stavy Problémem jsou zejména lokalizace, legislativní obtíže při projednávání výstavby jakož i otázka financování a provozu těchto zdrojů.
- Složitost realizace staveb elektrizační soustavy, zejména venkovních vedení 400 kV a 110 kV z procesních důvodů (časově náročná majetková projednání a obecně pak zdoluhavé povolovací procedury jednotlivých staveb).
- Složitost koordinace zájmů veřejného prostoru a sítí technického vybavení.
- Odpojování odběratelů od sítí CZT vzhledem k vysoké ceně tepla z lokálních plynových zdrojů Pražské teplárenské a. s. na levém břehu Vltavy.
- Problém sladění zájmů sítí TI a veřejného prostoru.

# SWOT: EKONOMICKÁ A OBČANSKÁ INFRASTRUKTURA

## SILNÉ STRÁNKY

(stávající příznivé charakteristiky Prahy)

- 810 – PRODUKČNÍ ODVĚTVÍ
  - stabilizace potenciálně efektivních a lokálně příznivých výrobních činností (obsluha města, vysoká přidaná hodnota, ekologická přijatelnost)
  - rozvinutý trh s moderními průmyslovými a skladovými nemovitostmi – Praha a její okolí je jednou z významných logistických oblastí v rámci středoevropského prostoru
- 820 – KOMERČNÍ SLUŽBY
  - dostatečná nabídka kvalitních kancelářských ploch
  - rozsáhlá a diverzifikovaná maloobchodní síť
  - významné zastoupení progresivních a strategicky významných služeb s celoevropskou působností
  - atraktivita Prahy jako destinace s mimořádnou nabídkou “městské” turistiky; dobrá dostupnost Prahy leteckou dopravou
  - dostatečná kapacita a kvalita ubytovacích zařízení a konferenčních prostor pro cestovní ruch
- 830 – VEŘEJNÉ SLUŽBY
  - široká nabídka středních a vyšších odborných škol
  - vysoká koncentrace institucí vysokoškolského vzdělávání a široká nabídka jimi uskutečňovaných studijních programů
  - příznivé ukazatele výzkumu a vývoje v Praze mezi novými členskými zeměmi EU
  - vysoká koncentrace kapacit vědy a výzkumu, existence základních faktorů rozvoje znalostní ekonomiky
  - rozsáhlá nabídka specializovaných zdravotních služeb
  - rozsáhlá nabídka nestátních neziskových organizací poskytujících všechny druhy sociálních služeb
  - klesající úroveň kriminality v posledních letech
  - funkční integrovaný záchranný bezpečnostní systém města a vysoká operativnost zásahů integrovaného záchranného systému
  - rovnoměrné rozmístění služeben městské policie a hasičských stanic na území města

- mimořádné kulturní dědictví, historické jádro Prahy (památky UNESCO)
  - sídlo více než třetiny všech ekonomických subjektů z oblasti kulturních a kreativních průmyslů v ČR
  - vysoká koncentrace institucí a velká nabídka aktivit v kultuře a umění v centru města
  - angažovaný občanský a kulturní sektor s pozitivním dopadem na rozvoj města (lokalit)
- 840 – VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA
- tradice sportovních a zájmových organizací, jako je Sokol nebo Skaut, tradice sportovních akcí
  - rozsáhlý přirozený rekreační potenciál území Prahy

## SLABÉ STRÁNKY

(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

- 810 – PRODUKČNÍ ODVĚTVÍ
  - malé využití zemědělských ploch pro produkci s přímým zásobováním města
  - mimořádně členitá a nepřehledná organizační struktura ekonomické základny s možnými nepříznivými důsledky do ekonomické efektivity a ztěžující sledování fiskálních vazeb a nastavení objektivních nástrojů podpory
  - nedostatečné tempo regenerace opuštěných průmyslových ploch i blízko centra města
  - vysoké zatížení komunikací a zábor zemědělské půdy v důsledku značné koncentrace obchodních, skladovacích a logistických velkokapacitních komplexů na okrajích Prahy
- 820 – KOMERČNÍ SLUŽBY
  - relativně vysoká neobsazenost kancelářských ploch, a to především ve starších objektech nižšího kvalitativního standardu
  - dominantní postavení velkých nákupních center a nadnárodních řetězců na úkor malých maloobchodních provozoven a drobných živnostníků, ovlivňující pomalou revitalizaci místních obchodních center i vznik center nových v plochách pro centra rezervovaných, zejména na sídlišťích
  - nedostatečné základní obchodní vybavení v okrajových částech města
  - nesledovaný dopad realizace kapacitních obchodních zařízení na maloobchodní síť, vyváženost obchodní sítě
  - nedostatečná spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu
  - rostoucí počet individuálního ubytování mimo evidenci, spojené s problémovou realizací plateb do městského/státního rozpočtu
  - trvající nepříznivé hodnocení kvality některých služeb v cestovním ruchu; absence flexibilních pobytových programů
  - problémová kvalita části kapacit pro ubytování vysokoškolských studentů i skupin osob přicházejících za prací
- 830 – VEŘEJNÉ SLUŽBY
  - nedostatečné kapacity mateřských škol v částech Prahy s dynamickým rozvojem bydlení nevyváženost kapacit základních škol, kdy zejména na velkých sídlišťích jsou kapacity volné, zatímco v okrajových částech Prahy a dalších lokalitách s dynamickým rozvojem bydlení místa chybí

- nedostatečné možnosti pro mimoškolní a zájmovou činnost dětí a mládeže, zejména pro spontánní trávení volného času
  - prostorové deficity a chybějící plochy pro rozvoj vysokých škol, špatný technický stav objektů a nedostačující vybavení, včetně kolejí
  - malé využití výzkumné a vývojové základny pro inovační funkci Prahy v celostátním měřítku i k řešení problémů samotného města
  - projevující se důsledky relativního podfinancování výzkumných organizací v investiční oblasti v porovnání s ostatními kraji ČR
  - deficit kapacit sociálních služeb určitého typu v důsledku stárnutí populace – terénní pečovatelské služby, pobytové služby
  - deficit kapacit asistenčních služeb, chráněného bydlení, azylových domů, nocleháren pro bezdomovce
  - nízká politická priorita u MČ v oblasti rozvoje sociálních služeb pro lidi bez domova a osoby závislé na nealkoholových drogách
  - relativně vyšší úroveň kriminality oproti zbytku Česka
  - deficit kapacit pro zadržování delikventů, nepatřících primárně do zdravotnických zařízení (alkoholici, toxikomani, násilníci ap.) i pro vyšetřovací vazby a výkon trestu
  - služby kulturních institucí neodpovídají úrovni evropských metropolí
  - nedostatek systémových nástrojů podpory živého umění a inovativních projektů v lokálním rozměru
  - neexistence koncepčně vedené kreativní čtvrti
  - nedostatek kulturních a volnočasových zařízení na velkých sídlišťích
- 840 – VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA
- omezená druhovost a nevyvážená skladba sportovních zařízení, zejména nedostatek plaveckých bazénů a absence komplexních center pohybové aktivity
  - nedostatek příležitostí pro pohybovou rekreaci neorganizované většinové populace
  - chátrání tradičních sportovišť z důvodu chybějící údržby a nedostatku finančních prostředků

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

- 810 – PRODUKČNÍ ODVĚTVÍ
- respektování významu ekonomické základny vč. produkčních odvětví mezi nosnými aspekty vize budoucího rozvoje města
- vyšší zapojení finančních zdrojů (vč. evropských) pro růst inovační úrovně produkčních kapacit a zvýšení konkurenceschopnosti nosných odvětví
- zvýšení kvality komunikace správy města (veřejného sektoru) a podnikatelské sféry; růst informačního zajištění zejména malých a středních podniků a zlepšení rozhodujících aspektů podnikatelského prostředí vč. adekvátních forem podpory
- revitalizace některých bývalých průmyslových a výrobních areálů na okrajích Prahy pro účely logistiky či nerušící výroby

**820 – KOMERČNÍ SLUŽBY**

- využití transformačních území pro výstavbu nových kancelářských kapacit plně začleněných do městské struktury
- revitalizace a rozšíření stávajících obchodních center, především na sídlišťích a doplnění místní obchodní sítě
- prosazení Prahy v nových mezinárodních (celosvětových) turistických programech s vysokou flexibilitou a kvalitou – mj. církevní turistika, cestování seniorů, návštěvy památek UNESCO
- nabídka wellness pobytů pro posílení zejména vnitrostátního cestovního ruchu

**830 – VEŘEJNÉ SLUŽBY**

- partnerská spolupráce mezi středními školami a zaměstnavateli
- větší využívání škol jako polyfunkčních středisek pro aktivity a komunitní a společenský život místních obyvatel
- významná podpora rozvoje znalostní společnosti ze strany EU a vlády ČR a dostupnost finančních zdrojů ze strukturálních fondů EU na rozvoj této oblasti
- realizace a respektování strategických dokumentů rozvoje Prahy jako centra inovací a znalostí všemi zapojenými partnery

- spolupráce malých a středních podniků s výzkumem a vývojem při aplikaci poznatků do praxe
- zlepšit systém spolupráce MHMP a MČ na tvorbě a financování krajské sítě sociálních služeb
- využít nové technologie, které umožní delší pobyt v přirozeném prostředí seniorům a osobám se zdravotním postižením
- zapojení Prahy do mezinárodních bezpečnostních struktur
- nepotřebné armádní pozemky či budovy jako významné rezervy města pro jiné využití
- podpora státu kulturních zařízení celostátního významu na území Prahy
- vysoká koncentrace institucí a kulturní nabídky tvořící potenciál k vytváření tematických kulturních klastrů
- široká síť kulturních institucí a uměleckých škol nabízející jedinečné zázemí pro rozvoj kulturních a kreativních průmyslů

**840 – VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA**

- přeměna části transformačních území pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivity občanů
- důsledné aplikování přijaté Koncepce pražských břehů pro koordinaci rozvoje prostoru řeky Vltavy

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

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

**820 – KOMERČNÍ SLUŽBY**

- nekoncepční výstavba velkých monofunkčních kancelářských komplexů mající za následek vytváření „neživých“ zón města
- „přesycení“ trhu velkých nákupních center
- silná konkurence jiných měst v cestovním ruchu, nedocnění přínosu Prahy pro celou ČR
- nová vlna ekonomické recese – pokles využití ubytovacích kapacit, růst počtu turistů s menší kupní silou
- recese odvětví cestovního ruchu v důsledku zhoršení politické a s tím související bezpečnostní situace v globálním rozsahu

**830 – VEŘEJNÉ SLUŽBY**

- stagnace veřejného vysokého školství v důsledku nevyhovujícího způsobu jeho financování, včetně omezených zdrojů státu
- dosažení nejnižších stavů populace vstupující do vysokoškolského vzdělávání, což povede k obtížím s naplněním kapacit vysokých škol a vyššímu konkurenčnímu tlaku mezi vysokými školami
- dynamický rozvoj znalostní společnosti v okolních státech, jehož tempo nebude v tuzemsku reflektováno a tím dojde ke zhoršení konkurenceschopnosti ČR a Prahy
- přetrvávající nedostatek odborníků technických profesí
- koncentrace problémových osob a osob závislých na sociální pomoci, nárůst počtu osob bez přístřeší a a zhoršování jejich zdravotní a sociální situace

- zvyšující se počet uživatelů v postproduktivním věku se specifickými požadavky na sociální služby (lidé bez domova ve stáří, osoby s mentálním či kombinovaným postižením ve stáří aj.)
- zvyšující se dopad globálních problémů – terorismus, organizovaný zločin, epidemie, změny klimatu, zvyšující se napětí na mezinárodní úrovni
- možný nárůst kriminality způsobený např. sociální nerovností (zvyšující se počet bezdomovců), sociálním vyloučením či nedostatečnou integrací příchozích cizinců
- silná konkurence evropských kulturních metropolí (Berlína a Vídně) v nabídce živého umění a služeb pro kulturní turismus
- zanedbání údržby či volba nevhodného využití sakrálních staveb, znehodnocení jejich působení v území necitlivými stavebními záměry v bezprostředním okolí

**840 – VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA**

- přebírání nevhodných zahraničních příkladů realizace pompézských staveb pro vrcholový sport představujících riziko neuvážené výstavby naddimenzovaných diváckých arén bez perspektivy trvalé návštěvnosti

# PROBLÉMY ŘEŠENÍ : EKONOMICKÁ A OBČANSKÁ INFRASTRUKTURA

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

### 810 – PRODUKČNÍ ODVĚTVÍ

- Chybějící koncepce využití zemědělského půdního fondu jako součásti utváření městské krajiny.
- Absence jasných pravidel pro exploataci „brownfields“ a podmínek pro racionální koncentrace produkčních kapacit
- Vymezení (stabilizace) územních rezerv pro umístění zatím nespecifikovaných alokačně vhodných produkčních oborů a činností.
- Nedostatečná komunikace městské správy a podnikatelského sektoru; opožděné a nekomplexní formy podpory zejména malým a středním podnikům při rozvinutí jejich účasti na vytváření znalostní společnosti i celkovém rozvoji města; malá aktivita podnikatelské reprezentace při formulaci hlavních aspektů tvorby příznivého podnikatelského prostředí.
- Nekoordinovaný postup při rozvoji velkých komerčních a logistických aktivit v kontaktním území Prahy.

### 820 – KOMERČNÍ SLUŽBY

- Tlak na výstavbu a rozšiřování velkokapacitních nákupních komplexů na volných plochách.
- Nedostatečná revitalizace a využití stávajících obchodních center modernistických sídlišť.
- Nedostatečné příležitosti pro ubytování vysokoškolských studentů a osob přicházejících za prací, případně tuzemských turistů v lokalitách s příznivým dopravním spojením.

### 830 – VEŘEJNÉ SLUŽBY

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

- Nedostatečná nabídka pobytových sociálních a zdravotně-sociálních zařízení na území Prahy, zejména pro osoby trpící demencí.
- Nedostatečná podpora vzniku polyfunkční struktury městské zástavby v městských a čtvrtkových centrech, která je zárukou lepších podmínek pro celodenní bezpečnost.
- Nedostačující plošné rezervy pro výstavbu hasičských stanic.
- Nedostatečná vybavenost kulturně-komunitními zařízeními v lokalitách, zejména na území sídlišť.

### 840 – VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA

- Nedostatek sportovního a rekreačního zázemí na území Prahy, zejména pro pravidelné sportování neorganizované veřejnosti, nedostatek vhodných ploch pro volnočasové aktivity, odpočinek a relaxaci v centru města.
- Chybějící centra pohybové rekreace pro široké vrstvy obyvatel na území města.
- Nedostatečná konverze transformačních území pro rekreační využívání, zejména v oblasti Vltavy.

## MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

### 810 – PRODUKČNÍ ODVĚTVÍ

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

### 820 – KOMERČNÍ SLUŽBY

- Nedostatečná podpora směřující k udržení, či rozšíření sítě menších místních prodejen zejména ve vnějším pásmu města.
- Nedostatečná propagace a dostupnost méně známých turistických cílů, především mimo celoměstské centrum, stereotyp zavedených turistických tras, chybějící komunikace mezi aktéry cestovního ruchu při tvorbě nových programů a jejich propagaci.
- Špatná úroveň čistoty a pořádku, především v turisticky zatíženém centru a v dopravě.

### 830 – VEŘEJNÉ SLUŽBY

- Nedostatečná podpora městské správy občanskému vybavení, zejména předškolním zařízeními.
- Nedostatečný objem finančních prostředků pro uspokojení potřeb širokého spektra uživatelů sociálních služeb.
- Zlepšení systému spolupráce MHMP a MČ na tvorbě a financování krajské sítě sociálních služeb.
- Spolupráce městských částí a MHMP v oblasti problematiky bezdomovectví a osob závislých na nealkoholových drogách.
- Existence lokalit v celoměstském centru s dlouhodobou koncentrací pouliční kriminality a vandalství.
- Velká nehodovost silničního provozu výrazně ovlivněná silniční sítí.
- Potřeba doplnění míst pro úkryty obyvatelstva v prostorách nových tras metra, které budou zajištěny proti živelným katastrofám.
- Podceňování role Prahy jako nezastupitelného duchovního a inovačního centra státu, správné nasměrování zdrojů a dalších forem finanční, správní a ekonomické podpory adekvátně odpovídající úlohám jednotlivých regionů.

- Nerozpoznán význam kultury pro rozvoj města a chybí provázání s dalšími rozvojovými oblastmi Prahy.
- Město nepracuje s průkaznými přínosy kreativních a kulturních průmyslů a s pozitivními zkušenostmi ze zahraničí.
- Nedostatek kulturních služeb a nabídky v angličtině a ostatních jazycích.
- Multikulturalita a otevřenost jsou vnímány převážně jako problém a zdroj potenciálního nebezpečí.

### 840 – VOLNOČASOVÁ INFRASTRUKTURA

- Nedostatečný proces údržby, renovace a modernizace stávajících sportovišť, zejména v majetku města, městem zřizovaných organizací a organizací ČSTV.
- Pomalu postupující realizace areálů krátkodobé rekreace, zejména v přímé vazbě na centrum města a na největší obytné celky (především Trojská kotlina, Rohanský ostrov, vltavské břehy).
- Chybějící komplexní informace o existenci a provozu sportovních zařízení pro veřejnost.
- Omezení přísunu peněz do sportovní infrastruktury a chybějící účinná podpora veřejných rozpočtů pravidelného sportování obyvatel, kteří nejsou organizováni.

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

## SWOT: IMPLEMENTACE ÚPP a ÚPD

### SILNÉ STRÁNKY

*(stávající příznivé charakteristiky Prahy)*

- dostatečná odborná základna pro vytváření koncepcí a dokumentací
- zvyšující se kvantitativní i kvalitativní úroveň ÚAP a jejich využitelnost pro potřeby územního plánování i mimo něj

### SLABÉ STRÁNKY

*(stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)*

- nestabilita platného územního plánu, časté změny
- složitost a pomalost procesů územního plánování
- politická nestabilita komplikující důslednou koncepční kontinuitu
- absence aktuální podrobnější ÚPP (studie) a ÚPD (regulační plány)

### PŘÍLEŽITOSTI

*(stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)*

- zvyšující se zájem společnosti o územní plánování
- zájem městských částí o zpracování podrobnější územně plánovací podklady a dokumentace
- zmocnění Prahy stavebním zákonem stanovit nařízením vydaným v přenesené působnosti obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze

### OHROŽENÍ

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

- složitá legislativa v oblasti územního plánování
- časté změny legislativy
- časté soudní přezkumy územně plánovacích dokumentací
- nestabilní samospráva
- prodlužování procesu pořízení nového územního plánu
- riziko vyplývající z nedodržení termínu schválení nového plánu do r. 2020
- riziko odebrání zmocnění stanovit obecné požadavky na využívání území a technické požadavky na stavby v hlavním městě Praze

## PROBLÉMY K ŘEŠENÍ: IMPLEMENTACE ÚPP a ÚPD

### PROBLÉMY K ŘEŠENÍ NÁSTROJI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Stabilizace platného územního plánu ve vztahu k platné legislativě změnou územního plánu odstraňující rozpory.
- Aktualizace ZÚR jako nezbytné podmínky pro dokončení procesu pořízení nového územního plánu.
- Urychlení procesu projednávání nového územního plánu.
- Příprava pořízení územních plánů částí Prahy.
- Nastartování pořizování územních studií a regulačních plánů.

### MIMO KOMPETENCI ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Zjednodušení právního prostředí, zkvalitnění stavební legislativy.
- Stabilizace samosprávného vedení města a následně stabilizace vedení klíčových odborů MHMP.
- Zefektivnění procesu participace obyvatel nad rámec stanovený zákonem.
- Zkvalitňování právního zázemí procesů územního plánování.

# 1120 Hodnoty

## 1121 – HODNOTY CELOMĚSTSKÉ

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

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

Na základě předchozích rozborů byla v Praze identifikována nejdůležitější východiska rozvoje, jejichž respektování by mělo být základem pro další strategické a koncepční úvahy o budoucím rozvoji města. Tato východiska reflektují provázanost a synergií jednotlivých témat a představují celoměstské hodnoty:

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

### UNIKÁTNÍ KULTURNĚ-HISTORICKÉ DĚDICTVÍ SVĚTOVÉHO VÝZNAMU

Praha oplývá výjimečným bohatstvím stop historických epoch a jejich kulturních projevů. Jejich největší koncentrace se nachází v historickém centru, které je vymezeno jako Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) – zapsaná na Seznamu světového dědictví UNESCO. 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. Ve složitě se vyvíjejícím městském sídle představuje hlavní hodnotu relativně autentické historické jádro s živými čtvrtěmi kompaktního a modernistického města. Celkově tvoří ojedinělou harmonickou urbanistickou strukturu dokumentující širokou škálu uměleckých slohů, typů městských struktur a pestrost využití, zachovalé ve své půdorysné struktuře i prostorové skladbě ve všech postupných fázích svých proměn a růstu.

Tři terénní dominanty a současně tři kulturně historické milníky dějin města i země, Pražský Hrad, Vyšehrad a Vítkov, jsou ústředním trojúhelníkem hodnot města s kulturním, duchovním a státoporným významem. 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 historie a architektury s romantickým přírodním prostředím se podílí na specifickém genu loci Prahy.

I proto toto dědictví je významným prostředkem identifikace se svým městem pro samotné obyvatele Prahy a je neodmyslitelnou součástí jejich života. Praha je důležitým centrem pro obyvatele Česka, centrem významných kulturních a vzdělávacích institucí, cílem turistů z celého světa.

### PESTRÁ A JEDINEČNÁ MĚSTSKÁ KRAJINA S ŘEKOU VLTAVOU

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

Základní prostorovou 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.

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

Osobitým prvkem města je „střešní krajina“ centrálního prostoru města, postupně graduující 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“.

Na vyvážení městského prostředí se podílejí významné prostory se zelení, které prostupují celé území Prahy a zároveň vytvářejí (spolu s ostrůvky parků) relativně ucelený, na sebe navazující systém. Osnova přírodních os pronikajících z volné krajiny do centra města se logicky odvíjí od terénních hran – čelních svahů údolí Vltavy a Berounky, údolí přítoků Vltavy a významných lesních celků.

Charakteristický ráz městské krajiny je výsledkem tvořivého života stovek generací. Pestrá struktura městské krajiny tak formuje čitelné prstence města s vlastní charakteristikou. Městskou krajinu prstenců jádra, středu, heterogenního a modernistického města doplňuje téměř venkovská krajina v krajinném prstenci. 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 pronikají až 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 svažitá stanoviště a skalní výchozy, mnohdy je nalezneme v blízkosti samého městského centra (Vyšehradská skála, Jabloňka, 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 (například Barrandovské skály).

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. Jde o nevyčísitelné hodnoty, které je třeba důsledně uchovat do budoucna.

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. Péče o tyto oblasti přináší nejen vzdělávací hodnoty, ale i obohacuje životní prostředí města.

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

### KONCENTRACE CIVILIZAČNÍCH HODNOT

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

Postavení Prahy i v nově se vytvářejícím uspořádání Evropy předurčuje ve velkém rozsahu i celkovou pozici celé České republiky. Ne vždy je toto na úrovni centra státu a konec konců i mezi jeho

obyvateli chápáno a do jisté míry se odráží ve stále větších nárocích na překonávání konkurenčních tlaků dalších střeoevropských měst a udržení se Prahy (a tedy i velkého prostoru ČR) na hlavních rozvojových kontinentálních osách. Onen transfer je totiž stále ve velké míře založen na komunikačních trasách hmotných i virtuálních. Toto propojení Prahy s Evropou však zaostává a dostává se až na kritickou mez.

V řadě oblastí se však významné postavení Prahy odrazilo v růstu a příznivé kvalitě jeho hmotného prostředí i nehmotného bohatství. A to přesto, že některé aspekty civilizačních hodnot (v obou formách – hmotné i nehmotné) byly po značnou dobu v druhé polovině 20. století deklasovány a téměř zničeny. Některé segmenty prostředí a života města tak přece jen vytvořily základ, na němž město může svůj rozvoj stavět. Dlouhodobě však nejde o stabilní stav a je nezbytné tyto civilizační hodnoty nejen využívat, ale dále i kultivovat při respektování jejich vnitřních struktur a funkcí. Atraktivita Prahy a tedy ocenění jejich civilizačních aspektů není samozřejmou existenční jistotou. To se týká i v současnosti pozitivního postavení Prahy v kultuře a duchovní oblasti vč. nadprůměrné úrovně vzdělanosti pražské populace a jejího inovačního potenciálu.

Rovněž i existence produkčních oborů, postavených na solidním základě hmotného prostředí je dobrým vkladem. Pokud však se nezdaří dostatečná vnější prezentace těchto hodnot a zajištění všestranného přístupu k nim, potom získané civilizační hodnoty budou ztrácet na své kvalitě a řada z nich nebude vůbec využita.

### VELKÝ ROZVOJOVÝ POTENCIÁL UVNITŘ MĚSTA

Velký rozvojový potenciál na území Prahy v podobě velkého rozsahu přestavbových území v zastavěných částech města 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. Existence transformačních území – ploch k obnově a opětovnému využití – je přirozeným vývojovým stadiem každého sídelního útvaru.

V českých podmínkách byla tato vývojová fáze odstartována zejména hlubokou oborovou i strukturální proměnou pražského průmyslu a nákladní železniční dopravy, související s celkovými hospodářskými změnami České republiky. Jde o přeměnu bývalých industriálních a drážních území, která se často nacházejí ve velmi atraktivních polohách v přímém kontaktu s historickým centrem města a jsou zpravidla dobře obsloužená městskou hromadnou dopravou (nádraží Masarykovo, Holešovice-Bubny, Smíchov, Žižkov, oblast Rohanského ostrova, dále oblasti Vysočan a Michle a Vršovic). Řada ploch obsahuje i zajímavé doklady průmyslové architektury, přinášející místu autenticitu a osobitost. Ucelená území umožní realizovat soustředěné projekty celoměstského významu, posílit složky bydlení v městských prstencích a jsou příleži-

ti k posílení související vybavenosti umožňující zvýšit standard i atraktivitu městských čtvrtí. O řadu transformačních území je zájem i ze strany investorů, i když vyžadují daleko složitější územní a projektovou přípravu a koordinaci se zájmy města.

Značný rozvojový potenciál nalezneme i v podobě řady dosud nevyužitých rezerv v místech nedokončených center městských čtvrtí. Nezanedbatelná je řada proluk, jejichž využití může dokomponovat místo, obohatit parter a iniciovat i navazující změny veřejných prostranství a prostorů. Nové impulsy a podněty na změny již stabilizovaných ploch v případech uvážlivého zpracování často přinášejí jejich obnovu a zhodnocení, díky nim se často objeví nové a oživí se stávající vztahy v místě i v širších souvislostech. Ve stabilizovaných plochách, kde je významný kapacitní rozvoj nepřipustný, je však potřeba postupovat zvláště citlivě a obnovu a zhodnocení místa nedosahovat za cenu nepřiměřeného zvýšení zátěže.

Město tak má pro investory i obyvatele významný potenciál pro nastartování kreativního urbanistického rozvoje města.

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

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

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

### NADPRŮMĚRNÁ EKONOMICKÁ VÝKONNOST

Předností Prahy je vysoká ekonomická výkonnost se zhruba čtvrtinovým podílem na tvorbě hrubého domácího produktu ČR a také dlouhodobě vysoké a stabilní hodnocení od ratingových agentur města pro investory.

Silnou stránkou pražské ekonomiky je ukončená základní odvětvová a vlastnická transformace se stabilizací potenciálně příznivých oborů, výroba a činnosti, 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 skupiny odvětví komerčních služeb, včetně umístění kapacit tzv. strategických služeb (oblast IKT, finančnictví, poradenství aj.), v některých případech i s celoevropskou působností. Zvýšila se kvalita služeb cestovního ruchu a Praha má dostatek návštěvnických ubytovacích kapacit. Počet turistů se zvýšil, jejich kupní síla však stagnuje. V Praze je velká nabídka kvalitních kancelářských ploch, obyvatelům a návštěvníkům města slouží rozsáhlá obchodní síť zahrnující i rovnoměrně rozloženou síť velkokapacitních nákupních center. Praha a její okolí tvoří jednou z klíčových logistických oblastí v rámci střeoevropského prostoru, jejíž případné další rozšíření bude vyžadovat zvýšenou věcnou i prostorovou koordinaci Prahy a střeoevropského regionu s cílem maximalizace efektu pro toto území.

Přesto všechno v posledních letech roste jistá opatrnost podnikatelské/investorské sféry ve vztahu ke komplikovanosti legislativy i některým negativním hodnocením městské správy. Pomoci udržet si současnou relativně dobrou pozici na trhu metropolí Evropy může podpora podnikatelského prostředí a efektivní ekonomiky, postavené na znalostech, které jsou současnou evropskou a státní prioritou. K tomu mohou mj. přispět ve velké míře i racionálně strukturované a zdrojově reálně sestavené rozpočty města, spolu s transparentní politikou v oblasti majetkové, investiční i podpory nosných ekonomických aktivit.

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

Příznivým rysem Prahy je bezesporu vysoká koncentrace kapacit vědy a výzkumu a existence příznivých základních faktorů rozvoje znalostní ekonomiky. V Praze sídlí dvě třetiny veřejných výzkumných institucí republiky (včetně pracovišť Akademie věd ČR) 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 aktuálně 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 v Praze je jednou z 10 nejstarších evropských univerzit, a dále více než polovina všech soukromých vysokých škol, univerzitního i neuniverzitního typu. Na pražských vysokých školách studuje přibližně 120 tisíc studentů, což představuje přibližně čtyřiceti-procentní podíl z celkového počtu studentů v ČR.

Staletá historie pražského vysokého školství je příčinou organického propojení velkých vysokých škol, zejména dvou největších – Univerzity Karlovy v Praze a Českého vysokého učení technického v Praze – s historickým jádrem i středem města. 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.

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

Zachovalá rozsáhlá území na okraji města s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy a s relativně vysokým podílem lesů jsou základem přirozeného rekreačního potenciálu Prahy. Jsou cenné právě pro svou rozlehlost a vysoké přírodní i krajinářské hodnoty. Kromě známých míst jako např. území Tiché a Divoké Šárky, Prokopského a Dalejského údolí a Klánovického a Kunratického lesa je hojně navštěvovaná i oblast Trojské kotliny s unikátním susedstvím Pražské zoologické a Pražské botanické zahrady, Trojského zámku a na druhém břehu parku Královské obory 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 Voděradských 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 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 v krajinném prstenci stále existuje dostatečný potenciál vhodných volných ploch spojujících město s okolní krajinou. Největší plánovanou akcí, jejíž vybudování se protáhne na několik desetiletí, je ambiciózní plán na vybudování rekreačního parku na soutoku Vltavy a Berounky.

**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.

V roce 2015 veřejná městská doprava oslavila v Praze 140 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 je nejatraktivnějším, nejkvalitnějším a nejspolehlivějším druhem veřejné dopravy v Praze. 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. Dynamickým rozvojem metra v minulých letech se podařilo docílit situování většiny významných přestupních terminálů veřejné dopravy u koncových stanic metra na okraji Prahy. Relativně dobře založenou síť metra a tramvajových tratí je možné dále rozvíjet a tím zlepšovat dopravní obslužnosti území města a zvyšovat atraktivitu městské veřejné dopravy.

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

Aby byla pražská veřejná doprava skutečně „čistá“, je již řadu let kladen důraz na využívání nízkoemisního pohonu v autobusech a na snižování hlučnosti tramvajových tratí. Stále také pokračuje rozvoj systému preference MHD v Praze. Preference MHD spočívá především v aktivní preferenci autobusů a tramvajů na světelně řízených křižovatkách a instalaci oddělovacích prahů podél tramvajových tratí. Důležitým aspektem provozu veřejné dopravy je zohlednění přístupnosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

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.).

**PŘÍZNIVÁ DOSTUPNOST SLUŽEB TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY**

V Praze jsou až na výjimky všechny domácnosti napojené na veřejný vodovod a na veřejnou kanalizaci a tím i na čistírný odpadních vod. Prakticky všechna katastrální území vnějšího pásma města odvodňuje oddílná stoková síť. Také zásobování energiemi je zajištěno v dostatečné kapacitě a s vysokou spolehlivostí, přičemž pozitivní je vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí – na zemní plyn ze sítě a na systémy centrálního zásobování teplem. V pravobřežní části města a dolních Holešovicích 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 podporovaný.

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. V souvislosti se zaváděním vysokorychlostního internetu se předpokládá i na území hlavního města Prahy velký nárůst výstavby přístupových optických sítí.

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

**1122 – HODNOTY DÍLČÍ**

„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.

Přírodní, kulturně-historické, urbanistické a kompoziční hodnoty města tvoří celek, jehož vyváženost je nutné chránit a rozvíjet. Typy hodnot stejně jako následující výčty 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 a krajinném prostoru města a jejich vzájemné působení vytváří synergické efekty a vyšší hodnoty. Není-li ochrana hodnot zákony postžitelná, je úkolem územního plánování tyto nadstavbové hodnoty označit a jejich ochranu zajistit nástroji územního plánování.

Vytvořené civilizační hodnoty zde neuvádíme, odkazujeme vzhledem k jejich rozsahu a s ohledem na zobrazení a výstižnější popis v tematických kapitolách a specializovaných výkresech.

Rozlišení hodnot chráněných ze zákona je zdůrazněno v samostatných kapitolách 140, 240 a 900 a v navazujících výkresech.

Strategická koncepční rozvaha a odkaz na její celkové vyhodnocení je uveden v textu kapitoly 400, 410 Záměry na provedení změn v území.

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

**PŘÍRODNÍ HODNOTY**

Přírodní hodnoty na území hlavního města Prahy jsou prostředím, ve kterém vznikalo a rozvíjelo se historické osídlení a postupně se formovalo v 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. 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 proto 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 především:

→ MAPA / 1112.1

- přírodní parky\*
- Natura 2000 – evropsky významné lokality \*
- chráněné krajinné oblasti (CHKO Český kras)\*přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky\*
- maloplošná zvláště chráněná území
- významné krajinné prvky registrované \*
- lesy ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.\*
- zemědělská půda I. a II. třídy ochrany \*
- chráněná ložisková území a ložiska nerostných surovin\*

\* hodnoty jsou zařazeny i mezi limity využití území

**KULTURNĚ-HISTORICKÉ HODNOTY**

Kulturně-historickými 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 jádro 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. 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 neobyčejných vlastností Prahy je, že lze na jejím příkladu dokumentovat celý vývoj prostřednictvím dobře uchovaných jedinečných architektonických i urbanistických projektů všech slohových období. Na území historického jádra Prahy a městských prstenců najdeme stavby, jež patří k vrcholům evropského, či dokonce světového vývoje daného slohu.

Na památkovou rezervaci v hlavním městě Praze navazuje bezprostředně zástavba souvislého prstence památkových zón,

tvořících urbanistický základ města s převažující kompaktní blokovou strukturou. 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 vnějších prstencích Prahy dotváří kulturní hodnoty síť zachovaných historických jader bývalých obcí, z nichž ve dvou případech (Ruzyně a Stodůlky) 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.

Na mnoha místech Prahy najdeme řadu cenných archeologických stop a kulturních památek archeologické povahy dokreslujících kulturní historii města.

Celkový obraz kulturně-historických hodnot prorůstajícího organismem města dotvářejí historické zahrady, jejichž největší koncentrace je na Malé Straně a Hradčanech; největší a nejvýraznější jsou Královská obora Stromovka a Obora Hvězda. Neopomenutelnou hodnotou jsou také historické pražské hřbitovy.

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

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

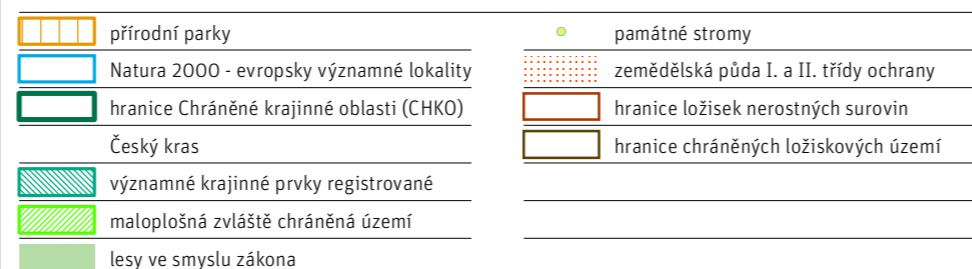
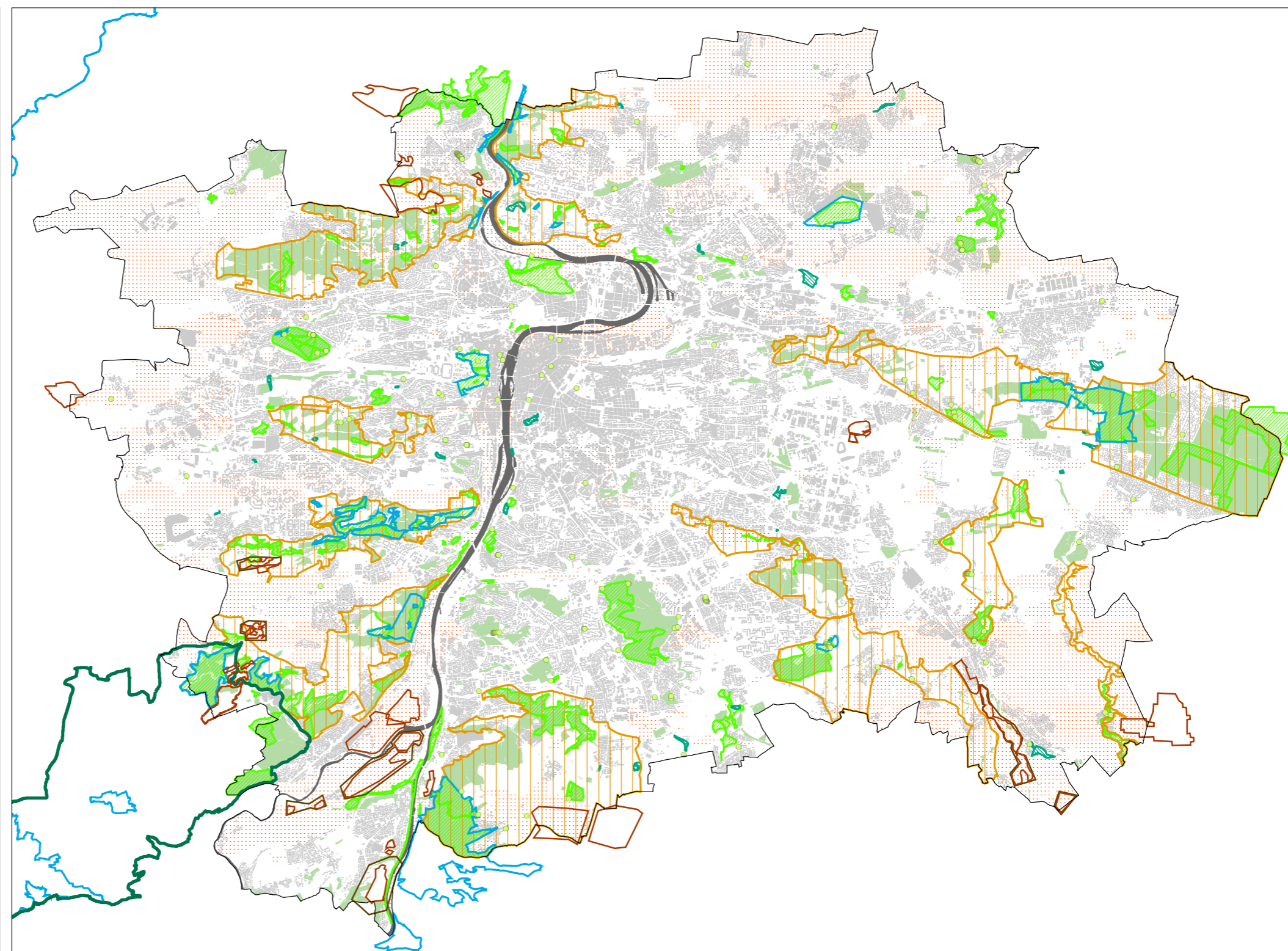
Dodnes živé a funkční historické jádro ležící při jižním vstupu do vltavského meandru je vymezené a opticky kontrolované z přírodních vyvýšenin Vyšehradu, Hradčan a Vítkova.

Symbolem soustřeďující kulturně-historické hodnoty jádra Prahy i celého města je trojúhelník Pražského Hradu, Vyšehradu a Vítkova.

Mezi významné kulturně-historické hodnoty patří: (v mapce jsou znázorněny ty nejdůležitější) → MAPA / 1112.2

- památkové rezervace\*
- památkové zóny vyhlášené\*
- nemovité národní kulturní památky\*
- nemovité kulturní památky\*
- kulturní památky archeologické povahy\*
- historická jádra bývalých obcí\*
- historické zahrady a parky
- historicky významné stavby a soubory
- architektonicky cenné stavby a soubory
- cenné a pozoruhodné urbanistické soubory
- místa významných událostí
- Pražský hrad, Vyšehrad, Vítkov
- trojúhelník historických hodnot městského jádra

\* hodnoty jsou zařazeny i mezi limity využití území

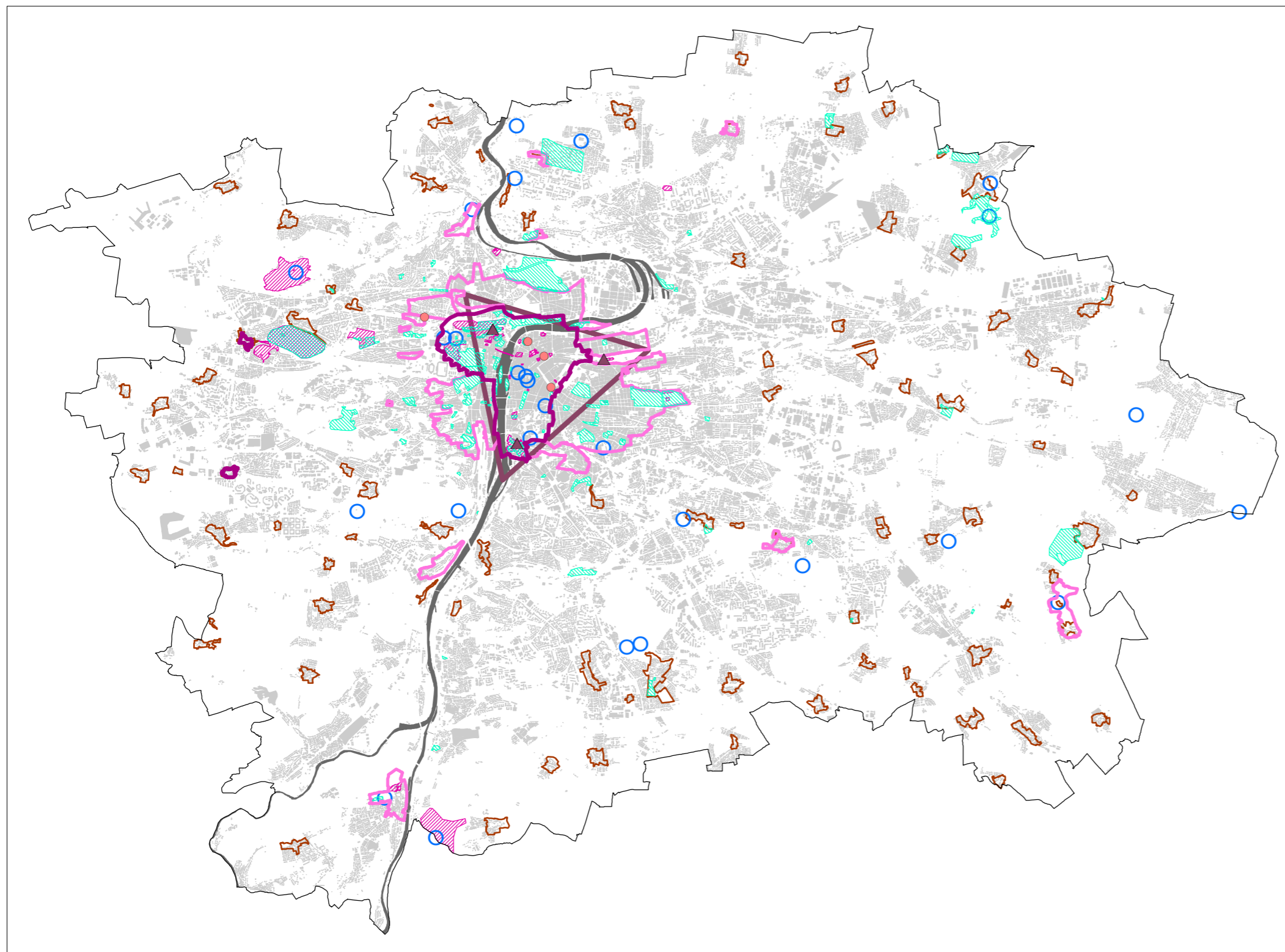


## Přírodní hodnoty

MAPA / 1122.1

[IPR Praha 2016, zdroj: AOPK ČR 2015, MHMP-OCF 2015, ČÚZK 2016, VÚMOP 2015, Česká geologická služba 2015,

Obvodní báňský úřad pro území hlavního města Prahy a kraje Středočeského 2015]



	památkové rezervace		Pražský hrad, Vyšehrad, Vítkov
	památkové zóny vyhlášené		trojúhelník historických hodnot v jádru města
	kulturní památky archeologické povahy		
	nemovitě národní kulturní památky		
	historické zahrady a parky		
	historická jádra obcí		

### Kulturně-historické hodnoty

MAPA / 1122.2

[IPR Praha 2016, zdroj: NPÚ 2015, IPR 2016]

### URBANISTICKÉ HODNOTY

Základní hodnotou pro založení a utváření města je samotný prostor řeky, který je neoddělitelnou součástí obrazu města a jeho života. Významný je především časově i prostorově kontinuální rozvoj města. Dodnes živé a funkční historické jádro ležící při jižním vstupu do vltavského meandru je vymezené a opticky kontrolované z přírodních vyvýšenin Vyšehradu, Hradčan a Vítkova, které tvoří vrcholy územního trojúhelníka soustřeďující kulturně-historické hodnoty města.

Prostor mezi nimi není historickým skanzenem, ale plní funkci silného a jedinečného centra města a odehrávají se zde všechny charakteristické činnosti: je správním a reprezentačním centrem celé země, sídlem universit a vědeckých institucí, obchodním centrem a dobrou adresou firem, bank a hotelů, i místem významných kulturních událostí, jsou zde veřejná prostranství, kterými šly dějiny, ale je i domovem pro nezanedbatelnou (byť co do počtu se snižující) skupinu stálých obyvatel.

Koexistence historicky rostlého a stále se rozvíjejícího centra s každodenním provozem moderního města je cennou hodnotou, jejíž udržení je možné pouze za cenu velkého úsilí a podpoře navazujících městských zón, které vzdorují společně tlaku na dnes již samozřejmý komfort (především dopravní) a na ochranu hmotných hodnot, ale i kvalitu životního prostředí.

Urbánní strukturu města spoluurčuje a utváří veřejná prostranství tvořená sítí ulic a náměstí, mnohde vytvářejících cenné strukturální kompozice, osy a průhledy. Veřejný prostor je doplněn veřejnými parky, historickými zahradami, sady, hřbitovy a volně přístupnými parkově upravenými plochami. V krajinné zóně města na ně navazuje (pouze na severovýchodě přerušeny) 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 požadavkům jeho obyvatel na volné užívání městského prostoru. V neposlední řadě pozemky v majetku města představují jeden z výchozích předpokladů pro realizaci rozvojových koncepcí města i městské zeleně a nezbytné veřejné infrastruktury.

Mezi významné urbanistické hodnoty patří především:

→ MAPA / 1112.3

- centrum města
- aktivní městské zóny a ohniska soustředění aktivit
- prostor řeky
- celoměstské rekreační oblasti

- hlavní veřejná prostranství, tvořené náměstími a uličními prostranstvími
- městské parky
- hřbitovy
- pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy a městských částí včetně jimi ovládaných subjektů

### KOMPOZIČNÍ HODNOTY

Praha je specifická harmonií kompozice přírodního krajinného rámce a kompozic vytvořených člověkem, které se vzájemně doplňují a umocňují. Kromě kompozičních prvků, které v zásadní míře staví na terénní konfiguraci a zeleni, najdeme i uměle vytvořené kompozice, založené na vědomě koncipovaných urbanistických osách se stavebními dominantami.

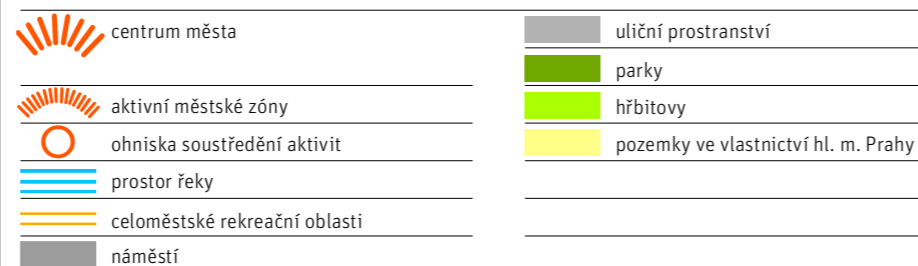
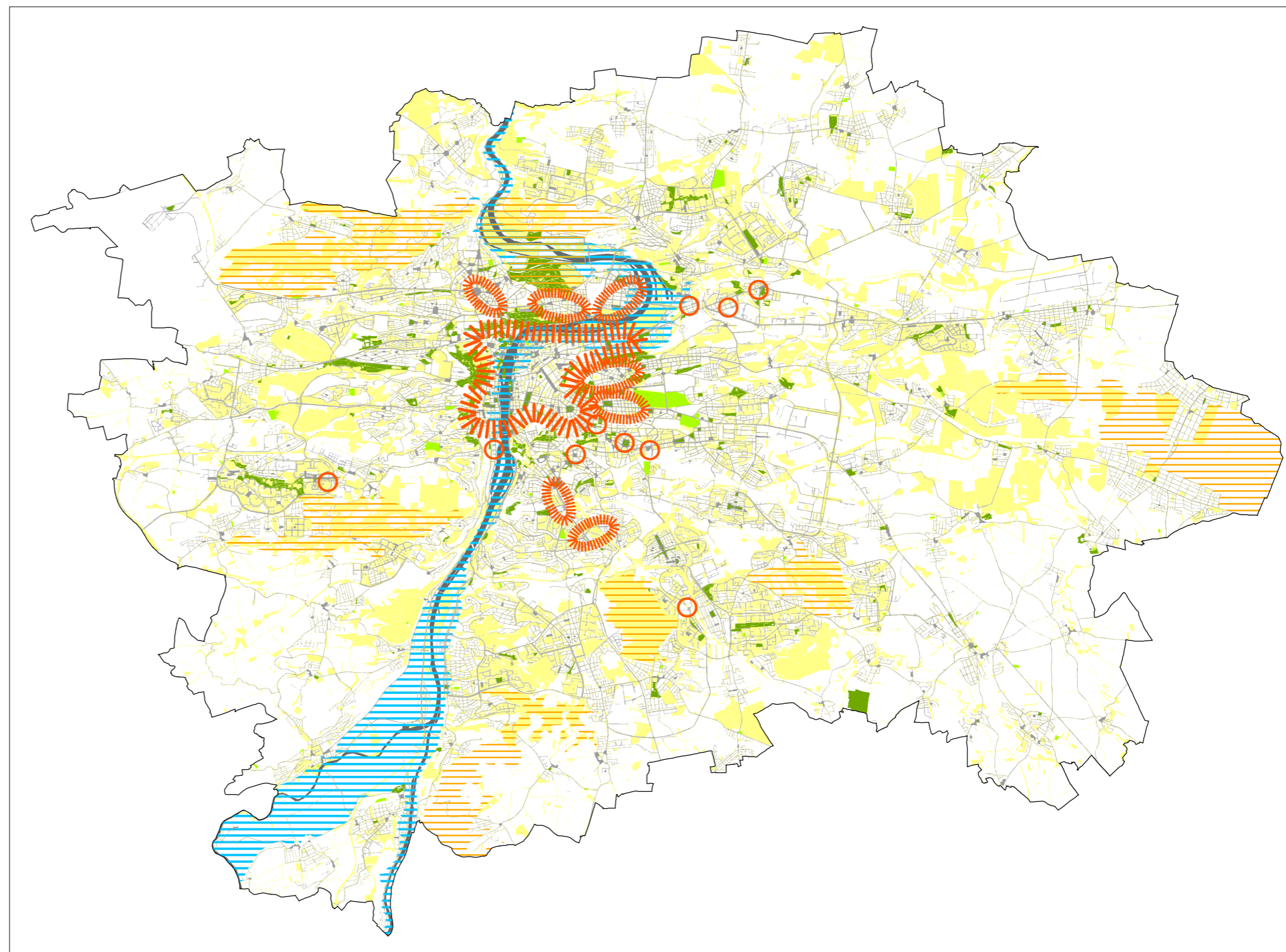
Přírodní osy zeleně vycházejí z morfologického rámce městské krajiny a v zásadě sledují systém návrší a hlubokých údolí směřujících převážně východo-západním směrem k řece Vltavě nebo doprovázející další vodoteče. Tyto osy, pokud probíhají po náhorních plošinách, tvoří významný pohledový prvek pražských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

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

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

Zásadní kompoziční hodnotou Prahy je celkové vnímání pohledových horizontů z významných vyhlídkových míst. Tyto pohledové horizonty je třeba chránit a vhodným způsobem dotvářet a komponovat. Významnou roli pro vnímání panoramatu města a zejména historického jádra má práh viditelnosti lidského oka, který je nejlépe patrný na pražských vedutách.

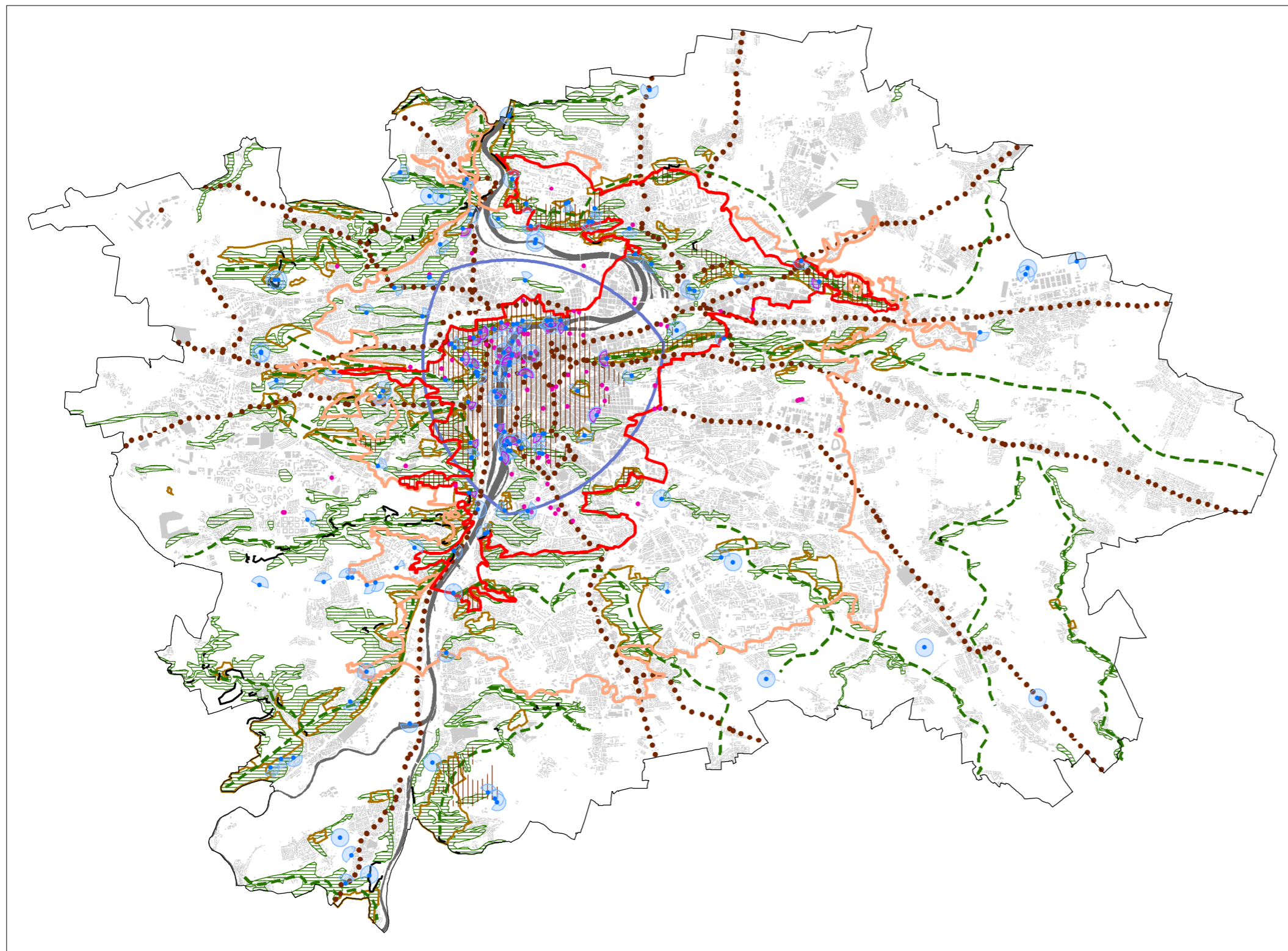
Ve struktuře města se projevují i historické urbanizační osy, které byly základem navazujících urbanistických kompozic přinejmenším od období zakládání Nového Města (a pravděpodobně i dříve), a jejichž stopa je na mnoha místech sledovatelná dodnes. Za zmínku stojí též díky nastupující památkové ochraně 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.



### Urbanistické hodnoty

MAPA / 1122.3

[IPR Praha 2016, zdroj: ČÚZK 2016, URM 2012, IPR 2016]



Mezi kompoziční hodnoty patří především: → MAPA / 1112.4

- výrazné krajinné útvary
- přírodní osy
- pohledově exponované svahy
- skalní stěny a lomy
- významné stavební dominanty
- významná vyhlídková místa (zejm. na pražské veduty)
- I. pohledový horizont historického jádra – oblast viditelná z PPR
- II. pohledový horizont historického jádra – oblast viditelná z PPR a jejího ochranného pásma
- pohledově exponovaná území
- práh viditelnosti historických hodnot městského jádra
- historické urbanizační osy

0 5 km

- výrazné krajinné útvary
- přírodní osy
- pohledově významné svahy hlavní
- skalní stěny a lomy
- vybrané významné stavební dominanty
- významná vyhlídková místa s pohledovými výsečemi

- významná vyhlídková místa na pražské veduty s pohledovými výsečemi
- pohledový horizont I historického jádra - oblasti viditelné z PPR
- pohledový horizont II historického jádra - oblasti viditelné z PPR a jejího ochranného pásma

- pohledově exponovaná území
- práh viditelnosti historických hodnot v jádru města
- historické urbanizační osy

### Kompoziční hodnoty

MAPA / 1122.4

[IPR Praha 2016, zdroj: NPÚ 2015, URM 2012, IPR 2016]

Hodnoty a problémy	<b>11</b>
Hodnoty	<b>2</b>
Hodnoty dílčí	<b>2</b>

## 1130 Problémy

### 1131 – PROBLÉMY CELOMĚSTSKÉ

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

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

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

- **Nedostatečná koordinace řešení společných problémů a záměrů hl. m. Prahy a Středočeského kraje v pražské metropolitní oblasti**
- **Problematické naplňování potenciálu města, rozšiřování vně „hradeb“**
- **Problémy s kvalitou prostorového utváření a kompozicí města**
- **Nedostatečná podpora posilování struktury veřejných prostranství, parků a městské zeleně**
- **Zdlouhavá a neukončená územně plánovací příprava**
- **Nedostatečná připravenost na demografické a sociální změny**
- **Malá ochrana nezastavěných a jinak hodnotných ploch**
- **Nekoordinovaná bytová výstavba bez adekvátní vybavenosti**

- **Problémy se zajištěním plošných rezerv pro veřejnou vybavenost**
- **Nedobudovaná dopravní infrastruktura města**
- **Zranitelnost systémů a přetíženost v určitých úsecích MHD**
- **Nedostatečné podmínky pro tříděný sběr a nakládání s odpady**

Strategická koncepční rozvaha a odkaz na její celkové vyhodnocení je uveden v textu kapitoly 400, 410 Záměry na provedení změn v území.

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

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

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

Nedostatečné využívání možností, které nabízí území města, je dáno několika faktory. Především není definována soustavná politika, jež by preferovala rozvoj přestavbových území a nedokončených lokalit před zástavbou volné krajiny. V důsledku toho nebyly vytvořeny ekonomické ani územní nástroje, které by stimulovaly zájem investorů o tato území a ani nejsou využívány mechanismy

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

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

Jednostranná orientace platného územního plánu na regulativy definující funkce a kapacity není schopna postihnout vizuální dopad těchto regulativů a jejich navyšování na městskou krajinu. Chybí jasná koncepce pro další vývoj prostorového uspořádání a struktury města. Proces posuzování záměrů navíc komplikuje nedostatečná koordinace postupu dotčených orgánů a dalších organizací při ochraně kulturních hodnot města. Jsou podceňena hlediska, která tvoří základ posuzování urbanistické scény: měřítko, objem, výška či proporce. V důsledku toho je ohrožena nejcennější složka pražského urbanismu – jedinečný vztah zdejší zástavby k přírodnímu rámci, jenž je dán kompozicí pražských návrší a řeky. Jako problematické se v tomto smyslu jeví zejména lokality transformačních území, které se nacházejí v bezprostředním kontaktu s historickým centrem města (Masarykovo nádraží či Praha-Bubny), ale též v rámci prvního pohledového horizontu historického centra Prahy (Nákladové nádraží Žižkov). Nedůsledně jsou posuzovány kvality městského panoramatu a opomíjené zůstávají veduty pražských nábrežích. Často je uplatňována vysoce kapacitní zástavba, bez patřičného podílu veřejných prostranství.

Mimořádně přitažlivé pro účely případného zastavění se jeví lokality situované na zelených svazích pražské kotliny (Velká Skála), či v dosud nezastavěných lokalitách uvnitř města (Trojmezí) a na zelených návrších (Dívčí Hrady), jejich neuvážený vývoj může poškodit obraz města a historického centra Prahy zvláště. Snaha o za-

hušťování a zvyšování stávající zástavby sídlištních celků (Bohnice), nebo nedostatečná ochrana cenných stavebních souborů tradičních vilových čtvrtí, vznik uzavřených monofunkčních celků, nadto navrhovaných v jednotném architektonickém výrazu a bez ohledu na urbanistickou strukturu okolí nejen ochuzují po estetické stránce danou oblast, ale přinášejí nebezpečí pro vizuální hodnoty městské struktury.

#### **NEDOSTATEČNÁ PODPORA A POSILOVÁNÍ STRUKTURY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ, PARKŮ A MĚSTSKÉ ZELENĚ**

Malý důraz je kladen na posilování kvalitní struktury veřejných prostranství a systémových vazeb přírodních ploch a městské zeleně, které jsou zárukou dobře fungujících vnitřních vazeb, prostupnosti území a dobře se vyvíjející městské struktury, uchováající vyvážený podíl zastavěného a nezastavěného území. Stávající veřejná prostranství tak zpravidla trpí nekoncepčními dílčími zásahy a zejména absencí koordinace jednotlivých správců. Nově zakládaná prostranství jsou nezdělaná čistě utilitárně, pouze s důrazem na plnění normativních požadavků, avšak bez respektování existujících a předpokládaných vztahů a vazeb v území.

Přírodní osy a další krajinné celky vstupující až do centra města významné mimo jiné též pro uchování vizuálních vztahů se někdy stávají předmětem dílčích záborů a průběžně dochází k jejich oslabování. K jejich postupné degradaci přispívá zejména vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám a usurpace částí těchto ploch pro rozšiřování zpevněných ploch a někdy i zástavby. Nedokončená je celková koncepce, včetně vymezení a hierarchizace veřejných prostranství a jejich vazeb uvnitř města, která by posílila jejich ochranu, zvýšila čitelnost struktury a tím podpořila kvalitu a koordinaci investic při zakládání veřejných prostranství v rámci nově budovaných částí města i plnohodnotnou revitalizaci stávajících. 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. Vize založení zeleného pásu v okraji Prahy a potvrzení krajinného rozhraní doposud nebyla podpořena reálným vymezením oblastí a jejich ochranou v obecně závazných dokumentech města. Stále se nedaří propojovat stávající plochy zeleně s podobnými ve Středočeském kraji, nezanedbatelným souvisejícím nedostatkem je i chybějící cílené získávání potřebných pozemků a uvážlivá majetková politika města.

#### **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 staveb-

ního zákona, její prodlužování je na území tak velkého města jako je Praha dáno zejména závažností a rozsahem těchto dokumentací. Současný územní plán se nachází ve fázi nutného pořízení nového plánu, vyplývající z nového stavebního zákona, ale i změny způsobu plánování s důrazem na prostorové vnímání města. Od nového územního plánu se očekává odstranění určité nepružnosti ve vztahu k naplňování potřeb území a reakce na nové zájmy ve způsobu strukturální koncepce města, způsobu využívání území a dále odstranění nepříznivého trendu stupňujících se požadavků na změny územního plánu.

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

#### NEDOSTATEČNÁ PŘIPRAVENOST NA DEMOGRAFICKÉ A SOCIÁLNÍ ZMĚNY

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

menšiny jako jsou především Romové. Praha by měla lépe reagovat na vzniklé sociální proměny. Jedná se především o rezignaci na politiku sociálního bydlení. Privatizací se Praha a její městské části zbavují posledních obecních bytů, přičemž výstavba nových obecních bytů prakticky neprobíhá.

#### MALÁ OCHRANA NEZASTAVĚNÝCH A JINAK HODNOTNÝCH PLOCH

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

#### NEKOORDINOVANÁ BYTOVÁ VÝSTAVBA BEZ ADEKVÁTNÍ VYBAVENOSTI

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

nezřídka v izolovaných okrajových polohách bez přímé návaznosti na občanskou vybavenost (základní školy, školky, zdravotnická zařízení, obchody se zbožím denní spotřeby...) a na adekvátní dopravní a technickou infrastrukturu. Taková výstavba vyvolává značné finanční náklady na zajištění základních potřeb nově přichozích obyvatel, které hradí téměř výlučně veřejný sektor (např. zavedení MHD, výstavba technické infrastruktury nebo mateřské školy atd., přičemž investice většího objemu, jakou představuje stavba nebo rozšíření základní školy, nejsou realizovány). V současnosti neexistuje účinný systém, který by přinutil investory bytové výstavby (ať již developerské společnosti či fyzické osoby) k významné kompenzaci jimi vyvolaných nákladů. Je zřejmé, že územní plánování a stavební úřady v této souvislosti neplní svoji úlohu.

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

#### PROBLÉMY SE ZAJIŠTĚNÍM VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI

Zajištění dostatečné veřejné vybavenosti v dobré dostupnosti pro obyvatele města, významných veřejných budov a vybavenosti pro vysoké školství je jednou ze zásad politiky města. Koncepce celoměstsky významného občanského vybavení a jeho umístění v lokalitách vhodných pro významné veřejné funkce však chybí, stejně jako koncepce s nakládáním veřejného majetku a cílené získávání vhodných pozemků. Nutná je součinnost města a městských částí jak při formulaci koncepce, tak při managementu územní a pozemkové přípravy staveb. Tato spolupráce se však dlouhodobě jeví jako nedostatečná. Vymezení ploch v platném územním plánu se nenaplní, v mnoha případech se objevuje tlak na využití k jiným účelům, aniž by se zvažovalo výhodnější hospodaření s pozemky, případně využilo možností refinancování přes PPP projekty zajišťující spolufinancování města a investorů.

Na lokální úrovni v oblastech koncentrované bytové výstavby se setkáváme s nedostatečnou vybaveností nejen pro preprimární, ale i pro základní vzdělávání, navíc proměny v populačním vývoji a neuvážené prodeje nebo přestavby dočasně nevyužívaných zařízení rozšířily tento problém na celé území města a jeho okolí. Problematické se jeví hledání rezerv pro vysokoškolské kampusy a příležitosti pro ubytování vysokoškolských studentů i dlouhodobá ochrana těchto ploch v situaci, kdy vysoké školy nemají investič-

ní prostředky pro jejich naplnění. Nedostatek příležitostí platí i pro ubytování osob přicházejících za prací či lokalit pro inkubátory, technologické a vědeckotechnické parky, kapacity vědy, výzkumu a podnikatelského sektoru, včetně vytváření podmínek pro jejich fungování.

#### NEDOBUDOVANÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA MĚSTA

Velkým problémem, který je v rozporu s principy udržitelného rozvoje, je urbanizace území v pásu kolem Prahy bez zřetele na stav dopravní infrastruktury. Nedokončení 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. V současné době 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 navazujících zejména na Městský okruh je do značné míry způsobeno vnitroměstskou automobilovou dopravou. Alternativní trasou pro velkou část vnitroměstské automobilové dopravy je Městský okruh, který se postupně realizuje. Trasa Městského okruhu je však vedena převážně urbanizovaným územím, a proto je částečně vedena či navržena v tunelech, jako již realizovaná západní a jižní část Městského okruhu, také navrhovaná východní část Městského okruhu. S ohledem na velkou investiční náročnost tunelových řešení a podmínky stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí se uvažuje o alternativním řešení dosud nedobudované východní části Městského okruhu.

V některých částech města chybí propojení protilehlých břehů Vltavy mosty či lávkami (např. Praha 6 a Praha 8, nebo Praha 4 a Praha 5).

#### 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 některé železniční infrastruktury dosud plně neodpovídá nárokům kladeným dnes na příměstskou a městskou veřejnou dopravu a přes některé významné in-

vestice se nedaří odstranit její kapacitní a technické deficity. Některá zařízení jsou často zastaralá a železniční síť není schopna zvládnout požadovaný objem zvláště osobní dopravy. Problematická je také neexistence napojení letiště Praha/Ruzyně na železniční síť a s tím související chybějící kapacitní kolejové spojení letiště Praha/Ruzyně s centrem Prahy. Velkou slabinou je i absence kvalitního železničního spojení Praha-Kladno.

#### 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 odstraňování či ukládání odpadů se střetá s nepochopením a odporem.

## 1132 – PROBLÉMY DÍLČÍ

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

## PROBLÉMY URBANISTICKÉ

V dílčích urbanistických problémech jsou zařazeny konkrétní specifická území města i krajiny. → [MAPA / 1132.2](#)

#### PROBLÉMY S NAPLŇOVÁNÍM POTENCIÁLU ÚZEMÍ

Vytipovány jsou problémové plochy v zastavěném i nezastavěném území s potenciálem, který doposud z různých důvodů zůstává nenaplněn, jedná se o:

- Křehká území (K) – území s dosud neuzavřenou koncepcí
- Plochy k obnově (P) – transformační území nad 10 ha
- Území neurčená – území s potenciálem pro rozvoj krajiny a města
- Území krajinného rozhraní – území s potenciálem pro krajinné rozhraní
- Zastavěné území s deficitem parků – nároky na potenciál

#### PROBLÉMY S KUMULACÍ ZÁJMŮ V ÚZEMÍ

Jiné problematické plochy představují též území se specifickými problémy, zejména vzniklé kumulací mnoha rozdílných zájmů a nároků na stejné území, jedná se o:

- Kumulace zájmů v Centru města (OC)
- Kumulace zájmů v rekreační oblasti Draháň – Troja – Bubeneč (OR)
- Kumulace zájmů v území s vazbou k Vltavě a Berounce (OV)
- Přírodní území zatížená rekreací (OP)
- Provozně a prostorově problémové území nákupních center regionální úrovně (OO)
- Území zasazené provozem letišť Praha Ruzyně a Praha Kbely (OL)

#### PROBLÉMY S NAPLŇOVÁNÍM POTENCIÁLU ÚZEMÍ

**K – Křehká území – území s dosud neuzavřenou koncepcí**

Na základě vývoje území, změn názorů na využití a potřeb rozvoje území byla vytipována tzv. „křehká území“. Vymezené prostory vykazují dlouhodobou stagnaci, provází je nezáměr či mají komplikované podmínky využití (pokud již projekty vznikly, území zůstávají dlouhodobě nenaplněna, nebo se jedná o dlouholeté rezervy pro infrastrukturu). U těchto území se nedaří nalézt a potvrdit odpovídající urbanistickou koncepci, vyžadující podrobnější prověření územně plánovací dokumentací, která by definovala podmínky budoucího rozvoje území včetně řešení vyvolaných zátěží a možných problémů v širších vztazích. Vymezení křehkých území je sledováno na úrovni celoměstské, s tím, že vymezení se ustálilo do podoby rámcového zobrazení symbolem kružnic, či elipsy, určující pouze problematický prostor a tak méně konkrétní vymezení řešeného území, které bude teprve upřesněno při zadání koncepce. Vymezení navazuje na ÚAP 2014 a doplňuje a redukuje křehká území na základě současných znalostí vývoje v území. V územích je souhrnně označeno, zda plánovací příprava probíhá, či neprobíhá, v takovém případě zájem stagnuje, nebo se od zájmu o rozvoj ustoupilo, v případě rozporné přípravy, se v území nalézají koncepční podklady, které však jsou protichůdné, nebo není nalezen soulad všech aktérů. Pokud je plánovací příprava zajištěná, jde o existující funkční podklad, který se však z různých důvodů nenaplnuje, nebo velice pomalu.

Identifikováno je celkem 47 křehkých území a dalších 9 křehkých území v prostoru řeky, 11 křehkých území z roku 2014 dále nebude sledováno. Identifikovaná křehká území, koncepčně neuzavřená území s vnitřním potenciálem tvoří plochu cca. 2850 ha, která představuje v zásadě rozlohu městské části Praha 5, která je druhou největší městskou částí Prahy. Největší plochu představuje K 39 východní město, které vyžaduje zásadní rozhodnutí

o možném založení nové rozvojové oblasti města. Celkově tato území představují cca. 6 % z celkové rozlohy města.

→ [MAPA / 1132.1](#)

**KŘEHKÁ ÚZEMÍ V PRSTENCI JÁDRA, CENTRA A NA HRANICI CENTRA:** Centrálního prostoru se týká celkem 13 území s významným potenciálem, s dosud neuzavřenou koncepcí, z toho dvě území leží přímo na okraji jádra města. U pěti plánovací příprava probíhá, u šesti neprobíhá, dvě mají zajištěn koncepční podklad, který je však zpochybňován.

**K1-1 Masarykovo nádraží** (část transformační území P/89-1, P/89-2)

**K1-2 Hlavní nádraží** – v lokalitách je dlouhodobě sledována možnost založení jednodušších vazeb pro pěší a obsluhu MHD prodloužením ulice Na Florenci u obou vlakových nádraží a ústředního autobusového nádraží Florenc, včetně ukotvení provozu a doplnění městské struktury na uvolněných plochách, plánovací příprava probíhá

**K2 Holešovice – nádraží Bubny** (část transformační území P13-1,-2,-3,-4, P/64-1) území a navazující plochy v okraji Vltavy severně s limitem zemního tělesa železničních tratí č. 120 a 090 dle KJŘ představují významnou příležitost k doplnění městské struktury s potřebou nalezení vyváženého řešení celoměstského využití, chybějících parkových ploch a dopravních vazeb (území má vazby na křehká území řeky), plánovací příprava probíhá

**K4 Libeň – Holešovice kosy** – (transformační území P/64-2, část P/14)nevyjasněný způsob rehabilitace degradovaného území vnější libeňské kosy, včetně neujasněného vývoje v plochách Libeňského přístavu (území má vazby na křehká území řeky) – postupně se naplňují investorské záměry v Holešovickém přístavu, plánovací příprava v části území neprobíhá

**K5 Karlín – Rohanské nábřeží** – (transformační území P14), dlouhodobě prověřované území s četnými proměnami způsobu založení struktury i rozsahu využití – zpracovaná územní studie se postupně naplňuje směrem od Karlína (území má vazby na křehká území řeky), rozpory investora se nachází v části území Libně, plánovací příprava v území rozporná

**K6 Libeň – Palmovka** –(část transformačního území P/14) dosud nenalezená forma založení nového městského centra, s problémy průchodu pokračování ulice Rohanské nábřeží přes Voctářovu do ulice Na Žertvách, (území má vazby na křehká území řeky), plánovací příprava rozporná

**K7 Žižkov – Nákladové nádraží** – (transformační území P/17) častěji prověřované území a s příležitostmi k vybudování nové čtvrti s vazbami do obytných území při Malešické ulici a zapojením památkově chráněného objektu funkcionalistického nádraží, funguje koordinace investorských záměrů, se společným záměrem vypsání soutěže, plánovací příprava probíhá

**K9 Centrum Pankrác – Reiknechtka** –transformační území část P/103-1,P/103-2) využití prostoru může zásadně formovat pano-

rama města; další vývoj v oblasti podpoří zapojení severojižní magistrály do organismu města, plánovací příprava neprobíhá (EIA 2010)

**K10 Nusle – Pankrácké náměstí** – atraktivní, ale v současnosti znehodnocený prostor, jehož řešení se váže na uzavření problematiky severojižní magistrály a dostavby kongresového centra, prostor je významný pro formování panoramatu města, plánovací příprava neprobíhá

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

**K12 Smíchov – nádraží jih – Strakonická** – (transformační území P/37, P/45) s postupně se formující koncepcí uvolněných ploch nádraží a přestavbových ploch podél vltavského nábřeží doplní strukturu pokračující proměny dříve průmyslového Smíchova, (území má vazby na křehká území řeky), území je prověřováno a koordinováno, plánovací příprava probíhá

**K13 Břevnov – Strahov** – (transformační území P/18) dosud nenalezený program a názor na přestavbu a adekvátní využití prostoru Masarykova stadionu a navazujících ploch, plánovací příprava neprobíhá

**K14 Dejvice – Špejchar** – nabídka významných kapacit pro zástavbu je příležitostí pro rozšíření centra města do širšího území, navržená struktura ovlivní veduty města a změní funkční i provozní vztahy, řešení souvisí s ustálením železničního koridoru a dořešením obchvatu Dejvic, s vazbou na transformaci kasáren, plánovací příprava neprobíhá

**KŘEHKÁ ÚZEMÍ MIMO CENTRÁLNÍ PRSTENCE:**

Mimo centrální prstence je identifikováno celkem 28 významných území s vnitřním potenciálem vyžadující podrobnější koncepční přípravu, do krajinného prstence zasahuje celkem 9 prostorů, z toho čtyři jsou na hranici modernistického města, předpokládají rozšíření zastavěného území, jeden prostor předpokládá založení zcela nového rozvojového prostoru vycházející z předpokladu platného územního plánu.

Z hlediska projektové přípravy je 13 území, kde zatím neprobíhá projektová příprava, v 12 případech je projektová příprava území aktivní, ve třech případech existuje podrobnější dokumentace, která je upřesňována dílčími projekty a investorskými záměry.

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

**K16 Kbely – západ** – plochy v zájmu ministerstva obrany a městské části Kbely, s dosud neukončeným hledáním využití a formy a vazbami na rozvoj a zdůraznění zázemí Letňanského letiště, na západ od Kbel je připravena bytová výstavba, plánovací příprava neprobíhá

**K18-1 Vysočany – Kolbenova sever** – (transformační území P/71) – plánovací příprava v území zajištěna

**K18-2 Vysočany – Kolbenova jih** – (transformační území P/30, P/91) – plánovací příprava v území zajištěna

**K18-4 Vysočany – U Elektry** – (transformační území P/73), – plánovací příprava území zajištěna

– kolem ulice Kolbenovy, obslužené stanicí metra i tramvají, je dlouhodobou rezervou pro doplnění městské struktury, podobně i kolem ulice Kolbenovy a U Elektra, v oblasti Harfy je nová struktura již z velké části realizována, menší část je dále koncepčně připravená, neznámý je zatím vývoj v oblasti transformačního území U Elektry, zpracovaná územní studie se postupně naplňuje

**K18-3 Vysočany – K Žižkovu** – území provozně i obsahově nejasné v atraktivní městské poloze, včetně kvalitní dopravní obsluhy a přírodního zázemí, plánovací příprava neprobíhá (EIA 2010)

**K20 Michle, Záběhlice – Slatiny** – (transformační území P/25-1) rozsáhlého transformačního území s nutností vyjasnění celkové koncepce a podmínek degradovaného území, kde se nachází živelně využívané a rozvíjené území skladových a provozních ploch, zahrádkových osad, devastovaných a opuštěných území včetně opuštěné seřadovací tratě, plánovací příprava probíhá

**K21 Michle – Bohdalec** – (transformační území P/25-2, P/25-3, P/27) rozsáhlé transformační území s nutností vyjasnění celkové koncepce a podmínek degradovaného území, území doplňováno dílčími investorskými záměry, plánovací příprava neprobíhá

**K22 Záběhlice, Hostivař, Chodov -Trojmezí** – významná rezerva rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť je předmětem developerského zájmu o kapacitní výstavbu, v současné době je zájem utlumen, plánovací příprava neprobíhá (EIA 2008 a 2010)

**K23 Chodov – Roztyly** – atraktivní plocha při ulici 5. května je spojená se stanicí metra a kontakty k okraji Michelského lesa, dlouhodobě postrádá ucelený názor na koncepci budoucího rozvoje, rozpor zájmů v území, plánovací příprava probíhá, v přípravě je změna ÚP

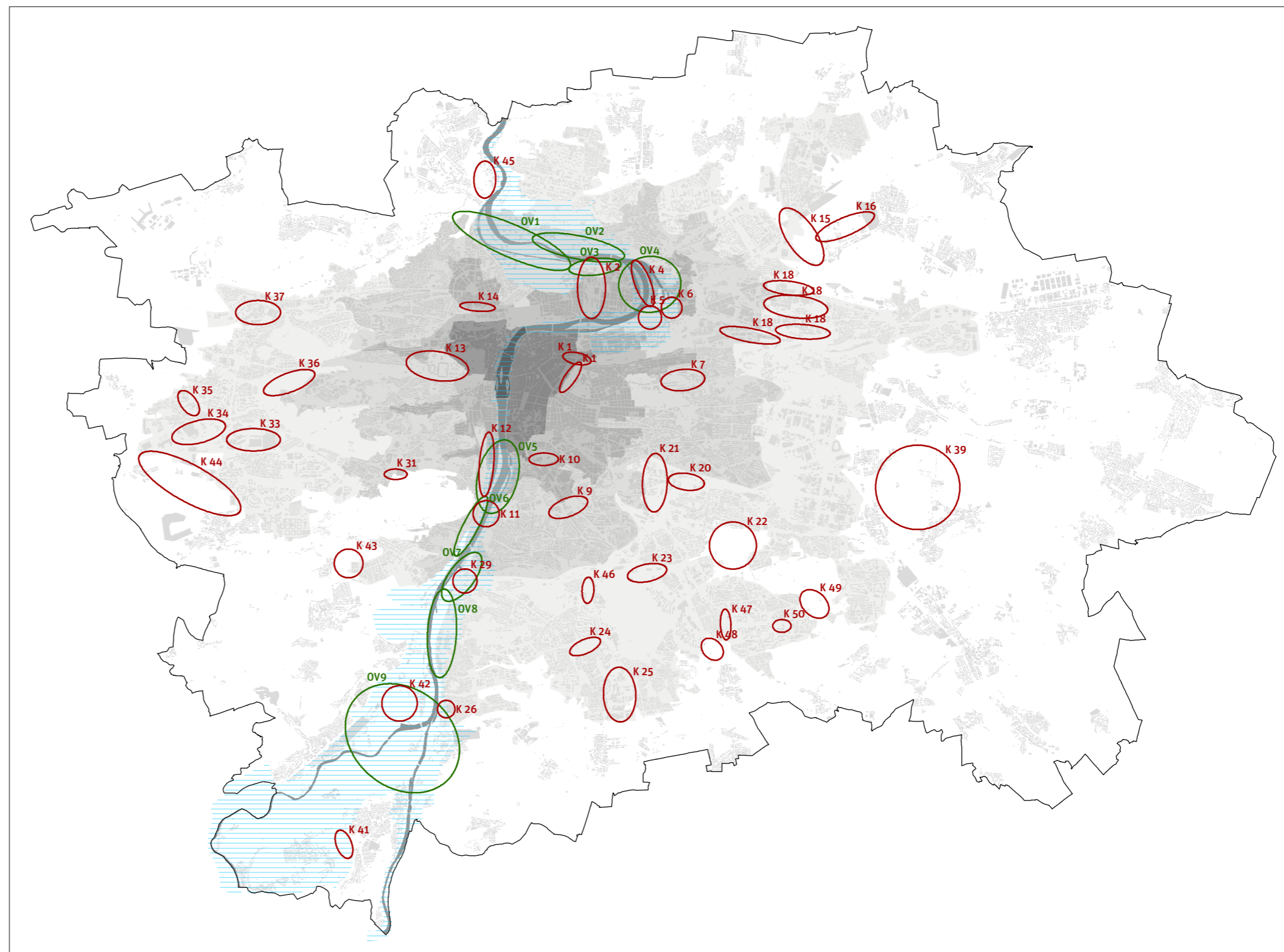
**K24 Lhotka, Krč – Nové Dvory** – dlouhodobá rezerva pro umístění stanice metra trasy D, plánovací příprava probíhá, (EIA 2013)

**K25 Libuš, Kunratice – Saparia** – (transformační území P/38) území bývalého masokombinátu a nesourodé navazující území s problémy dalšího vývoje a fungování. Na části území se nabízí usměrnění na základě generelu areálu SAPA, – plánovací příprava v části území probíhá, (EIA 2016), probíhá změna ÚP na obchvat

**K26 Modřany – Komořanská** – (Transformační území P/82) významné transformační území s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi, (území má vazby na křehká území řeky), plánovací příprava probíhá, (EIA 2012).

**K29 Braník – ledárny, pivovar** – přestavbové území s nevyjasněnými prostorovými a provozními souvislostmi (území má vazby na křehká území řeky), plánovací příprava neprobíhá, (EIA 2008)

**K31 Jinonice -Dívčí Hradý západ** – (transformační území P/61-1) tvoří pohledově exponované území s nejasným dalším



	křehká území - území s dosud neuzavřenou koncepcí
	křehká území řeky
	oblast s problémy kumulace zájmů s vazbou na Vltavu a Berounku

Prstence města	
	jádro
	střed
	heterogenní město
	modernistické město
	krajina

**Křehká území**

MAPA / 1132.1

[IPR Praha 2016, zdroj: IPR Praha 2016]

vývojem, obsluhou i využitím, s vazbou k ulici Radlické a stanici metra, a nevyjasněnou jižní frontou ulice Radlické, plánovací příprava neprobíhá

K33 Stodůlky – Siemens – (transformační území P/57), území s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi, jeho součástí je bývalý závod Vodní zdroje a největší továrna na výrobu tramvajových souprav své doby závod ČKD Tatra Siemens, plánovací příprava neprobíhá

K34 Zličín – Mototechna – (transformační území P/11), území s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi, tvoří jej 3 závody – stavební dvůr podniku IPS Praha, areál Konstruktivy a Mototechny, plánovací příprava neprobíhá

K35 Zličín – U Nádraží – (transformační území P/56), území s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi je prověřována, s neujasněným výsledkem, plánovací příprava probíhá

K36 Motol – skládka – (transformační území P/100) neujasněná transformace bývalé skládky pro potřeby lékařské fakulty při nemocnici Motol a navazující území ke stanici metra Motol, se stopou plánované radiály, plánovací příprava probíhá, (EIA 2015)

K37 Ruzyně – kasárna – (transformační území P/58) významná transformační území kasáren, skladů, tiskárny, včetně vojenského gymnázia s nevyjasněnými prostorovými souvislostmi, připravovaná soutěž, plánovací příprava probíhá

K39 Dubeč – Štěrboholy – Východní město – (transformační území P/105) rozsáhlé rozvojové území, dopravně a technicky nepřipravené území, nevyjasněný rozsah rozvoje, plánovací příprava neprobíhá

K41 Lipence – Zbraslav – (transformační území P/90) nepotvrzený vývoj území s vizí přesídlení velkostržnice Lipence na území bývalé skládky, plánovací příprava neprobíhá, ale ve věci bylo podepsáno memorandum mezi třemi zainteresovanými MČ.

K42 Velká Chuchle – Lahovice – Radotín – (transformační území P/35) volné plochy v záplavovém území s rekreačním potenciálem ve vazbě na Chuchelské závodíště (území má vazby na křehká území řeky), plánovací příprava neprobíhá

K43 Hlubočepy – Holyně – neuzavřená koncepce dostavby sídliště Barrandov, vázaná na prodloužení tramvajové trati, plánovací příprava probíhá

K44 Třebonice, Stodůlky – Západní město – rozsáhlé rozvojové plochy s nedořešenou dopravní a technickou infrastrukturou, s podmíněností staveb, započaté realizace v části území kolem stanice metra, plánovací příprava neprobíhá

K45 Sedlec – Suchdol – (transformační území P/97) pohledově exponované území na ostrohu nad Vltavou je neadekvátně využívané pro recyklaci stavebních drtí, a dalšími nefunkčními areály, s předpokladem průchodu tramvajovou tratí do Suchdola, plánovací příprava neprobíhá

KŘEHKÁ ÚZEMÍ NOVĚ VYMEZENÁ OPROTI ÚAP 2014:

K46 Krč – Vídeňská – (transformační území P 108) – prostorově významné území při vstupu do krčského lesoparku a ve vazbě

na vstup k nemocnici Krč s plánovanou stanicí metra trasy D, plánovací příprava probíhá

K47 Chodov – metro Opatov – (transformační území P 109)- území původně určené pro centrum Jižního města zůstalo nenaplněné, - v území dochází k postupnému majetkovému sjednocení, poloha tramvaje je stabilizovaná v ose Chilské, potřeba sjednocení nad připraveným záměrem, plánovací příprava probíhá, MČ podala podnět na regulační plán (EIA 2015)

K48 Chodov – Na Jelenách – (transformační území P 93) - prostorově významné území s rolí vstupní brány do města, studie pro zastavení byla zpracována, v hledáčku zájmů developerských společností, v územně plánovací přípravě se nepokračuje.

K49 Háje – Výstavní – území je sledováno jako součást celoměstské rekreační oblasti a území s potenciálem krajinného rozhraní, podmínky budoucího vývoje směřují do využití krajinného resp. rekreačního; existuje rozpor zájmů v území na míru komerčního využití a míru zastavení, v územně plánovací přípravě se nepokračuje.

K50 Háje – Metro Háje – (transformační území P 107) - území na konečné stanici metra je potenciálním centrem městské části s předpokladem přestavby a výrazné dostavby, koncepce se dlouhodobě hledá, územně plánovací příprava probíhá.

KŘEHKÁ ÚZEMÍ REDUKOVANÁ OPROTI ÚAP 2014:

Po prověření identifikovaných křehkých území došlo k jejich redukcí, zejména z důvodu vyjasněné projektové přípravy:

K3 Troja – Pelc Tyrolka – generel rozvoje je známý, je ho však nutno potvrdit změnou ÚP, výstavba nepokračuje vzhledem k finančním možnostem, navíc je území součástí křehkého území řeky OV2, kde budou koncepční vazby dále prověřeny, dále k pokročilé přípravě došlo také v území K32 Radlické údolí kde probíhají první realizace významného transformačního území bývalé Waltrovky. K18 Vysočany, Harfa a K27 Modřany – Nestlé, kde v podstatné části území již pokračuje výstavba podle koncepčního podkladu.

Většina dalších území byla redukována z důvodu plynule navazujících postupných dostaveb investorských záměrů, potlačující potřebu dalšího výraznějšího koncepčního prověřování jedná se o:

K8 Hagibor, K17 Čakovice západ, K19 Strašnice – Hostivař – Mitas, K28 údolí Kunratického, K30 Barrandov západ, K38 Dolní Počernice, K40 Petrovice – Uhříněves

**P – Plochy k obnově – transformační území nad 10 ha**

Transformační území představují směs zastavěných urbanizovaných území, jejichž využití a provoz nese zřetelné rysy dočasnosti a provizorií a neutěšeného stavebního stavu a území nefunkčních až opuštěných, jako zaniklých průmyslových a skladových, zemědělských či vojenských areálů a objektů, včetně částí drážních území, skleníků, či jiných původně zastavěných ploch. 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 areálů dočasně využívaných, či pronajímaných ploch a zařízení. → [KAPITOLA 411](#) → [MAPA / 411.3](#) → [MAPA / 411.5](#)

**Území neurčená – potenciál pro rozvoj krajiny a města**

V rámci vymezování území s převažující charakterem tzv. lokalit, byla nalezena i území s nejasným charakterem a využitím, často neprostopupná a zanedbaná, většinou nevyužívaná. Území byla identifikována v rámci hodnocení potenciálu krajiny a zeleně v rámci přípravy MP, používán byl také termín „městské džungle“. I přesto, že mohou tato území spadat pod různé druhy přírodní ochrany, jejich potenciál by mohl být využit pro rozvoj města, či krajiny. Tato území by měla být dále definována v rámci územně plánovací činnosti. → [KAPITOLA 122](#)

**Území krajinného rozhraní – území s potenciálem pro krajinné rozhraní**

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

**Zastavěné území s deficitem parků – nároky na potenciál**

Jde o oblast vzniklou podle provedené analýzy pěší dostupnosti parkových ploch na základě jejich potencionální významové hierarchie (metropolitní parky, čtvrtvé parky, lokální parky, místní parky → [KAPITOLA 122](#)).

Oblasti s deficitem parků je žádoucí řešit v rámci územně plánovací činnosti s cílem posílit rozvoj parků ve vazbě na charakter a utváření navazujícího území, či příležitosti uvnitř území.

**PROBLÉMY S KUMULACÍ ZÁJMŮ V ÚZEMÍ**

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

**OC – Kumulace zájmů v Centru města**

Oblast označovaná za centrum města 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, a Praha 8.

Centrum města 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 nejproblematictějšími vlivy v souvislosti s památkovou ochranou městské zástavby, s ochranou veřejných prostranství a s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra. Významný zájem o využití nábřeží vede v současnosti k jejich rehabilitaci a zvyšující se nabídce aktivit spojených s vodou, včetně stále se zvyšujícím provozu na řece nejen obslužného charakteru.

**OR – Kumulace zájmů v rekreační oblasti**

**Drahň – Troja – Bubeneč**

Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny a s aktivitami celoměstského a celostátního významu s vysokou návštěvností. Oblast je vymezena na k. ú. Troja a Bubeneč a z malé části katastru Bohnice a Kobylisy. Jedná se o unikátní prostor s řadou přírodně rekreačních a kulturních hodnot, které byly rozšířeny založením Královské obory Stromovka, Pražské zoologické zahrady, Pražské botanické zahrady a Pražského výstaviště Holešovice, a které jsou hojně využívány 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. Oblast se významně uplatňuje v obraze měst a je nezastupitelná pro rekreaci centrální oblasti města. Oblast je negativně ovlivňována intenzifikovanou Ústřední čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově. Oblast postrádá krajinářské řešení koordinující veškeré aktivity a limity území a stabilizující vyvážené a funkční využití.

**OV – Kumulace zájmů v území s vazbou k Vltavě**

**a Berounce**

Specifickou oblastí města je samotná řeka Vltava, řeka Berounka a jejich související záplavová území, regulovaná protipovodňovou ochranou. Tyto dva největší vodní toky na území hl. m. Prahy, jsou výrazným krajinným prvkem, který ovlivnil založení i vývoj města. Prostor řeky tvoří významný veřejný prostor se zájmy ochrany přírody a krajiny, s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace, památkové ochrany a všech souvisejících aktivit. Území kolem těchto vodních toků je předmětem zájmů na vybudování komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce a využití pro atraktivní výstavbu, území je citlivé na vytváření bariér prostupnosti komunikační i vizuální. → [MAPA / 1132.2](#)

V oblasti lze vymezit několik problematických částí (křehká území) se svými vlastními specifiky a problémy. Jde o degradované

nebo částečně urbanizované úseky v prostoru řeky, jejichž charakter je nejasný a kde by měla být prověřena možnost alespoň dílčí obnovy jejich krajinné identity a funkcí, způsob zapojení do současného prostoru řeky a jejich role ve vztahu k městské struktuře. Způsob a míra této transformace by měly být předmětem detailnější územně plánovací dokumentace na základě hlubší znalosti území a dohody mezi aktéry. Návrhy musí nejen reagovat na specifickou situaci v místě a požadavky obyvatel dotčených lokalit, ale i na širší urbánní i krajinný kontext. Významný krok ke zlepšení situace učinilo hlavní město přijetím uceleného strategického a iniciačního dokumentu Konceptce pražských břehů, který formuloval jednotné zásady správy, dostupnosti, využívání a rozvoje území a nabízí náměty, které je ale třeba rozpracovat a uvést v život. → MAPA / 1132.1

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

**OV1 CÍSAŘSKÝ OSTROV**

- ostrov zatížen přítomností Ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV), degradací krajinných ploch, v současnosti charakteristický nízkou mírou dostupnosti, koncentrací rekreačních aktivit na malém prostoru, nutnost celkové konceptce využití území a vyvážení protichůdných zájmů (rekreace, krajinné funkce, infrastruktura celoměstského významu) – zejména zapojení připravované výstavby Nové vodní linky (NVL) do širších vztahů
- plánovací příprava v území zajištěna (soutěžní workshop Konceptce krajinnářského řešení Císařského ostrova a jeho širšího okolí, IPR Praha 2015 – pozn.: v současnosti je dopracován vítězný návrh, v přípravě akční plán)

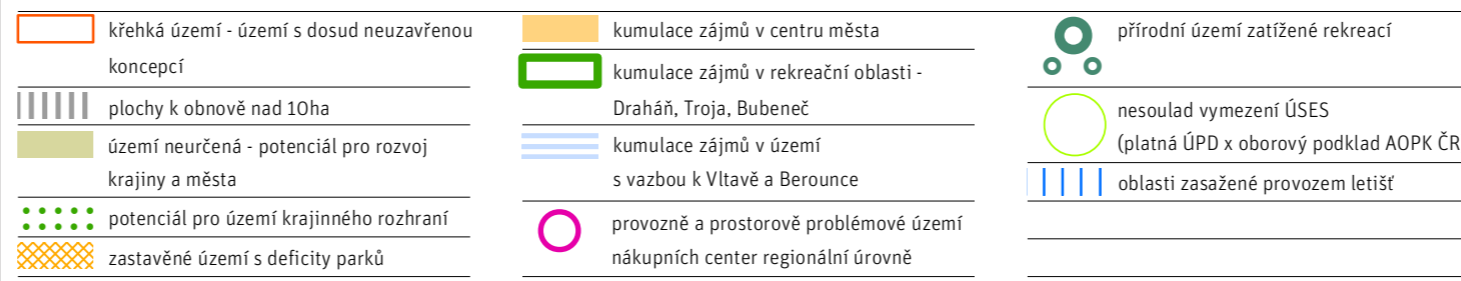
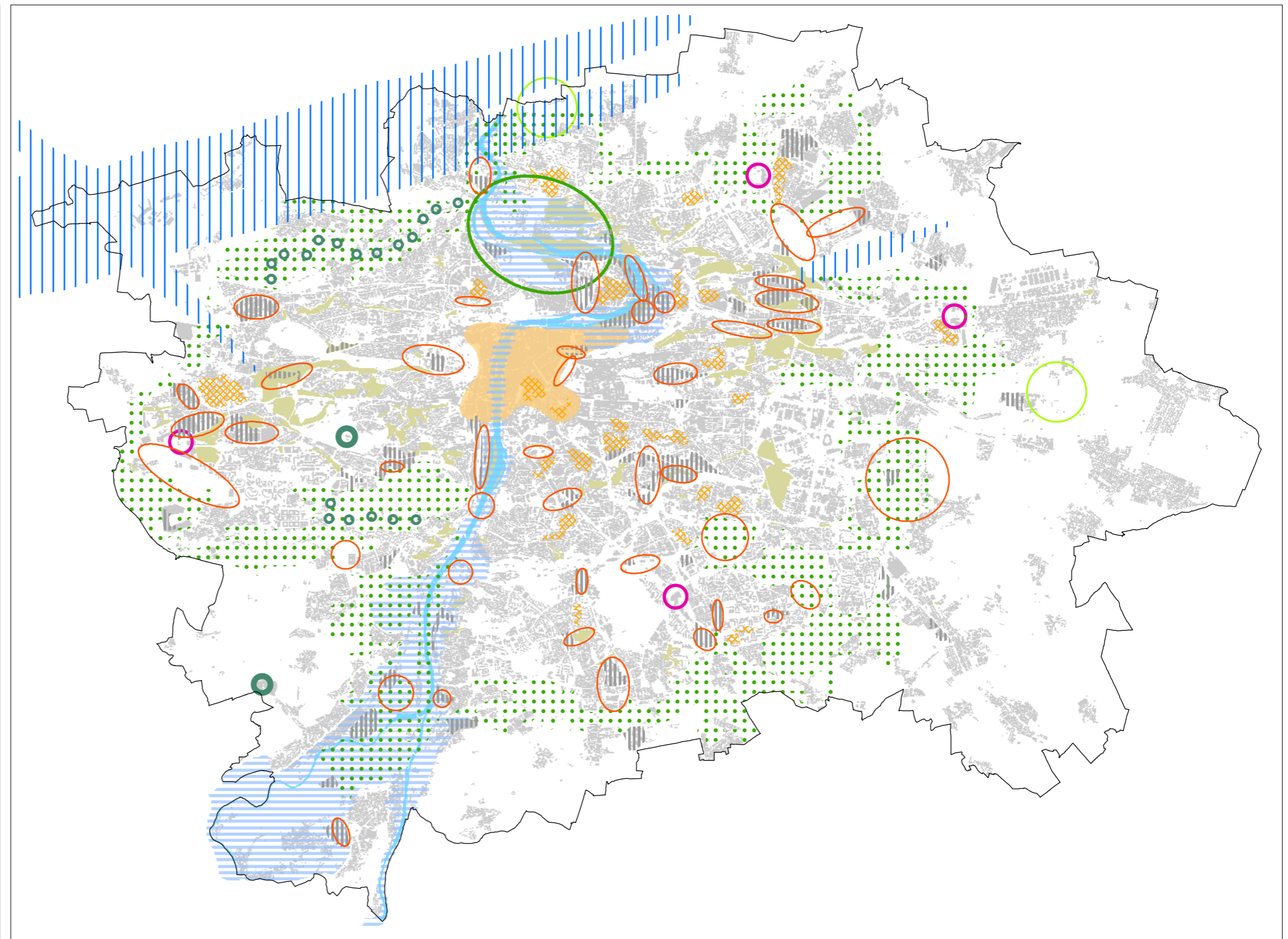
**OV2 HOLEŠOVICKÝ OSTROV – PELC-TYROLKA**

- exponované území, zatížené infrastrukturními stavbami (protipovodňový val, tunel Blanka – výjezd), nedořešená konceptce rozvoje ve smyslu obnovení krajinných a rekreačních funkcí
- generel rozvoje území Troja – Pelc Tyrolka je známý, výstavba nepokračuje vzhledem k finančním možnostem

**OV3 HOLEŠOVICKÉ BŘEHY**

- nevyjasněná konceptce neprostupného (bariéra železnice) a degradovaného území (brownfield Praf), posledním zásahem do charakteru území je stavba nového Trojského mostu a úprava jeho předpolí, území se dotýká křehké území K2

**OV4 HOLEŠOVICKÝ A LIBEŇSKÝ PŘÍSTAV – ÚSTÍ ROKYTKY**



**Vybrané urbanistické problémy**

MAPA / 1132.2

[IPR Praha 2016, zdroj: IPR Praha 2016]

- území charakteristické industriální minulostí (přístav, zálivy, kosa – poloostrovy), fragmentované a zatížené probíhající a plánovanou zástavbou, nízká prostupnost území a napojení na přilehlé obytné čtvrti. Absence závazné dokumentace, která by pojímala území jako celek a usilovala o jeho vyvážené směřování, území se dotýkají křehká území K4, K5, K6

#### OV5 SMÍCHOVSKÝ PŘÍSTAV A PODOLÍ

- sevřený krajinný prostor řeky s ostrovy s vysokým rekreačním potenciálem (řeka ve městě) s nízkou mírou vazeb na okolní čtvrti (bariéra ul. Strakonické, Podolského nábřeží), fragmentovaný neprostupnými soukromými (zpravidla sportovními) areály a charakteristický kumulací rekreační zátěže podél řeky v úzkém profilu, území se dotýkají křehká území K11, K12

#### OV6 ÚZEMÍ MEZI BARRANDOVSKOU SKÁLOU A SMÍCHOVEM

- prostor je zatížený dopravní stavbou Barrandovského mostu, předpolí mostu nerespektuje přírodní a rekreační vazby řeky na širší okolí, z tohoto důvodu jsou břehy degradované – oblast je bariérou v podélném bezmotorovém pohybu podél řeky, území se dotýká křehké území K11

#### OV7 BRANICKÁ NIVA

- neprostopné území zatížené bariérami předpolí Barrandovského mostu a ul. Modřanské; okolí Branických ledáren – nepřehledné území s nevyjasněnou koncepcí a partikulárními soukromými zájmy, území se dotýkají křehká území K29

#### OV8 MODŘANSKÁ NIVA

- neprostopná oblast za bariérou železnice a ul. Modřanské, v bezprostředním sousedství probíhá výstavba na místě původně průmyslových ploch, přírodní charakter území je potlačen (golfový areál), rekreační zátěž koncentrována v úzkém profilu,

#### OV9 SOUTOK VLTAVY A BEROUNKY (PROSTOR MEZI KOMOŘANY, VELKOU CHUCHLÍ A RADOTÍNEM)

- rozsáhlé území v záplavovém území na soutoku dvou řek, kde spolu bezprostředně sousedí městská zástavba s fragmenty přírodních a zemědělských ploch – plánovací příprava v území zajištěna (se zapojením dotčených městských částí a aktérů v území běží projekt Příměstský park Soutok, zpracovatelem akčního plánu je IPR Praha), území se dotýkají křehká území K42, K26

#### OP – Přírodní území zatížená rekreací

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, zejména narušit území s ochranou přírody a krajiny.

OP4 Radotínské údolí – problematické vazby na těžební činnost v lomech a související provoz

OP5 Prokopské a Dalejské údolí – území přetížené vysokou návštěvností, přímé rekreační zázemí kapacitním obytným celkům

OP6 Vidoule – Cibulka – Motol – území přetížené vysokou návštěvností, bezprostředně navazující volné plochy jsou atraktivní pro další zástavbu

OP7 Šárecké údolí – území přetížené vysokou návštěvností.

#### OO – Provozně a prostorově problémové území nákupních center regionální úrovně

Oblasti velkokapacitních nákupních center a nákupních zón vykazují řadu problémů provozních, dopravních i ekologických, souvisejících se zvyšováním podílu zpevněných ploch s minimálním podílem zeleně, výraznou závislostí na IAD, rozsáhlými parkovišti na terénu, ale i problémy se špatným zapojením do městské struktury. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou již z hlediska potřeb města v Praze naplněny a jejich další navyšování, neb rozšiřování stávajících zostří konkurenční prostředí s nebezpečím stagnace a může mít za následek i opouštění těchto ploch a následnou degradaci některých lokalit. Neuvážená lokalizace může ovlivnit i naplňování původních rezerv pro městská a lokální centra, zejména sídlišť a jejich atraktivitu pro obyvatele navazujícího sídlištního celku. Trávení volného času v těchto centrech supluje často chybějící komunitní život, nedostatečné funkce veřejného prostoru a nabídky kulturních aktivit.

001	Letňany
002	Černý Most
003	Zličín
004	Chodov

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

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

OL1	Letiště Praha/Ruzyně
OL2	Letiště Praha/Kbely.

## PROBLÉMY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Do problémů dopravní infrastruktury jsou zařazeny především dosud neřešené nebo nerealizované záměry v různém stupni projektové přípravy a projednání. → [MAPA / 1132.3](#)

#### 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 a dynamika přestavby malá. 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.

##### CHYBĚJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY

Železniční infrastruktura se potýká na území Prahy s problémem nedostatečného množství železničních zastávek a stanic. Přestože železniční tratě často prochází silně urbanizovaným územím a mají tak dobré předpoklady pro jeho přímou obsluhu i pro realizaci přímých přestupních vazeb s ostatními druhy veřejné dopravy, jsou pro chybějící zastávky tyto předpoklady obtížně splnitelné. 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 V CENTRÁLNÍ ČÁSTI

##### ŽELEZNIČNÍHO UZLU PRAHA

Vzhledem ke zvyšující se úloze městské a příměstské železnice v rámci veřejné dopravy a rozvoji dálkové železniční dopravy, je stále větší problém s kapacitou v centrální oblasti ŽUP. Nedostatečná kapacita je především v úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov. Nedostatečná kapacita je způsobena současným uspořádáním ŽUP a parametry traťových úseků, které představují 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.

##### ŽELEZNIČNÍ TRATĚ S POTŘEBOU ODDĚLENÍ DÁLKOVÉ A PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

V důsledku rostoucích nároků na kvalitu, rychlost a kapacitu železniční dopravy jsou tratě s nedostatečnou kapacitou v relaci

Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov, Praha – Kralupy nad Vltavou, Praha – Nymburk. Nedostatečná kapacita těchto tratí brzdí další rozvoj městské a příměstské železnice potažmo i dálkové dopravy. Stále častěji jsou požadavky na provoz dálkové dopravy v konfliktu s požadavky na provoz městské a příměstské železnice což vede k problémům při tvorbě GVD a netaktivnímu provozu městské a příměstské železnice. Vzhledem k tomu, že na významných tratích zaústěných do ŽUP je již kapacita ve špičkovém období téměř vyčerpána, je zde velké riziko přenosu nepravidelností z jednoho segmentu železniční dopravy do jiný. Tyto faktory pak snižují spolehlivost a potenciál železniční dopravy jako celku.

#### PROBLÉMY SILNIČNÍ DOPRAVY

##### PROBLÉM SEVEROJIŽNÍ MAGISTRÁLY

V souvislosti s výstavbou nové silniční dopravní infrastruktury (zejména Městského a Pražského okruhu) a snahami o lidské měřítko urbanizované části města narůstá zájem o humanizaci předmětné komunikace do podoby městské třídy. Tomuto požadavku by měly odpovídat úpravy parteru, zatraktivnění možností pro pohyb pěších a cyklistů v uličním prostoru a zmírnění bariérového efektu magistrály v území zvýšením její příčné prostupnosti.

##### UPŘESNĚNÍ PRŮBĚHU MĚSTSKÉHO OKRUHU

##### VE VÝCHODNÍ ČÁSTI MĚSTA

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

##### ČETNOST KŘÍŽOVATEK VE VÝCHODNÍ ČÁSTI PRAŽSKÉHO OKRUHU

Problém četnosti mimoúrovňových křižovatek na již zrealizovaném úseku Pražského okruhu mezi Satalicemi a Běhovicemi vznikl v souvislosti s postupnou výstavbou infrastruktury a suburbanizací. Četnost křižovatek s průpleťovými úseky snižuje kapacitu komunikace.

##### NEDOSTATKY V USPOŘÁDÁNÍ STÁVAJÍCÍCH

##### MIMOÚROVŇOVÝCH KŘÍŽOVATEK A KŘÍŽENÍ

Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek (MÚK) nalezneme v řadě případů např. MÚK Jižní spojka –

5. května) nebo 5. května – Vyskočilova (chybí křižovatková větev pro realizaci některých dopravních vztahů). Problematické jsou také některé podjezdy železničních tratí ve vazbě na výhledové záměry v území.

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

#### ÚSEKY KOMUNIKACÍ S DLOUHODOBÝM VYTVÁŘENÍM

##### KOLON VOZIDEL

Značně zatížené úseky komunikací se nacházejí především na území rozšířeného celoměstského centra. Mimo uvedenou oblast patří k těmto komunikacím úseky severojižní magistrály, ulice Liberecká a Cínovecká, Svatovítská, Jugoslávských partyzánů, Strakonická a Dobříšská, Bělohorská, Štěrboholská spojka, jižní část Městského okruhu, východní část Pražského okruhu a řada dalších.

#### KOMUNIKACE V URBANIZOVANÉM ÚZEMÍ VÝRAZNĚ ZATÍŽENÉ

##### TRANZITNÍ KAMIONOVOU DOPRAVOU

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

#### PROVOZNĚ KRITICKÉ KŘIŽOVATKY

Tyto křižovatky se nacházejí především na sběrných komunikacích v území rozšířeného celoměstského centra, v menší míře i mimo tuto oblast. Se zprovozněním severozápadní části Městského okruhu se prohloubily problémy na křižovatkách Vypich, Vítězné náměstí a na průpletových úsecích v oblasti Barrandovského mostu.

#### 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.

##### 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 PRAHA/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 doporučil nadále sledovat obsluhu letiště Praha/Ruzyně železničním spojením a místní obsluhu ponechat na tramvajové dopravě. Stávající železniční trať Praha-Kladno, která patří mezi nejzatíženější jednokolejně tratí 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 tratí Praha – Kladno s připojením na letiště Praha/Ruzyně, která zkvalitní příměstskou a městskou železniční dopravu v tomto směru (zkrácení cestovní doby a zvýšení počtu spojů).

##### PRŮBĚH TRASY D METRA NA ÚZEMÍ

##### CELOMĚSTSKÉHO CENTRA A CENTRÁLNÍ OBLASTI

Navržená trasa D metra v současné době platném územním plánu hl. m. Prahy je s celoměstským centrem Prahy (kde je značná koncentrace pracovních příležitostí) v dotyku pouze okrajově. V zájmu zvýšení atraktivity trasy D metra je žádoucí trasu v územní rezervě severně od stanice Náměstí Míru modifikovat do kontaktu s centrem města. Analýzy z dopravního modelu potvrzují efektivitu vedení trasy přes – 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 dojíždku 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, Praha – Kralupy nad Vltavou, Praha – Nymburk, Praha – Kladno. Z oblastí jižně od Prahy se veřejná doprava realizuje pouze autobusovými linkami po značně zatížené komunikační síti. Podobně nepříznivá situace je mezi Prahou a Kladnem. K velkému rozvoji dochází rovněž v regionu východně od Prahy.

##### ZNAČNĚ ZATÍŽENÉ ÚSEKY METRA

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

##### ZNAČNĚ ZATÍŽENÉ ÚSEKY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ

Atraktivita a spolehlivost tramvajového systému v Praze, značná koncentrace pracovních příležitostí a dojíždka, značné množství návštěvníků města způsobují výrazné zatížení tramvajů 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 / Lazarská.

##### 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, problematické z hlediska uspořádání, odpovídajícího zázemí a vybavení jsou terminály Smíchovské nádraží, Na Knížecí, Depo Hostivař, Černý Most, Ládví, Háje a Opatov.

#### 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 zpřisnit letové podmínky ve prospěch ochrany životního prostředí i při možném nárůstu letecké dopravy.

##### VÝHLEDOVÝ ROZSAH PROVOZU NA STÁVAJÍCÍ RWY 12/30 LETIŠTĚ PRAHA/RUZYNĚ

##### Problematická poloha stávající RWY 12/30 na letišti

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

## PROBLÉMY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

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

→ **MAPA / 1132.3**

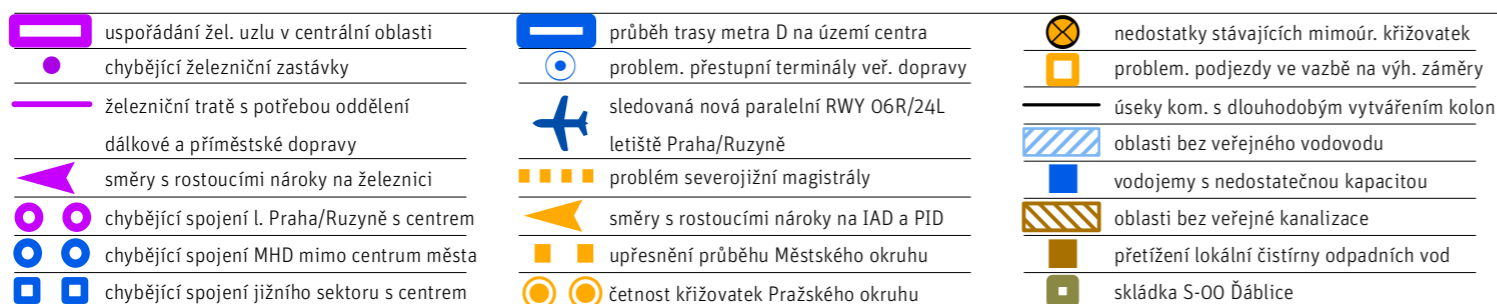
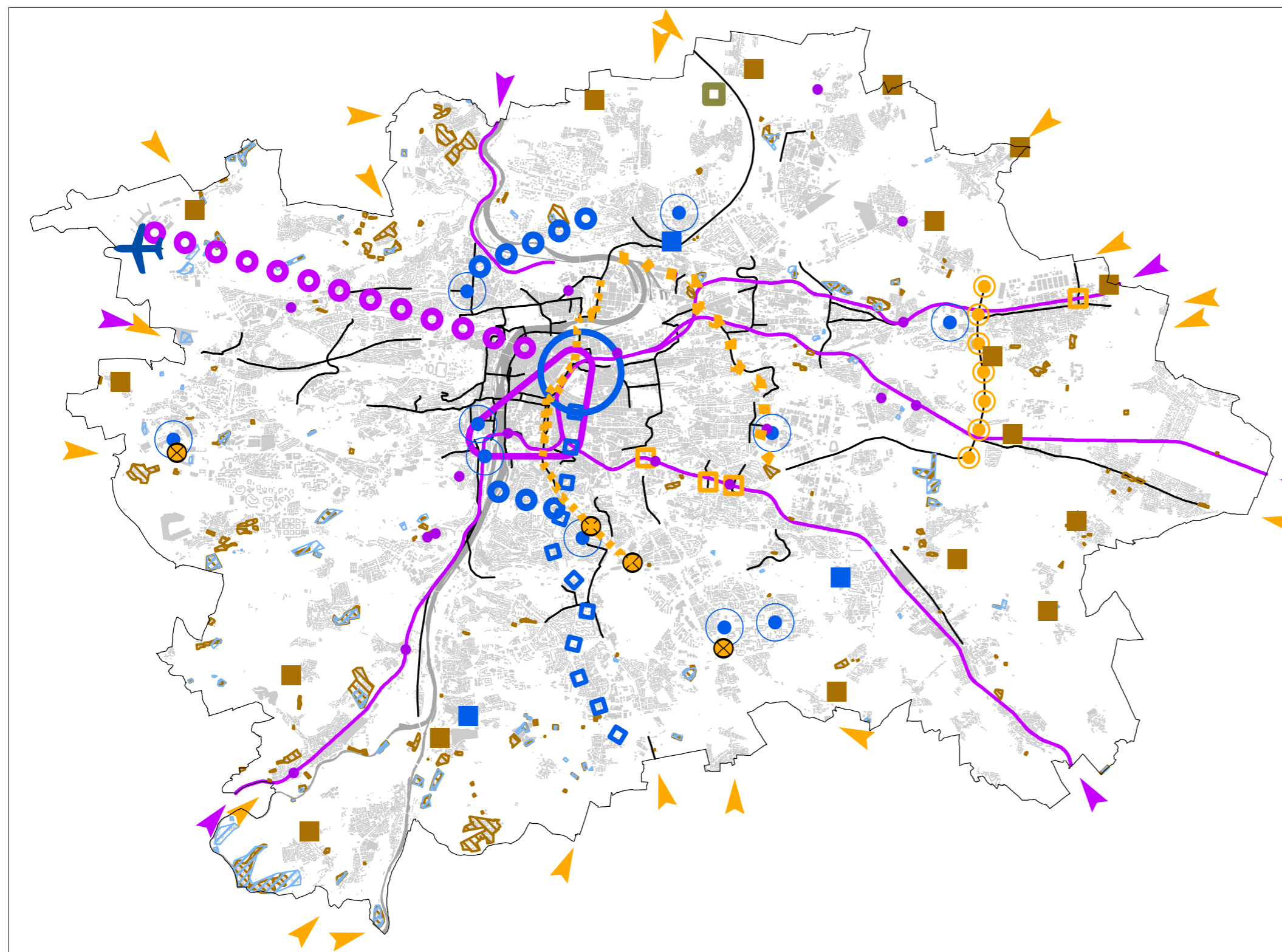
#### PROBLÉMY ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

##### PŘETÍŽENÍ VODOJEMŮ

Vlivem nárůstu zastavěných ploch a intenzivnějšího využívání ploch stabilizovaných se dostávají některé vodojemy do problémů v důsledku jejich vyčerpané nebo téměř vyčerpané kapacity. Jedná se zejména o VDJ Mazinky, VDJ Kozinec a VDJ Modřany I Jih. U těchto vodojemů a jejich zásobních pásem je omezena po případě zastavena možnost připojení na vodovodní řad.

##### OBLASTI BEZ VEŘEJNÉHO VODOVODU

Z vypracované analýzy „Oblasti na území hl. m. Prahy, které dosud nejsou připojeny na vodovodní síť“, vyplývá, že na území města Prahy je v současné době cca 1 003 objektů určených k bydlení, které nejsou napojeny na městskou vodovodní síť. Jedná se převážně o katastrální území menších městských částí a z celopražského pohledu se jedná cca 0,8 % objektů určených k bydlení. Do analýzy jsou zahrnuty i objekty v katastrálních území jako jsou Lipence, Slivenec, Velká Chuchle a Zbraslav – Strnady, kde se



### Vybrané problémy dopravní a technické infrastruktury

MAPA / 1132.3

[IPR Praha 2016, zdroj: IPR Praha 2016]

nachází velké množství objektů v rámci zahrádkářských osad, které sice nebyly určeny k trvalému bydlení, ale ve vlivem přestavby dnes k tomuto účelu slouží.

### PROBLÉMY ODKANALIZOVÁNÍ

#### PŘETÍŽENÍ LOKÁLNÍCH ČISTÍREN ODPADNÍCH VOD

Vlivem nárůstu zastavěných ploch a intenzivnějšího využívání ploch stabilizovaných, některé lokální ČOV nemají dostatečnou kapacitu. V současné době je na území Prahy patrný nárůst počtu lokálních ČOV, jejichž kapacita je téměř vyčerpána nebo dokonce překročena. Jedná se o 17 ČOV, a to Miškovice, Kbely, Vinoř, Čertousy, Běchovice, Březiněves, Uhřetěves, Královice, Komořany, Lochkov, Nebušice, Přední Kopanina, Holyně, Sobín, Újezd u Průhonice, Lipence a Svěpravice. U jmenovaných ČOV rozhodl jejich správce o dočasném opatření, které spočívá v redukcí množství odpadních vod přitékajících na ČOV tak, že je buď povolováno připojování pouze individuální zástavby, nebo není z důvodu nedostatečné kapacity ČOV jakékoliv další napojování povoleno.

#### OBLASTI BEZ VEŘEJNÉ KANALIZACE

Z vypracované analýzy „Oblasti na území hl. m. Prahy, které dosud nejsou připojeny na stokovou síť“ vyplývá, že na území města Prahy je v současné době cca 2065 objektů určených k bydlení, které nejsou napojeny na městský stokový systém. V současnosti je na území hl. m. Prahy cca 1,6 % objektů určených k bydlení v různých pražských lokalitách, které nejsou připojeni na stokovou síť a provádějí si likvidaci odpadních vod sami prostřednictvím domovních ČOV, septiků nebo žump. Jedná se např. o katastrální území Suchdol, Točná, Třebonice a Zadní Kopanina, do analýzy jsou však zahrnuty i objekty v katastrálních územích jako jsou Lipence, Slivenec, Velká Chuchle a Zbraslav – Strnady, kde se nachází velké množství objektů v rámci zahrádkářských osad, které sice nebyly určeny k trvalému bydlení, ale ve vlivem přestavby dnes k tomuto účelu slouží.

### PROBLÉMY PROTIPOVODŇOVÉ OCHRANY

#### NEDOKONČENÁ REALIZACE PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ

Na Vltavě se po povodních v červnu 2013 začaly prověřovat možnosti protipovodňové ochrany trojské kotliny, a to jak v souvislosti se stavbou Nové vodní linky ÚČOV, tak zejména se záměrem protipovodňové ochrany ZOO Praha. V neposlední řadě je tu záměr i individuální protipovodňové ochrany areálu Bubenečských papíren. Přestože v souvislosti s Novou vodní linkou ÚČOV jsou navržena kompenzační opatření pro minimalizaci vlivu na povodňové průtoky, je oblast trojské kotliny velmi citlivým územím a je nutné důkladně zvažovat a prověřovat

řovat všechny potenciální záměry na protipovodňovou ochranu v dotčeném území.

Na Berounce v oblasti Radotína se prověřuje záměr protipovodňové ochrany průmyslových areálů.

Na drobných vodních tocích je přístup k protipovodňové ochraně oproti Vltavě a Berounce odlišný. Opatření by se měla, až na výjimky, soustřeďovat na komplexní opatření v rámci celých povodí. To se sebou nese mnoho úskalí, jako jsou nezpracované nebo neaktualizované studie analýz srážko-odtokových poměrů a z nich plynoucí návrhy opatření nebo to, že řada opatření je potřeba realizovat na horních povodí, ale ty leží mimo území Prahy.

#### PROBLÉMY ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM

Problematika zásobování teplem na sídlištích Řepy a Jihozápadní Město v budoucích letech. Postupné dožívání plynových okrskových kotelen ostrovních soustav CZT na sídlištích Jihozápadního Města a Řep, neexistence koncepčního následného řešení zásobování teplem lokalit napojených na tyto kotelny.

Postupné odpojování odběratelů od sítí CZT na levém břehu Vltavy, které je vyvoláváno zejména vysokou cenou tepla z lokálních plynových zdrojů Pražské teplárenské a. s.

#### PROBLÉMY ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

KRIZOVÉ NAPÁJENÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ V PŘÍPADĚ BLACK-OUTU

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

Složitost realizace staveb elektrizační soustavy,

Jedná se zejména o stavby venkovních vedení 400 kV a 110 kV, u kterých jsou časově náročná majetková projednání a obecně pak zdlouhavé povolení procedury jednotlivých staveb.

#### PROBLÉMY ELEKTRONICKÝCH KOMUNIKACÍ

Výstavba sítí elektronických komunikací je často nekoordinovaná, provozovatelé při výstavbě svých sítí dostatečně nevyužívají volné kapacity, např. rezervní HDPE trubky atd. jiných provozovatelů a budují své trasy často v souběhu se sítěmi jiných provozovatelů. Ve stabilizovaných územích, zejména pak v centrální části města dochází k zaplňování volného prostoru v chodnicích, k častému narušování povrchů chodníků a ke kolizím tras kabelů a možné výsadby stromů.

#### PROBLÉMY S NAKLÁDÁNÍM S ODPADY A ODPADOVÝM HOSPODÁŘSTVÍM

PROBLÉM SNIŽOVÁNÍ DOBY ŽIVOTNOSTI SKLÁDKY ODPADŮ V ĎÁBLICÍCH A JEJÍHO ROZŠÍŘENÍ

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

#### PROBLÉMY ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

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

#### PROBLÉMY SE ZNEČIŠTĚNÍM OVZDUŠÍ A HLUKOVOU ZÁTĚŽÍ

SOUČASNÉ ZATÍŽENÍ MĚSTA ZHORŠENOU KVALITOU OVZDUŠÍ

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

LINIOVÉ ZDROJE ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ 5–20 NO<sub>x</sub>t/rok/km A NAD 20 NO<sub>x</sub>t/rok/km

Jako liniové zdroje znečištění ovzduší jsou označovány úseky komunikací, na kterých vlivem automobilové dopravy do-

chází 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 %.

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

Málo přehledné zobrazení problematiky znečištění ovzduší a hluku spolu s ostatními problémy v komplexním výkrese problémů vede k ponechání této problematiky pouze do tematických výkresů č. 132 Kvalita ovzduší a č. 133 Hluková zátěž.

#### NESOULAD VYMEZENÍ ÚSES

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

#### OHROŽENÍ V ÚZEMÍ

Ohrožení v území mohou představovat případné projevy katastrofických přírodních procesů a také některé obtížné 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 712 Protipovodňová opatření a zobrazeno ve výkrese č. 701 Vodní a odpadové hospodářství a 710 Vodní toky a protipovodňová opatření)

#### 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 vodo- vodních 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 téžen pískovec. Jedná se přibližně o pruh na hraně Prosecké plošiny dlouhý 5–6 km mezi dnešní Libní a Hloubětínem. (Více je vysvětleno v kapitole 100 Krajina v části 112 Geomorfologie; zobrazeno ve výkrese č. 111 Geologické charakteristiky.)

#### 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.

#### ZÓNY HAVARIJNÍHO PLÁNOVÁNÍ ZHP

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

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

Významnou skupinu problémů v území tvoří střety záměrů s limity využití území. Vzhledem k vysoké heterogenitě městského prostředí, charakterizované extrémní hustotou územních limitů, vztahujících se jak k antropogenním tak i přírodním prvkům a zároveň vysoké investiční atraktivitě území, se většina problémů projevuje nutností prověření záměru v podrobnějším měřítku. Kritický střet s limity či jinými záměry zpochybňující realizaci záměru je v podstatě velmi ojedinělou záležitostí. Výsledkem prověření může být úprava programu či koncepce záměru nebo nalezení vhodnějšího technického řešení.

Některé střety lze vysledovat také na úrovni plošných rozvojových záměrů, které jsou připravovány v rámci změn ÚP či v rámci návazné projektové dokumentace.

Celkem bylo vytipováno 113 střetů záměrů s limity a 23 záměrů se záměry.

Celkem se jedná o 14 záměrů dopravních, 46 technických a 53 urbanistických.

Největší počet záměrů technických je identifikováno se střety s limity přírodními (32) a poněkud méně střetů s nimi mají urbanistické záměry (29). Výrazně méně se jedná o střety technických (8) a urbanistických (6) záměrů s dopravními limity. Pokud budeme identifikovat přesnější oblast typu záměrů ve střetu s limity vyskytují se nejvíce záměry automobilové dopravy (5) a železnice (5), záměry vodního hospodářství (27) záměry urbanistické typu bydlení (24).

U střetů záměrů se záměry bylo identifikováno celkem 23 střetů, 5 dopravních se třemi urbanistickými a dvěma technickými, 8 záměrů technických z toho 7 se záměry urbanistickými a 1 s jiným technickým záměrem, 10 záměrů urbanistických se záměry urbanistickými, nebo technickými. Celkem 12 záměrů je součástí vytipovaných potencionálně střetových území.

### POTENCIÁLNĚ STŘETOVÁ ÚZEMÍ

Území, kde se objevilo v rámci jednoho prostoru více záměrů, které bude nutné dále koordinovat, včetně dořešení nezbytné infrastruktury a limitů vyplývajících z vedení celoměstsky významné infrastruktury. V území se v současné době nedají označit závažné střety, které by vyvolávaly změny v záměru, z důvodu nestability koncepčního řešení.

Transformační území Holešovice, Bubny, Zátory (Z-UQ-26, N-UO-29, Z-UQ-46, Z-UQ-107, Z-UB-31, Z-US-32, Z-TK-145, Z-TE-52, Z-TV-81), území vyžaduje změnu platného ÚP, leží ve

VRÚ v rámci kterého je vyhlášena stavební uzávěra „Holešovice“. V území se nacházejí záměry technické infrastruktury: Kolektor Holešovice – Bubny, Kabelové vedení 110 kV TR Holešovice – TR Dejvice – TR Červený vrch a Přelozka kmenové stoky B včetně shybky, Praha 7,8. Uvedené záměry je nutno koordinovat ve všech fázích projekční přípravy s ostatními záměry a limity v předmětném území.

Rozsáhlé přestavbové území železničních ploch je předmětem koncepčního prověřování od r. 2010 několika koncepčními studii. Poslední z r. 2014 bude revidována na základě zadání v nové územní studii pro VRÚ Holešovice, Bubny, Zátory. Dílčí objemové studie částečně umožnily povolit výjimku z VRÚ pro jednotlivé stavby, částečně navázaly na koncepční řešení a předpokládané využití v ÚPn SÚ hl. m. Prahy (minikampus vysokých škol). Území musí být prověřeno s ohledem na Ochranné pásmo Památkové rezervace v hlavním městě Praze (ve smyslu nařízení vlády z r. 1981) zejména pro připravovanou strukturu a výškové členění, vyhlášenou památkovou zónu a Zákaz výškových staveb platného ÚP.

Transformační území Sedlec, Lysolaje, Suchdol (Z-UB-22, N-UB-8, N-UB-74, Z-DH-3) území vyžaduje změnu platného ÚP.

Přestavbové území mrazíren Sedlec a území s recyklací drtí a areálem metrostavu nad ulicí Kamýčkou je prověřované v další studii, která kromě lokálního zájmu o rezidenční zástavbu musí prověřit průchod tramvajové trati Podbaba – Suchdol a vyrovnat se s přírodními i prostorovými limity.

Transformační území nákladové nádraží Žižkov (Z-UQ-12, Z-UQ-101, Z-TE-55, Z-TK-155) území vyžaduje změnu platného ÚP, v rámci území je vyhlášena stavební uzávěra „prostor Žižkovského nádraží“. V území se nacházejí záměry technické infrastruktury: Kabelový tunel Strašnice a Kolektor Žižkov III. Uvedené záměry je nutno koordinovat ve všech fázích projekční přípravy s ostatními záměry a limity v předmětném území.

Přestavbové území nákladového nádraží je prověřené koncepční studii, která zohledňuje prohlášení budovy nádraží kulturní památkou i zájmy dílčích vlastníků. Území musí být prověřeno s ohledem na Ochranné pásmo Památkové rezervace v hlavním městě Praze (ve smyslu nařízení vlády z r. 1981) zejména pro připravovanou strukturu a výškové členění, vyhlášenou památkovou zónu a Zákaz výškových staveb platného ÚP.

### STŘETY ZÁMĚRŮ S PŘÍRODNÍMI LIMITY

Lze v zásadě rozdělit na tři základní okruhy podle toho, jakým zákonným předpisem jsou tyto limity stanoveny. Jde jednak o limity dané zákonem č. 114/1192 Sb. o ochraně přírody a krajiny, dále o střety se zemědělskou půdou I. a II. třídy ochrany vyplývající ze zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu a ještě o střety se zájmy chráněnými zákonem č. 44/1988

Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horním zákonem), v platném znění. Odstranění střetu záměru s limity chráněnými zákonem č. 44/1988 Sb. je možné pouze odepsáním konkrétních zásob nerostných surovin nebo změnou vymezení předmětu ložiskové ochrany (dobývacího prostoru, chráněného ložiskového území).

V oblasti technického vybavení se jako plošně významné jeví různé formy protipovodňových opatření (PPO) jednak kolem drobných vodních toků (konkrétně Botiče, Kunratického potoka, Litovicko-Šáreckého potoka a Rokytka – vzhledem k velkému počtu případů zde neuvádíme kódy jednotlivých záměrů), v případě rozšíření koryta pod Modřanským jezem (Z-TV-14) též kolem řeky Vltavy. Nejčastěji jde o potenciální střety s různými prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), u Botiče také s přírodní památkou Meandry Botiče. Převážně však má jít o opatření založená na modelaci terénu, která omezí možnost volného rozlivu vody do krajiny v okolí zmíněných vodních toků, a tak půjde při volbě krajinářsky citlivých řešení hrozbu negativních dopadů do území eliminovat, a mnohde dokonce úplně vyloučit. Obdobná podmínka platí pro výstavbu různých typů nádrží (jedná se o větší počet záchytných nádrží, retenčních nádrží a dešťových usazovacích nádrží), pro rozšíření stávající ČOV Královice (Z-TV-68), pro výstavbu vodojemu Pomezí (Z-TV-99) a pro tzv. Park vodních sportů Praha (Z-TV-15), kdy půjde až v podrobnějším měřítku, během konkrétní projekční přípravy těchto staveb, vlivy na zákonem chráněné přírodní hodnoty omezit na únosnou míru.

K střetům s liniovými stavbami technického vybavení – jde například o tepelný napaječ z Elektrárny Kladno (N-TE-156), několik vedení elektrického napětí, prodloužení sběrače H (Z-TV-80) nebo o vodovodní řad z VDJ Jesenice II (Z-TV-94) – bude docházet pouze v místech vzájemného křížení. Průchod přes přírodní limity je třeba volit v co nejkratší délce.

Specifickými případy jsou rozšíření transformační rozvodny v Řeporyjích (Z-TE-20) a rozšíření skládky odpadu v Ďáblicích (Z-TO-117). V obou případech bude střet s navrženými prvky ÚSES řešen korekcí jejich hranic v rámci příslušných změn platného územního plánu. Zato u tzv. Dotřídovacího centra Řeporyje (N-TO-118) je při umísťování konkrétních staveb nutno platné vymezení ÚSES respektovat. Vyjmutí zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany lze jen v případech, kdy veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmy ochrany zemědělské půdy, což je případ právě uvedených záměrů (Z-TE-20, Z-TO-117, N-TO-118).

V oblasti dopravní infrastruktury jsou potenciálními střety zejména různá liniová vedení dopravních staveb, a to s několika kategoriemi přírodních limitů. V případě nezbytných průchodů lesním prostředím je třeba minimalizovat zábory, v případě ÚSES je podmínkou volit co nejkratší průchody přes tyto prvky a na projektové úrovni odstraňovat bariéry spojitosti ÚSES. Zřejmě nejsložitějším záměrem je vzhledem k počtu a významu dotčených přírodních hodnot uvažovaná vysokorychlostní železniční trať (VRT) procházející mezi Klánovickým lesem a Xaverovským hájem (Z-DZ-30),

potenciálně kolidující také s jednou z evropsky významných lokalit (EVL) Natura 2000. Možnosti technického řešení, včetně tunelových variant, této významné stavby jsou aktuálně ověřovány v rámci podrobné studie. V menší míře to platí také o dalších uvažovaných trasách VRT v Praze (Z-DZ-28 a Z-DZ-29). Průchod přes ÚSES je na projektové úrovni též řešen u tzv. Východní tramvajové tangenty (Z-DH-2).

Výstavba Plavební komory Praha – Staré Město (Z-DV-8) je sice formálně střetem s ÚSES, pokud však nedojde k významným zásahům do břehových porostů na Dětském ostrově, nepůjde o střet reálný.

Z hlediska střetů liniových dopravních staveb se zemědělskou půdou I. a II. třídy ochrany lze přijmout premisu, že právě u dopravních staveb by veřejný zájem mohl výrazně převyšovat zájmy ochrany zemědělské půdy. Jedná se zejména o tyto stavby Komunikační propojení Pražský okruh – Přátelství (Z-DA-16), MÚK Beranka na D11 s napojením na II/611 a Klánovická spojka (Z-DA-18), Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol (Z-DH-3).

V oblasti urbanistické se jako potenciální střet jeví především záměry na různé formy bytové, komerční či smíšené (polyfunkční) zástavby, které s ohledem na jejich větší počet není účelné v textu jednotlivě vyjmenovávat. Jedná se většinou o rozsáhlejší území, u nichž musí být konkrétní využití ploch ověřeno pomocí podkladových studií. Pro ověření rozsahu a přijatelnosti nové zástavby a pro další projekční přípravu lze formulovat dvě zásadní obecná pravidla.

a) Pokud se v řešeném území nacházejí prvky ÚSES, je nutno prověřit optimálnost jejich vedení a přiměřeně je zahrnout do výsledného návrhu.

b) Pokud je území dotčeno jinými limity vyplývajícími ze zákona č. 114/1992 Sb. a nelze je prostřednictvím nástrojů územního plánování měnit, musejí být respektovány jako intaktní, respektive případné zásahy je nutno projednat s orgánem ochrany přírody. První podmínka týkající se nutnosti zohlednění průchodu ÚSES platí také pro dva rekreační areály, a to Štvanici (N-UO-70) a Radošín (Z-UO-25).

Zcela svébytným se jeví komerční záměr nazvaný SIT Prague (Z-US-45), který je ve vymezeném rozsahu v podstatě ne-realizovatelný, respektive mohl by být podmíněčně realizovatelný pouze ve stávajícím zázemí Letiště Letňany, jelikož jinak zásadně koliduje s EVL Natura 2000 Praha – Letňany.

U záměrů bytové výstavby nepřevažuje veřejný zájem nad zájmy ochrany zemědělské půdy, proto bude muset být prokázán soulad s §4 zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu.

### STŘETY ZÁMĚRŮ S LIMITY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Lze rozdělit na okruhy podle toho, jakým zákonným předpisem jsou tyto limity stanoveny. Jedná se o limity dané zákony:

č. 254/2001 Sb. o vodách, č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích, č. 458/2000 Sb. energetický zákon, č. 189/1999 Sb. zákon o nouzových zásobách ropy a č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích.

Střety záměrů s limity danými výše uvedenými zákony lze dále pro účely tohoto komentáře sdružit do oblasti, do níž formálně náležejí.

V oblasti technické infrastruktury dochází ke střetu záměru Retenční nádrž na Košíkovském potoce – RN Chodovec (Z-TV-4) s VTL plynovodem a jeho bezpečnostním pásmem. Potrubí VTL plynovodu bude muset být přeloženo tak, aby nekolidovalo s tělesem hráze.

V oblasti dopravní infrastruktury dochází ke střetu záměru Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol (Z-DH-3) s VTL plynovody a jejich bezpečnostním pásmem v Praze Suchdol v oblasti Výhledy. V rámci zpracovávání podrobnější projektové dokumentace je nutné záměr koordinovat s požadavky správců a provozovatelů plynovodů.

V oblasti urbanistické dochází ke střetu

- záměru Obytná zóna Březinka II (Z-UB-56) s ochranným pásmem ropovodu a produktovodu,
- záměru Benice (Z-UB-57) s nadzemním vedením VVN a jeho ochranným pásmem a VTL plynovodem a jeho bezpečnostním pásmem,
- záměru Administrativně obchodní projekt (Z-UQ-59) s VTL plynovodem a jeho bezpečnostním pásmem.
- záměru Les Robotka (Z-UZ-68) s nadzemním vedením VVN a jeho ochranným pásmem
- záměru Les Kbely (Z-UZ-88) s VTL plynovodem a jeho bezpečnostním pásmem.

U všech uvedených záměrů je nutné zachovat vymezené pásmo dané zákonnou úpravou a podmínkami stanovenými správcem a provozovateli.

#### STŘETY ZÁMĚRŮ S LIMITY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Z hlediska střetů záměrů (staveb) na povrchu (střety: Z-UB-90, Z-US-96, N-UB-7, N-UO-22, Z-UB-20, Z-UQ-46, Z-US-24 a dopravní záměr přestavby MŮK Rozvadovská spojka – Řevnická Z-DA-15) s ochranným pásmem metra, traťovými tunely, zařízením metra či ochranným systémem metra je vždy nezbytné projednat přípravu záměru s dotčenými subjekty (Dopravní podnik, speciální stavební úřad a případně také s Českou geologickou službou a ministerstvem obrany a vnitra) způsob zakládání daných staveb s ohledem na vedení staveb a zařízení metra včetně ochranného systému metra.

Z hlediska střetů záměrů podzemních staveb (záměry na technickou infrastrukturu N-TE-57, Z-TK-146, Z-TK-148, Z-TK-149, Z-TK-150, Z-TK-151, Z-TK-151, Z-TK-153, Z-TK-154, Z-TV-81 a dopravní infrastrukturu Z-DZ-28, Z-DZ-29, Z-DZ-30, Z-DZ-31) s ochranným pásmem metra, traťovými tunely, zařízením metra či

ochranným systémem metra je vždy nezbytné projednat přípravu záměru s dotčenými subjekty (Dopravní podnik, speciální stavební úřad a případně také s Českou geologickou službou a ministerstvem obrany a vnitra) metodu stavby (druh ražení, nebo hloubení), vliv vibrací z provozu a změnu vodního režimu v zemině/hornině.

V případě střetu záměru Transformačního území Praha – 6, k.ú. Sedlec, Lysolaje, Suchdol a záměru N-UQ-126 (Revitalizace Nuselského pivovaru) s ochranným pásmem železnice je nezbytné záměr projednat již v prvotních konkrétních dokumentacích (před tvorbou DÚR) se SŽDC, s. o. a speciálním stavebním úřadem (Dražní úřad).

#### STŘETY ZÁMĚRŮ S OSTATNÍMI LIMITY

Převážně dochází ke střetům s kulturně historickými limity, a limity platného územního plánu. Území záměrů musí být prověřeno s ohledem na Ochranné pásmo Památkové rezervace v hlavním městě Praze (ve smyslu nařízení vlády z r. 1981), mimo jiné pro připravovanou strukturu a výškové členění. Např. se jedná o záměry Z-US-106 Letná office Park, N-DA-1 Most Holešovice – Karlín, Z-UO-39 Masaryk Station Development Z-UQ-127 Koncepce využití areálu Výstaviště. Výstavba Plavební komory Praha – Staré Město (Z-DV-8) musí být prověřena z titulu rozsahu a vzhledu technického díla ve vztahu k památkové rezervaci hl. města Prahy.

#### STŘETY RŮZNÝCH ZÁMĚRŮ NAVZÁJEM

jedná se o možné střety dvou, nebo více záměrů z hlediska jejich charakteru, podmínek fungování a určitého místa vyvolávající nároky na nové řešení, nebo změnu trasy. Urbanistické záměry většinou vyžadují koordinaci, nebo konečné rozhodnutí o pokračování záměru.

V oblasti záměrů dopravní infrastruktury se záměry technické infrastruktury dochází ke střetu záměru Nové spojení II (Z-DZ-31) se záměry Sběrač Folimanka (Z-TV-82), Kolektor Smíchov III (Z-TK-152) a Kolektor Žižkov II (Z-TK-154). U jmenovaných záměrů je nutné zajistit jejich koordinaci a přizpůsobit vlastní technické řešení staveb.

V oblasti záměrů technické infrastruktury se záměry technické infrastruktury dochází ke střetu záměru Propojení Berounky a přírodní památky Krňák (Z-TV-2) se záměry Průleh Lipence-Dolní Černošice (Z-TV-16) a Nádrž Lipence 1 (Z-TV-173), u kterých je nutné zajistit jejich věcnou a časovou koordinaci.

V oblasti záměrů technické infrastruktury s urbanistickými záměry a podněty dochází ke střetu:

- záměru Napojení TR 400/110 kV Sever na vedení V 410 (Z-TE-33) se záměrem Obytná zóna Březinka II (Z-UB-56).

U záměru je nutné zachovat vymezené pásmo dané zákonnou úpravou a podmínkami stanovenými správcem a provozovateli.

- záměru PPO Braník, Jižní spojka (Z-TV-185) s podnětem Polyfunkční soubor Branická (N-UQ-3). Tento střet je kolizní, jelikož realizace jednoho znemožní realizaci druhého.
- Z hlediska střetu záměru Z-DZ-31 Nové spojení II se záměry technické infrastruktury Z-TV-82, Z-TK-152, Z-TK-152, Z-TK-152, Z-TK-154 je nezbytné přípravu navzájem koordinovat (tj. spolupráce organizací MHMP podílející se na projektování záměrů technické infrastruktury s SŽDC, s. o.) a respektovat maximální podélné sklony tratí s ohledem na spolehlivě a energeticky efektivní (minimalizace ztracených spádů) dosažení traťových rychlostí a zábrzdných vzdáleností při dodržování spolehlivosti technické infrastruktury vybudované v rámci záměrů.

V oblasti dopravních záměrů s urbanistickými záměry dochází ke střetu:

- Záměr y Z-DZ-29 Vysokorychlostní trať RS 4 Praha – Ústí nad Labem / SRN a Z-UB-56 Obytná zóna Březinka II je nezbytné koordinovat (tj. spolupráce investora Obytné zóny se SŽDC, s. o.) a v žádném případě neznemožnit vedení záměru Z-DZ-29 Vysokorychlostní trať RS 4 Praha – Ústí nad Labem / SRN přes záměr Z-UB-56 Obytná zóna Březinka II.
- Záměry Z-DZ-24 Modernizace žel. tratě – tj. zajištění kapacity tratí pro výhledový rozsah dopravy výstavbou druhé traťové koleje v úseku Libeň-Malešice-Vršovice a Malešice-Hostivař a N-UB-45 Bytová zástavba Jívová je nezbytné koordinovat (tj. spolupráce investora Bytové zástavby se SŽDC, s. o.) a v žádném případě neznemožnit vedení záměru Z-DZ-24 Modernizace žel. tratě – tj. zajištění kapacity tratí pro výhledový rozsah dopravy výstavbou druhé traťové koleje v úseku Libeň-Malešice-Vršovice a Malešice-Hostivař přes záměr N-UB-45 Bytová zástavba Jívová.
- Záměr N-DA-1 Most Holešovice – Karlín a N-UP-94 Revitalizace náplavky Bubenské nábreží – Libeňský most je nezbytné koordinovat jak časově, tak samotným urbanistickým a technickým řešením

V oblasti urbanistických záměrů s urbanistickými záměry dochází ke střetu:

- N-UO-78 Vojenský areál Jinonice a N-UO-23, kde ve stejném území předpokládá po transformaci UK realizaci kampusu humanitních věd, záměr je v souladu s vymezením území pro vysoké školy v platném územním plánu.

- Z-UZ-67 v případě vyhlášení přírodní památky Řepora by se dostalo do střetu s Z-UB-17 obytným komplexem Stodůlky.

Všechny identifikované potenciální střety, a to včetně kodů dotčených záměrů, jsou jednotlivě sledovány a uloženy na IPR Praha v tabulkové podobě.

**Střety urbanistických záměrů a záměrů dopravní a technické infrastruktury s limity i střety záměrů navzájem jsou zobrazeny ve výkresu č. 1130 Problémy v území grafickým označením plochy, linie nebo bodu a kódem střetu.**

Kód střetu záměru s limity se skládá z částí:

Typ záměru/číslo střetu/druh střetu/kód(y) druhu limitu

Příklad: UQ118L-PD

U (urbanistický záměr) Q (využití polyfunkce) 118 (č. střetu) L (střet s limity) – P (limity přírodní) D (limity dopravní)

Kód střetu záměru se záměry se skládá z částí:

Typ záměru/Typ záměru/Typ záměru – číslo střetu

Příklad: DA/ UB-28

D (záměr dopravní) A (automobilová doprava) / U (urbanistický záměr) B (bydlení) – 28 (č. střetu)

1100

Kódy druhů limitů:

P - limity přírodní – např. přírodní parky, přírodní památky, ochranná pásma NPP, PP a PR, významné krajinné prvky ze zákona (lesy), významné krajinné prvky ze zákona (vodní toky a plochy), územní systém ekologické stability, Natura 2000, národní přírodní památka, přírodní rezervace, zemědělská půda I. a II. třída ochrany, dobývací prostory.

H - limity kulturně historické – např. kulturní památky, historická jádra obcí, archeologické lokality, památkové zóny vyhlášené, městské památkové rezervace a jejich ochranná pásma.

D - limity dopravní infrastruktury – např. ochranné pásmo železnice, ochranné pásmo metra.

T - limity technické infrastruktury – např., ochranná pásma venkovních vedení VVN, bezpečnostní pásma VVTL plynovodů, ochranná pásma ropovodu produktovodu, kategorie záplavových území.

U - limity vyhlášené ÚPD - např. území se zákazem výškových staveb.

O - limity ostatní - např. stavební uzávěry všeho druhu, zóny havarijního plánování.

Typy záměrů jsou v přehledné formě vysvětleny v kapitole č. 412 Záměry na provedení změn v území.

→ TAB / 421.1

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

## **1100 / Hodnoty a problémy**

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



