



ÚZEMNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY



PRŮVODNÍ ZPRÁVA

ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY

1999

ZPRACOVAL KOLEKTIV ÚTVARU ROZVOJE HL.M. PRAHY, HRADČANSKÉ NÁMĚSTÍ 8, PRAHA 1

ředitel: Ing. arch. Karel Hejtmánek

vedoucí architekt územního plánu: Ing. arch. Petr Durdík

Autorský tým:

Úsek územně plánovací koncepce - ÚÚP: vedoucí úseku: Ing. arch. Petr Durdík

Atelier urbanistické koncepce - AUK: zástupce vedoucího pro územní plán a vedoucí sektoru jihozápad: Ing. arch. Alena Hořejší, vedoucí sektoru centrum: Ing. arch. Hana Beránková, vedoucí sektoru sever: Ing. arch. Vlasta Klokočková, vedoucí sektoru jih: Ing. arch. Oldřich Kratochvíl, vedoucí sektoru východ: Ing. arch. Kamil Kubiš, vedoucí sektoru severozápad: Ing. arch. Kateřina Szentesiová, vedoucí funkčních systémů: Ing. arch. Taťána Štědrá, Ing. arch. Ivona Begovič, Mgr. Jiří Čtyroký, Ing. arch. Magda Filipová, Ing. Pavel Jonák, Ing. arch. Ivana Kubáková, Ing. arch. Ivana Michaljaníčová, Ing. arch. Hana Peckelová, Ing. Karel Příbyl, Ing. arch. Marcela Skřivanová, Ing. arch. Eva Smutná, Ing. Zuzana Šulcová, Ing. Marika Tačnerová, Ing. arch. Alena Vinterová,

Externě: Ing. arch. Jan Linha, Ing. arch. Milan Körner CSc. (AURS), Ing. arch. Ladislav Schejbal, Ing. akad. arch. Miroslav Suchý (P60),

Spolupráce na textové části: Prom. mat. Eva Bradovková, PhDr. Bohumil Boška, PhDr. Nataša Machačová, RNDr. Jana Mášková, Ing. Jiří Mejstřík, Annamarie Veselá, - (ÚSK), JUDr. Markéta Komárková

Spolupráce na textové části z hlediska pořizovatele: vedoucí skupiny celoměstské dokumentace: Ing. arch. Miroslav Podobský, vedoucí skupiny dílčích dokumentací: Ing. Hana Sluková,

Spolupráce Ing. arch. Ladislav Sosna, Ing. Marie Kramplová, Iva Němečková

Technická spolupráce: Jana Ducháčová, Dagmar Hamáčková, Kateřina Klasová, Vlasta Martínková, Jarmila Mezerová, Helena Nacvalačová, Irena Nosková, Alena Páralová, Renata Procházková, Alena Sýkorová,

Atelier dopravního inženýrství - ADI: vedoucí atelieru: Ing. Josef Sadílek, vedoucí dopravní koncepce: Ing. Josef Kohout, vedoucí dopravní projekce: Ing. Karel Hák,

Ing. Karel Kríner, Ing. Jaroslava Malinová, prom. mat. Pavel Nosek, Ing. Jiří Schwaller, Ing. Václav Větelář,

Technická spolupráce: Petra Růžičková, Jaroslava Ryšánková,

Atelier městského inženýrství - AMI: vedoucí atelieru: Ing. Miroslav Tesařík, vedoucí vodního hospodářství: Ing. Josef Bílek, vedoucí energetiky: Ing. Jan Bayerle,

Ing. Marie Ibllová, Jiřina Lukešová, Ing. Jitka Majerová, Ing. Zuzana Pferovská, Ing. Petr Rudolf, Ing. Miroslav Svojshe (UIK), Ing. Anna Tollarová,

Spolupráce: vedoucí úseku koncepcí městského inženýrství: Ing. Miroslav Kasan,

Externí spolupráce: Ing. Jiří Friedel (Povodí Vltavy) - kategorizace zátopových území,

Technická spolupráce: Božena Moudrá, Eva Sekerová,

Atelier životního prostředí - AŽP: vedoucí atelieru: RNDr. Ivo Caha, Mgr. Martin Fejfar, Ing. Mária Kazmuková, Ing. Olga Kracíková, Mgr. Jaroslav Voltr,

Externě: Ing. Miroslav Kubový (U24) - ÚSES, Ing. Luděk Novák a kolektiv (Centrum protihlukové ekologie) - hluk, Ing. Václav Píša a kolektiv (ATEM) - ovzduší

Technická spolupráce: Marie Havelková,

Úsek informatiky a geodézie - ÚIG: vedoucí úseku: Ing. Zdeněk Bárta, vedoucí SZD: Ing. Věra Skalická, vedoucí SPD: Ing. Hana Králová, vedoucí SGS: Ing. Jiří Kačírek

Ing. Jan Hejl, Milena Hanková, Iva Hrubantová, Jarmila Humlová, Simona Chmelíková, Ing. Petr Koláčný, Ing. Lukáš Lébr, Ing. Jiří Nermut, Ing. Marta Nováková, Emilie Prášková,

Externí spolupráce: T - MAPY spol. s r.o., Hydrosoft spol. s r.o., Geodézie ČS a.s.

Technická spolupráce na informačních listech: Ludvík Báča, Ing. arch. Dagmar Šormová, - (KŘ)

Útvar rozvoje hl.m. Prahy děkuje:

- pracovníkům Pražského ústavu památkové péče, odborů: infrastruktury, obrany, územního rozhodování, výstavby a životního prostředí MHMP, Povodí Vltavy a regionálního pracoviště MMR ČR za obětavou pomoc a spolupráci.

- pracovníkům okresních úřadů Praha - východ a Praha - západ za ochotu a spolupráci při získávání podkladů pro výkresy: Stav územně plánovací přípravy v regionu a širší vztahy.

- všem zpracovatelům různých územně plánovacích, ověřovacích a technických podkladů, které byly využity při zpracování konceptu a návrhu ÚPn hl.m. Prahy:

AA Atrea (Klíma a spol.), AA HÉTA (Vrana, Štulc, Stašek a spol.), AA HOLUB (Holub a spol.), AGORA STUDIO (Kaplan a spol.), Agrogeologie Hejník a spol., AIM (J.Cigler a spol.), AMU, ARGUS-GEO system s.r.o., Hradec Králové, ARKÁDA (Valtr, Zavadil a spol.), ARNO (Nový a spol.), A+R systém (Obermann, Dufek, Hrůza a spol.), ARX studio (Ouřecký a spol.), AVAS (Valučíková a spol.), BFP studio (Buchta a spol.), City Plan Praha spol. s r.o., CPE Praha (Novák a spol.), České Radiokomunikace a.s., ČVUT Praha, ČVUT-Fakulta architektury Praha, ČVUT-Fakulta stavební Praha, Český statistický ústav, DA studio (Rajniš a spol.), DELTA studio (Douberner a spol.), DHV-CR (Rittenauer a spol.), doc. ing. arch. Jiří Löw a kolektiv, DORSCH Consult a spol., DP Praha a.s., DUA (Malina a spol.), DUK (Preininger a spol.), Energoprojekt a.s., Energovod a.s., Enviconsult spol. s r.o., Praha, ER (Rothbauerová a spol.), Eurotel s.r.o., FNA studio (Novotný a spol.), HDP a.s.(Routa a kol.), HARTIG (Vavřík, Bartošek), H+H (Havrdra, Hexner a spol.), Hasičský sbor HLMP, Ing. arch. E. Hlaváček a Partner, Hydroprojekt, IDS a.s., iLF Consulting spol. s r.o., INCOMA spol. s r.o. Praha, Ing.arch. J.Aulík a spol., Ing.arch. Pata, Frýdecký a spol., Ing.arch. B. Kolářová a spol., Ing.arch. M. Pelcl a spol., Ing. arch. R. Pudlák, Ing.arch. Jan Sedlák, Martin Sedlák a spol., Ing.arch. Lad. Schejbal a spol., Ing.arch. Žilka a spol., Ing. Dvořák, Ing. Filinger, Ing. Kaňkovský, Ing. Knotek, Ing. Witzaniová a kol., INGUTIS spol. s r.o., Institut městské informatiky Praha, Interprojekt, KAMA (Mrázek a spol.), Kartografický ústav Praha, Katastrální úřady: Praha - město, Praha - východ, Praha - Beroun, KOLPRON Praha (BCS Starčevič, Suchý a spol.), K+K průzkum Praha (Král a spol.), MAT - projekt (Mach, Trojan a spol.), Mgr. Ján Krištiak, Metroprojekt a.s., Městská statistická správa HMP, Ministerstvo zdravotnictví, Doc. Ing. arch. J. Mužík, Nikodem a Partner s.r.o, PEPR (Preininger a spol.), PLICKA studio (Plicka a spol.), Povodí Vltavy a.s., PP a.s. (Žákovec), Pražský projektový ústav, PRE OTR, Prof.Ing.arch. J. Gřegoričik a spol., prof.Ing. Gabriel, DrSc. a kol., ProURBIA (Martinek a spol.), První Příbramská a.s. Příbram, PT a.s., PŮDIS Praha a.s., REAL design (Hnízdil a spol.), ROPIDD, SC studio (Suchý a spol.), Spol. March Consulting, Sportprojekt Praha, SPT Telecom a.s., SUDOP, SÚRPMO a.s., TERPLAN a.s., UAD (Šváb, z části Novotný a spol.), ÚDI Praha, UMPRUM, Univerzita Karlova Praha, Univerzita Karlova - Přírodovědecká fakulta Praha, Ústav pro hosp.úpravy lesů Brandýs n.L., Ústav pro informace ve vzdělávání, Ústav zdravotnických informací a statistiky, VEGA (Baše a spol.), VHE (Valouch, Ehl, Heidler a spol.), VIA (Špilar a spol.), VÍTKOV (Kovalčík a spol.), VŠE, VŠCHT, VŠZ, Vojenský zeměpisný ústav, VUT-FS Brno, VÚ vodohospodářský TGM Praha, Zahradní a krajinařská tvorba Brno, Zeměměřičský ústav Praha, Ing. arch. Roman Koucký.

ÚZEMNÍ PLÁN SÍDELNÍHO ÚTVARU HL. M. PRAHY - ZMĚNA Z 1000/00

Schválena usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 40/14 ze dne 14. 9.2006

ZPRACOVAL KOLEKTIV ÚTVARU ROZVOJE HL.M. PRAHY, HRADČANSKÉ NÁMĚSTÍ 8, PRAHA 1

ředitel: Ing. Světlana Kubíková

Autorský tým:

Vedoucí autorského kolektivu: Ing. arch. Rudolf Mach

Vedoucí URB: Ing. akad. arch. Václav Králíček, **vedoucí INFR:** Ing. akad. arch. Miroslav Suchý, **vedoucí FIUM:** Ing. arch. Petr Durdík

Vypracoval:

Ing. arch. Pavel Beneš, Ing. arch. Hana Beránková, Ing. arch. Robin Hanus, Dagmar Hamáčková, Ing. arch. Alena Hořejší, Ing. arch. Oldřich Kratochvíl, Ing. arch. Ivana Michaljaničová, Ing. arch. Kateřina Szentesiová, RNDr. Ivo Caha, Mgr. Martin Fejfar, Ing. arch. Magda Filipová, Ing. Jan Fišer, Ing. arch. Ivana Kubáková, Ing. Miroslav Kubový, Ing. arch. Hana Peckelová, Ing. Tereza Spilková, Ing. arch. Taťána Štědrá

Ing. Karel Hák, Ing. Jaroslava Malinová, Petra Růžičková, Ing. Josef Sadílek, Ing. Jakub Zajíček, Ing. Marek Zděradička

Ing. Milan Adam, Ing. Ivan Auerbach, Ing. Jan Bayerle, Ing. Josef Bílek, Věra Haltuřová, Ing. Vladimír Janeček, Daniel Korejs, Ing. Hana Losová, Ing. Jitka Majerová, Ing. Zuzana Přerovská, Ing. Petr Rudolf, Ing. Anna Tollarová, Věra Vorálková

Externí spolupráce:

Ing. arch. Milan Hřůza, Ing. arch. Michal Hexner, Ing. arch. Milan Körner, Ing. arch. František Novotný

Technické zpracování s využitím technologií GIS:

Milana Hanková, Ing. Jan Hejl, Ivona Henychová, Iva Hrubantová, Simona Chmelíková, Ing. Slavomír Jaroš, Ing. Lukáš Lebr, Ing. Marta Nováková, Mgr. Petr Panec, Emílie Prášková, Ing. Věra Skalická, Mgr. Vlasta Suková
Mgr. Jiří Čtyroký, Mgr. Eliška Bradová

Externí spolupráce:

T – MAPY spol. s r.o., GEPRO spol. s r.o.

OBSAH

A) Úvodní informace

1) Základní údaje o zadání	.....	1
2) Hlavní cíle řešení, časový horizont plánu	.....	2
3) Vymezení řešeného území	.....	3
4) Vztah k vyšší územně plánovací dokumentaci	.....	4
5) Vztah k předcházející celoměstské dokumentaci	.....	4
6) Vyhodnocení podrobnější ÚPD a ÚPP	.....	5
7) Způsob zpracování, použitá metodika	.....	7
9) Komentář ke splnění souborného stanoviska		

B) Návrh ÚPn

1) Širší vztahy - nadřazené systémy	.....	9
2) Obyvatelstvo, bytový fond, sociální struktura	.....	12
3) Urbanistická koncepce	.....	15
3.1. Historický vývoj, správní členění, památky	.....	15
3.2. Charakteristika souč. stavu, kompozice, struktura	.....	17
3.3. Urbanistická koncepce	.....	18
3.4. Bydlení	.....	22
3.5. Veřejné vybavení	.....	24
3.6. Ostatní vybavení	.....	27
3.7. Sport a rekreace	.....	31
3.8. Výroba a sklady	.....	35
3.9. Pracovní příležitosti	.....	36
3.10. Zemědělství, zemědělský a lesní půdní fond	.....	37
3.11. Zeleň	.....	39

4) Doprava

4.1. Doprava - současný stav	.....	45
4.2. Doprava - návrh	.....	47
4.2.1. Prognóza rozvoje dopravy	.....	47
4.2.2. Městská hromadná doprava	.....	49
4.2.3. Příměstská integrovaná doprava	.....	50
4.2.4. Automobilová doprava	.....	52
4.2.5. Železniční doprava	.....	55
4.2.6. Letecká doprava	.....	57
4.2.7. Vodní doprava	.....	57
4.2.8. Pěší doprava	.....	58
4.2.9. Cyklistická doprava	.....	59
4.2.10. Etapizace vybraných dopravních staveb	.....	59

5) Technické vybavení

5.1. Celkové shrnutí	.....	60
5.2. Vodní toky	.....	61
5.3. Zásobování vodou	.....	65
5.4. Odkanalizování	.....	67
5.5. Zásobování energiemi a palivy	.....	70
5.6. Zásobování elektrickou energií	.....	71
5.7. Zásobování teplem	.....	73
5.8. Zásobování plynem	.....	75
5.9. Přenos informací	.....	76
5.10. Kolektory	.....	78
5.11. Odpady	.....	79

6) Životní prostředí	.....	45	.....	82
6.1. Inženýrsko geologické poměry	.....		.....	82
6.2. Klima	.....		.....	83
6.3. Krajina	.....		.....	85
6.4. Územní systém ekologické stability	.....		.....	87
6.5. Hluk - samostatný díl průvodní zprávy				
6.6. Ovzduší - samostatný díl průvodní zprávy				
7) Regulativy funkčního a prostorového uspořádání - závazné	.....	91		
8) Regulativy funkčního a prostorového uspořádání - směrné	.....	105		
9) Území se zvláštním režimem	.....	106		
10) Ochranná pásma, chráněná území a další omezení	.....	108		
11) Civilní ochrana	.....	109		
12) Veřejně prospěšné stavby	.....	110		
13) Stav územně plánovací přípravy v regionu	.....	111		

C) Seznam grafických příloh textové části	121
---	-------	-----

D) Seznam příloh výkresové části	121
----------------------------------	-------	-----

E) Seznam použité literatury	122
------------------------------	-------	-----

A. ÚVODNÍ INFORMACE

1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O ZADÁNÍ

Celospolečenské změny po listopadu roku 1989 vyvolaly naléhavou potřebu revize územního plánu z roku 1986, který přestal vyhovovat jak po stránce faktické, tak po stránce metodické.

Prvním krokem k novému územnímu plánu bylo vytvoření nového pojetí dokumentace, jejíž vypovídací schopnost by odpovídala vznikajícímu tržnímu prostředí a svým pojetím se blížila obdobným nástrojům územního plánování praktikovaným v západní Evropě. Tehdejší ústřední orgán územního plánování - Ministerstvo životního prostředí ČSR - se nepokusilo o sjednocení nově vznikajících metodik a pojetí územně plánovacích dokumentací. Proto zpracoval Útvar hlavního architekta (ÚHA, dnes Útvar rozvoje hl. m. Prahy - ÚRM) legendu plánu využití ploch, která - po projednání na úrovni města, městských částí, s orgány státní správy a s nadřízeným orgánem pro územní plánování - byla v roce 1992 přijata jako metodický materiál pro tvorbu územního plánu (ÚPn) i dílčí územně plánovací dokumentace na území hlavního města.

V roce 1991 a 1992 předložil ÚHA k veřejné diskuzi tzv. 1. a 2. čtení k přípravě územního plánu. Tyto materiály se pokusily formulovat hlavní problémy, které by měl řešit nový ÚPn města v nových společensko-politických podmínkách. Poznatky z diskuze s veřejností k zadání a pojetí nového územního plánu byly využity při formulaci územních a hospodářských zásad.

Protože zpracování komplexního ÚPn pro město velikosti Prahy trvá poměrně dlouho a stavební vývoj města nelze zastavit, uložily samosprávné orgány města ÚHA zpracování přechodného plánu - Plánu stabilizovaných území, který bude platit pro krátké časové období. Současně se vláda ČSR vzdala vyhrazeného práva schvalovat územní plán hlavního města. Dále bylo dohodnuto, že nový územní plán bude zpracováván jako Územní plán sídelního útvaru (ÚPnSÚ) a byly zahájeny práce na Územních a hospodářských zásadách (ÚHZ) pro plán nový.

Koncept ÚHZ byl předložen k projednání v červnu 1993, v téže době byl projednáván koncept Plánu stabilizovaných území. V říjnu 1993 byly ÚHZ schváleny Zastupitelstvem hl. m. Prahy a ÚHA bylo uloženo zpracovat koncept nového územního plánu. Dne 24.2.1994 byl schválen Zastupitelstvem města Územní plán hl. m. Prahy - Plán stabilizovaných území a byla zrušena platnost starého územního plánu z roku 1986.

Teprve v roce 1994, tedy již po schválení ÚHZ, došlo k výraznému posunu názorů na úlohu politického zadání pro územní plán a město zahájilo přípravu strategického plánu, tedy vlastně programu rozvoje města ve smyslu zákona o obcích. V rámci minulého volebního období došlo, za poměrně široké účasti externích spolupracovníků na tomto programu, k sumaci problémů a tvorbě hypotetických scénářů rozvoje, které vyústily v materiál nazvaný Praha 2010.

Tento projekt však bylo nutno chápat pouze jako podklad pro další práci na vlastním strategickém plánu. Na ÚHA bylo vytvořeno pracoviště (Úsek strategických koncepcí), které je nadále nositelem tohoto úkolu. První výsledky workshopů k strategii rozvoje města potvrdily základní myšlenky koncepce územního plánu a byly jedním z podkladů při zpracování souborného stanoviska.

V souběhu s pracemi na novém územním plánu Prahy zahájilo Ministerstvo hospodářství práce na územně plánovací dokumentaci (ÚPD) velkého územního celku - Územní prognóze pražského metropolitního regionu. Po ukončení projednání konceptu tohoto dokumentu bylo dohodnuto, že budou souborná stanoviska obou ÚPD koordinována a zpracována současně. Dnes je zřejmé, že další pokračování na vyšší dokumentaci (již na územním plánu velkého územního celku pražského regionu) se výrazně opozdí a jeho schválení nelze očekávat v tomto roce a zřejmě ani v roce příštím.

Dne 30.6.1995 byl dokončen koncept nového územního plánu hlavního města a bylo zahájeno jeho projednání. Vzhledem k výrazným názorovým rozdíům na řešení dopravní obsluhy Prahy bylo vyhodnocení připomínek a dohodovací řízení časově náročné. Příprava souborného stanoviska (zadání pro konečný návrh) proto skončila až v září 1996. Souborné stanovisko schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy v listopadu 1996 a v prosinci tak mohly být zahájeny práce na návrhu ÚPn.

Souborné stanovisko potvrdilo základní zásady urbanistického rozvoje hlavního města Prahy, obsažené v konceptu územního plánu z roku 1995, rozhodlo o variantních řešeních zpracovaných v konceptu a základních sporných bodech, což umožnilo zpracovat návrh územního plánu variantní nabídky, ale s určením všech ploch a území z hlediska funkčního využití.

Práce na návrhu územního plánu byly ukončeny 30.4.1998. Jeho projednání bylo zahájeno 4.5.1998, pro podání stanovisek a připomínek byl stanoven v souladu s § 23 stavebního zákona prodloužený termín 17.6.1998. Pro usnadnění projednání byly uspořádány dvě výstavy kompletního návrhu ÚPn, byly provedeny výklady pro orgány, organizace a samosprávy města a městských částí, pro veřejnost byly uspořádány dny otevřených dveří.

Dne 1.7.1998 nabyl účinností zákon č. 83/1998 Sb. o územním plánování a stavebním řádu a vyhláška č. 131/1998 Sb. o územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci. Protože plný

rozsah prací na územním plánu a podstatná část jeho projednání proběhly podle právní úpravy platné před 1.7.1998, požádal pořizovatel ÚPn Ministerstvo pro místní rozvoj o udělení výjimky z čl. II, odst. 1 citovaného zákona. Tato výjimka byla pořizovateli udělena dne 1.9.1999.

Během měsíce července a srpna byla dohodnuta všechna rozporná stanoviska s výjimkou negativního stanoviska Ministerstva životního prostředí k záborům zemědělského půdního fondu pro trasu silničního okruhu v jihovýchodní části města. Dohodovací jednání o tomto bodu nebyla úspěšná a proto 14.10.1998 požádal pořizovatel Ministerstvo pro místní rozvoj, jako nadřízený orgán územního plánování, o řešení rozporu podle § 136 stavebního zákona.

K dohodě o uzavření rozporu došlo po řadě jednání vedoucích představitelů města a dotčených ministerstev až 25.5.1999 s tím, že jihovýchodní část okruhu bude v ÚPn přesunuta za časový horizont plánu, tedy za rok 2010, a nebude součástí závazné, ale směrné části ÚPn.

Územní plán byl projednán ve výborech a Radě ZHMP a dne 9.9.1999 byl v Zastupitelstvu hl. m. Prahy schválen. Na základě usnesení zastupitelstva vydala Rada ZHMP dne 26.10.1999 Vyhlášku o závazné části Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, jejíž účinnost byla stanovena na 1.1.2000. K témuž datu byl dopracován i čistopis ÚPn.

2. HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ, ČASOVÝ HORIZONT PLÁNU

Cílem územního plánu je být snaha vytvořit předpoklady pro harmonický rozvoj městského organismu, při respektování daností území, kvality životního prostředí a stávajících kulturních hodnot. Nově navrhované řešení by mělo vést ke zlepšení stavu ve všech složkách procesu urbanizace. Hlavními faktory, které toto řešení ovlivňují, jsou nejdůležitější okruhy cílů pro rozvoj města, formulované v Územních a hospodářských zásadách. Jedná se o sedm tematických okruhů:

- 1) **Mezinárodní postavení Prahy**
- 2) **Postavení Prahy v rámci České republiky**
- 3) **Praha a její zázemí**
- 4) **Město domov obyvatel**
- 5) **Jedinečnost Prahy**
- 6) **Rozvoj Prahy**
- 7) **Fungující město**

Územní plán není nástrojem, který by mohl splnění konkrétních cílů zajistit, ale musí připravit podmínky pro to, aby jejich dosažení bylo v řešeném území možné. Musí tedy vytvořit předpoklady zejména:

ad 1)

- k posílení významu Prahy jako evropského centra kultury, vzdělanosti a duchovního života
- pro možnost umístění sídel významných evropských organizací a mezinárodních institucí
- pro úměrný rozvoj turistiky, odpovídající skutečnosti, že byla Pražská památková rezervace zapsána na listinu UNESCO
- pro pořádání mezinárodních akcí kulturního, společenského, obchodního a politického charakteru
- pro soustředění mezinárodních informačních a telekomunikačních systémů
- pro zvyšování významu města jako dopravní křižovatky celoevropského měřítka s důrazem na dálniční síť, leteckou a železniční dopravu

ad 2)

- pro umístění sídel většiny ústředních orgánů republiky
- pro rozvoj města jako společenského, ekonomického a finančního centra státu
- pro umístění sídel významných kulturních a vědeckých institucí České republiky

ad 3)

- pro rozvoj města jako centra vzdělání a kulturního a společenského života v rámci regionu

- pro rozvoj pracovních příležitostí a vyšší veřejné vybavenosti pro obce za hranicemi města

ad 4)

- pro vytváření plnohodnotného městského prostředí
- pro rozvoj kvalitního bydlení
- pro rozvoj kultury, sportu a rekreace
- pro vznik pracovních míst a vhodnou přeměnu jejich struktury

ad 5)

- pro zachování kulturních (estetických a duchovních) kvalit obsažených v historickém urbanistickém uspořádání a zástavbě
- pro rozvoj lokálních komerčních center a odlehčení komerčního přetížení středu města
- pro členění města na svébytné celky
- pro zachování nezastavěných zelených svahů města včetně jejich úpatí a vrcholových hran
- pro dotváření dálkových pohledů regulací výškových hladin zástavby

ad 6)

- pro rozvoj města na nových plochách, v souladu s rozvojem regionu a s ohledem na kvalitu životního prostředí a ekologickou únosnost území
- pro zajištění funkčnosti celoměstských systémů vymezením veřejně prospěšných staveb
- pro uplatnění oprávněných nových potřeb přirozených trvalých funkcí v historické zástavbě při zachování její věrohodnosti a kulturní kvality
- pro zachování stávajících a vznik nových ploch zeleně a vody, rozvíjet město tak, aby nebyly zastavěny plochy, které jsou významné z hlediska utváření města a krajiny
- pro rozvoj území již vybavených, nebo snadno vybavitelných technickou infrastrukturou a dopravou
- pro výstavbu občanské vybavenosti a pracovních příležitostí i ve vnějším prstenci města
- pro snižování dopravních nároků ve vztahu bydliště-pracoviště
- pro rozvoj center městských částí ve vhodných lokalitách
- pro rozvoj krátkodobé rekreace obyvatelstva

ad 7)

- pro racionalizaci nároků na přepravu osob a nákladů a ke zkrácení přepravních vzdáleností
- pro preferenci ekologicky příznivějších druhů dopravy
- pro snižování podílu individuální automobilové dopravy nabídkou kvalitní MHD
- pro regulaci a omezení automobilové dopravy ve městě
- pro rozvoj technické infrastruktury ve městě v souladu s požadavky na kvalitu životního prostředí

- pro dosažení vyrovnané úrovně vodního hospodářství (zásobování vodou a odkanalizování) a snížení rizika ohrožení města velkými vodami

- pro rozvoj zásobování energiemi při skladbě palivo-energetické základny odpovídající požadavku na zlepšení čistoty ovzduší, zejména nahrazením tuhých paliv zemním plynem, centrálním teplem a elektrickou energií

- pro rozvoj telekomunikačních sítí
- pro rozvoj kolektorizace v centrální části města, zejména na území PPR

Ve snaze o naplnění těchto cílů musí nutně docházet ke kompromisům, protože některé požadavky jsou navzájem kontroverzní. Územní plán vždy plní dvě základní úlohy. Na jedné straně vytváří nabídku a na straně druhé vymezuje - reguluje možnosti využití městského území. Výsledné řešení musí jasně stanovit pravidla urbanizace a odstranit nejistotu vlastníků v možnostech využití a případného zhodnocení svého majetku, i když dosud není uzavřena problematika restitučních nároků a není zcela vyjasněno ani vlastnictví obce, městských částí i státu. Nakládání s mnohými pozemky je ve svém využití omezeno zákonou ochranou z hlediska památkové péče, ochrany přírody a dalších limitů. Také urbanistická hlediska, vycházející ze zadání, vytváří omezující podmínky pro využitelnost území. Ze všech uvedených důvodů vyplývá, že územní plán ve své regulační funkci nutně musí výkon vlastnických práv některých subjektů, co se týče možnosti využití pozemků, omezit.

Časové je uvažované řešení orientováno k roku 2010. Není ale podmínkou, že v rámci tohoto horizontu budou všechny navržené plochy zastavěny. Důležitým faktorem v této otázce bude ekonomická situace, zejména růst kupní síly obyvatelstva a možnosti jak českého, tak zahraničního kapitálu.

V základním výkresu jsou, kromě návrhových ploch, znázorněna také území, která by měla být naplněna až po roce 2010, protože jejich realizace vyžaduje poměrně náročné investice do infrastruktury, nebo je jejich dopravní dostupnost vázána na realizaci celoměstského systému MHD a nebo jsou z urbanistického hlediska méně vhodná. Tato území by měla být využita až po vyčerpání návrhových ploch.

3. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Územní plán sídelního útvaru města Prahy se zpracovává jako základní územně plánovací dokument pro řízení rozvoje hlavního města České republiky. Působnost orgánů města nemůže přesáhnout jeho hranice, a tak ani územním plánem nelze zasahovat do kompetencí okolních obcí, nebo jim předepisovat určité regulativy jejich rozvoje.

Během zpracování návrhu byly v rámci okresů Praha-východ a Praha-západ obce v bezprostředním okolí (kontaktním území) hlavního města na pracovních schůzkách informovány o připravovaném řešení na území hlavního města. Vzhledem k tomu, že většina z těchto obcí již má schválenou, nebo rozpracovanou územně plánovací dokumentaci, je jejich souhrn dokumentován ve výkresové části jako Stav územně plánovací přípravy v regionu. Ve výkresu Názor na možnosti rozvoje regionu je nastíněna představa zpracovatele o utváření příměstského území.

Vlastní řešené území je vymezeno administrativní hranicí Prahy. V současné době se město skládá z 57 městských částí. Z hlediska administrativního členění města však zůstává zachováno původní rozdělení na obvody Praha 1 až 10, které bylo vyhlášeno zákonem NS ČSSR č. 36/1960 § 2. o územním členění státu. Podle tohoto rozdělení jsou zahrnuta následující katastrální území:

**obvod centrum městská část katastrální území
st. správy**

obvod	centrum st. správy	městská část	katastrální území
Praha 1	Praha 1	Praha 1	Josefov Hradčany část Malá Strana Nové Město část Staré Město
Praha 2	Praha 2	Praha 2	Nové Město část Nusle část Vinohrady část Vyšehrad
Praha 3	Praha 3	Praha 3	Vinohrady část Vysočany část Žižkov
Praha 4	Praha 4	Praha 4	Braník Hodkovičky Krč Lhotka Michle část Nusle část Podolí Záběhllice část
	Praha 11	Praha 11	Háje Chodov

obvod	centrum st. správy	městská část	katastrální území	obvod	centrum st. správy	městská část	katastrální území
			Šeberov Újezd Praha 12	Praha 7	Praha 7	Praha 7	Sedlec Bubeneč část Holešovice
			Kamýk Komořany Modřany Točná	Praha 8	Praha 8	Troja Praha 8	Troja část Bohnice Čimice Karlín
			Kunratice Libuš				Kobylisy Libeň část Střížkov část
Praha 5	Praha 5	Praha 5	Pisnice Hlubočepy Jinonice část Košíře Motol Radlice Smíchov	Praha 9	Praha 9	Březiněves Dáblice Dolní Chabry Praha 9	Troja část Březiněves Dáblice Dolní Chabry Hloubětín část Hrdlořezy Libeň část Prosek Střížkov část Vysočany část
			Lipence Lochkov Radotín Slivenec				Čakovice Míškovice Třeboradice
			Velká Chuchle				Kbely Letňany
			Zbraslav	Praha 13			Letňany Satalice Vinoř Praha 14
			Řeporyje				Praha 14
			Řepy (Praha 6) Zličín				Běchovice Dolní Počernice Horní Počernice Klánovice Koloděje Újezd nad Lesy Praha 10
			Řeporyje část Stodůlky část Třebonice část Řeporyje část Zadní Kopanina				Černý Most Hostavice Hloubětín část Kyje
			Řepy Zličín Sobín				Běchovice Dolní Počernice Horní Počernice Klánovice Koloděje Újezd nad Lesy Praha 10
			Třebonice část Břevnov Bubeneč část Dejvice	Praha 10	Praha 10	Praha 10	Malešice Michle část Strašnice Vinohrady část Vršovice Záběhllice část
			Hradčany část Liboc Ruzyně Střešovice Veselavín				Horní Měcholupy Hostivař
			Vokovice				Praha 15
			Lysolaje Nebošice Před. Kopanina Suchdol				Benice Dolní Měcholupy Dubeč
			Suchdol				Dubeč

obvod	centrum st. správy	městská část	katastrální území
		Kolovraty	Kolovraty Lipany
		Královice	Královice
		Křeslice	Křeslice
		Petrovice	Petrovice
		Štěrboholy	Štěrboholy
		Nedvězí	Nedvězí
		Uhříněves	Uhříněves Hájek Pitkovice

Pozn. Ve výčtu částí katastrů byly pominuty drobné korekce přesahů katastrálních území mezi jednotlivými městskými částmi, které však nejsou podstatné.

Výměra řešeného území je 496,44 km²
Počet trvale bydlících obyvatel v řešeném území je 1 200 tis.
(k 31.12.1997)

4. VZTAH K VYŠŠÍ ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Odbor regionálních pracovišť Ministerstva hospodářství ČR pořídil koncept Územní prognózy pražského regionu, jehož koncept řešení byl dokončen v závěru roku 1994. Dokumentace byla projednána a bylo zpracováno a projednáno souborné stanovisko. Bylo rozhodnuto, že vlastní návrh bude pořízen jako územní plán velkého územního celku.

Pražský region zahrnuje administrativní území hlavního města Prahy, území okresů Praha-východ a Praha-západ a části území okresů Benešov (14,3% rozlohy okresu), Beroun (55,5%), Kladno (84,0%), Kolín (33,2%), Mělník (69,6%), Mladá Boleslav (5,6%), Nymburk (20,8%) a Příbram (1,0%).

Celková rozloha řešeného území je 3 917,3 km²
Počet obyvatel v řešeném území je 1 737 tis.
z toho v Praze je 1 200 tis.

Politický, ekonomický, společenský, správní a kulturní význam Prahy včetně jejího regionu v rámci České republiky, zejména však Čech, je nesporný. Pražský metropolitní region a hlavní město Praha jsou svázány územně technickými a dopravními funkcemi, region je zdrojovou oblastí pracovních sil (dojíždka do zaměstnání, migrace), přičemž toto území disponuje zejména v příměstských částech dostatkem zainvestovatelných ploch pro komerční činnosti a bydlení. Propojenost obou území potvrzuje více než 50 tis. objektů individuální rekreace všech forem, které jsou převážně ve vlastnictví občanů hlavního města republiky (rekreační chaty v krajině a v zastavěných územích obcí, rekreační chalupy a zahrádkářské chaty).

Koncept územní prognózy se ve vztahu k Územnímu plánu hlavního města Prahy zabýval zejména:

a) problémy technického vybavení (centrální zásobování teplem z mimopražských zdrojů, jímání pitné vody, umístění nové čistírny odpadních vod pro hlavní město Prahu, návrh na umístění lokálních čistíren v obcích dotýkajících se území hlavního města, odpadové hospodářství),

b) dopravní problematikou (uspořádání dálnic a silnic a jejich vzájemné propojení, expresní silniční okruh, příměstská železniční doprava, koridory tratí vysokých rychlostí, kapacita říčních přístavů v Praze a Mělníku, využití letišť na území Pražského metropolitního regionu: Vodochody, Točná, Dobrá, Bubovice, Mladá),

c) specifickými územními, ke kterým bezpochyby patří kladenská aglomerace procházející radikální přestavbou výrobní základny a transformovaný prostor bývalého vojenského újezdu Milovice - Mladá s podmínkami pro znovuosídlení a vznik podnikatelských činností.

Původní záměr časové souběžnosti pořízení obou územně plánovacích dokumentací (Územní prognózy pražského metropolitního regionu a Územního plánu hlavního města Prahy) již bohužel není reálný, protože zpracování návrhu územního plánu velkého územního celku se výrazně opozdilo za plánem hlavního města. Vzhledem k tomu, že obě dokumentace vycházejí z obdobných zásad, obsažených v jejich zadání, lze předpokládat, že výsledná základní řešení nebudou v rozporu.

5. VZTAH K PŘEDCHÁZEJÍCÍ CELOMĚSTSKÉ DOKUMENTACI

Územní plán sídelního útvaru Prahy - Plán stabilizovaných území, schválený v únoru 1994, je plánem přechodným, jenž měl zajistit kontinuitu stavebního vývoje města po dobu zpracování nového komplexního územního plánu města. Z těchto předpokladů také vycházelo jeho pojetí, které si vytklo za cíl pokrýt co největší část území dokumentací v nové legendě tak, aby bylo možné bezkolizně posuzovat stavební aktivity ve funkčně stabilizovaných částech města. Prakticky to znamená, že tento plán byl z hlediska řešení funkčního využití území neúplný, a tam, kde nebyla jistota o možnostech budoucího uspořádání, má tzv. bílá místa. Tato bílá místa mají ve schvalovací vyhlášce stanovený režim povolování staveb, v závislosti na zpracování dalších územně plánovacích dokumentací a územně plánovacích podkladů. Jedná se o tři kategorie bílých míst:

- území a plochy, jejichž způsob využití je závislý na rozhodnutí o výhledovém řešení dopravní obsluhy města a které nelze dočasně zastavět,
- území a plochy, jejichž funkční a prostorové uspořádání musí být konkretizováno územním plánem hl. m. Prahy,
- území a plochy, jejichž funkční a prostorové uspořádání musí být konkretizováno urbanistickou studií, projednanou organizací pověřenou výkonem státní správy pořizovatele ÚPD.

Součástí tohoto plánu je také příloha, která stanovuje funkčně, plošně nebo trasově stabilizované dopravní stavby, jenž budou v další dokumentaci upřesněny.

V novém územním plánu je Plán stabilizovaných území respektován a v rámci řešení došlo pouze k dílčím úpravám, které nejsou z hlediska celoměstské urbanistické koncepce podstatné. Dochází ke komplexnímu definování funkčního využití všech bílých míst.

6. VYHODNOCENÍ PŘEDCHÁZEJÍCÍ PODROBNĚJŠÍ ÚPD A ÚPP

6.1. - CELKOVÝ PŘEHLED PRACÍ

Ve smyslu Územních a hospodářských zásad k novému ÚPn hl. m. Prahy byla v procesu zpracování konceptu využita řada podkladů a informací získaných prostřednictvím dalších podrobnějších územně plánovacích podkladů, pořízených bývalým Útvarem hl. architekta, Útvarem rozvoje hl. m. Prahy, městskými částmi, jednotlivými investory, odbory MHMP, příp. organizacemi hl. m. Prahy na základě schválených programů pořizování ÚPD a ÚPP nebo úkolů vyplývajících z usnesení ZHMP či Rady ZHMP. Řada ověřovacích studií a podkladů byla pořízena a sledována Výborem pro územní rozvoj hl. m. Prahy nebo zvláštními komisemi vytvořenými k tomu účelu.

Potřeba co nejrychleji a přitom komplexně urbanisticky řešit velký rozsah dosud neuspokojivě koncipovaných území ve změnách politických a ekonomických podmínkách vedla k aplikaci metody pořizování dílčích urbanistických studií pro variantní řešení či ověření optimálních způsobů využití území hl. m. Prahy. Tyto studie se mohou po jejich náležitém projednání stát územními nebo regulačními plány řešených území. Aby byla tato možnost zajištěna, mají téměř vždy podrobnost a obsah odpovídající územním plánům. Legislativně je možnost transformace studií na územní plány podepřena stavebním zákonem i jeho novelou. Velmi často bylo pořizování těchto studií iniciováno městskými částmi nebo také soukromými investory.

Do územního plánu hlavního města Prahy byly výsledky pořizovaných studií zapracovány podle jejich dokončené fáze, výsledků projednání a kvality řešení.

Přehled pořizovaných a připravovaných ÚPP a ÚPD k 31.3.1998

Akte ukončené a pořízené v rozmezí od 1.1.1995 do 31.3.1998. Pořízení územně plánovacího podkladu ve většině případů na žádost MČ pro územní a stavební řízení.

Název	Aktuální stav
US Vyšehrad	12/1995 - přerušeno
US Výbr.bloky Václ.nám.	ukončeno 10/1995
US Severojižní magistrála	ukončeno 10/1995
US Březiněves, koncept	podklad pro stabilizaci úz., změny VI
US Libeň - Vysočany,	koncept závěrečný protokol 02/97
US Čakovice, koncept	závěrečný protokol 05/97
US Dolní Chabry, návrh	závěrečný protokol 01/98

Název	Aktuální stav
US Bohnice, koncept	ukončeno po konceptu 1997
US Horní Počernice, návrh	podklad pro stabilizaci úz., změny VII
US Hrdlořezy, koncept	závěrečný protokol 10/96
US Klánovice, koncept	závěrečný protokol 11/96
US Starý Prosek, koncept	závěrečný protokol 04/96
US Újezd n/Lesy	podklad pro stabilizaci úz., změny VII
US Černý Most-sever, návrh	závěrečný protokol 11/96
US Malešice-Rybníčky, návrh	závěrečný protokol 06/1997
	podklad pro stabilizaci úz., změny VII
US Kolovraty, koncept	ukončeno po konceptu 1994
US Staré Nusle, koncept	
US Staré Modřany, Komořany - Závist	závěrečný protokol 06/1996
US Kunratice - Na Lhotách	závěrečná zpráva 07/1996
US Modřany - Baba II	závěrečný protokol 11/1996
US KULIPICHO	závěrečná zpráva 05/1995
US Lipence	závěrečný protokol 01/1998
	podklad pro stabilizaci úz., změny VII
US Troja-Podhoří, koncept	závěrečný protokol 03/1998.
	podklad pro stabilizaci úz., změny VIII
US Lysolaje, návrh	závěrečný protokol 09/1996
	podklad pro stabilizaci úz., změny VIII
US Varianty komunik.sítě zpracování vedení přiváděčů Suchdol v návaznosti na SO	podklad pro dopravní řešení (1997)
US Břevnov - jih Aktualizace P+R a zpra- cování regulačních zásad na návrh US z 1993	podklad pro stabilizaci úz., změny IV
US Staré Střešovice Aktualizace US z 1994	podklad pro územní a stavební řízení zpracování regul.zásad
US Nebušice - severozápad	po konceptu ukončeno do doby vyjasnění letových drah letiště Praha - Ruzyně
US Tichá Šárka	vypracování regulačních zásad pro vybrané lokality podklad pro stabilizaci úz., změny VII

Akte pokračující v roce 1998. Přejchod z ÚPP na ÚPD. Pořízení vychází z požadavků MČ na zpracování podrobnější územně plánovací dokumentace (regulační plán) pro územní a stavební řízení.

US Anenská	schváleny ÚHZ pro ÚPnZ předcházela US 06/1994
US Vinohrady	příprava ÚHZ pro ÚPnZ předcházela US 05/1995

Název	Aktuální stav
US Petráská	ÚHZ pro ÚPnZ připraveny ke schválení předcházela US 07/1995
US Velká skála	příprava ÚHZ pro ÚPnZ předcházela ověřovací studie 04/95 koncept US 06/1995
US Petrovice	příprava ÚHZ pro ÚPnZ předcházela US 06/1997
US Jižní Město - bulvár	příprava ÚHZ pro ÚPnZ předcházela US 04/1996
ÚPD Západní Město ÚPD Šeberov	příprava schvalovacího dokumentu přerušeno v závislosti na ÚPn Prahy

Akte pokračující v roce 1998. Pořízení podrobnějšího územně plánovacího podkladu pro územní a stavební řízení (s podrobností ÚPnZ).

US Dlážděnka	dokončuje se návrh
US Dolní Počernice	bude zpracován návrh
US Kyje	projednání návrhu - zpracování závěrečného protokolu
US Ďáblice	bude zpracován koncept
US Maniny	varianty strateg. rozvoje - podklad pro výběr investora
US Letňany - západ,	koncept bude ukončeno závěrečným protokolem
US Letňany - výstaviště	zpracování konceptu US iniciativa hl. m. Prahy pro vytvoření nového pražského výstaviště
US Běchovice koncept	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Štěrboholy koncept	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Kolovraty - Lipany	zadání pro novou US
US Žižkov - Malešická návrh	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Dolní Žižkov koncept	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Hostivař - H.Měcholupy	zpracování konceptu US
US Újezd - Kateřinky	zadání US
US Modřany - Na beránku	bude zpracován závěrečný protokol
US Kunratice SV	bude zpracován návrh US
US Hodkovičky - V náklích	bude zpracován závěrečný protokol část území stabil. ve změnách VIII
US Staré Modřany - Centrum	zpracování konceptu
US Pankrác	bude zpracována ověřovací studie
US Smíchov - střed	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Zličín - Sobín	bude zpracován návrh US
US JZM	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Velká Ohrada	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Slivenec - Holyně	bude zpracován návrh US
US Barrandov	bude ukončeno závěrečným protokolem
US Smíchov - Jih	bude zpracován návrh US
US Troja - Bubeneč	zpracování konceptu US

US Holešovice - Bubny	zpracování konceptu US
US Ruzyně - Drnovská	vyhodnocení připomínkového řízení ke konceptu
US Veveslavín	po konceptu US bude ukončeno závěrečným protokolem

Pořízení podrobnějšího územně plánovacího podkladu s hlavním zřetelem na dopravní řešení.

US Horní Libeň	dle projednání ÚPn hl. m. Prahy bude rozhodnuto o pokračování nebo ukončení US.
US Radlice - Jinonice	dle projednání ÚPn hl. m. Prahy bude rozhodnuto o pokračování nebo ukončení.

Urbanistické studie, jejichž pořízení bude zahájeno v roce 1998. Požadavky MČ na pořízení územně plánovacího podkladu, kde nebyl dosud zpracován žádný ÚPP a ÚPD.

US Satalice
US Vinoř
US Nedvězí

6.2. ZMĚNY, DOPLŇKY A ÚPRAVY ÚZEMNÍHO PLÁNU HL. M. PRAHY SCHVÁLENÉHO USNESENÍM ZHMP Č. 37/1 ZE DNE 24.2.1994, STAV K 31.3.1998

Od 1.5.1994 do 31.3.1998 byly schváleny 604 změny, doplňky a úpravy územního plánu hl. m. Prahy, schváleného usnesením ZHMP č. 37/1 z 24.2.1994.

V přehledu jsou uvedeny pouze změny, doplňky a úpravy platného územního plánu hl. m. Prahy z r. 1994, není uvedeno 118 změn a úprav územního plánu z r.1986 a 74 veřejně prospěšných staveb, které byly schváleny v územním plánu z r. 1994.

6.2.1. Úpravy ÚPn:

a) Usnesením ZHMP č.44/2 z 20.10.1994 byly vzaty na vědomí a usnesením ZHMP č.5/6 z 30.3.1995 schváleny úpravy č.1 - 48, 50 - 73 a 75, tj. **celkem 73 úprav.**

6.2.2. Změny Úpn:

a) Usnesením ZHMP č. 44/2 z 20.10.1994 byly schváleny Změny a doplňky I, které obsahovaly změny č. 1 - 9, 11 - 24, tj. **celkem 23 změn.**

b) Usnesením ZHMP č.5/6 z 30.3.1995 byly schváleny Změny a doplňky II, které obsahovaly č. 25 - 29, 31 - 33, 35, 36, 38, 44, 46, 49 - 57, 59, 60, 62 - 64, 66, 71, 72, 76 - 78, 81, 84, 86, 90, 93, 94, 96, 97, 99, 109, 111 - 113, 116, 118, 120, 125, 129, 133, 134, 136 - 138, 142, 143, 145, 147 - 150, 160, 162, 163, 165 - 172, tj. **celkem 75 změn.**

c) Usnesením ZHMP č.8/10 z 22.6.1995 byly schváleny Změny a doplňky III, které obsahovaly změny č.190, 205, 207, 218, 222, 224, 236, 239, 241, 248, 257, 271, 272, 286, 299, 303, 311 a 318, tj. **celkem 18 změn.**

d) Usnesením ZHMP č. 12/1 z 23.11.1995 byly schváleny Změny a doplňky IV, které obsahovaly změny č.175, 182, 185, 188, 191, 193, 196 - 199, 210, 213, 217, 219, 220, 223, 229, 232, 234, 245, 246, 253, 262, 263, 266 - 269, 278, 280, 285, 287, 288, 293, 295, 298, 300, 301, 304, 306, 309, 316, 319, 320 - 323, 326 - 328, 332, 334, 338 - 341, 347, 348, 353, 355, 360, 361, 366, 368, 371, 376, 378, 380, 381, 383, 384, 392, 394, 398, 403, 408, 413, 417 - 419, 426, 427, 430, 442 a 445 - 451, tj. **celkem 91 změn**

e) Usnesením ZHMP č. 15/7 z 7.3.1996 byly schváleny Změny a doplňky IV dodatek, který obsahoval změny č.98, 208, 212, 216, 232, 250, 251, 259, 324, 352, 372, 397 a 421, tj. **celkem 13 změn.**

f) Usnesením ZHMP č. 18/4 z 6.6.1996 byly schváleny Změny a doplňky V, které obsahovaly změny č.274, 291, 336, 343, 345, 358, 375, 443, 486 - 488, 493 - 499, 502, 504, 507, 509, 513 - 518, 520 - 523, 525, 532 - 534, 537, 538, 541, 551, 557, 559, 561, 563, 566, 572, 574 - 576, 578, 579, 586, 588, 589, 591 - 593 a 599, tj. **celkem 58 změn.**

g) Usnesením ZHMP č. 23/3 z 28.11.1996 byly schváleny Změny a doplňky VI, které obsahovaly změny č.527, 535, 604, 605, 607, 614 - 616, 628, 631, 632, 641, 644, 645, 651, 655, 659, 661, 662, 665, 667, 668, 670 - 673, 681, 683, 686, 691, 693, 694, 698, 706, 707, 715 - 717, 728, 731, 740, 761, 765, 771 a 777, 778, tj. **celkem 46 změn.**

h) Usnesením ZHMP č. 30/20 z 27.6.1997 byly schváleny Změny a doplňky VII, které obsahovaly změny č.490, 681, 711, 749, 751, 754, 758, 759, 763, 779 - 781, 783 - 785, 787, 788, 790, 792 - 797, 801, 802, 804, 806, 807, 809, 811 - 817, 819, 821, 825, 828, 832, 833, 837, 838, 842, 846, 847 a 849 - 851, tj. **celkem 54 změn.**

ch) Usnesením ZHMP č. 31/41 z 9.10.1997 byly schváleny Změny a doplňky VII dodatek, který obsahoval změny č.770, 776, 782, 786, 798 a 836, tj. **celkem 6 změn.**

i) Usnesením ZHMP č. 35/6 z 29.1.1998 byly schváleny Změny a doplňky VIII, které obsahovaly změny č.676, 831, 835, 839 - 841, 844, 845, 848, 852 - 859, 861, 863 - 865, 867 - 869, 871 - 873, 876, 878 - 881, 883, 884, 886 - 889, 894, 897, 898, 901 - 905, 907 - 914, 916 - 919, 922 a 925 - 929, tj. **celkem 64 změn.**

6.2.3. Doplňky ÚPn o veřejně prospěšné stavby:

a) Usnesením ZHMP č. 42/12 z 8.9.1994 byl schválen doplněk XXI č. 4, tj. **celkem 1 doplněk.**

b) Usnesením ZHMP č. 44/2 z 20.10.1994 byly schváleny Změny a doplňky I, které obsahovaly doplňky II č. 1 - 3, IV č. 3 (totéž pod VI č. 6), V č. 1, VIII č. 3, XI č. 6 - 9, XII č. 5, XV č. 3, XVIII č. 10 a 11, XX č. 3, XXI č. 2 a 3, XXIII č. 2, 3, XXVII č. 2, XXX č. 1, XXXIV č. 1, XXXV č. 3, XXXVI č. 1, 2, XXXIX č. 4, 5, XLI č. 1 - 5, XLVI č. 5 - 7 a LVI č. 2, tj. **celkem 36 doplňků.**

c) Usnesením ZHMP č. 4/3 z 23.2.1995 byl schválen doplněk XII č. 6 (totéž XX č. 4, XXI č. 5 a XXV č. 2), tj. **celkem 1 doplněk**

d) Usnesením ZHMP č. 5/6 z 30.3.1995 byly schváleny Změny a doplňky II, které obsahovaly doplňky č. 1 - 3/256, 4/268, 5/372, 16 a 17/256, 20 - 24/256, 25/395, 26/256 a 27/74, tj. **celkem 15 doplňků.**

e) Usnesením ZHMP č. 8/10 z 22.6.1995 byly schváleny Změny a doplňky III, které obsahovaly doplňky č. 1 - 4, tj. **celkem 4 doplňky.**

f) Usnesením ZHMP č. 12/1 z 23.11.1995 byly schváleny Změny a doplňky IV, které obsahovaly doplňky č. D 1 - D 3, tj. **celkem 3 doplňky.**

g) Usnesením ZHMP č. 18/4 z 6.6.1996 byly schváleny Změny a doplňky V, které obsahovaly doplňky č. D 3 a D 4, tj. **celkem 2 doplňky.**

h) Usnesením ZHMP č. 23/3 z 28.11.1996 byly schváleny Změny a doplňky VI, které obsahovaly doplněk č. D 5, tj. **celkem 1 doplněk.**

ch) Usnesením ZHMP č. 30/20 z 27.6.1997 byly schváleny Změny a doplňky VII, které obsahovaly doplňky č. D 7 - D 9, D 12 - D 14 a D 16, tj. **celkem 7 doplňků.**

i) Usnesením ZHMP č. 35/6 z 29.1.1998 byly schváleny Změny a doplňky VIII, které obsahovaly doplňky č. D 15, D 17 - D 21 a D 23 - D 29, tj. **celkem 13 doplňků.**

V územním plánu bylo provedeno celkem 448 změn a 83 doplňků.

7. ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ POUŽITÁ METODIKA

Vzhledem k tomu, že nový územní plán navazuje na předcházející celoměstskou dokumentaci, využívá a dále rozvíjí i metodu zpracování legendy Plánu využití ploch - stabilizovaná území. Po čtyřletých zkušenostech s užíváním této platné dokumentace byly upraveny některé položky tak, aby lépe vyhovovaly uživatelům v územním řízení. Byla rozšířena kategorie smíšených území, změny doznaly i zařazení sportovních ploch, upravena byla terminologie zeleně. Výsledná legenda má následující členění.

Polyfunkční území

Obytná:

Čistě obytné
Všeobecně obytné

Smíšená:

Všeobecně smíšené
Smíšené městského jádra

Výroby a služeb:

Nerušící výroby a služeb
Výroby, skladování a distribuce

Sportu a rekreace:

Sportu
Oddechu

Zvláštní komplexy:

Obchodní
Vysokoškolské
Kultura a církev
Ostatní

Monofunkční plochy

Veřejné vybavení:

Veřejné vybavení
Armáda a bezpečnost

Doprava:

Vybraná komunikační síť
Tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály
Dopravní, vojenská a sportovní letiště
Garáže a parkoviště
Plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R
Přístavy a přístaviště, plavební komory
Překladiště, kontejnerové terminály, nákladové obvodby
Urbanisticky významné plochy a dopravní spojení
Trasy vysokorychlostních tratí VRT
Trasy a stanice metra
Lanovky

Technické vybavení:

Vodní hospodářství
Energetika
Zařízení pro přenos informací
Odpadové hospodářství

Těžba surovin

Těžba surovin

Vodní plochy a suché poldry:

Vodní toky a plochy, plavební kanály
Suché poldry

Příroda, krajina, zeleň:

Lesní porosty
Parky, historické zahrady a hřbitovy
Zeď městská a krajinná
Izolační zeleň
Louky, pastviny

Pěstební plochy:

Sady a zahrady a vinice
Zahradnictví
Zahrádky a zahrádkové osady
Orná půda, plochy pro pěstování zeleniny

Překryvná značení

Funkční plocha o rozloze menší než 2500 m² v rámci jiné funkční plochy
Funkční plocha bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy
Vymezení ÚSES
Zátopená území

Velká rozvojová území
Velká území rekreace
Nerozvojová území
Celoměstský systém zeleně
Hranice území se zákazem výškových staveb
Historická jádra obcí se stanovenou výškovou regulací
Ochranná pásma a chráněná území

Ochranná a bezpečnostní pásma hlavních energetických liniiových staveb (ve smyslu zákona č. 458/2000 Sb.)
Ochranná pásma telekomunikačních zařízení (ve smyslu zákona 127/2005 Sb.)
Hranice ochranného pásma dálnic, rychlostních silnic, rychlostních místních komunikací a ostatních silnic I. třídy (ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb.)
Ochranná pásma vysokorychlostních tratí
Ochranná pásma letišť s výškovým omezením do výšky vnitřní vodorovné plochy (ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb.)
Ochranná hluková pásma letiště – zóna A
Ochranná hluková pásma letiště – zóna B
Hranice bilancovaných výhradních ložisek vedených v evidenci zásob (ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb.)
Hranice bilancovaných nevýhradních ložisek vedených v evidenci zásob (ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb.)
Hranice ostatních nebilancovaných ložisek (ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb.)
Hranice chráněných ložiskových území (ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb.)
Hranice dobývacích prostorů (ve smyslu zákona č. 44/1988 Sb.)
Hranice památkových rezervací (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)
Ochranná pásma památkových rezervací (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)
Památkové zóny (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.) - vyhlášené
Archeologické lokality (ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb.)
Chráněná krajinná oblast Český kras (ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb.)
Zvláště chráněná území (ve smyslu zákona 114/92 Sb.)
Ochranná pásma zvláště chráněných území (ve smyslu zákona č. 114/92 Sb.)
Přírodní parky (ve smyslu zákona 114/92 Sb.)
Registrovaný krajinný významný prvek (ve smyslu zákona 114/92 Sb.)

Konkrétní popis režimu jednotlivých polyfunkčních území a monofunkčních ploch je popsán v kapitole "Regulativy funkčního a prostorového uspořádání".

9. KOMENTÁŘ KE SPLNĚNÍ SOUBORNÉHO STANOVISKA

Souborné stanovisko (SSt), které bylo schváleno Zastupitelstvem HMP 31. října 1996, bylo závazným podkladem pro zpracování územního plánu hl. m. Prahy. Vzhledem k tomu, že koncept územního plánu prošel náročným projednáním, ze kterého vzešly jasné požadavky na dopracování návrhu, je SSt daleko konkrétnějším materiálem než byly Územní a hospodářské zásady, sloužící jako podklad ke zpracování návrhu územního plánu.

Navrhované řešení plně respektuje zásady urbanistické koncepce obsažené v SSt. V některých případech však dochází k odchýlkám, které jsou dále popsány a zdůvodněny.

Základní členění města bylo zachováno. Došlo však ke změně terminologie. V SSt se požadovalo členění na "centrum města, kompaktní město a příměstskou krajinu". Vzhledem k tomu, že termín "příměstská krajina" evokoval v mnohých případech spíše území za hranicemi hl. m. Prahy, byl tento termín nahrazen pojmem "vnější pásmo". Výsledné členění města v návrhu tedy je "centrum města, kompaktní město a vnější pásmo".

Pro vedení vysokorychlostních tratí (VRT) na území hlavního města Prahy byly v SSt definovány následující vstupy. Norimberský koridor přes Beroun do žst. Praha-Smíchov, berlínský koridor se zapojením do žst. Praha-Vysočany, variantně žst. Praha- Holešovice a vídeňský koridor do žst. Běchovice z jihu do východního zhlaví (jedná se tedy o tři koridory, s variantním řešením v jednom z nich).

Po schválení souborného stanoviska zadalo Ministerstvo dopravy a spojů (MDS ČR) ve spolupráci s Útvarem rozvoje hl. m. Prahy další ověřovací studie variant vedení berlínské a vídeňské větve VRT. Z těchto prací vyplynuly vždy dvě varianty, které byly MDS ČR akceptovány (berlínská větev - zapojení do žst. Vysočany, nebo žst. Bubeneč, vídeňská větev - zapojení do žst. Běchovice do východního zhlaví z jihu, nebo ze severu). Ministerstvo životního prostředí (MŽP ČR) však požadovalo všechny varianty (včetně norimberské větve vedené Poberouním) posoudit z hlediska dopadů na životní prostředí. Tento krok, který přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj (MMR ČR) (jako pořizovateli vyšší územně plánovací dokumentace) však nebyl dosud uskutečněn.

Po vyhodnocení ověřovacích studií jsou z urbanistických hledisek pro hl. m. Prahu nejpříjatelnější varianty zaústění norimberské větve do žst. Praha-Smíchov (tunelovou variantou), berlínské větve do žst. Praha-Vysočany a Vídeňské větve do žst. Běchovice do východního zhlaví ze severu. Toto řešení je zapracováno do územního plánu (jedná se tedy o tři koridory bez variantních řešení).

Vzhledem k tomu, že se jedná o výhledové investice po roce 2010, jsou tyto trasy zařazeny do směrné části územního plánu. Po vyhodnocení jejich dopadů z hlediska životního prostředí (v rámci územního plánu velkého územního celku pražského regionu) se rozhodne o definitivním řešení. Pokud bude vybrána některá z nezařazených variant, bude projednána změna územního plánu Prahy (nezahnuté trasy jsou v návrhu vedeny zelenými plochami, nebo je výstavba, uvažovaná na kontaktních pozemcích, směřována do výhledového období po roce 2010).

Pro vymezení veřejně prospěšných staveb bylo v SSt požadováno jejich členění podle umístění v katastrálních územích. Pro zjednodušení užívání byl zvolen způsob členění veřejně prospěšných staveb podle umístění v městských částech.

Samostatná doložka civilní obrany byla v SSt požadována v textové i grafické části. Vzhledem k měřítku územního plánu Odbor obrany MHMP, který je orgánem státní správy jemuž daná problematika přísluší, grafickou část nepožaduje.

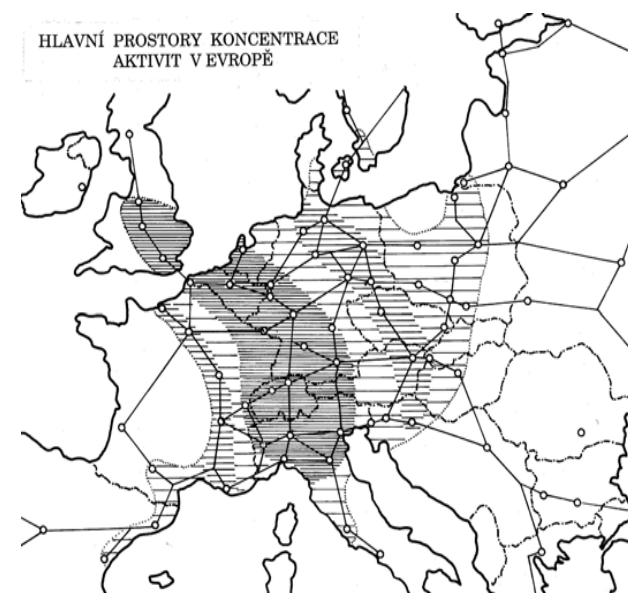
B) NÁVRH ÚPn

1. ŠIRŠÍ VZTAHY - NADŘAZENÉ SYSTÉMY

V širším i mezinárodním kontextu Praha plnila a bude i nadále plnit funkci významného administrativního a kulturního centra.

V souvislosti s vytvářením společného ekonomického prostoru zahrnujícího postupně celou Evropu je třeba i území Prahy chápat jako součást evropského osídlení, které je otevřené trhu, tedy volnému pohybu kapitálu a pracovních sil, i jako nejvýznamnější sídlo na teritoriu našeho státu. To z územního hlediska vyžaduje, aby území Prahy, v koordinaci s územím pražského regionu (PR), poskytlo dostatečnou a reálnou nabídku disponibilních ploch pro rozvoj. Podmínky tohoto rozvoje musí být pro veškeré plochy stanoveny tak, aby se předešlo neúměrnému zatížení území a devastaci stávajících hodnot.

Význam Prahy a jejího regionu v evropském kontextu je však třeba vidět realisticky a tomu by měly odpovídat i ambice na územní rozvoj.



V sídelní struktuře Evropy se Praha nachází v tzv. druhé zóně koncentrace aktivit v ose Berlín - Praha - Vídeň - Záhřeb. První zónou je

tzv. "modrý banán" - území jihovýchodní Anglie, Benelux, západní části Německa, Švýcarska a severozápadní Itálie.

Z nejvýznamnějších okolních aglomerací, které vytvářejí silové pole, v jehož pomyslném středu se Praha a její region nachází, to jsou Berlín, Vídeň, Varšava, Budapešť, Mnichov, Frankfurt, Lipsko - Halle, Katovice a Bratislava.

Na území českých zemí Praha jako hlavní město a těžiště metropolitního regionu jednoznačně dominuje. Ve vazbě na hlavní silniční a železniční tahy se vymezují rozvojové urbanizační osy převážně ve směrech na aglomerace Českobudějovickou, Plzeňskou, Karlovarsko - Chebskou, Ústecko - Chomutovskou, Libereckou, Hradecko - Pardubickou a Brněnskou. Na Moravě jsou této hvězdičce aglomerací protíváhou aglomerace Ostravská, Olomoucká, Zlínská a Brněnská, které tvoří urbanizační osu spojující aglomerace Katovickou a Vídeňskou.

V poměrně nedávné minulosti byla koordinace rozvoje Prahy a území jejího regionu zúžena na řešení nezbytných územně technických vazeb. Území v dopravní dostupnosti bylo především zdrojem pracovních

sil dojíždějících za prací na území Prahy. Podle šetření k 3. 3. 1991 dojíždělo z území pražského regionu (PR) 58,3 tis. osob denně. Charakteristický byl úpadek prstence obcí za hranicemi Prahy v okresech Praha-východ a Praha-západ, způsobený gravitačními efekty metropole. Tento dostředný efekt se projevil i na území vlastního města, především v jeho vnějším pásmu. Omezené soukromé vlastnictví, zhoršující se životní prostředí v Praze, ale i jiné faktory vedly k masovému rozšíření druhého bydlení. Rozsáhlá krajinářsky nevhodnější území v Pražském regionu byla postupně zastavována individuálními rekreačními objekty. Jsou to přirozená rekreační zázemí Prahy jako Povltaví, Poberouní, Posázaví, ale i Polabí, Kokořínsko a další. V PR se nachází zhruba 65 tisíc rekreačních objektů včetně rekreačních chalup. Dá se předpokládat, že část těchto objektů bude přeměněna na trvale obývané - zčásti se tak již děje.

ÚPn připravuje podmínky pro rozvoj území Prahy, který by byl otevřený pestrým aktivitám trhu, umožňující kooperace mezinárodní, nadregionální, ale především regionální a lokální.

Pro vymezení základních územně technických vazeb mezi městem a jeho regionem a podmínek (limitů) územního rozvoje regionu byl zpracován koncept Územní prognózy pražského regionu (PR), požítovaný Ministerstvem pro místní rozvoj ČR.

Základním problémem vztahu mezi městem a regionem bude docílit vhodné proporce nově umísťovaného bydlení a pracovních příležitostí v těchto územích. Tento problém se týká především nejbližšího zázemí Prahy, tzv. kontaktního území (území v těsném sousedství hl. m. Prahy s předpokladem intenzivního rozvoje bydlení a komerce, zejména obchodní, ve vazbě na Prahu).

Porovnání kapacit bydlení Územní prognózy PMR a ÚPn Prahy je poměrně složité, neboť ÚPn je zpracováván k časovému horizontu 2010, zatímco dostupné materiály prognózy obsahují údaje k roku 2020. Problematické je také členění území PMR, které nerespektuje administrativní hranice hl. m. Prahy. Nejdůležitější údaje o redistribuci počtu bytů v pražském území a mimo město není možné přesně vysledovat.

V rámci pražského metropolitního regionu existují a vznikají potenciální centra rozvojových aktivit s výrazným vztahem k hlavnímu městu, ale i zcela autonomní. Vzhledem k excentricitě rozvoje Prahy je poloha těchto sídel vůči hranicím města velmi rozdílná, i když jejich vzdálenost od centra města je prakticky rovnocenná. Téměř zcela autonomní jsou Beroun, Kladno, Kralupy a Neratovice. Daleko bližší vztah má Brandýs-Stará Boleslav, který díky budoucímu kvalitnímu dopravnímu napojení (aglomerační okruh) bude stále více s Prahou komunikovat. Těsnou vazbu mají Úvaly a Říčany a nově vznikající centrum Průhonice. Celý jižní prostor je rekreační oblastí bez výrazných center osídlení a dá se předpokládat, že zde bude vznikat tlak na výstavbu nového bydlení, které by však nemělo přesáhnout únosnou mez danou kvalitními přírodními podmínkami. Stimulem výstavby bude eventuelní výstavba silnice D3, jejíž časový horizont realizace je však vzdálený.

Stále důležitější roli při rozvoji sídel bude přebírat železniční příměstská doprava.

Z hlediska bydlení má předpoklady pro rozvoj jihovýchodní kvadrant s bohatým rekreačním zázemím sahajícím od Říčan až k Posázaví a severní kvadrant v kontaktu s přírodním zázemím v blízkosti Vltavy a Labe. V Poberouní lze očekávat spíše transformaci "druhého" bydlení na trvalé.

Komerční aktivity budou vznikat v kontaktním území města, zejména v jeho západní a jihovýchodní části podél významných dopravních tahů (D5, I/6, I/7 a D1). Nejlepší rozvojové předpoklady má zřejmě Hostivicko - Jenečský koridor (trasa I/6 volená tak, aby umožnila optimální využití území). Výhodnou polohu poblíž letiště nabízí ale také Tuchoměřicko (rychlostní komunikace I/7, možnost zavlečkování). Rozsáhlé plochy jsou navrhovány v oblasti Rudné (D5) a podél expresního okruhu (SO) (Jinočany, Zbuzany, Ořech). Další aktivity vznikají podél komunikace D1 na jihovýchodě. Rozvoj komerčního charakteru se dá předpokládat i okolo ostatních nadřazených tahů.

Části kontaktního území města, v nichž se nepředpokládá velký rozvoj, je vhodné využít pro jednodenní příměstskou rekreaci. Některá území, zejména v jižní části, k tomu mají dobré předpoklady. Horší je situace na severu a severovýchodě (Líbeznice a pod.). Toto území je intenzivně zemědělsky obdělávané s minimální krajinářskou a rekreační hodnotou. Zde by byla potřebná celková regenerace krajiny s vytvořením systému pěších a cyklistických cest, propojujících velká sídliště v severní části Prahy s rekreačním územím v Polabí. Na těchto

rekreačních tazích by mohla vznikat sportovní a rekreační centra na komerční bázi. V Polabí vzniklo po vytěžení šterekopísků několik velmi atraktivních vodních ploch s možností koupání a vodních sportů. Přestože některé z těchto ploch jsou v blízkosti větších sídel, má toto území vysoký rekreační potenciál a stává se významnou rekreační oblastí pro obyvatele Prahy.

I.1. DOPRAVA

Se vzrůstajícím významem Prahy v rámci evropských struktur začal stoupat význam hlavního města jako evropského dopravního uzlu, přes který se uskutečňují dálková spojení hlavně ve směru sever - jihovýchod a západ - východ. V silniční dopravě to jsou dálniční tahy:

E 48(R 6) Praha - Karlovy Vary - Bayreuth - Würzburg
E 50(D5, D 1) Nürnberg - Praha - Brno - Košice
E 55(D3, D8) Berlín - Praha - České Budějovice - Linz
E 65(D8, D1) Szczecin - Hradec Králové - Praha - Brno - Budapešť
E 67(D11) Praha - Wrocław - Warszawa

Všechny tyto dálniční a silniční tahy jsou vzájemně propojeny na silničním okruhu (SO), který je kategorizován jako městská rychlostní komunikace.

K těmto důležitým silničním tahům přistupují dle mezinárodních dohod AGC i následující hlavní železniční mezinárodní tranzitní koridory:

I. koridor Praha - Děčín - SRN/Berlín
Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav - Rakousko/Vienna

II. koridor státní hranice Rakousko - Ostrava - státní hranice Polská republika

III. koridor Praha - Plzeň - Cheb - SRN/Nürnberg
- Domažlice - SRN/München

IV. koridor Praha - Veselí n/Luž. - Česká Velenice - Rakousko/Linz
- Horní Dvořiště - Rakousko/Vienna

Žádný z uvedených železničních tahů nemá zatím požadovaný evropský standard. Pro výrazné zlepšení současného stavu se předpokládá modernizace uvedených čtyř koridorů. Modernizace a optimalizace I. koridoru započala v roce 1993 a z celkové její délky 476 km bylo k 31.12.1998 realizováno 36 %. Ukončení se předpokládá v roce 2002. Rovněž byly zahájeny práce na II. koridoru. Dle návrhu

rozvoje dopravních sítí v ČR se předpokládá, že také modernizace III., a IV. koridoru bude ukončena do roku 2010.

ÚPn hl. m. Prahy i Územní prognóza PR uvažují ve svých návrzích s napojením ČR a Prahy též na systém vysokorychlostních tratí (VRT). Je však zřejmě reálnou skutečností, že do r. 2010 nebude v ČR zahájena stavba žádné větve VRT. Pro hlavní město je nejpřijatelnější návrh řešení spočívající v přivedení tří větví VRT do zhlaví okrajových stanic železničního uzlu Praha, konkrétně berlínského do žst. Vysočany, norimberské do žst. Smíchov a vídeňské do žst. Běchovice a následným vedením vysokorychlostních vlaků přes Prahu-Hlavní nádraží po kolejových kapacitách, které v době realizace systému budou k dispozici.

Nezastupitelnou úlohu v mezinárodní přepravě má i letiště Praha-Ruzyně. V porovnání s ostatními evropskými letišti je současný provoz poměrně malý. Ve výhledu však lze očekávat, že dojde k nárůstu letecké dopravy a význam letiště podstatně vzroste. Letiště má pro nárůst přepravy předpoklady jednak v rezervě kapacity současného dráhového systému a jednak v možnosti dostavby odbavovacího areálu a nové VPD.

Zatím nedoceněný význam pro hlavní město a region má i vodní doprava se splavnými úseky středního Labe a Vltavy až po Prahu. Vlastní město Praha je vybaveno přístavním zázemím, které zahrnuje přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín.

Zároveň se vzrůstem významu Prahy se zvyšuje i význam jejího zázemí t.j. pražského regionu. Do pražského regionu se začínají přesunovat některé městské funkce, které Praha již nemůže v rámci svého území obsáhnout a nebo pro ně má méně vhodné podmínky. Konkrétně je to např. bydlení v rodinných domech se službami, které stím souvisejí. V ÚPn hl. m. Prahy se předpokládá tento druh bydlení hlavně v jihovýchodní a severní části PR.

Pro automobilovou dopravu státu, pražského regionu i hlavního města Prahy má zásadní význam rychlá realizace silničního okruhu (SO). SO je pro město významná komunikace, která by měla po svém dokončení přispět ke snížení dopravního zatížení na komunikační síti uvnitř města.

V časovém horizontu ÚPn se předpokládá realizace jeho úseků Ruzyně - Březiněves a Slivenec - Písnice. Dílčí úpravy trasy oproti koncepcí ÚPn byly provedeny v prostoru Drahaňské rokle a Slavičoho údolí. Po časovém horizontu ÚPn se předpokládá realizace SO v úsecích Písnice - Běchovice ve variantě pracovní nazývané v konceptu ÚPn "varianta SO - JVD" a Horní Počernice - Březiněves nazývané v konceptu ÚPn "varianta Vinohř.".

V souvislosti širších dopravních vztahů je nutné se zmínit i o silnici II/101 tzv. aglomeračním okruhu (AO). Aglomerační okruh byl zatím koncipován jako samostatná komunikace spojující významnější

centra osídlení v pražském regionu, jako jsou Kladno, Kralupy n/Vltavou, Neratovice, Brandýs n/Labem, Úvaly a Říčany. Zásadní dopad na význam AO pro řešení dopravy hlavního města mělo rozhodnutí o vedení trasy silničního okruhu(SO) dle varianty JVD. Při tomto vedení SO v jižním a jihovýchodním sektoru města pozbývá AO na dopravním významu. V této části města by bylo jeho zatížení tak malé, že není opodstatněné vést zde AO v samostatné trase. ÚPn tedy předpokládá jeho převedení na dálnici D5 u Rudné a po ní na SO až do prostoru Říčan. V území souvisejícím s hlavním městem na severovýchodě, severu a severozápadě si AO svůj význam zachovává a jeho samostatná trasa zde má své opodstatnění.

1.2. TECHNICKÉ VYBAVENÍ

V technickém vybavení jsou v nadřazených systémech vytvořeny výrazné vztahy mezi městem, pražským regionem i dalšími oblastmi republiky, ve kterých jsou umístěny zdroje vody, energií a přenosová zařízení spojů. Celostátní elektroenergetická přenosová soustava je zdrojem pro zásobování města elektrickou energií, na systém tranzitních plynovodů a plynovodů o velmi vysokém tlaku je orientováno zásobování zemním plynem, úprava vody na Želivce a vodárna Káraný představují základní zdroje pitné vody pro město. Výrazné jsou vazby ve spojích jak v telekomunikacích, tak radiokomunikacích. K posilování vztahů dochází v sítích nižších řadů v oblastech kontaktního území při hranicích města, kde se na území pražského regionu aktivuje intenzivní výstavba.

Vodní toky v povodí Vltavy ovlivňují využití území ve městě svými povodňovými průtoky. Možnosti ovlivnění průtoků na Vltavě a Berounce výstavbou akumulčních objemů nad městem jsou prakticky vyčerpány, ochrana města před povodňovými průtoky je navržena protipovodňovými opatřeními na jeho území. Rozvoj pražského regionu přiléhajícího k hranici Prahy v povodí malých vodních toků - potoků může urychlením odtoku srážkových vod výrazně negativně ovlivnit průtokové poměry v těchto tocích na území města. Podmínkou rozvoje v těchto oblastech je nepřekročení průtoků z přirozeného povodí a nezhoršení kvality vody v toku tak, aby nebyla negativně ovlivněna možnost jejich využití na území hl.m. Prahy. V úrovni čistoty vodních toků je na území města sledováno dosažení III. třídy čistoty, u toků protékajících zvláště citlivými oblastmi dosažení II. třídy čistoty.

V zásobování vodou jsou v návrhovém období územního plánu stabilizovány zdroje vody Želivka, Káraný a Podolí s možností zvýšení výkonu zdroje Káraný, zejména zdokonalením předúpravy vody. Z městského nadřazeného systému zásobování vodou jsou vedeny přírady vody do Kladna, Berouna, Roztok, Říčan a Úval. Vývoj odběrů do těchto oblastí souvisí s rozvojem výstavby a výroby. Záměr rozvoje pražského regionu v oblasti Jesenice - Průhonice by měl být pokryt

z vodojemu Jesenice, na městský systém v oblasti Zbraslavi je navrženo připojení Dolního Poberouní. Je zvažováno napojení některých obcí na vodojem Radotín.

V odkanalizování vytvářejí kapacity některých kmenových stok a sběračů možnost připojení obcí na hranicích mezi městem a aglomerací na celoměstský kanalizační systém, případně na pražské lokální čistírny. Posuzuje se možnost připojení Jinočan a Zbuzan na kanalizaci Západního Města (sběrač P), Podolánky, Radonic, Přezletic na kanalizaci a čistírnu odpadních vod Vinohř. Nejvýraznější vztah města k aglomeraci v tomto směru vytváří potřeba umístění nové čistírenské kapacity pro město ve variantách lom Klecany nebo Hostín, jejíž umístění je uplatňováno v územním plánu pražského regionu.

Napojení Prahy na celostátní přenosovou soustavu 400 kV zajišťují transformovny 400/110 kV Řeporyje a Chodov. TR Řeporyje je napojena vedením 400 kV z rozvodu Hradec, Prosenice a Kočín, TR Chodov je napojena z rozvodu Kočín a Čechy střed. Dále je propojena TR Řeporyje s TR Chodov. Napojení na přenosovou soustavu 220 kV zajišťuje transformovna 220/110 kV Malešice, napojená vedením 220 kV z transformovny Čechy střed. Uvedené stanice spolu s TR Sever, zapojené do soustavy 110 kV, mají charakter vstupních transformoven, které propojují vedeními 110 kV systém napájecích bodů 110/22 kV, sloužících pro zásobování hl.m. Prahy a části pražské aglomerace.

Je navrhována výstavba další vstupní transformovny 400/110 kV Sever, napojené na smyčku vedení 400kV Výškov - Čechy střed. Územím hl. m. Prahy dále prochází vedení 220 kV Milín - Čechy střed, které se nepodílí na napájení hlavního města.

Dodávky zemního plynu pro Prahu zajišťují tranzitní plynovody. Tranzitní plynovod 2 x DN 900 prochází severovýchodně od Prahy a pro posílení jeho přenosové kapacity je v souběhu budován další plynovod 1 x DN 1000.

Na tranzitní plynovody navazuje přes vnitrostátní předávací stanice (VPS) Hospozín, Limuzy a Veselí nad Lužnicí soustava VVTL (velmi vysokotlakých plynovodů), která přivádí zemní plyn do VVTL regulačních stanic Třeboradice, Dolní Měcholupy, Újezd nad Lesy a Drahelčice (okres Praha-západ). Součástí nadřazeného systému plynárenské soustavy zásobující Prahu zemním plynem je podzemní zásobník plynu kavernového typu Háje v okrese Příbram sloužící k pokrytí špičkové potřeby zemního plynu v zimním období. Regulační stanice Třeboradice je napojena na VVTL plynovodní trasu Polerady - Brázdím - Třeboradice. Regulační stanice Dolní Měcholupy je napojena pomocí dvou přípojek - VVTL přípojku Limuzy - Měcholupy z VPS Limuzy a VVTL přípojku z provozního uzlu Hájek, do kterého je přiveden VVTL plynovod z VPS Veselí nad Lužnicí. Regulační stanice Újezd nad Lesy je napájena z VVTL plynovodu Sluštice - Újezd.

Prostřednictvím VVTL regulačních stanic a vnitrostátního systému VTL plynovodů (směr Tábor, Drahelčice, Makotřasy, Mstětice)

je zásobován pražský dvojitý okružní VTL plynovod, ze kterého jsou napojeny i některé obce mimo území hl. m. Prahy.

Zásobování teplem z hlediska širších vztahů zajišťuje tepelný napajec 2 x DN 1200 z elektrárny Mělník I. Tepelný napajec Mělník - Třeboradice - Malešice - Michle zajišťuje zásobování pravobřežní soustavy centrálního zásobování teplem (CZT). Zásobování teplem ostatních částí hl. m. Prahy nemá vazby na širší vztahy území a je pokryto lokálními zdroji.

Funkce spojů přirozeně vytváří nejrozsáhlejší kontakt mezi městem, pražským regionem a územím celé republiky. Na území města je v Ústřední telekomunikační budově umístěna mezinárodní tranzitní telefonní ústředna, ve které jsou ukončeny trasy dálkových kabelů zajišťujících spojení jak vnitrostátní, tak mezinárodní. Trasy se paprskovitě rozbíhají na území regionu, jsou realizovány koaxiálními kabely a postupně probíhá výstavba tras optických kabelů. Optické kabely jsou realizovány ve směrech Praha - Mnichovo Hradiště, Praha - Brno, Praha - Kladno a připravuje se výstavba dalších. Praha je rovněž důležitým radiokomunikačním centrem s významnými radiokomunikačními středisky, která jsou paprsky radioreléového spojení spojena s radiokomunikačními zařízeními na území regionu a republiky. Radioreléová spojení směřují na Bedřichov, Úvaly, Chloumek, Radeč, Milešovku, Říčany, Cukrák, Kladno, Písek, Radimovku, Chloumek u Mladé Boleslavi, Kožovu horu. Připravuje se spojení Cukrák - Úvaly.

1.3. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

1.3.1. Nadregionální ÚSES

Územím Prahy prochází nebo se jí dotýká pět nadregionálních biokoridorů.

První z nich je vázaný na řeku Vltavu a její nivu. V prostoru Prahy jsou vymezena dvě regionální biocentra (Císařská louka a Maniny). Na severní hranici města vstupuje tento biokoridor do nadregionálního biocentra Údolí Vltavy (od Císařského ostrova na sever). Dále severněji se napojuje na nadregionální biokoridor Labe.

Většinou paralelně s Vltavou vede teplomilný doubravní nadregionální biokoridor. Jižně od Velké Chuchle prochází paralelně s Berounkou směrem do Českého krasu - do nadregionálního biocentra Karlštejn-Koda. Na území Prahy jsou na něm vymezena čtyři regionální biocentra (Hradčany, Petřín, Chuchle a Velký háj), za Prahou pak regionální biocentrum Karlický háj.

Do biocentra Karlštejn-Koda směřuje i nadregionální biokoridor vázaný na řeku Berouнку. V Praze je navrženo regionální biocentrum

V lukách (v nivě Berounky). Dále proti proudu pak prochází biokoridor regionálními biocentry Svahy u Let a Voškov.

V prostoru již zmiňovaného nadregionálního biocentra Údolí Vltavy začíná mezofilní hájový nadregionální biokoridor, který prochází Šáreckým údolím, potom střídavě Prahou a územím Prahy-západ a v Radotínském údolí se napojuje do regionálního biocentra Velký háj. Na trase jsou tři regionální biocentra - Divoká Šárka, Břevská rákosina (mimo Prahu) a Radotínské údolí.

Na východním okraji Prahy je nadregionální biocentrum Vidrholec (Klánovický les s Xaverovským hájem). Nadregionální biokoridor (spojuje Labe s Voděradskými bučinami), na kterém toto biocentrum leží, však do Prahy zasahuje právě jen tímto biocentrem.

1.3.2. Regionální ÚSES

Regionálních biokoridorů, které procházejí nebo se dotýkají území Prahy je šest.

Biokoridor, který spojuje nadregionální biokoridor u Řeporyjí s regionálním biocentrem Petřín, vede celý po území hlavního města Prahy. Na trase je regionální biocentrum Řeporyje (místně též zvané Ve výrech).

Biokoridor začínající nad Vltavou, v trojských svazích pokračuje na východ a končí v nadregionálním biokoridoru Labe u Brandýsa nad Labem. V Praze prochází třemi regionálními biocentry (Ďáblický háj, Čakovice a Víněšská bažantnice), mimo Prahu jedním (Na Víněšském potoce).

Z biokoridoru popisovaném v předchozím odstavci vybíhá v prostoru Ďáblic směrem na sever další regionální biokoridor, který již mimo Prahu prochází regionálním biocentrem Beckov a napojuje se také na Labe.

Regionální biokoridor spojující regionální biocentrum Víněšská bažantnice s nadregionálním biocentrem Vidrholec vede pouze po území Prahy.

V jihovýchodní a jižní části Prahy se nachází regionální biokoridor, který propojuje nadregionální biocentrum Vidrholec s regionálním biocentrem Šance. Část jeho trasy sice vede mimo Prahu (v prostoru Průhonice), všechna regionální biocentra (Lítoňnice, Uhřetíněveská obora, Miličovský les, Hrnčířské louky a Modřanská rokle) však jsou v Praze.

Z posledně jmenovaného biokoridoru vybíhá "slepý" regionální biokoridor zakončený regionálním biocentrem Kunratický les. Jeho trasa je pouze na území Prahy.

Do severozápadní části Prahy zasahuje okrajem regionálního biocentrum Háj. Regionální biokoridor na, kterém toto biocentrum leží, však do Prahy vybíhá právě jen tímto biocentrem.

1.3.3. Lokální ÚSES

Některé lokální biokoridory mají své pokračování za hranicemi hl. m. Prahy. Jsou to koridory :

1. jižně od Lipenců směřující do Jilovišského lesa
2. jižně od Kunratic na přítoku Libušského potoka
3. jižně od Kunratic na Olšanském potoce
4. na Pitkovickém potoce u Lipan
5. na levostranném přítoku Pitkovického potoka u Benic
6. na Rokytce u Nedvězí
7. na pravostranném přítoku Rokytky ve směru od Křenic
8. jižně od Újezda nad Lesy
9. na Jirenském potoce východně od Horních Počernic
10. východně od Víněšské obory
11. na Mratínském potoce u Miškovic
12. u Březiněvsi

1.4. KRAJINA

Většina území hl. m. Prahy leží na parovině Pražské plošiny, která je protkána údolními řeky Vltavy a jejich přítoky. Na severu a severovýchodě přechází plošina v Polabskou tabuli. Tomu odpovídá i současná podoba - k Labi mírně ukloněná, převážně zemědělsky obhospodařovaná krajina. Na jihovýchod od Prahy je situace poněkud odlišná. Středočeská pahorkatina si, mimo jiné díky své větší členitosti, zachovala relativně vysoký podíl zalesněných ploch. Ještě vyšší podíl lesů zůstal zachován v Brdské vrchovině, která proniká do Prahy v úzkém pásu mezi Vltavou a Berounkou. Berouнка a její bezprostřední okolí je výběžkem Hořovické pahorkatiny, oblast od ní dále na sever (Český kras) byla výrazně ovlivněna geologickým podložím a erozní činností. Na západ a severozápad od Prahy je krajina již znatelně plošší a výrazně odlesněnější než v jižní části, což je obdobně jako na severovýchodě dáno historickým osídlením.

Širší vztahy jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 1.

2. OBYVATELSTVO, BYTOVÝ FOND, SOCIÁLNÍ STRUKTURA

2.1. OBYVATELSTVO - SOUČASNÝ STAV

Praha je jediné velkoměsto České republiky, které má více než jeden milion obyvatel. Tím je dáno jeho postavení v české sídelní soustavě. Představuje zcela mimořádné soustředění lidí všeho druhu - trvale i přechodně bydlicích, dojíždějících za prací i studiem, přijíždějících ze služebních a podnikatelských důvodů. Praha přitahuje i svými službami, kulturními a společenskými zařízeními a akcemi, a to vyvolává ve městě stálou přítomnost velkého počtu turistů a dalších návštěvníků.

Trvale bydlicí obyvatelstvo tvoří největší skupinu lidí přítomných ve městě. Při sčítání lidu, domů a bytů v roce 1991 zde bylo 1 214 174 trvale bydlicích obyvatel, s nepříznivou věkovou strukturou (pouze 18,5 % dětí, 60,3 % osob v produktivním věku a 21,2 % nad 60 let).

Stav zjištěný bilancí ČSÚ k 31. 12. 1997 potvrzuje, že v Praze dochází nadále k nepříznivému vývoji skladby obyvatel, zejména k dalšímu výraznému poklesu podílu dětí. (Počet trvale bydlicích obyvatel 1 200 455, podíl obyvatel nad 60 let 20,7 %, podíl dětí do 14 let 14,7 %.)

K trvale bydlicím je nutné připočítat z důvodu nároků na městská zařízení a služby i ostatní osoby přítomné ve městě. Pro polovinu devadesátých let bylo odhadnuto, že z důvodu dojížděky za prací a do škol s ubytováním pobývalo v Praze cca 80 tisíc občanů České republiky, cca 80 tisíc cizinců (včetně dlouhodobých pobytů) a dále cca 40 tisíc přenocujících návštěvníků a turistů = celkem 200 tis. osob. (V turistické sezóně tento počet může být i vyšší.)

Odhad všech trvale bydlicích a přenocujících se pohybuje do 1 400 000 osob.

Další skupinou jsou osoby denně dojíždějící nebo jednodenní návštěvníci. I s nimi musí městská zařízení a služby počítat. Dojížděka za prací a do škol se odhaduje na cca 90 tisíc a cca 45 tisíc návštěvníků - občanů ČR a cca 20 tisíc pracovních cest a cca 10 tisíc návštěvníků z ciziny. Celkem je průměrný počet jednodenně přítomných odhadnut na cca 165 tisíc.

Celkový počet osob v Praze je tedy odhadován až na 1 565 tisíc v průměrném pracovním dnu mimo sezónu. Na sezónní výkyvy potřebuje vybavenost města další rezervy.

Trvale bydlicí obyvatelstvo tvoří domácnosti, jejichž průměrná velikost je v Praze nejmenší ze všech velkých měst ČR. Bytová domácnost (tvoří ji osoby žijící v jednom bytě bez ohledu na příbuzenský vztah) měla při sčítání průměrný počet členů 2,44, cenová domácnost (základem její definice je rodina) byla menší - 2,22. Proces atomizace rodin a snižování průměrné velikosti všech typů domácností je způsoben komplexem objektivních příčin. V Praze k němu přispívá i nevhodná skladba bytového fondu. Pokračování tohoto trendu v průběhu návrhového období je prakticky jisté a důsledkem je zvyšující se potřeba počtu bytů i při stagnujícím počtu obyvatel.

Rozmístění obyvatelstva na území je nerovnoměrné (viz schéma "Hustota obyvatel"). V těch částech města, kde nedošlo k nové bytové výstavbě, obyvatel v minulosti stále ubývalo a tato situace trvá i nyní. Úbytek počtu trvale bydlicích obyvatel zasahuje, hlavně v důsledku změn funkčních struktur, především historické centrum a podstatnou část vnitřního města a je spojen s nepříznivým vývojem skladby obyvatel (stárnutí, snižování podílu dětí, zmenšování domácností, zvyšování počtu jednočlenných domácností). V panelových sídlišťích obklopujících vnitřní město bydlí 40 % obyvatel. Jejich demografická situace se liší v závislosti na době výstavby sídliště a tím i fázi rodinného života. Nejstarší sídliště se již prakticky neliší od vnitřního města. Sídliště postavená po roce 1980 jsou hlavními lokalitami s mladší populací a vyšším podílem dětí. Složení obyvatelstva bývalých samostatných obcí na okraji Prahy se mění obdobně v závislosti na intenzitě nové bytové výstavby.

Počet obyvatel na území Prahy (v tis.)

	SLDB1991	bilance 31.12.1997	progóza max.var. 2010
Trvale bydlicí obyvatelé	1 214,2	1 200,4	1 200
z toho věku: 0 - 14	224,6	176,1	148,9
15 - 59-	731,9	775,2	757,5
60 -a více -	257,7	249,4	293,6
členů/cens. domácnost	2,22	2,15	2,1
celkem dlouhodobě přítomni + přenocující *)	-	200	320
denně dojíždějící + návštěvníci *)	-	165	300
celkový denní počet osob *)	-	1 565	1 800

Pozn.: *) odborný odhad

2.2 OBYVATELSTVO - PROGNOZA VÝVOJE

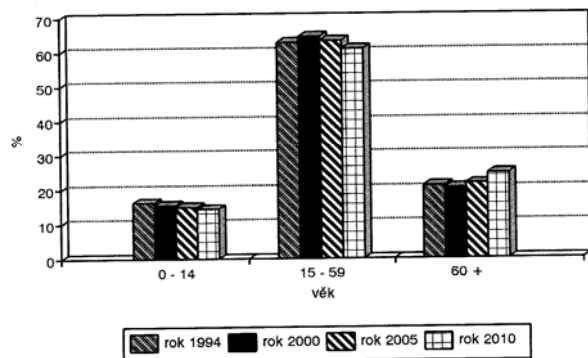
Praha si i v návrhovém období zachová své výsadní postavení mezi městy České republiky. Atraktivita Prahy a její rozvojeschopnost se bude nadále zvyšovat a mnohem výrazněji než v minulosti bude ovlivňovat i rozvoj celého regionu (především v okresech Praha - východ a Praha - západ v návaznosti na dopravní dostupnost). Díky změnám ekonomickým podmínkám dochází k obrácení procesů probíhajících v sídelní soustavě v posledních čtyřiceti letech - migraci z regionu do velkoměsta nahrazuje migrace z velkoměsta do regionu a tento trend ještě zesílí. Častěji než dosud bude pražský region cílem i pro migraci z ČR i ze zahraničí, protože pořízení bytu zde bude pravděpodobně ekonomicky snazší. Trvale bydlicí obyvatelstvo bude i v návrhovém období tvořit největší skupinu lidí přítomných ve městě. Úvahy o potřebné kapacitě městských ploch a zařízení pro bydlení vycházely z před- pokládaného počtu cca 1 200 tisíc trvale bydlicích obyvatel a cca 200 tisíc děledebě přítomných. V návrhovém období bude pravděpodobně docházet ke stírání rozdílu mezi kategorií trvale bydlicích a dlouhodobě přítomných a i v legislativě dojde pravděpodobně k přehodnocení tohoto pojmu a k jinému metodickému vymezení. Z tohoto důvodu byla také kategorie dlouhodobě přítomných v dalších rozvahách zohledněna a v datové základně Úpn zahrnuta do celkového počtu bydlicích v bytech.

Celkem se předpokládá, že se v Praze v normálním pracovním dni bude pohybovat maximálně 1 800 tisíc osob (včetně jednodenních návštěvníků) a na tento počet jsou dimenzovány odpovídající městské funkce v ÚPn.

Počet trvale bydlicích obyvatel Prahy v roce 2010 je odhadnut na základě několika variant prognózy jeho vývoje. Varianty minimální a střední počítají s poklesem počtu trvale bydlicích obyvatel vzhledem k velmi nepříznivému vývoji natality, kterou není možné vyrovnat ani předpokládaným delším dožitím, ani ze zdrojů vnitrostátní migrace, maximální varianta připouští stagnaci na úrovni 1 200 tis.

Důsledkem předpokládaného vývoje budou změny ve věkové struktuře Pražanů. Postupně bude docházet ke snižování podílu dětské složky populace při souběžném nárůstu podílu osob ve věku od 60 let. Podíl osob mezi 15 a 59 lety bude kulminovat kolem roku 2000, pak dojde rovněž k jeho snižování vlivem přesunu četnějších ročníků do vyšší věkové kategorie. Konkrétně: podíl dětí do 14 let pravděpodobně poklesne ze současných 16,2 % na 14,4 % v roce 2010, podíl osob šedesátiletých a starších vzroste ve stejném období z 21,0 % na 24,7 %.

Vývoj věkové struktury v Praze do roku 2010



Pražské domácnosti budou i s přihlédnutím k věkové struktuře nadále malé - prognóza předpokládá průměrnou velikost cenové domácnosti v roce 2010 2,1 členů. Rozdíl mezi průměrnou velikostí domácnosti cenové a bytové se sníží, v době sčítání byl 0,22, v návrhu se předpokládá počet osob na byt 2,2 a rozdíl mezi oběma typy domácností 0,1 členů.

Rozmístění obyvatelstva na území města bude nadále nerovnoměrné. Ekonomické tlaky jejichž důsledkem je snížení funkce bydlení v centru jsou a budou velmi silné. Navíc se právě v centru nejvíce projeví negativní dopady pokračujícího demografického a sociálního vývoje rodin.

Nárůst počtu obyvatel bude nejvyšší v oblastech s navrhovanou intenzivní bytovou zástavbou. Významný přírůstek počtu obyvatel bude i ve většině okrajových městských částí především venkovského typu, kde jsou v současnosti volné plochy (viz tabulková část).

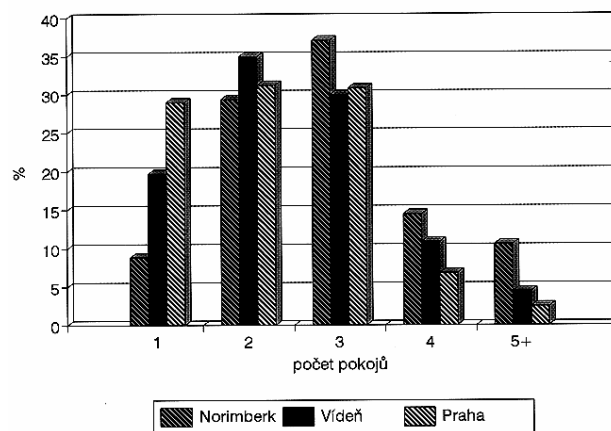
Velký podíl obyvatel bude stále ještě bydlet v panelových domech současných sídlišť.

2.3. BYTOVÝ FOND

Při sčítání v roce 1991 bylo v Praze 516 293 bytů, v tomto čísle však nejsou zahrnuty byty obydlené nesčítanými cizinci nebo vyňaté z bytového fondu. Trvale obydlených bytů bylo 495 804. Rozdíl činí

neobydlené byty. Ve velké většině bránily bydlení v nich v době sčítání technické nebo právní důvody.

Bytový fond podle počtu pokojů



Pražský bytový fond je výrazně koncentrován do bytových domů, v nichž je 87,5 % trvale obydlených bytů, zatímco v rodinných domech je pouze necelých 12 % bytů. Na 1000 obyvatel připadá v Praze 425 bytů, zatímco např. ve Vídni 536, v Mnichově 511, v Paříži 596. Ve srovnatelných městech postkomunistických zemí je tento ukazatel nižší - v Budapešti a Bukurešti 398 a ve Varšavě 356.

Horší bytové poměry v Praze ve srovnání s velkoměstsky ve státech západní Evropy se projevují i v prostorových parametrech. V Praze připadá na 1 byt 61,7 m² celkové podlahové plochy, ve Vídni 66 m², dokonce i ve Varšavě 64,5 m². Na 1 osobu připadá v Praze 25,2 m² celkové podlahové plochy bytu, ve Vídni o 10 m² více - 35,4. Podobné rozdíly jsou zřejmé ve struktuře bytů podle počtu obytných místností. Ke srovnání byly k dispozici údaje za Vídeň a Norimberk. V obou případech je v těchto městech nižší podíl jednopokojových bytů (Praha 28,9 %, Vídeň 19,7 %, Norimberk 8,8 %) a vyšší podíl bytů se čtyřmi a více pokoji.

Podobně nepříznivě vychází porovnání Prahy s českými stotisíčovými městy (viz "Praha 1991 - výsledky sčítání v urbanistických obvodech").

Z analýzy je zřejmé, že ke zlepšení bytové situace se Praha potřebuje přiblížit standardu západoevropských měst a to nejen v počtu bytů na 1000 obyvatel, ale i v prostorových parametrech a ve zvýšení

podílu vícepokojových bytů. Jednopokojových malých bytů má Praha ve skutečnosti dostatek, co chybí, jsou byty relativně levné, ale větší. Redistribuce může být provedena až prostřednictvím fungujícího trhu. K tomu je však nutná rezerva neobydlených bytů, která je v Praze jen 4 %, v Norimberku 5,4 % a ve Vídni 15,8 %.

Počet bytů v Praze obydlených de facto cizími státními příslušníky je v současné době nezjistitelný, na základě studie "Faktické obyvatelstvo" byla současná potřeba bytů pro tuto skupinu odhadnuta na 11 tisíc.

Pro ostatní osoby dlouhodobě pobývající v Praze je nutné počítat s ubytováním jiného typu - ubytovny, penziony, koleje a internáty, podnájmy apod. Město Praha nezbytně potřebuje i typ ubytování označovaný jako přístřeší, který by sloužil jako nouzové ubytování ve zvláštních případech (např. havárie, neplatiči).

Analýza potřeby bytů

		SLDB1991	1996 *)
Počet trvale bydlících obyvatel	1	1 214 174	1 204 953
Počet cenových domácností	2	547 290	555 280
Průměrná velikost cenové domácnosti	3	2,22	2,17
Celkový počet bytů 1991	4	516 293	
Nová výstavba v letech 1991 - 1996	5		+ 27 547
Hrubý úbytek bytového fondu v období 1991 - 1996 (odhad)	6		- 10 200
Klouzavý úbytek bytového fondu z důvodu rekonstrukcí aj. (2 % ročně)	7		- 10 300
Celkový počet bytů 1996	8		523 340
Potřeba bytů pro 3% chťěném soužití	9	537 571	546 950
10% rezerva pro fungující trh	10	49 580	55 000
Byty pro 50% Pražanů žijících mimo byt	11	2 484	3 500
Teoretická celková potřeba bytů pro trvale bydlící	12	589 635	605 450
Deficit teoretické potřeby výstavby bytů (rozdíl mezi ř. 12 a ř. 4, ev. 8)	13	73 342	82 110

*) V roce 1996 počet trvale bydlících obyvatel a nová výstavba jsou data z bilancí ČSÚ, ostatní údaje jsou odhady.

Deficit bytů, který v roce 1991 byl 73,3 tisíc, se dále zvýšil a ke konci roku 1996 činí v Praze cca 82,1 tisíc, při zahrnutí potřeb cizinců 93,1 tisíc. Současný objem nově zahajované výstavby bytů a zvyšující se podíl bytů pronajatých cizincům způsobují další narůstání bytového deficitu. Jeho snížení bude možné pouze dojde-li k intenzifikaci výstavby po vytvoření vhodných předpokladů politických, finančních i legislativních, zaměřených na možnost řešení bytové situace co nejširších vrstev obyvatel.

2.3.1 Potřeba bytů

Prvním krokem pro stanovení rozsahu ploch potřebných pro bydlení na území hlavního města Prahy v novém územním plánu bylo vytvoření představy o počtu bytů, který by byl v souladu s předpokládaným počtem trvale bydlících obyvatel a vývojem velikosti a počtu cenových domácností.

Počet bytů, který by byl potřeba pro obyvatele Prahy v roce 2010 k uspokojení poptávky a k fungování trhu s byty, byl odhadnut na základě dvou variant vývoje počtu trvale bydlících obyvatel a domácností a na základě odborného odhadu potřeb bytů pro obyvatele "de facto".

Odhad potřeby bytů byl zpracován třemi odlišnými metodami, vycházejícími z výsledků Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) v r.1991, z výpočtu průměrné velikosti a počtu členů cenových domácností a z výpočtu potenciálních bytových domácností. **Z nich byla vybrána nejnižší varianta, která stanoví potřebu výstavby bytů pro trvale bydlící v celkovém objemu cca 110 tisíc a pro další kategorie obyvatel "de facto" cca 31 tisíc bytů.**

Pro kvalitu a prostorový standard požadovaného bytového fondu bude rozhodující sociální stratifikace. Je pravděpodobné, že více než 15 - 20 % luxusních bytů různých velikostí s výrazným nadstandardním vybavením a doprovodnými službami se na trhu neuplatní. Na druhé straně by mělo být k dispozici přibližně stejně množství levných bytů pro sociálně slabé skupiny obyvatel.

Z tohoto hlediska je nutná podpora rozmanitým formám bytové výstavby počínaje rodinnými domy individuálními i řadovými, přes bytové domy nízko i středněpodlažní nejen v čistě obytných územích, ale i ve smíšené zástavbě a městských jádrech.

Mimo vlastní bytový fond by na území hlavního města měla existovat dostatečná kapacita ubytoven a příštího pro přechodné a sezónní pracovníky, sociálně neadaptované obyvatele, případně neplatiče nájemného atd. U těchto zařízení je nutné vyhnout se koncentraci a velkým kapacitám, takže jejich potřeba se bude uspokojovat na plochách

různých typů (hlavně smíšených obytných území a území pro nerušící výrobu a služby).

Uspokojení teoretické potřeby bytů v roce 2010 na základě ÚPn (v tis.)			
	SLDB 1991		2 010
Počet trvale bydlících obyvatel	1 214		1 200
Počet cenových domácností	547		571
Průměrná velikost cenových	2,22		2,1
Počet dlouhodobě přítomných			195
Celkový počet bytů	516		
Nová výstavba v období 1991 -		110	
Hrubý úbytek BF v období		-52	
Celkový počet bytů 2010			574
3 % soužití	538		554
Rezerva pro trh	50		50
Byty pro 50 % Pražanů žijících	2		
Dlouhodobě přítomní			
Nárokující byt			31
Teoretická celková potřeba	590		635
Deficit teoretické potřeby bytů	74		61

Část lidí, kteří budou chtít bydlet v Praze a nenajdou zde bydlení, bude uspokojena bytovou výstavbou v metropolitním regionu (cca 35 tisíc bytů pro 84 tisíc obyvatel - předpoklad velikosti průměrné bytové domácnosti 2,4). Zbývající obyvatele v počtu cca 48 tisíc budou bydlet v ubytovnách a podnájmech.

Větší část bytového fondu než dosud bude blokována vlastníky, kteří budou v Praze mít k dispozici trvale byt k občasnému krátkodobému pobytu. Tyto zájmy nejsou v návrhu kvantifikovány, ale lze očekávat, že naplňování jejich potřeb bude rychlejší než uspokojování bytových potřeb středních a chudších vrstev pražského obyvatelstva.

Rozmístění bytového fondu na území Prahy předurčuje rozmístění obyvatel. Bude přetrvávat nerovnoměrnost mezi centrem města a okrajovými částmi. I nadále bude docházet ke stagnaci bytové funkce ve vnitřním městě a jejímu dalšímu rozvíjení na dosud volných plochách převážného počtu městských částí.

2.4. ZMĚNY SOCIÁLNÍ STRUKTURY

Přesto, že sociální rozdíly jsou v Praze větší než v jiných českých městech, většinu obyvatelstva proces sociální diferenciacie zatím výrazně nepostihl. Majetková diferenciacie sice roste, ale díky regulaci nájemného a nedostatku volných bytů zatím nedošlo k přeskupení obyvatel do oblastí s vyšším a nižším sociálním statutem.

Odstartování deregulace nájemného, ekonomická stagnace a vzrůst podílu obyvatel v poproduktivním věku však v následujících letech způsobí zvětšování sociálních rozdílů. Z dostupných průzkumů vyplývá, že se bude zvyšovat zastoupení příslušníků nižších příjmových skupin, popř. i sociálně slabých obyvatel. Prohlubující se rozdíly mezi jednotlivými společenskými vrstvami vyvolají zvýšenou prostorovou mobilitu, motivovanou buď snahou minimalizovat náklady na bydlení, nebo naopak zvýraznit sociální prestiž. Územní kumulace mezních příjmových skupin obyvatelstva vede často k jejich oddělování a izolaci, čímž následně dochází k dalšímu zvětšování sociálních rozdílů.

Územní plán proto vhodnou nabídkou menších ploch vytváří předpoklady, tak jako i plány jiných velkých měst (např. Paříže), k promísenosti bytového fondu pro různé příjmové skupiny obyvatel.

3) URBANISTICKÁ KONCEPCE

3.1. HISTORICKÝ VÝVOJ, SPRÁVNÍ ČLENĚNÍ PAMÁTKOVÉ CHRÁNĚNÉ SOUBORY

Vltavská kotlina odpradávně lákala k osídlení svou polohou a příznivými terénními podmínkami. Nejstarší slovanské osídlení tzv. staroslovanský pražský typ je doložen na území Dejvic, Bubenče, Vokovic, Míchle a Libně. Odtud se postupně rozrůstalo do prostoru Hradčan, Břevnova, Nových Zámků, Bohnic, Malé Strany, Vyšehradu, Butovic a Starého Města. V desátém století se hlavní sídelní jednotka utvářela v prostoru Starého Města, Malé Strany, Dejvic, Hradčan a Vyšehradu. Ve 12. století byla Praha již kompaktnějším útvarem mezi dvěma hrady, narůstající okolo tržiště na místě dnešního Staroměstského náměstí. Ve 13. století bylo založeno Havelské město a obehnané hradbami. Druhá fáze opevnění při vltavském břehu pak propojila oba celky ve Staré Město.

V druhé polovině 13. století bylo založeno i Menší město pražské okolo dnešního Malostranského náměstí a obehnané hradbami. Tak vznikl kompaktní základ Prahy jako dvojměstí propojené mostem přes Vltavu, s předměstím Poříčí a roztroušenou zástavbou při cestě k Vyšehradu.

Období vlády Karla IV. znamenalo pro Čechy a tedy i pro Prahu vrchol rozvoje. Tento fakt a v neposlední řadě i důvody obranné vedly k založení Nového Města a rozšíření opevnění až k Vyšehradu a na svahy Petřina. V té době Praha sestávala ze tří samostatných měst - Starého Města, Nového Města a Malé Strany. Tímto rozšířením se Praha zvětšila asi čtyřikrát a stala se třetím největším městem starého kontinentu (po Římu a Cařihradu). Karel IV. také učinil první pokus o sjednocení Starého a Nového Města (1367), ten ale po devíti letech skončil neúspěchem a došlo k opětovnému rozdělení. Teprve roku 1509 došlo k dohodě mezi Starým a Novým Městem a byla přijata smlouva o spojení. Roku 1518 byla jednota obou měst vyhlášena a o pět let později králem Ludvíkem potvrzena. Tento stav vydržel pouze do roku 1528, kdy Ferdinand I., vzhledem k politické situaci ve městě, obě města opět rozdělil. V této době měla Praha asi 30 000 obyvatel.

Baroko přineslo Praze velké množství vynikajících staveb, ale také přestavbu celého pražského opevnění. Této aktivitě podlehl prakticky celý Vyšehrad, jenž se měl změnit na citadelu. Nový hradební bastionový pás vznikl vně původního opevnění. Došlo také k výstavbě různých zámečků a usedlostí v přílehlých obcích - Troja, Letná, Bubny, Břevnov a pod.. Pozvolna ustupovaly původní vinice a jejich definitivní konec potvrdila třicetiletá válka. V roce 1770 měla Praha zhruba 77 500 obyvatel, což v evropském měřítku znamenalo, že se již neřadila k největším městům. V druhé polovině 18. století začaly v Praze vznikat první manufaktury a jejich růst brzy přesahoval hranice města. V roce

1756 byly Hradčany povýšeny na město a v roce 1770 byly domy poprvé očíslovány. Rok 1784 byl pro Prahu téměř revoluční, neboť došlo k již trvalému spojení čtyř samostatných měst v jeden celek - město Prahu. Pod vedením Magistrátu k roku 1830 Praha přesáhla 100 000 obyvatel a roku 1850 byl přičleněn do města dosud samostatný Josefov.

V polovině 19. století došlo ke stavebnímu rozvoji obcí za hradbami, hlavně díky vybudovaným železničním tratím (směr Ústí a Brno) a rozvoji průmyslové výroby, která se uplatňovala hlavně v územích vně hradeb. Od poloviny minulého století byla některá rozvinutá předměstí povýšena na města : 1850 - Smíchov, 1879 - Královské Vinohrady, 1881 - Žižkov, 1896 - Košíře, 1898 - Libeň, 1899 - Nusle, 1902 - Vršovice, 1903 - Karlín, 1904 - Bubeněč, 1905 - Podolí a 1907 - Břevnov. Do konce 19. století byly k Praze připojeny ještě tři celky: 1883 - Vyšehrad, 1884 Holešovice - Bubny a 1901 Libeň. Tak vzniklo město složené z osmi obvodů I - VIII, z bývalých pražských měst a čtyř nových čtvrtí o celkové ploše asi 21 km² a počtem obyvatel 514 345 v roce 1900. Až do konce I. světové války se další pražská předměstí bránila myšlenkám na spojení s Prahou.

Zlom nastal v roce 1918, kdy vyhlášení samostatnosti republiky pro Prahu znamenalo i jinou politickou úlohu v novém státě. Sami starostové největších měst a obcí v okolí hlavního města iniciovali schůzku, na které se postavili za návrh vytvořit velkou slovanskou Prahu. Tento návrh byl předložen národnímu shromáždění a v únoru 1920 byl vydán zákon č. 114 o vzniku Velké Prahy.

Prvního ledna 1922 pak byl tento záměr uskutečněn a původních 8 částí bylo sloučeno s dalšími 37 městy a obcemi pod společným názvem Hlavní město Praha. Takto vytvořený městský útvar dosáhl rozlohy 171,57 km² s 676 600 obyvateli. Praha se zařadila na 11. místo mezi evropskými metropolemi co do počtu obyvatel a na 6. místo rozlohou.

Začátkem roku 1923 byla Velká Praha rozdělena na 13 správních a volebních obvodů : 1. Praha I - VII., 2. Praha VIII (Libeň, Střížkov, Kobylisy, Troja, Bohnice), 3. Praha IX (Vysočany, Prosek, Hloubětín), 4. Praha X (Karlín), 5. Praha XI (Žižkov, Hrdlořezy, Malešice), 6. Praha XII (Královské Vinohrady), 7. Praha XIII (Vršovice, Záběhlce, Hostivař, Strašnice), 8. Praha XIV (Nusle, Míchle, Pankrác, Krč), 9. Praha XV (Podolí, Braník, Hodkovičky, Zátíší), 10. Praha XVI (Smíchov, Radlice, Hlubočepy, Malá Chuchle), 11. Praha XVII (Košíře, Motol, Jinonice), 12. Praha XVIII (Břevnov, Střešovice, Liboc), 13. Praha XIX (Dejvice, Bubeněč, Sedlec, Vokovice, Veleslavín).

Toto teritoriální rozdělení mělo být provizorní. Do obvodů byly spojeny bývalé samostatné obce podle pozemkového katastru, což mnohde nevyhovovalo správním potřebám a působilo značné obtíže. Přesto však toto územní členění přečkalo celé období první republiky i 2. světové války. V roce 1949 s reorganizací státní správy a zřízením

národních výborů došlo k novému přerozdělení městských částí v rámci stávajících hranic Prahy. Vzniklo 16 obvodů:

- Praha 1 - Josefov, Malá Strana, Staré Město, část Holešovic-Buben a část Hradčan (45 399 obyvatel)
- Praha 2 - Vyšehrad a část Nového Města, Nuslí a Vinohrad (67 283 obyvatel)
- Praha 3 - Karlín a část Nového Města (34 811 obyvatel)
- Praha 4 - Jinonice, Košíře, Motol a část Smíchova (31 736 obyvatel)
- Praha 5 - Břevnov a část Liboce a Střešovic (38 249 obyvatel)
- Praha 6 - Dejvice, Sedlec, Veleslavín, Vokovice a část Bubenče, Holešovic-Buben, Hradčan, Dolní Liboce a Střešovic (70 508 obyvatel)
- Praha 7 - část Bubenče, Holešovic-Buben, Libně a Tróje (75 267 obyvatel)
- Praha 8 - Bohnice, Kobylisy, Střížkov, část Karlína, Libně a Troje (54 073 obyvatel)
- Praha 9 - Hloubětín, Hrdlořezy, Prosek, část Libně a Vysočan (39 019 obyvatel)
- Praha 10 - Hostivař, Malešice, Strašnice, Zahradní Město a část Záběhlce (41 721 obyvatel)
- Praha 11 - Žižkov a část Vinohrad (93 674 obyvatel)
- Praha 12 - část Vinohrad (85 580 obyvatel)
- Praha 13 - Vršovice, část Záběhlce (Spořilov), část Míchle (60 372 obyvatel)
- Praha 14 - Lhotka, část Krče, Míchle a Nuslí (90 193 obyvatel)
- Praha 15 - Braník, Podolí, Hodkovičky a část Krče (27 390 obyvatel)
- Praha 16 - Hlubočepy, Malá Chuchle, Radlice a část Smíchova (64 245 obyvatel)

V roce 1960 došlo ke změně organizace národních výborů a byl zřízen Národní výbor hl. m. Prahy. V souvislosti s tímto krokem opět došlo ke změně členění města, které bylo rozděleno na 10 správních obvodů. Současně byly k Praze připojeny 4 obce : Ruzyně, Čimice, Jenerálka a Nová Ves (188,57 km², 990 000 obyvatel).

- Praha 1 - Josefov, Staré Město a část Hradčan, Holešovic-Buben, Malé Strany a Nového Města
- Praha 2 - Vyšehrad a část Nového Města, Nuslí a Vinohrad
- Praha 3 - část Strašnic, Vinohrad, Vysočan a Žižkova
- Praha 4 - Braník, Hodkovičky, Krč, Lhotka, Míchle, Podolí, část Nuslí a Záběhlce (Spořilov)
- Praha 5 - Hlubočepy, Chuchle, Jinonice, Košíře, Radlice, Smíchov a část Malé Strany a Motola
- Praha 6 - Břevnov, Dejvice, Liboc, Ruzyně, Sedlec, Střešovice, Veleslavín a část Bubenče, Hradčan a Motola
- Praha 7 - část Bubenče, Holešovic-Buben a Tróje
- Praha 8 - Bohnice, Karlín, Kobylisy, Střížkov a část Libně, Nového Města, Troje a Žižkova
- Praha 9 - Hloubětín, Hrdlořezy, Prosek a část Libně, Malešic a Vysočan

Praha 10 - Hostivař, Vršovice a část Malešic, Vinohrad a Záběhlic

Ještě v 60. letech - 1. 1. 1968 - došlo k dalšímu výraznému nárůstu. Praha se rozšířila o 21 obcí a dosáhla rozlohy 289,34 km². O dva roky později bylo ještě připojeno území pražského letiště a rozloha města se zvětšila na 296,3 km². Počet obyvatel již výrazně převyšoval 1 milion. Jednalo se o obce z okresů:

Praha-východ: Čakovice, Ďáblice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Horní Měcholupy, Kbely, Kyje, Letňany, Petrovice, Štěrboholy

Praha-západ: Háje, Chodov, Kunratice, Lahovice, Libuš, Lysolaje, Modřany, Nebušice, Řepy, Suchdol, Velká Chuchle

Naposledy se Praha zvětšila 1. 7. 1974, kdy k ní bylo připojeno 30 obcí a dosáhla tak současných 496,44 km² (v roce 1980 téměř 1,2 mil. obyvatel). Jednalo se o obce z okresů:

Praha-východ: Běchovice, Benice, Březiněves, Dolní Počernice, Dubeč, Horní Počernice, Klánovice, Koloděje, Kolovraty, Královice, Křeslice, Nedvězí, Satalice, Uhřetěves, Újezd nad Lesy, Vinoř

Praha-západ: Cholupice, Lipence, Lochkov, Písnice, Přední Kopanina, Radotín, Řeporyje, Slivenec, Stodůlky, Šeberov, Třebonice, Újezd u Průhonic, Zbraslav, Zličín

Tím byl plošný vývoj města ukončen. Správní členění na deset obvodů přetrvávalo až do počátku 90. let, kdy v souvislosti s politickými změnami v naší společnosti vzniklo 57 samosprávných městských částí. V závěru roku 1994 se vytvořila centra výkonu státní správy a některé městské části se přejmenovaly. Východ jednotlivých městských částí (MČ) s katastrálními územími je uveden v kapitole "Vymezení území".

Některá významná data a události v historii Prahy:

880 - 890	založení Pražského hradu
973 885	vznik prvního křesťanského kostela na Pražském hradě založení pražského biskupství
1070	přenesení sídla knížete z Pražského hradu na Vyšehrad
1135	zřejmě začátek prací na kamenném mostě - Soběslav I. návrat sídla panovníka na Pražský hrad
2.pol. 12.stol.	vznik Týnského dvora - Ungelt
1158 - 1172	stavba Juditina mostu
1231 - 1240	stavba opevnění Starého Města
1257	Přemysl Otakar II. zakládá Menší Město - Malá Strana
21.11. 1344	základní kámen katedrály sv. Víta na Pražském hradě
8.3. 1348	Karel IV. - zakládací listina Nového Města pražského
7.4. 1348	vydání zakládací listiny pražské univerzity Karlem IV.
9.7. 1357	Karel IV. - základní kámen ke stavbě nového mostu
1367-1376	spojení Starého a Nového Města
1518-1528	opět spojení Starého a Nového Města
2.6. 1541	velký požár Malé Strany, Hradčan a Pražského hradu
1583	Praha se stala sídelním městem císaře Rudolfa II.

21.- 22.6. 1689 Velký požár Starého a Nového Města,
1704 - 1711 první etapa výstavby chrámu sv. Mikuláše na Malé Straně
1707 - 1714 vznik sochařské výzdoby Karlova mostu
1753 - 1775 přestavba západní části Pražského hradu
1784 spojení Malé Strany, Hradčan, Starého a Nového Města
20.7. 1874 počátek bourání pražských hradeb, které trvalo do 20. stol.
23.9. 1875 začátek provozu koňské dráhy
1893 - 1910 období asanace Prahy, výstavba nových čtvrtí za hranicemi
6.2. 1920 vydání zákona o Velké Praze
1971 prohlášení Pražské památkové rezervace (PPR)
1992 zapsání PPR do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO

Na území hlavního města Prahy je registrováno 2 082 nemovitých kulturních památek, z toho v Pražské památkové rezervaci 1 322 (což představuje cca 36% celkového domovního fondu v PPR) a 760 památek na ostatním území města. V současné době jsou v Praze vyhlášeny 3 památkové rezervace (kromě PPR to jsou Ruzyně a Stodůlky, vyhlášené jako rezervace lidové architektury) 15 památkových zón a dalších 86 je navrženo k vyhlášení.

Vnitřní historické město, zahrnující Pražskou památkovou rezervaci a velké městské památkové zóny prohlášené nebo navržené, je součástí kulturního dědictví této země a mimořádným urbanistickým fenoménem, který ve své rozloze a zachovalosti nemá v současném světě obdobu. Těchto kvalit si cení nejen domácí veřejnost, ale začleněním Pražské památkové rezervace do seznamu světového kulturního dědictví vyjádřilo svůj zájem i UNESCO. Historická zástavba tváří spolu s řekou a jí modelovanou okolní krajinou obraz naplněný životní silou a duchovním obsahem, které není nutné korigovat či měnit, protože jsou stále vypovídající a životaschopné. To ovšem neznamená vyloučení všech aktivit kromě výškově, objemově nebo tvarově agresivních novostaveb v tomto území. Přestavby jsou samozřejmě možné v případech odůvodněných jejich špatným technickým stavem. Limity musí být řešeny podrobnější územně plánovacími podklady, nebo dokumentacemi tohoto území.

Na území pražské aglomerace se nachází řada dochovaných historických jader obcí se svým specifickým výrazem. Převážně se jedná o původní půdorysnou stopu s charakteristickou hmotovou skladbou a dochovanými prvky lidové architektury. Centrálním prostorem, reprezentujícím každou obec, je náves, převážně doplněná duchovně významnější stavbou - kostel s farou, kaplička, zvonička, Boží muka apod. - kterou obklopují klasické dispozice bývalých statků. Velmi často jsou některé z těchto objektů svým citlivým vsazením do krajiny nejen lokální, ale i dálkovou pohledovou dominantou, vžitým orientačním bodem.

V půdorysném schématu obcí se vyskytují dva základní druhy s pravidelnou či nepravidelnou půdorysnou osnovou, Na území Prahy

jsou to jednak vsi shlukové, s nepravidelným seskupením obytných a hospodářských budov a dále vsi ulicové a návesní s pravidelnou skladbou. Lokální pestrost jednotlivých staveb je ovlivněna městskými předlohami i vlastní inspirací stavebníků. V řadě venkovských zděných staveb z první poloviny 19. století ještě doznívá barokní styl, na ně navazují stavby klasicistní a koncem století přichází historismus. Tyto dochované a stále životaschopné celky mají i svou charakteristickou výškovou hladinu, porušovanou jen lokálními dominantami (kostelní věží, vízkou záměcku či radnice), která je zhruba dvoupodlažní. Tuto hladinu, podobně jako drobné měřítko staveb a struktury, je při rozvoji těchto území nutné v zásadě respektovat.

V mozaice zahradních a parkových teritorií, která se dochovala z různých vývojových období, má Praha ukrytý výjimečný kapitál. Památky zahradního umění, tzv. historické zahrady a parky, jsou stejně jako ostatní památky chráněny zákonem č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Významnou roli hraje začlenění památek zahradního umění do daného místa a jejich vhodné a kapacitně únosné využívání. Zcela specifickou hodnotou je vztah historických zahrad a parků k prostorové osnově sídla v tradičních urbanistických vazbách.

Archeologické památky na území hlavního města Prahy jsou chráněny ve třech rovinách. Tvoří nedílnou součást Pražské památkové rezervace jako památky UNESCO, v současnosti je dále v Ústředním seznamu kulturních památek jmenovitě zapsáno 15 lokalit (u jedné další je vedeno řízení k prohlášení za kulturní památku). Další pražské památkové zóny jsou automaticky chápány jako území s archeologickými nálezy ve smyslu platného památkového zákona. Za území s archeologickými nálezy jsou při stavebních činnostech považovány i další části Prahy. Ochrana a záchrana archeologických památek při narušování historických terénů, vyvolané převážně stavební činností, je prováděna záchranným archeologickým výzkumem, který je povinností. Výzkumy vyvolané potřebou řešit vědecké otázky v Praze v poslední době neprobíhají. Archeologické terény jako nenahraditelný pramen poznávání ubývají (byť za archeologické asistence) v rozsahu srovnatelném snad jen s obdobím asanace. Mimořádný tlak investorů na rychlost provedení těchto výzkumů snižuje jejich přínos. Za těchto okolností je nezbytné dbát o větší zachování historických terénů, které je třeba chápat jako součást autenticity Prahy, jako kategorie zvláště sledované UNESCO. V budoucnu je proto nutné volit přístup orientovaný na rychle se vyvíjející metody nedestruktivních průzkumů, a zejména omezit povolování kompletních podsklepování jednotlivých parcel a plošné podzemní využívání pozemků zejména v Pražské památkové rezervaci. Jako podklad pro tento přístup bude v roce 1998 dokončen v Pražském ústavu památkové péče grantový projekt MK ČR evidující stav dochovaných historických terénů v Pražské památkové rezervaci. Jeho výsledky poskytnou podklady pro seriózní hodnocení situace a vyvození závěrů pro řešení stavebních záměrů a záchranu archeologických památek, ovšem za předpokladu pochopení jejich významu.

3.2. CHARAKTERISTIKA SOUČASNÉHO STAVU, URBANISTICKÁ KOMPOZICE, STRUKTURA ZÁSTAVBY

Hlavním údělem stavby měst je průběžné přizpůsobování, doplňování a také údržba stavebních fondů, infrastruktury i přírodního prostředí města s ohledem na měnící se potřeby jeho obyvatel.

Souběžně s tím musí probíhat příprava území pro vstup a realizaci nových aktivit - pro rozvoj města. Přitom je třeba udržet v rovnováze dvě stejně legitimní tendence: pečovat o přírodu, zděděné fondy a usilovat o zachování či rozvíjení jejich kvalit, ale zároveň vytvářet podmínky pro uspokojení ambice přetvářet prostředí, stavět, rozvíjet nové a nové aktivity.

Na sklonku druhého tisíciletí má Praha za sebou staletí rozvoje plně zvrátit, kdy několikanásobně zvětšila svoji velikost, aniž často tomuto růstu stačila přizpůsobit svoji vnitřní strukturu. Současné území města je dokladem poslední nenaplněné ambice rozvoje.

Díky své více než tisícileté historii je Praha obrazem všech možných stavebních stylů a druhů zástavby, které byly používány během staletí našimi předky. Od historického středověkého města přes předměstí minulého století, vilové čtvrti meziválečné zástavby, socialistická sídliště, až po ryze venkovská sídla dnes již pražských městských částí, které byly k městu připojeny s vizí velkého rozvoje posledních dvaceti let.

Pro vývoj města bylo a dosud je rozhodující "místo" založení. Jediněná topografická situace Prahy předurčila do velké míry jeho budoucí tvář, osobitost, nezaměnitelnost. Terénní konfigurace zásadně ovlivnila i kompozici zástavby města. Řeka Vltava s brodem na prastaré obchodní cestě chráněné dvěma hradišti - Hradčany a Vyšehradem vymezila prostor pro kontinuální, staletí trvající vývoj. Dramaticky tvarovaný, obtížně zastavitelný levý břeh řeky s povlnným svahem pravého břehu jsou krajinné přírodní danosti, které přetrvávají a ovlivňují město dodnes.

V 19. století město prolomilo hradby a kompaktní zástavbou překročilo půdorys vymezený ve středověku. I v tomto okamžiku sehrála řeka Vltava a terénní reliéf rozhodující úlohu. Nové městské části jsou do značné míry od centra odděleny. Konfigurace terénu dovoluje přímý vizuální kontakt v podstatě jen v údolní nivě Vltavy a relativně úzkých radiálních údolích potoků. Výjimkou je prostor Vinohrad, Karlína, části Smíchova a Žižkova. Mimořádnou polohu mají Dolní Holešovice a Dolní Libeň s meandrem Vltavy. Ostatní části města jsou již mimo centrální krajinný prostor.

Ke značné autonomii čtvrtí, které obklopují město, přispěly i komplikované tangenciální vztahy. Radiální vazby tím nabývají zásadně na významu. Dostředné trasy, kopírující historické stopy cent

k vltavskému brodu, propojují "prstence" města. Jejich prostorová struktura je ovlivněna dobou vzniku: na středověké jádro navazuje "prsteneček" vnitřního města převážně stabilní kompaktní blokové zástavby z 19. a 20. století. I tuto část je nutné vnímat jako urbanisticky dokončené území (tyto městské části byly prohlášeny památkovými zónami a jsou památkově chráněny). Třetí plán města tvoří bývalá předměstí "prsteneček" rozvolněné vilové zástavby v zeleni. Teprve za tímto zeleným pásem vyrostla ve 2. polovině 20. století novodobá sídliště, dnes vnímaná jako "nedokončená", či "narušená" část města.

Nejatraktivnější a proto nejvíce ohrožené je území Pražské památkové rezervace, která v současné době zažívá tlak nejenom stále rostoucího turistického ruchu, ale zejména nových komerčních aktivit. Důsledkem této situace je i nežádoucí snižování podílu bydlení v centrální části města, vznik velkého počtu nových pracovních příležitostí a s tím související stoupající nároky na dopravní obsluhu území a na dopravu v klidu. Současný trend vede v některých částech PPR k naprostému přerodu dřívě obytného území v ryze administrativně obchodní celky, které díky absenci bydlení ztrácejí životnost. Ve večerních hodinách se pak mění v "mrtvé město", tak jak to můžeme znát z některých amerických metropolí. Tato etapa vývoje postihla i některá ze západních měst, která se nyní snaží opět bydlení do svých center navrátit. Je nutné se poučit z těchto chyb a bylo by zbytečným omylem podobné situace opakovat, pokud jim můžeme předejít.

Struktura zástavby PPR vychází ze středověkého založení, které se většinou zachovalo v původní podobě, i když v průběhu doby došlo k některým korekturám. Nejvýraznějším zásahem byla asanace židovského města a následná dostavba podle francouzského vzoru. Přesto je pražské jádro unikátním souborem, který jen těžko hledá konkurenci mezi jinými světovými metropolemi. Předmětem ochrany v PPR je především skelet kompozice - historický půdorys, prostorové, hmotové a výškové uspořádání a rozložení zastavěných a přírodních ploch, systém zástavby, členění a měřítko staveb i volných prostorů, urbánní i architektonická pestrost typologických forem charakteristických celků (Hradčan, Hradu, Malé Strany, Starého i Dolního a Horního Nového Města) i detailů prostředí. Území PPR má rozlohu 860 ha, což představuje 1,7 % z celkové plochy města.

Navazující zástavba bývalých pražských předměstí z 19. a 20. století má velmi rozdílnou úroveň a její využití bylo většinou předurčeno již při jejich založení. Jedná se především o původně průmyslová území Holešovic, Karlína, nebo Smíchova, která za svůj rozvoj většinou vděčila rozvoji železnice a dalších dopravních systémů. V těchto případech však nešlo o monofunkční území, vždy zde bylo zastoupeno velké procento bydlení i pracovních příležitostí. Dále jde například o dělnickou zástavbu Žižkova a ve své době honosné bytové čtvrti Vinohrady a Letná. Dá se říci, že většina z těchto čtvrtí si svůj charakter uchovala dodnes (s výjimkou části Žižkova, kde došlo k necitlivé přestavbě). Smíšený charakter má i zástavba Dolní Libně a Vršovic. Samostatnou kapitolou jsou Dejvice, jejichž osnova byla založena až

v tomto století podle regulačního plánu a byly postaveny v poměrně krátké době. Přes rozdílnou funkční náplň mají však všechna tato území jedno společné. Jejich struktura je dána blokovou zástavbou s maximální výškou okolo 5ti až 6ti podlaží. Podle povahy území a funkční náplně se liší pouze ve velikosti bloku. Blokový charakter si udržela i smíšená průmyslová zástavba, kde většinou obytné objekty, a mnohdy i velmi kvalitní, tvořily vnější hranici zástavby a vnitroblok byl vyplněn vlastní průmyslovou výrobou. Klasickým příkladem je zástavba Dolních Holešovic.

Tato území **vnitřního kompaktního města** jsou velmi atraktivní pro budoucí transformaci a měla by být jakýmsi nárazníkovým pásmem pro PPR. Jedná se o čtvrti, které mají rezervy pro centrální funkce, a je žádoucí docílit určité decentralizace komerčního zatížení vlastního jádra města do těchto ploch. Největší rozvoj je očekáván v Holešovicích a na Smíchově, kde jsou velké rezervy v pozemcích Českých drah a bývalých průmyslových areálů a dále v Karlíně, Dejvicích, Dolní Libni a na Pankráci. Je však jasné, že pro odlehčení PPR tyto rezervy nestačí a bude nutné podporovat vznik dalších center ve vzdálenějších segmentech města.

Druhou část vnitřního území tvoří **obytné čtvrti vilového charakteru** a nízkopodlažní zástavby. Jedná se především o meziválečnou zástavbu kvalitní úrovně, která přecházela do otevřené příměstské krajiny. Jako příklad je možno jmenovat Hanspaulku, Babu, Ořechovku, Střešovice, Spořilov a pod.. Pro takto založené celky je charakteristická jasná kompozice, dostatek veřejné zeleně, hierarchizace komunikací s podporou alejí, v některých případech se středovými zelenými pruhy. Důraz je kladen na akcentování veřejných prostorů.

Vnější zastavěné území kompaktního města tvoří převážně zástavba druhé poloviny tohoto století. Čtyřicátá až osmdesátá léta přinesla výstavbu sídlišť, která se s postupujícím časem stávala stále většími a méně lidskými. Jedná se převážně o deskové domy s velkým počtem podlaží, kde základním kritériem byla hustota obyvatel na hektar a panelová technologie výstavby (teprve v rámci výstavby Jihozápadního Města bylo dosaženo rohové sekce). Vzhledem k potřebné rozloze území se najednou dostala velmi intenzivní zástavba na okraje Prahy a zatlačila vilové čtvrti do vnitřního města. Výstavba sídlišť, která byla orientována pouze na obytnou funkci bez pracovních příležitostí, vyvolala velký tlak na dopravní obsluhu, zejména v ranních a večerních špičkách, kdy lidé cestují za prací a zpět. Velkým úkolem je odstranit deficit pracovních příležitostí v těchto oblastech a pokusit se přetvořit sídliště ve fungující městské celky. Velice důležitá bude otázka bytové politiky města, která ovlivní budoucí sociální skladbu obyvatel těchto území. Druhým obecným úkolem bude zajistit dostatečné procento volných bytů tak, aby trh s byty umožnil volné stěhování obyvatel podle potřeby místa zaměstnání.

Posledním zvětšením Prahy byly k městu připojeny původně samostatné obce, jejichž charakter nemá s velkoměstským prostředím žádnou souvislost. Jedná se většinou o malá sídla, ve kterých se počet

obyvatel pohybuje zhruba od 200 do 500. I když mají většinou zanedbaný stavební stav svých center, dá se předpokládat, že se mohou stát potenciálními jádry nové urbanistické struktury, která by se však měla zaměřit spíše na rozvíjení stávajícího zastavění, než na zakládání nových sídelních celků mimo stávající struktury (jedině tak může dojít ke zlepšení stavu obce a jejímu dovybavení). Mimo vlastní sídla se jedná převážně o plochy zemědělského půdního fondu a lesního fondu rekreačního charakteru. Toto pásmo je také územím, kde má Praha možnost zvýšit svůj rekreační potenciál, a to výrazným zvýšením podílu zelených ploch a změnou způsobu obhospodařování krajiny. V rámci příměstského území dojde v kontaktních plochách k propojení s aglomeračním pásmem, jehož urbanizace již v současnosti akceleruje a signalizuje nebezpečí vzniku téměř souvislého suburbanizačního pásu za hranici Prahy.

Tento stav je důsledkem prakticky nulové koordinace mezi stavebními aktivitami města a regionu, kdy hlavní město Praha nemá žádný vliv na své okolí, nemůže ovlivňovat urbanizaci přilehlých obcí, i když je jejich rozvoj závislý na blízkosti a kontaktu s Prahou.

Současné funkční využití ploch je vyjádřeno v grafické části dokumentace ve výkresu č. 2.

3.3. URBANISTICKÁ KONCEPCE

Každý územní plán je ve svém výsledku průmětem mnoha faktorů, v některých případech si i odporující, které je nutno skloubit v jeden celek, a to i za cenu kompromisních řešení, jež ale budou ze všech hledisek akceptovatelná.

Je nutno vycházet ze dvou základních podmínek:

První jsou možnosti území, které vyplývají z přírodních a kulturně historických daností. Většina těchto údajů a faktů je svým způsobem limitní a návrh je musí plně respektovat.

Druhý vstup tvoří požadavky urbanizační, které jsou obsaženy v územních a hospodářských zásadách a potvrzeny v souborném stanovisku. Jedná se o uspokojení potřeb občanů hl. m. Prahy, které při vzrůstajících požadavcích na životní standard vyvolávají potřebu další výstavby, a tím i zabírání nových ploch.

Vymezení pojmů

* Historické jádro Prahy - jedná se o území Pražské památkové rezervace (PPR).

* Současné centrum města - tvoří severní část PPR, která se vyznačuje výraznou koncentrací komerčních aktivit.

* Současné kompaktní město - zahrnuje vnitřní a vnější souvisle zastavěné město.

* Vnitřní souvisle zastavěné město - zahrnuje původní pražská předměstí s blokovou zástavbou a prvorepubliková zahradní města.

* Vnější souvisle zastavěné město - zahrnuje poválečnou výstavbu, většinou sídlištního charakteru, původní obce touto zástavbou pohlčené a velké soustředěné průmyslové areály.

* Vnější pásmo - je území připojených obcí za hranicí současného kompaktního města.

Urbanistické zásady obsažené v územním plánu

* **Dekonztrace celoměstských, obvodních i regionálních funkcí mimo současné centrum města. S tím souvisí návrh na rozšíření tohoto území a vytváření předpokladů pro vznik dalších městských a lokálních center.**

* **Nové vymezení hranice kompaktního města, které by mělo uspokojit nároky na soustředěnou městskou zástavbu.**

* **Rozvoj původně samostatných obcí v rámci vnějšího pásma formou postupného narůstání stávajících sídel. Nepředpokládá se zakládání nových celků bez vazeb na stávající strukturu osídlení.**

* **Nově rozvíjená území splňují požadavky na soběstačnost z hlediska pracovních příležitostí v místě bydliště.**

* **Kromě urbanizace nových ploch se počítá s funkční transformací a kvalitativními změnami v rámci stávajícího zastavěného území.**

* **Za hranicí kompaktního města jsou navrhovány rozsáhlé areály krátkodobé rekreace s celoměstskou působností.**

* **V rámci vnějšího pásma je rozvoj orientován především na tradiční urbanizační osy, důraz byl kladen na území obslužená kolejovou příměstskou dopravou.**

* **Při výběru ploch byla preferována ta území, která mají dobrou dopravní dostupnost, zejména městskou hromadnou dopravou.**

* **Výběr rozvojových území byl ovlivněn možnostmi a náročností obsluhy inženýrskou infrastrukturou.**

* **Byly respektovány všechny chráněné přírodní plochy a památkové soubory. Byly dodrženy zásady ekologických zón, které byly stanoveny v analytické části konceptu územního plánu.**

* **Plně jsou akceptovány závazné prvky Generelu územního systému ekologické stability. Některé navrhované části, které nejsou v generelu přesně lokalizovány, jsou modifikovány a rozvíjeny.**

* **Nové zelené plochy jsou situovány tak, aby tvořily ucelený, spojitý systém, který podpoří již dříve založené zelené klíny pronikající radiálně do kompaktní zástavby.**

Časový horizont územního plánu

Navrhovaný územní rozvoj počítá s časovým horizontem 2010 jako obdobím, pro které je třeba rozhodnout o možnostech, způsobu a pravidlech využívání území. Ne všechny záměry jsou realizovatelné

v tomto období, některé směřují za časový horizont plánu. Proto jsou vymezeny určité územní rezervy pro výstavbu i po roce 2010. Kritériem pro výběr těchto lokalit byly zejména finanční náročnost, celková dopravní dostupnost včetně možnosti obsluhy městskou hromadnou dopravou, dále kontinuita rozvoje sídel a míra jejich přirozeného růstu.

Do tohoto výhledového období při hodnocení realizačních možností případnou také dílí úseky nadřazené silniční sítí, trasy vysokorychlostních tratí (VRT), část ploch zeleně a zcela určitě i části územního systému ekologické stability (ÚSES), pro který se však etapizace nenavrhuje.

Pro časový horizont plánu se předpokládá potřeba 141 000 bytů, z toho 31 000 pro dlouhodobě přítomné. Počet trvale bydlících obyvatel se příliš nezmění a může se pohybovat okolo 1 250 - 1 300 tisíc obyvatel. Jde tedy o výrazné zvyšování standardu bytového fondu, jehož realizace je závislá na ekonomických podmínkách, které se s největší pravděpodobností v nejbližších letech převratným způsobem nelepší a růst ekonomické síly bude spíše pozvolný. Z těchto důvodů bylo v souborném stanovisku uloženo rozsah obytných ploch redukovat ve prospěch výhledového období. ÚPn uvažuje se spodní hranicí potřeby bytů. I tato položka je však ideálním stavem a zřejmě se v časovém horizontu plánu zcela neaplní.

V ÚPn je ale třeba počítat i s určitým podílem bydlení mimo hranice města, kde již dochází a bude docházet k rozvoji bytové funkce formou rodinné výstavby. Návrh územního plánu předpokládá asi s 25 % účastí regionu na řešení této otázky.

Hlavní urbanizační směry na území Prahy budou probíhat v několika základních úrovních

* **Vzhledem k předpokládané expanzi centrálních funkcí do okolního území návrh šířeji vymezuje městské jádro (centrum města). Tento proces přinese stavební činnost zejména do relativně volných ploch (např. uvolňování drážních pozemků a ploch průmyslu) a do proluk, kde bude docházet k přestavbám objektů. Tato činnost vyžaduje důsledný památkový dohled a ochranu kulturních hodnot.**

* **Dojde k částečné funkční transformaci a kvalitativní proměně stávajícího kompaktního města. Opět se jedná o přestavby a dostavby, výstavbu v prolukách a na volných pozemcích.**

* **ÚPn předpokládá rozšíření kompaktního města, které s sebou přinese intenzivní stavební činnost na nových plochách. Tato soustředěnější výstavba by především měla řešit otázku městského bydlení ve středněpodlažní zástavbě, doplněného pracovními příležitostmi.**

* **Ve vnějším pásmu by se měla rozvíjet stávající osídlení s ohledem na přírodní podmínky v území, pozvolný přechod do volné příměstské krajiny a zachování jejich svébytnosti. Nová výstavba by se měla soustředit převážně na nízkopodlažní formy bydlení. Nezbytné je zachovat a podporovat vstup stávajících zelených klínů, zasahujících až do vnitřního města.**

Terénní podmínky ovlivňují zejména levý břeh Vltavy. Střídající se hluboká údolí a náhorní planiny jednoznačně předznamenávají možnosti urbanizace. Nejvýraznějšími směry, které vycházejí z vnitřního města, jsou devjicko-libocký a košířsko-motolský, které váží na komunikaci R7, R6 a D5. Směrem k jihu se jedná o směr barrandovsko-slivenecký, který je zcela samostatný a není vázán směrem do regionu na radiální komunikační síť. Radotínsko-zbraslavský prostor je rozdělen nivou řeky Berounky, která by se měla stát významným městským rekreačním územím. Na severu je město uzavřeno suchdolsko-lysolajským prostorem. V jižní partii je další rozvoj limitován kvalitním přírodním územím a chráněnou krajinnou oblastí Český kras. Sever a severozápad je výrazně omezen provozem stávajícího letiště Praha-Ruzyně. Směrem na západ budou urbanizační směry pokračovat podél komunikací D5 na Rudensko a podél komunikace R6 na Hostivicko-Jenečsko.

Na pravém břehu je výrazným urbanizačním prostorem severní terasa. Významné rozvojové území je vymezeno Vysočanskou radiálou a komunikací D8. Jedná se o prostor letňansko-kbelský, který má možnosti uspokojit i velké aktivity celoměstského významu. Další urbanizační osou je směr vysočansko-hornopočernický, který se váže na komunikaci R10 a D11. Na komunikaci I/12 je navázán směr dolnopočernicko-běchovický, který v regionu dále pokračuje do prostoru úvalského. Výrazná osa je založena na komunikaci II/333, kde se jedná o uhlíněvesko-kolovratský směr, jenž pokračuje do Říčán. Oba rozvojové směry jsou podpořeny vazbou na stávající železniční tratě. Jihovýchodní rozvoj je vázán na komunikaci D1, která se v současnosti stává nositelkou aktivit za hranicemi města v prostoru Průhonice. Jižní prostor libušsko-písnický a modřansko-komořanský není vázán na žádnou stávající nadřazenou komunikační síť.

Hlavní rozvojové plochy mimo kompaktní město se váží převážně na radiální komunikace. V rozvojových celcích se počítá s umístěním komerčních center tak, aby byla co nejvíce pokryta poptávka po těchto aktivitách tak, aby mohlo dojít ke snížení přepravních vztahů a k odlehčení centrální části města (snížení hustoty komerčních ploch v jádrovém území).

Celoměstské centrum a jeho rozvoj

Nejcitlivější a přitom klíčový problém Prahy je ve vymezení územních možností rozvoje centrální části města, která je v současnosti vnímána především jako severní část Pražské památkové rezervace. V předstihu je nutné vytvářet podmínky pro rozšíření centra, a tím předejít nebezpečí, že se bude stupňovat tlak na další komercializaci tohoto území. Důsledkem by bylo další vytláčení a likvidace bytové funkce. Jedním ze základních požadavků při restrukturalizaci centra je proto zásadní ochrana stávajícího bydlení a požadavek na procentuální podíl nového bydlení v navrhovaných aktivitách. Rozšíření jádra města a jeho dekoncentrace jsou nezbytnou podmínkou pro zachování identity Prahy jako takové a zároveň by mělo přinést i snížení dopravní zátěže v území.

Z těchto důvodů jsou navrženy jako rozvojová území centra plochy Smíchova a část Karlína. Dále plochy na Pankráci od předmostí Nuselského mostu po Pankráckou pláň. V severním směru jsou k transformaci pro centrální funkce navrženy pozemky nádraží Praha-Bubny a území Zátor. Velké rozvojové tendence na pozemcích Hlavního a Masarykova nádraží musí být omezeny pouze na dostavbu při ulici Na Florenci a v okolí Churchillova náměstí na Žižkově.

Kompaktní město

V současně zastavěném kompaktním městě bude docházet ke kvalitativním proměnám jak v bytové, tak v obslužné a výrobní sféře. Předpokládá se rozvoj významných městských center - Dejvice, JZM-Nové Butovice, Palmovka, Letňany, Vršovice-Eden, Černý Most, Hostivař - stanice metra, Jižní Město a Nové Dvory - které by měly přenášet celoměstské funkce dále od vlastní centrální zóny. Vzhledem k asymetrii Prahy jsou na pravém břehu tyto lokality řazeny do dvou prstenců, aby pokrývaly potřeby celého území. Dále jsou rozvíjena významná centra lokální, která by měla zajišťovat určitou soběstačnost jednotlivých čtvrtí města a městských částí s omezenou spádovostí. Na významných radiálních dopravních tazích jsou navržena tři obchodní centra celoměstského a regionálního významu - Černý Most, Letňany a Zličín (na jihu mimo hlavní město pokrývá potřebu zóna Průhonice), jejichž dostupnost by měla pokrýt potřeby celé Prahy.

S výraznějšími přeměnami ÚPn počítá v sídlištních strukturách, kde vytváří podmínky pro polyfunkční využití území a doplnění chybějících pracovních příležitostí a vybavenosti území.

V rámci rozšíření kompaktního města se navrhuje nové plochy pro soustředěnou urbanizaci.

Na levém břehu Vltavy je největším rozvojovým celkem prostor Třebonice - Chaby - Horka - Řeporyje. Jedná se o lokalitu, jejíž severní část (uvažovaná pro výstavbu do roku 2010) je již dnes obsloužena metrem. Podmínky pro připojení této lokality na inženýrskou infrastrukturu, dříve uváděné jako JZM II, dnes nazývané Západní Město, byly již připraveny při výstavbě Jihozápadního Města. V blízkosti metra je navrhována intenzivní bytová výstavba, směrem na jih přecházející v rodinné domy. Podél silničního okruhu jsou umístěny plochy s pracovními příležitostmi. Západním směrem navazuje dostavba Velké Ohrady. Zástavba je rozdělena do dvou časových horizontů, jižní část je plánována ve výhledu po roce 2010.

Druhým větším prostorem je Barrandov - Slivenec, kde se předpokládá převážně bytová zástavba, ve Slivenci pak nové pracovní příležitosti a podél silničního okruhu jsou plochy určené pro obslužné areály. Výstavba je podmíněna zajištěním dostupnosti kvalitní hromadnou dopravou, v tomto případě tramvajovou tratí. Část tohoto území by měla být využita opět až po roce 2010.

Jedním z nejkrásnějších a zatím nedotčených pražských prostorů jsou Dívčí hrady, poslední nezastavěný příčný hřbet na území města. V západní části území je navrhován omezený rozvoj, jehož využití je však orientováno do dalekého výhledu pro další generace. Předpokládá se zástavba obytného charakteru a rezervní plochy pro vysoké školství.

Tím jsou v rámci kompaktního města na levém břehu Vltavy větší možnosti rozvoje vyčerpány.

Na pravém břehu Vltavy je navržen největší rozvoj v severovýchodní a východní části městského území.

Jedná se především o Letňany a Kbely, které jsou v návrhu propojeny v jeden celek. Navrhuje se vytvoření samostatné enklávy oddělené od vlastního města zeleným pásem podél Prosecké radiály a PPO, které budou dlouhodobě plnit funkci silničního okruhu. Předpokládá se zachování obou letišť. Mezi oběma městskými částmi je navržena plocha pro nové pražské výstaviště, které bude mít po prodloužení metra C odpovídající napojení na MHD.

Kromě komerčního centra a dostavby sídliště Černý Most se počítá se zástavbou v území Černý Most-sever, kde se předpokládá rozvoj obslužné výrobních aktivit.

Dalším směrem rozvoje kompaktního města, který vybíhá na východ, jsou Horní Počernice. Severní část tohoto sídelního útvaru je věnována obslužné výrobním účelům. Navržená plocha splňuje podmínky dobré dopravní dostupnosti jak silniční, tak železniční. Jižní část území je určena pro rozvoj bydlení.

Jednou z potenciálně největších rozvojových ploch je území mezi Štěrboholy, Dolními Počernicemi, Dubčí a Dolními Měcholupy. Toto území představuje rozsáhlou rezervu, která může řešit otázku městského bydlení v Praze. Výrazný rozvoj je však podmíněn prodloužením metra A do tohoto území, a proto je většina ploch navržena jako výhledová po roce 2010. V území jsou též navrženy rezervní plochy pro vysoké školství.

Na jihu se předpokládá rozvoj Šeberova a Kunratic směrem východním a jižním jak pro komerční účely podél dálnice D1, tak pro bydlení. V Písnici se jedná o rozšíření bytové funkce, doplňující východní část stávající obce, směrem severním pak nárůst ploch pro nerušící výrobu a služby.

Těsně za hranicí kompaktního města se nacházejí stávající nebo navrhované a rozšiřované celoměstské areály pro krátkodobou rekreaci.

Urbanizace a tvorba vnějšího pásma

Za hranicemi kompaktního města se nacházejí sídla, která byla k městu připojena podle dřívějších představ o velkém rozvoji Prahy. Většinou reprezentují dříve zemědělsky orientované obce s rozsáhlými polnostmi na svých katastrech.

Tento prstenec malých sídel by si měl zachovat svůj charakter. Navrhuje se postupný rozvoj sídel s tím, že jsou respektována jejich historická založení a nová urbanizace je doplňuje. Vzhled krajiny se změní ve prospěch obytnosti a rekreace místo intenzivního zemědělského využívání. I když jsou vytypována území, kde by mělo být i nadále zemědělství podporováno (s orientací na rostlinnou výrobu a malé chovy), ostatní plochy jsou dle návrhu částečně k roku 2010 a dílem výhledově přeměněny na zeleň. Vzhledem k prostorovým možnostem je v těchto plochách plnohodnotně rozvinut územní systém ekologické stability, který je v kompaktním městě omezen pouze na nezbytně nutné plochy.

Větší urbanizace sídel je vázána na dopravní tahy a rekreační potenciál území.

Na levém břehu se západní hranice kompaktního města kryje s administrativní hranicí Prahy. Vnější pásmo se zde výrazně přesune do regionu za hranici města. Vzhledem k dopravní atraktivitě a blízkosti letiště Praha-Ruzyně se očekává poměrně značný rozvoj území Hostivice-Jeneč, který zahrnuje jak aktivity komerční, tak výstavbu bytovou. Převážně komerční aktivity a částečně bydlení vznikne podél D5 v prostoru Chrástáň-Rudná. V souvislosti se silničním okruhem počítají s velkým rozvojem obce Ořech, Zbuzany a Jinočany. Další komerčně rozvojovou plochou je oblast Tuchoměřice, Kněževes, Středokluky ve vazbě na R7.

Městské části na severu území předpokládají spíše nárůst obytných ploch. Jedná se o Nebušice, jejichž atraktivita stoupá se založením mezinárodní školy a souvisejícího rezidenčního bydlení. Další rozvojové možnosti má zejména Suchdol, který svou polohou na silničním okruhu bude atraktivní i pro další aktivity. Jedinou nerozvojovou obcí v této oblasti je Přední Kopanina, která je a bude limitována vzletovými a přistávacími drahami letiště. Do regionu přechází zemědělská krajina s obcemi, jejichž rozvoj se převážně orientuje na obytné funkce. Kvalitní prostředí pro nové bydlení mají zejména Roztoky.

Jih levobřežního území tvoří Radotín a Velká Chuchle s rozvojovými možnostmi obytné funkce Na Hvězdárně, dále Zbraslav a Lipence. Zvláště Lipence mají velké ambice na nárůst bydlení v prostoru od Zbraslavi až po Berounku. Vzhledem k nedostatečné dopravní obsluze MHD je část tohoto území zahrnuta do výhledu až po roce 2010. V Zadní Kopanině a Lochkově se nepředpokládá výraznější rozvoj nové zástavby.

Poberouní by mělo zůstat pro město, díky svým přírodním podmínkám, kvalitním zázemím dlouhodobé rekreace.

Vnější pásmo na pravém břehu řeky přerušují na východě rozvojové celky, které však nelze zařadit do kompaktního města, protože jejich intenzita využití není tak vysoká a ani není žádoucí, aby takové kapacity dosáhly. Nejvýraznějšími centry jsou Běchovice-Újezd a Uhřetěves-Kolovraty. Běchovice-Újezd mají obytný charakter a velmi dobré přírodní zázemí v Klánovickém lese. Na severu navazují Klánovice,

kteří pozvolna srůstají s Šestajovicemi a Jirny a souvisle zastavěné území tak překračuje administrativní hranici Prahy. Dále se do regionu budou rozrůstat Úvaly, jako potenciální centrum širší spádové oblasti. Mezi Dolními Počernicemi a Běchovicemi navazuje na stávající areál výzkumných ústavů technologický park s vazbou na nové dolnopočernické centrum. Uhřetěves-Kolovraty počítá s výraznou arondací svých území. Do regionu pokračuje rozvoj v rámci Řičan, které jsou také spádovou oblastí širšího území. Městské části mezi Běchovicemi a Kolovraty - Královice, Hájek a Koloděje - počítají s omezenými možnostmi nového zastavění s důrazem na kvalitu krajiny. Ani sídla dále v regionu nemají velkou perspektivu prudkého růstu.

V severní části Prahy bude docházet k rozvoji jednotlivých městských částí v těsném kontaktu s kompaktním městem. Jedná se o Dolní Chabry, Dáblice a Čakovice. Omezené možnosti mají Třeboradice, Miškovice a Vinof, která však bude nadále srůstat s Přezleticemi za hranici Prahy. V odlišné situaci je na první pohled Březiněves, která je vázána na stopu silničního okruhu, ale je zcela samostatným sídlem, bez výrazné spádové oblasti a její rozvoj by tomu měl odpovídat. Severní kvadrant území je v současné době ryze zemědělskou krajinou. Proto jsou zde navrhovány poměrně rozsáhlé plochy zeleně, které by toto území učinily atraktivnější. V budoucnosti se počítá i se zapojením rekreačních funkcí do nově zakládaných přírodních ploch, avšak v současné době i v blízké budoucnosti zůstává pro tyto účely stále atraktivní nedaleké Polabí. Směrem do regionu se také neprojevují velké rozvojové tendence, snad s výjimkou Přezletic a Radonic, kde se dá očekávat nárůst bydlení. Zcela neúměrný je předpoklad budoucí velikosti komerčních a výrobních ploch Mstětice, které sice leží na aglomeračním okruhu, ale jejich význam v rámci okolního osídlení nedává žádný předpoklad, který by tento rozvoj činil opodstatněným.

Jižní okraj Prahy tvoří úzký pás území mezi hranicemi města a kompaktní zástavbou. Nacházejí se zde drobné obce, které nabízejí možnosti omezeného růstu, zástavby a arondace. Jedná se o Cholupice, Točnou, Hrnčiče, Újezd u Průhonic a Křeslice. Rozsáhlejší obytná zástavba se předpokládá v prostoru Pitkovice-Benice. Vzhledem k tomu, že toto území nemá předpoklady pro dobrou obsluhu hromadnou dopravou, je rozvoj převážně většiny tohoto území zařazen do výhledu po roce 2010. V souvislosti s dálnicí D1 vzniká v současné době za hranici Prahy velké soustředění komerčních aktivit v prostoru Průhonic. S dalšími velkými rozvojovými ambicemi počítá Jesenice, Osnice, méně pak Vestec. Tyto nároky jsou evidentně předimenzované a měly by být redukovány. Směrem k Vltavě se počítá s rozvojem Dolních Břežan, Zvole, Ohrobců a Vraného nad Vltavou.

Areály celoměstské rekreace

S ohledem na rozsah a kapacitu kompaktního města je nutno pro obyvatele Prahy podpořit vznik areálů krátkodobé rekreace. Tyto aktivity však musí být časově dostupné tak, aby byly ještě atraktivní. Proto jsou, kromě využití a doplnění stávajících ploch, navrhovány

rozsáhlé celoměstské rekreační areály v těsném kontaktu s hranicí kompaktního města. Mnohdy tato území vnikají klínovitě do zástavby v souvislosti s radiálním systémem zeleně.

Významnou celoměstskou lokalitou spojenou s Vltavou je Trojská kotlina na severu území. Jedná se o jednu z největších ploch v blízkosti centrální části města, která zahrnuje stávající areály Stromovky, zoologické a botanické zahrady. Toto území by mělo být rozšířeno na Císařském ostrově o plochu Ústřední čistírny odpadních vod, která by měla být postupně vymísťována. Dále je navrhována změna funkce v ulici Papírenské a v průmyslových plochách v Podbabě a v Holešovicích, které budou zázemím pro toto rekreační území.

S vodním tokem Berounky je spojeno redukované rekreační území mezi Radotínem a Zbraslaví, s orientací především na rekreaci související s vodou a vodními sporty.

Severní okraj kompaktního města na levém břehu Vltavy navazuje na rekreační areál Divoké Šárky s koupalištěm Džbán. Využití území by ve své jihozápadní části mohlo být posíleno sportovními aktivitami beze staveb, chránícími přírodní prostředí. Západní část města je orientována na rekreační zónu za hranicemi Prahy, která je vázána na Břeveské rybníky. Možnosti rekreačního využití jsou zde však omezeny díky ornitologické ochraně. V rámci kompaktního města se nachází stávající motolský golfový a tenisový areál, který přechází do zvláštního území sloužícího oddechu na Vidouli, který by měl odlehčit neúměrně zatěžovanému Prokopskému údolí.

V severní části města na pravém břehu Vltavy je navržen nový areál jižně od Čakovic, zvyšovat se bude také význam rekreačních možností mimo Prahu v Polabí. Na východě je navrhován nový areál jižně od Horních Počernic v kontaktu s technologickým parkem v Běchovicích, pokračující do Klánovického lesa. Další možnosti nabízí stávající areál Hostivařské přehrady, který je propojen s Milíčovským lesem a podél Pitkovického potoka vede až k jižnímu okraji Uhřetěvesi. Nové plochy jsou navrhovány severně od Cholupic v souvislosti s doplněním stávajících hmot zeleně.

3.4. BYDLENÍ

3.4.1. Bydlení - současný stav

Bydlení v Praze zaujímá svým rozsahem největší část kompaktně zastavěného území. V hranicích Prahy tvoří největší podíl ploch po zemědělské půdě a zeleni.

Rozvoj bydlení v Praze probíhal postupně, tak jak rostlo město. K historickému jádru se připojila města vzniklá za původními hradbami, později předměstské obce a nakonec desítky dřívějších venkovských obcí širokého zázemí Prahy. Již koncem 19. století vyrostly velké bloky bytových domů v Karlíně, na Vinohradech, Žižkově, Holešovicích a na Smíchově. V meziválečném období k nim přibýly čtvrti kvalitních činžovních domů v Dejvicích, Bubenči, Letné a na Vinohradech, vilové čtvrti Baba, Barrandov a obytné celky rodinných domů. Na Hanspaulce, Ořechovce, Sřešovicích a na Spořilově vznikla první zahradní města. Od 50.let pak vznikají panelová sídliště. Bytová výstavba se přesouvá stále více na okraj Prahy a centrální části města se postupně vyhledávají, počty domů i bytů v nich se trvale snižují. V letech 1991 až 1996 ubylo dle statistických údajů v Praze 1 - 4637 obyvatel, v Praze 2 - 6248 obyvatel, v Praze 3 - 4339 obyvatel, v Praze 6 - 4600 obyvatel, v Praze 7 - 3000 obyvatel, v Praze 8 - 4545 obyvatel, v Praze 10 - 7500 obyvatel. Naopak nejdynamičtěji se rozvíjející městskou částí byla v letech 1991 - 1996 Praha 13 (s nárůstem 14000 obyv. a 4800 bytů) a Praha 14 - nárůst 10000 obyv. a 3300 bytů, převážně ještě v sídlištní zástavbě.

Z údajů SLDB 1991 vyplývá, že necelá desetina pražského domovního fondu pochází z minulého století, 42 % domů z období meziválečné výstavby a na poválečnou výstavbu připadá více než 38 % trvale obydlených domů. Výšková hladina obytných domů je nejčastěji nízká a středně podlažní: 4 - 5 podlažní objekty (39 %), 6 a více podlažní (38 %). V době sčítání 1991 bylo na území hl. m. Prahy 7 980 panelových bytových domů (27 % bytových domů). Z poválečné výstavby to představuje 60 % domů.

V roce 1991 bylo v Praze téměř 79 tisíc trvale obydlených domů a jejich desetiletý přírůstek byl skoro stejný jako v období 1970 - 1980. Bylo jich v Praze postaveno 6 948, z toho 3 127 rodinných domů (59,9 %). Úbytek za desetileté období byl 3 800 trvale obydlených domů.

Rozsáhlá bytová výstavba na sídlištních, s některými klady a mnoha zápory, znamenala jistý posun k příznivějšímu vývoji úrovně bydlení zejména ve vybavení bytů a částečně v jejich velikosti, ale znamenala i vytvoření monofunkčních obytných celků s minimem nabídky pracovních příležitostí, rekreace a obchodní vybavenosti, bez estetických hodnot. Zejména novější sídliště např. Černý Most, Jižní

Město znamenaly neúměrné zvětšení hustoty zástavby, uniformitu a monotónnost prostředí. Z údajů sčítání 1991 vyplývá, že v panelových domech bylo téměř 186 tisíc bytů, což je 43 % všech bytů v Praze a 76

% bytů postavených ve městě po válce. Bydlelo v nich 40 % obyvatel Prahy. V Praze se postavily přibližně 3 desítky sídlišť od malých až po statistická města (Severní Město, Jižní Město). Dnes se ještě dostávají sídliště Černý Most II., Barrandov a část Jihozápadního Města (Velká Ohrada, Nové Butovice), již však ve vyšší architektonické kvalitě. V letech 1981 - 1991 se výstavba soustředila převážně do obvodů Prahy 5 a Prahy 4 a téměř celá se realizovala v bytových domech. Podíl bytů v nich vzrostl na 87 %. V letech 1981 - 1991 se v Praze obměnilo téměř 112 tisíc bytů (79 tis. výstavbou, 32 tis. úbytkem a 23 tis. rekonstrukcí bytů převážně v rodinných domech). To se projevilo ve zlepšení struktury bytů z hlediska jejich stáří, velikosti a úrovně vybavení.

V důsledku charakteru poválečné výstavby Praze stále chybí pestrost a široká druhovost obytných staveb. Panelová sídliště byla produktem své doby, která nebrala v úvahu individuální potřeby a zájmy obyvatel.

Podíl bytů v domech postavených před 1. světovou válkou se snížil na necelou pětinu, bytový fond z let 1920 - 1945 představuje jen 29 % a na poválečnou výstavbu připadá přes 53 % bytů. I přes zlepšení velikostního složení bytového fondu měla v roce 1991 ještě 1/3 bytů méně než 30 m² obytné plochy. Bytů nad 50 m² obytné plochy bylo jen 21 % (z toho 1/3 v rodinných domech). V Praze chybí velké byty. Velkých bytů s 5 a více pokoji v bytových domech bylo pouze 0,4 %. V nové bytové výstavbě se zvýšila obytná plocha ze 44,8 m²/1 byt v r. 1991 na 63,7 m²/1 byt v r. 1996.

Domovní a bytový fond v Praze je kvalitativně i kvantitativně dlouhodobě deficitní. V porovnání s vyspělými státy západní Evropy má Praha méně bytů na 1000 obyvatel, menší plošný standard, menší podíl bytů v rodinných domech, celkovou nižší úroveň jejich vybavenosti a horší stavební stav bytových objektů i technickou vybavenost.

V r. 1991 bylo v Praze 47 257 rodinných domů, což představovalo 59,8 % všech domů v Praze. V rodinných domech bylo 58 836 bytů, to je 11,9 % bytového fondu. Relativní zvýšení tohoto počtu způsobilo hlavně připojení malých obcí v r. 1974. Z celkového počtu rodinných domů bylo v období do r. 1920 postaveno 14 %, v meziválečném období 52 %, od r. 1945 do r. 1991 34 %. Od r. 1992 do r. 1996 se postavilo celkem 20 368 bytů, z toho 10 % v rodinných domech. Zahájeno bylo v letech 1992 - 1996 celkem 8 606 bytů, z toho 40 % v rodinných domech. V současnosti je dokončeno nebo se staví několik souborů izolovaných i skupinových rodinných domů v Písnici, Hrnčářích, Uhříněvsi, Dolních Měcholupcích, Vínově, Újezdu n/Lesy, Kolodějích, Dolních Chabrech, Březiněvsi, v Kyjích - Hutích, Řepích - Fialce, Řeporyjích, Radotíně - Višňovce a Nebušicích. U zahajované výstavby bytů v obytných domech se stále víc začíná uplatňovat privátní výstavba. Zvyšuje se i jejich architektonická a urbanistická pestrost (např. lokality "Flora" v Kunraticích, Černý Most - východ, Stodůlky "U jezera", Velká Ohrada, "Hvězda" na Petřinách, "Na Slovance" - Praha 8, "Poštovka" - Praha 5, "U Kříže" - Jinonice, Žižkov -

"Parukářka" atd). Zahajuje se výstavba obytného celku "Velká Skála" v Troji, "Vinice" na Praze 10, "Kaskády" na Barrandově, atd.

V současné době, po značném poklesu bytové výstavby počátkem 90. let, nastává jen pozvolný vzestup zahajované výstavby bytů. Svědčí o tom, že ve změněných společensko-hospodářských podmínkách přechodu na tržní hospodářství nebyly dosud nalezeny vhodné nástroje pro oživení bytové výstavby, přestože potřeba nových bytů trvá.

Zahájená výstavba bytů podle forem výstavby

Rok	Komunál.	Družstevní	Individuál.	Ostatní	CELKEM
1989	2 587	2 924	444	123	6 078
1990	633	2 885	703	449	4 670
1991	96	1 322	274	82	1 784
1992	900	115	215	-	1 230
1993	97	152	894	-	1 143
1994	72	291	1 140	96	1 599

Rok	Bytové domy			Rod. domy	Nástav by	CELKEM
	Obecní	Družst.	Ostatní			
1995	481	45	322	352	276	1 476
1996	736	96	1 117	826	679	3 454
1997	924	120	2 836	944	918	5 742

Pramen: ČSÚ

Dokončené byty podle forem výstavby

Rok	Komunální	Družstevní	Individuál.	Ostatní	CELKE
1989	3 841	2 605	368	567	7 381
1990	1 804	2 275	293	1 098	5 470
1991	2 311	3 086	372	1 432	7 201
1992	1 215	3 013	252	1 262	5 742
1993	1 137	3 504	463	970	6 074
1994	763	3 035	513	439	4 750

Rok	Bytové domy			Rod. domy	Nástavby	CELKEM
	Obecní	Družst.	Ostatní			
1995	782	455	106	417	108	1 868
1996	633	133	375	581	190	1 912
1997	258	8	487	639	441	1 833

Pramen: ČSÚ

Rozestavěné byty podle forem výstavby

Rok	Komunál.	Družstevní	Individuál.	Ostatní	CELKEM
1989	9 185	9 369	2 329	5 518	26 401
1990	8 014	10 221	2 737	4 769	25 741
1991	5 492	8 868	2 640	2 954	19 954
1992	3 673	7 407	2 702	1 759	16 115
1993	1 923	4 654	3 877	439	10 893
1994	1 373	2 010	3 931	96	7 410

Rok	Bytové domy			Rod. domy	Nástavby	CELKE M
	Obecní	Družst.	Ostatní			
1995	1 224	183	622	1 984	621	4 634
1996	657	107	1 310	2 349	1 145	5 568
1997	2 035	227	3 776	2 833	1 518	10 389

Pramen: ČSÚ

3.4.2. Bydlení - návrh

Urbanistická koncepce rozvoje bydlení do roku 2010 v Praze vychází z nové společensko - politické a ekonomické situace státu, města i celé společnosti.

Při zatím neuzavřené koncepci bytové politiky i strategii města v oblasti bydlení byly použity jako výchozí tyto materiály:

- Souborné stanovisko ke konceptu ÚPn hl. m. Prahy z r. 1996
- Koncept ÚPn hl. m. Prahy z r. 1995
- Odhad potřeby bytů v Praze do roku 2010, zpracovaný Útvarem rozvoje města z r. 1994
- Výzkumná zpráva "Faktické obyvatelstvo Prahy", zpracovaná Přírodovědeckou fakultou Univerzity Karlovy, katedrou demografie a geodemografie a katedrou sociální geografie a regionálního rozvoje,
- Územně plánovací dokumentace a urbanistické studie

Aktualizovaný odhad možného počtu obyvatel v Praze k horizontu roku 2 010 činí cca 1 200 tisíc trvale bydlících. Spolu s odhadem dlouhodobě přítomných, tzv. nočním obyvatelstvem, to znamená cca 1 395 tisíc obyvatel. Předpokládá se však určitý přesun části obyvatel do regionu, který by se pohyboval kolem 50 - 150 tisíc osob.

Odhad potřeby nových bytů do r. 2010 činí 110 000 bytů pro trvale bydlící a 31 000 pro dlouhodobě přítomné obyvatelstvo Prahy, tj. 141 000 nových bytů, které bude město potřebovat k uspokojení poptávky, především při zvýšení plošného standardu bytů. Podmínky tržního hospodářství, zásadně odlišné od uplynulých 40 let plánovaného hospodářství, přinesou větší diferencovanost sociální skladby obyvatelstva a tím ovlivní i rozvoj bydlení. Tyto jevy budou provázené na jedné straně růstem zájmu o nadstandardní bydlení

v přítažlivých lokalitách a rizikem vzniku sociálně problémových oblastí města na straně druhé.

Z výzkumné zprávy "Faktické obyvatelstvo Prahy" jednoznačně vyplývá pozitivní hodnocení rozvojových možností Prahy, zvýšení její atraktivity i potenciálu Pražského regionu, ale jsou naznačeny i bariéry rozvoje. Mezi ně patří omezené možnosti migrace, způsobené nedostatky a současnou finanční nedostupností bytů. Tyto bariéry nebude pravděpodobně reálně překonat v krátkém časovém období.

Návrh rozvoje bydlení vychází z analýzy očekávaných trendů, diferenciace společnosti a demografického vývoje. Chápe město jako polyfunkční celek a bydlení jako jeho významnou složku. Nezakládá nové samostatné obytné celky bez vazeb na obytnou strukturu, ale harmonicky doplňuje město ve vazbě na kapacitní hromadnou dopravu, pracovní příležitosti, kvalitní životní prostředí, respektuje historické hodnoty a ostatní limity v území.

Na nových rozvojových územích se předpokládá vznik architektonicky a urbanisticky kvalitní zástavby, zejména nízko a středně podlažní, ale i individuálních a skupinových rodinných domů a činžovních vil (vila-domů). Umožňuje návrat ke klasickému osvědčenému městskému zastavení s ulicemi a náměstími, k úsporné zástavbě zahradních měst tak, aby čtyřicetiletá degradace forem bydlení na sídlišťích byla vystřídaná rozmanitou nabídkou příjemného bydlení.

Ve struktuře obytné zástavby se předpokládá 15% velkých bytů, 15 - 20 % komunální výstavby a 60 - 65 % bydlení pro střední příjmové kategorie.

Návrh rozvoje klade důraz na posílení bydlení v kompaktním městě. Podílem cca 23 % využívá zbylých rezerv ve stávajícím zastavěném území, jakými jsou proluky, nástavby, vestavby. Podíl bydlení je navrhován i v územích přestavbových, jakými jsou v centrální oblasti města například Holešovice - Zátory, Karlín - Maniny, Libeň, Žižkov, Smíchov - Košíře a Dejvice, ve smíšených územích městského jádra lokality Pankrác nebo Jižní město I. Rozvoj soustředěné bytové výstavby městského typu je orientován zejména do kompaktního města. Ve smíšených územích se uvažuje s 10ti až 70ti % podílem bytové funkce. Obytná území jsou polyfunkční a jejich součástí je i podíl základní městské vybavenosti (základní školství a předškolní výchova, zdravotnictví, sociální péče).

Veřejným zájmem by mělo být zachování stávajícího bytového fondu, jeho postupná obnova a modernizace, regenerace a revitalizace stávajících sídlišť a jejich přeměna z monofunkčních, esteticky nehodnotných částí města na fungující městské čtvrti. Bude se jednat o dlouhodobý, finančně náročný proces. Důležitá bude i otázka bytové politiky města, která ovlivní sociální skladbu obyvatel těchto území.

V rámci závazné části územního plánu je pro centrální část města stanoven minimální podíl bydlení. U nových staveb neklesne podíl

bytových ploch pod předepsaný limit. U nových staveb vzniklých po demolici objektů, u stavebních úprav, nástaveb a přístaveb bude zachován původní nebo stávající rozsah bytových ploch, případně bude navýšen tak, aby neklesl pod předepsaný limit.

Stanovené minimální podíly bydlení v centrální části města jsou zobrazeny ve výkresu č. 36 schváleného plánu.

Hlavní rozvojové plochy pro intenzivní bytovou výstavbu v horizontu územního plánu (r.2010) jsou soustředěny do prostorů: Západní Město (Chaby - Řeporyje, s potenciálem cca 5000 bytů), Barrandov cca 1000 bytů a Černý Most cca 600 bytů. Nízkopodlažní zástavba ve větším rozsahu je navržena zejména v lokalitách Zličín, Jinonice, Hrdlořezy, Čakovice, Uhřetěves a na okrajích velkých sídlišť Jižního Města I - II a Jihozápadního Města. Pro výstavbu rodinného bydlení jsou v územním plánu navrženy prostory v Lipencích, Slivenci, Kunraticích, Šeberově, Jižním Městě, Křeslicích, Újezdě, Pitkovcích - Benicích, Uhřetěvesi, Kolovratech, Újezdě nad Lesy, Klánovicích, Dolních Počernicích, Běchovicích, Horních Počernicích, Kyjích - Hutích, Ďáblicích, Březiněvsí, Dolních Chabrech, Suchdole, Nebušicích a v Západním Městě - Řeporyjích.

Největší rozsah rozvojových ploch bydlení v Praze do roku 2010 je v městských částech v Praze 13, v Praze 5, v Uhřetěvesi, Horních Počernicích, Lipencích, v Praze 8, Praze 14, Praze 9, Klánovicích, Řeporyjích a Čakovicích.

Bydlení v různých formách rodinných domů včetně skupinových a vila-domů do 3 nadzemních podlaží (N.P.) je navrženo na 78 % ploch pro bydlení, což představuje 43,7 % bytů z celkového počtu bytů na nových plochách, 16,3 % bytů se předpokládá v zástavbě do 5 - 6 podlaží a 40 % bytů je navrženo ve středně podlažní zástavbě městského typu do 8 N.P. 70,6 % nových bytů je navrženo na obytných plochách a 29,4 % ve smíšených územích včetně území městského jádra.

Návrh rozvojových ploch bydlení vycházel z potřeby 141 000 bytů, a počítá s pokrytím cca 78 % potřeby nových bytů na území hl. m. Prahy tj. cca 110 000 bytů, z toho cca 85 000 bytů je na nových rozvojových plochách, což představuje cca 2 410 ha.

Určitý podíl potřeby bytů bude třeba umístit v pražském regionu (zhruba 22 % z celkové potřeby bytů, tj. cca 31 000 bytů).

Rezerva rozvojových ploch po r. 2010 představuje kolem 745 ha ploch pro zhruba 26 000 bytů.

Největší podíl ploch bydlení ve výhledu po r. 2010 představuje rozvojový celek Štěrboholy - Dubeč - Dolní Měcholupy s potenciálem cca 13000 bytů, s velkým podílem nízko a středně podlažní zástavby, druhá etapa rozvoje Západního Města s potenciálem 3000 bytů v nízko-podlažní zástavbě a Lipence s cca 800 byty v rodinné zástavbě.

Další urbanizační proces a rozvoj bydlení do r. 2010 je podmíněn celým komplexem faktorů, mezi které patří bytová politika obce a státu zejména v oblasti sociálního bydlení, vývoj cen pozemků a nemovitostí,

existence fungujícího trhu s byty nebo vybudování technické infrastruktury v relativně krátkém časovém období. Hypoteční úvěry, stavební spoření, postupné uvolňování regulovaných cen nájemného a další nástroje státní, ale i městské politiky a podpory bydlení zatím k tomu vytvářejí jen omezený prostor. Vzhledem k současné situaci v oblasti financování bytové výstavby a ke stavu a finanční náročnosti technické infrastruktury lze předpokládat, že realizace nevyužije zcela územní nabídku ÚPn a horizont r. 2010 překročí. Odhad rozsahu bytové výstavby k r. 2010 vzhledem k eko- nomické situaci státu, města a kupní síle obyvatelstva je 65 000 bytů.

Přehled ploch pro bydlení je znázorněn v grafické části dokumentace ve výkresu č. 26.

3.5 VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

Veřejné vybavení zahrnuje školské plochy preprimární, primární a sekundární úrovně, zařízení a stavby armády a bezpečnosti, zdravotnické a sociální péče, městské správy a ostatní, jako například zařízení požární ochrany, záchranné služby, hygienické stanice, zařízení pro mimoškolní činnost a další.

Tato zařízení tvoří nejen velké areály a plošně velká zařízení, ale rovněž hustou síť zařízení malých (menších než 0,25 ha), která se v zastavěné části vnitřního města plošně nemohou projevit a jsou součástí ploch s jiným převažujícím funkčním využitím, zejména ploch obytných a smí- šených.

Kritériem pro vyjádření těchto zařízení v plochách či v kódech je jejich plošný rozsah a význam.

V době zpracování ÚPn se tvořily výchozí koncepce funkčních systémů - zdravotnictví, sociální péče a školství, probíhala výběrová řízení, optimalizace školských zařízení celková transformace ekonomiky těchto odvětví. Tento proces, který stále není dokončen, může ovlivnit potřebnou síť zařízení veřejného vybavení. ÚPn proto počítá s dalšími plochami veřejného vybavení bez bližší specifikace, které by mohly výhledově pokrýt nároky vzešlé z dopracovaných koncepcí jednotlivých rezortů.

3.5.1. Školství

3.5.1.1. Školství - současný stav

Ve školním roce 1996/97 navštěvovalo 313 pražských základních škol (včetně škol zvláštních, speciálních, pomocných a ostatních) 115 103 žáků, 416 mateřských škol včetně speciálních 32 261 dětí.

Na 275 středních školách a učilištích všech typů včetně různých forem studia, studovalo 77 095 studentů a učňů. Z tohoto celkového

počtu studovalo v 63 gymnáziích 19 472 studentů (25%), na 117 středně odborných školách 25 441 studentů (33%), na 55 středně odborných učilištích 17 476 učňů (23%), na 10 integrovaných středních školách 4 934 studentů (6%) a na 30 speciálních středních školách 1 971 studentů (3%). Další 7 801 studentů studuje při zaměstnání (10%). Síť škol je doplněna domovy mládeže, internáty, výchovnými ústavami, zařízeními pro mimoškolní výuku a výchovu.

Střední školství má celoměstskou a regionální působnost. Na území Prahy se nacházejí učiliště okresu Praha-východ, Praha-západ. Pražské školy navštěvují mimopražští žáci. Rozvojem bydlení v okolí Prahy lze očekávat i zvětšený zájem o pražské střední školství.

Od r. 1991 počet středních škol a jejich žáků stoupal, nové školy byly postupně zakládány i v budovách nebo areálech základních škol, či jiných školských i neškolských zařízeních. Tato skutečnost se projevila výrazně v okrajových částech města, jako Prosek, Bohnice, Černý Most, Jižní Město, Modřany a Jihozápadní Město, kde nebyl tento typ škol zastoupen odpovídajícím způsobem.

Oproti síti základních škol je síť středních škol a učilišť na území Prahy rozložena nerovnoměrně. Největší počet středních škol a jejich studentů je v Praze 1 a 2, kde tyto školy již mají svoji tradici. Trpí však plošnou stísněností, malým standardem a značným stářím objektů.

Nízký počet středních škol vzhledem k hustotě osídlení a počtu obyvatel je v okrajových částech města, jako např. v Praze 14, Praze 15, Praze 12 (Modřany), Praze 13 (Jihozápadní Město) i přesto, že tyto školy byly nově založeny (především v základních školách).

Největší počet učňů a učilišť je v Praze 4, 5, 9, 10. Od roku 1991 počet žáků v učilištích klesá. I ve výhledu se počítá s jeho postupným snižováním a přeměnou učilišť na střední školy.

Přehled školského vybavení

	Počet škol			Počet žáků		
	šk. rok 1994/95	šk. rok 1995/96	šk. rok 1996/97	šk. rok 1994/95	šk. rok 1995/96	šk. rok 1996/97
Mateřské školy	412	411	416	34 024	34 224	32 261
				Poměr počtu žáků na 1000 obyv. trvale bydlících		
				28	28	27
Základní školy	298	309	313	111 004	106 731	115 103
				Poměr počtu žáků na 1000 obyv. trvale bydlících		
				91	88	96
Střední školy a učiliště	241	264	275	76 781	83 603	77 095
				Poměr počtu žáků na 1000 obyv. trvale bydlících		
				63	69	64

3.5.1.2. Školství - návrh

Zřizování škol všech stupňů je neoddelitelnou součástí rozvoje města a městských částí.

ÚPn vychází z potřeb počtu trvale a dlouhodobě přechodně bydlících obyvatel. U středního školství navíc počítá s vlivem regionu v denní dojíždě a podílem mimopražských studentů. Zohledňuje klesající trend v počtu narozených dětí a věkovou strukturu obyvatelstva.

Předškolní výchova, základní školství a mimoškolní výchova úzce navazuje na potřeby obyvatel vyplývající z rozložení obytné zástavby. Nepominutelným faktorem je rovněž dostupnost a bezpečnost docházky.

Pro výhled byl použit poměr 66 - 67 studentů a učňů na 1 000 obyvatel v následujících podílech: 40/1 000 pro trvale bydlící ve věkové skupině 15 - 18 let, 10/1 000 pro trvale bydlící nad 18 let (pomaturitní studium), 13/1 000 pro přechodně bydlící (včetně internátně ubytovaných), 3/1 000 na zvýšenou dojížděku z pražského regionu, případná rezerva pro změnu populačních trendů je 1/1 000.

Pro potřeby do roku 2010 ÚPn vycházel z poměru 101 žáků na 1 000 obyvatel, a to v následujících podílech: 69 žáků na 1 000 obyvatel pro trvale bydlící, 30 žáků na 1 000 obyvatel pro přechodně bydlící a rezerva pro změnu populačního chování činí 2 žáky na 1 000 obyvatel. Po roce 2010 byl poměr v souladu s demografickou skladbou zvýšen na 109 žáků na 1 000 obyvatel s následujícím podílem: 77 žáků na 1 000 obyvatel pro trvale bydlící, 30 žáků na 1 000 obyvatel pro přechodně bydlící a rezerva pro změnu populačního chování činí 2 žáky na 1 000 obyvatel.

Pro předškolní výchovu byl použit poměr 36 žáků na 1 000 obyvatel, což je o 9 žáků více než současný stav.

Výhledové potřeby zahrnují všechny typy škol včetně různých forem studia. **ÚPn v horizontu do r. 2010 umožňuje v oblasti středního školství výuku pro 84 000 studentů a učňů. Z toho v existujících školách a učilištích cca 80 000 studentů a učňů a v 11ti nových školách (do r. 2010) pro 3 - 5 000 studentů. Po roce 2010 jsou plánovány další 2 - 3 školy.**

V učňovském školství se počítá se stagnací a částečnou přeměnou ve střední školy.

V navrhovaných plochách pro střední školy je zohledněno zlepšení prostorového standardu a podmínek pro činnost škol, zejména v centrální oblasti města, minimalizace dislokovaných výukových prostor (např. řešení situace středních uměleckých škol).

V oblasti základního školství ÚPn umožňuje k roku 2010 výuku pro 126 000 žáků. Předpokládá výstavbu 36 nových školských areálů pro 11 - 12 000 žáků. Existující školy mají kapacitu cca 115 000 žáků. V místech poklesu žáků základních škol se i nadále počítá s vhodným využíváním objektů pro střední a jiné typy škol.

Návrh ploch pro střední školy a jejich rozložení na území města sleduje rovnoměrné posílení okrajových částí Prahy, a to v návaznosti na existující sídlištní celky a novou výstavbu (Praha 13, Západní Město, Barrandov, Modřany, Jižní Město, Uhřetěves Pitkovice, Horní Počernice, Letňany). Ve vnitřní části města umožňuje územní plán přesunout stávající školy, které se dostaly do těsného kontaktu s dopravními stavbami, do lepších poloh. Jedná se o zařízení v Praze 5 na Smíchově a Praze 7 v Holešovicích. Po r. 2010 jsou navrženy rezervní plochy v Lipencích, Dolních Počernicích a rozvojovém území Dubče. Územní plán umožňuje, aby byly vytvořeny společné školské areály se základní a mateřskou školou.

V horizontu do r. 2010 ve vazbě na novou bytovou zástavbu jsou navrženy společné školské areály (pro základní školy a další typy škol) v Praze 5 Jinonicích, na Barrandově (západ), v Praze 13, na Velké Ohradě, na Západním Městě, v Řeporyjích, ve Zličíně, ve Velké Chuchli, v Radotíně, na Zbraslavi, v Lipencích, v Dolních Chabrech, v Březiněvesi, v Ďáblčích, v Čakovicích, v Horních Počernicích, v Praze 14, v Dolních Počernicích, v Běchovicích, v Dubči, ve Štěrboholích, v Kolovratech, v Benicích, v Šeberově, v Libuši-Pisnici, v Praze 12 a v Uhřetěvesi-Pitkovicích.

V zastavěné části vnitřního města je navržen nový areál v Praze 5 na Smíchově a v Košířích a v Praze 6 Břevnově.

Po r. 2010 se počítá s areálem základního školství v Praze 13, v Řeporyjích, v Lipencích, v Suchdole, v Klánovicích, v Dubči, v Dolních Měcholupech, ve Štěrboholích, v Újezdě n/Lesy, v Uhřetěvesi a v městské části Kbely.

ÚPn předpokládá i doplnění sítě mateřských škol.

Doplňování ostatních typů škol, zejména pro mimoškolní výuku a výchovu je navrženo integrovaně nebo v samostatných objektech ve školských areálech.

Návrh ploch pro školství k roku 2010 byl posuzován z hlediska územních možností. Jejich naplňování bude postupné, dle potřeb, ale i ekonomických možností města a městských částí. Lze očekávat, že kapacita nabídnutých ploch nebude k roku 2010 využita.

Celkový rozsah ploch větších než 0,25 ha pro školství v současném stavu je 775 ha. Návrh do roku 2010 velikost ploch zvyšuje na 849 ha (přírůstek 74 ha). Ve výhledu po r. 2010 je navrženo dalších 17 ha.

Plochy pro školství jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 27.

3.5.2. Zdravotnictví a sociální péče

3.5.2.1. Zdravotnictví a sociální péče - současný stav

Podíl osob v poproduktivním věku je v Praze (24 %) vyšší než v ČR (21 %). V souvislosti s tím lze očekávat vyšší nároky na zdravotně sociální péči.

V Praze bylo v roce 1997 v nemocnicích, v odborných léčebnách a ústavech 11 760 lůžek. Největší lůžková kapacita je soustředěna ve fakultních nemocnicích. Zbývající lůžkový fond tvoří odborné léčebny a ústavy, léčebny dlouhodobě nemocných, interní nemocnice a ostatní nemocnice.

Sít' lůžkových zařízení tvoří zejména velké areály FN Motol (2 020 lůžek), Všeobecná FN na Karlově náměstí (2 350 lůžek), FN Královské Vinohrady (1 220 lůžek), Thomayerova FN v Krči (1 310 lůžek) a FN Bulovka (1 280 lůžek).

Tuto základní síť doplňují další nemocnice: Vojenská nemocnice Střešovice (650 lůžek), nemocnice Na Homolce (330 lůžek), nemocnice Milosrdných sester sv. Karla Boromejského (270 lůžek), nemocnice Na Františku (250 lůžek), Ústav pro péči o matku a dítě Podolí (300 lůžek) a nemocnice Klinikum Vysočany (127 lůžek). Velké pražské nemocnice zajišťují specializovanou a superspecializovanou péči nadregionálního typu.

Ambulantní péči zajišťuje více než 4 000 lékařů ve všech typech zdravotnických zařízení a ordinací, rozptýlených po celém území Prahy.

V Praze je kojenecký ústav a 3 dětské domovy. Počet jeslí od r.1990 výrazně poklesl, tyto objekty jsou využívány pro zdravotnictví, různé typy sociální péče, ale i pro jiné účely využití.

V následujících tabulkách jsou uvedeny stávající kapacity zdravotnických zařízení a zařízení sociální péče

Přehled lůžkových kapacit ve zdrav. zařízeních hl.m. Prahy						
Dle ÚZIS						
Městská část hl.m.	Zařízení	Zařízení			LDN	
		1996	1997	1997	1996	1997
Praha 1	Nem. Na Františku	255	251			
	Nem.mil.ses.sv.K.Boromejského	291	266			
	Pol. Klimentská - lůžková část	52	50			
	VFN	2526	1944			
Praha 2	Ústav hemat. a krev. transfuze	35	35			
	Nem. sv. Alžběty s.r.o.	59	59			
	Revmatologický ústav	54	54			
	Železniční nemocnice			52		
Praha 3	Nem. na Žižkově s.r.o.	79	79			
Praha 4	FTN	1188	1161			
	LDN FTN				120	120
	IKEM	254	255			
	DTC s.r.o.	55	55			
	Monada s.r.o. /do 31.05.1997/	10				
	Ústav pro péči o matku a dítě	257	257			
	Vazební věznice Pankrác			131		
	FNM /od r. 1997 vč. NNP/	1524	1892			
	FNM - Nem. neodkladné péče	100				
	LDN FNM				381	381
Praha 6	Nem. Na Homolce - Motol	299	330			
	Interna Co s.r.o., Bubeneč	96	50			
	LDN Praha 6				100	100
Praha 8	Domov Sv. K. Boromejského		24			
	Ústřední vojenská nemocnice			645		
	Ústav leteckého zdravotnictví			32		
	FNB	1249	1185			
	Psychiatrická léčebna, Boh.	1364	1342			
	LDN PLB				80	80
Praha 9	Psychiatrické centrum, Boh.	51	51			
	Ústav radiční onkologie	101	87			
	Kardiologie s.r.o., OLÚ	12	12			
	GerontoCentrum, OLÚ		22			
	Nem. pro léč. chron. a onk. chor.	160	160			
	Clinicum a.s.	145	145			
	GynCentrum s.r.o.	30	30			
	Iscare IVE a.s.		4			
	Gerontologie - lůžkové odd.	13	13			
	Centrum pro dítě a rodinu	45	45			
Praha 10	FNKV	1219	1325			
	LDN FNKV				160	89
	Interní nemocnice, Oblouková	174	174			
Praha 11	MediCentrum a.s.		30			
Celkem hl.m. Praha	Za zařízení	11697	11387	860	841	770
Poznámky:	Celkem hl.m. Praha v r. 1997 =					13017
	Počet lůžek k 31.12.1996 a 1997					
Zpracovatel:	KNŘ					
Datum:	25.března 1998					

druh zařízení	počet zařízení	počet míst
Zařízení soc. péče hl.m.Prahy:		
Domovy důchodců (DD)	14 z toho 4 DD míst mimo hl.m. Prahu v DD	2 534 z toho 358 mimo hl.m.P
Domovy penzióny důchodců (PDP)	3	971
Ústavy sociální péče pro smysl. postiž. dospělé občany	1	145
Ústavy sociální péče pro mentálně postiž. dospělé občany	2	127
Ústavy sociální péče pro chronické psychotiky a psychopaty	3	481
Ústavy sociální péče pro těles. postiženou mládež	1	218
Ústavy sociální péče pro těles. a mentál. postiž. mládež	1	42
Ústavy sociální péče pro mentálně postiž. mládež i dospělé	8	835 k 31.12. 1997 383 osob starších 26 let
Zařízení soc. péče měst. částí		
DD - Domov seniorů m.č. Praha 9	1	77
Sociálně ošetrovatelské zařízení pro přechodný pobyt (DD) m.č. Praha 2,3,4,8,10,11	7	245
Pečovatelská služba		14 303 klientů v roce 1997 11 351 klientů k 31.12. 1997
Domy s pečovatelskou službou (DPS)	39	1 419 byt.jed

V pražských domovech důchodců je zhruba 2 500 míst, v mimo pražských cca 780 míst. Tato zařízení doplňují penzióny pro důchodce s 970 místy. Rozmístění těchto zařízení není rovnoměrné, a v některých městských částech zcela chybí.

Významnou úlohu v síti sociální péče tvoří domy s pečovatelskou službou o celkové kapacitě 1 420 bytových jednotek. Jejich počet by se měl zvyšovat.

Sociální péče je zaměřena na rozvoj pečovatelských služeb, které jsou poskytovány již 15 000 klientům v jejich domovech.

Pražské ústavy pro mládež s mentálním postižením mají kapacitu cca 935 míst. Většina z nich je v pražských zařízeních mimo Prahu. Pro tělesně postiženou mládež nebo mládež s kombinovanými vadami má Praha 145 míst.

Vzhledem ke stáří občanů a současné síti zařízení je žádoucí sociální péči podpořit, a to zejména v místech, kde dnes tato zařízení chybí.

Dnešní stav sociální péče lze charakterizovat přetrvávající strukturou ústavní péče a postupným zaváděním nových typů péče. Síť sociální péče doplňuje řada nestátních organizací, které poskytují širokou škálu služeb různým skupinám obyvatel.

V současné době probíhá příprava koncepčních a systémových změn ve zdravotnictví a sociální péči. Tyto změny ovlivní uspořádání sítě zařízení, jejich územní potřeby a vznik nových typů zařízení (zdravotně sociální zařízení, stacionáře, centra, hospice, home care). Jedním z cílů koncepce je podpořit kvalitní sociální a ošetrovatelské služby v domácím prostředí klientů. Důraz je kladen rovněž na prevenci, ambulantní péči a rehabilitaci.

Síť zařízení sociální péče je doplněna řadou zařízení soc. péče nestátních subjektů.

3.5.2.2. Zdravotnictví a sociální péče - návrh

Počet trvale bydlících pražských obyvatel v poproduktivním věku poroste. Zároveň dojde ke značnému nárůstu přechodně přítomného obyvatelstva, který bude zvyšovat nároky na kapacitu některých zdravotnických a sociálních zařízení.

Územní plán vychází z připravovaných koncepčních a systémových změn ve zdravotnictví a sociální péči jako je restrukturalizace lůžkového fondu nemocnic a léčebných ústavů, vytvoření sítě ambulantní péče a zdravotně sociálních zařízení dle potřeb městských částí, zavádění nových typů a druhů zařízení. Zatímco superspecializovaná péče by měla být centralizována, ošetrovatelská,

dlouhodobá péče by měla být zřizována v menších zařízeních umístěných po celém území Prahy. **Z analytických prací vyplynulo, že v Praze chybí téměř 2 000 ošetrovatelských lůžek, která by měla vzniknout změnou využití stávajících kapacit doplněných novou výstavbou na nových plochách.**

ÚPn předpokládá územní stabilizaci areálů nemocnic, odborných léčeben a ústavů včetně zřizování ošetrovatelských lůžek v Praze 7, v Praze 12 - Modřanech, v Praze 13 - na Velké Ohradě, v Praze 14 - na Černém Mostě, v Běchovicích a po roce 2010 v Lipencích, v Praze 11 a v Uhřetěvsi.

V ÚPn je zahrnuto vybudování integrované výjezdové stanice záchranné služby v Řepích a v Praze 5, zdravotně sociální centrum v Lipencích.

Na síť zdravotnických zařízení navazuje síť zařízení sociální péče. I když těžiště péče je a bude v pečovatelských službách v terénu, která umožní klientům život v domácím prostředí, nelze vyloučit potřebu lůžkových zařízení různých typů a forem, rozptýlených v obytné a smíšené zástavbě (kapacitou do 50 lůžek) s cílem být co nejbližší těm, kteří je potřebují.

ÚPn navrhuje doplnit síť v Praze 4 Hodkovičkách, v Praze 5 Košířích, na Smíchově, v Jinonicích, na Barrandově, v Motole, v Praze 13, ve Slivenci, ve Velké Chuchli, v Radotíně, ve Zbraslavi, v Lipencích, ve Zličíně, v Praze 6 Dejvicích, Střešovicích, Vokovicích, Ruzyni, Nebušicích, Suchdole, ve Víně, v Horních Počernicích, v Praze 14 na Černém Mostě, v Praze 10, v Praze 12 Modřanech, v Líbuši, v Písnici, v Kunraticích, v Dolních Počernicích, v Běchovicích, v Ďáblicích, v Dolních Chabrech, v Letňanech, v Čakovicích, v Újezdě n/Lesy, v Kolodějích, v Dubči a v Šeberově.

Po r. 2010 je navržena plocha pro zdravotní zařízení Západní Město v Řeporyjích, záměr pro Východní Město v rozvojovém celku Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč a pro rozvoj v jihovýchodní části Prahy v Uhřetěvsi Pitkovicích.

Rozloha jednotlivých lokalit většinou nedosahuje 2 ha.

V oblasti péče o postižené obyvatele se počítá s rozšířením ústavu sociální péče sv. Rodiny v Řepích, novou výstavbou tohoto ústavu v Praze 6 Liboci a sociálním zařízením v Praze 8 Čimicích.

Územní plán umožňuje v obytném a smíšeném území zřizovat dle potřeby další sociální zařízení, zejména v centrální zastavěné části města přestavbou stávajících domů.

Celková rozloha ploch pro zdravotnictví a sociální péči (větších než 0,25 ha) činí do r. 2010 397 ha a dochází pouze k minimálnímu přírůstku ploch oproti současnému stavu (přírůstek 26 ha). Největší podíl na této rozloze mají existující velké nemocnice,

léčebné ústavy a ústavy sociální péče. Po r. 2010 přibývá dalších cca 7 hektarů.

Územní plán předpokládá, že zařízení se sociální funkcí, jako jsou azylová zařízení pro bezdomovce a matky s dětmi, místa pro klubovou činnost, střediska pomoci drogově závislým a zařízení pracovní terapie budou většinou umístěna rozptýleně v obytné a smíšené zástavbě bez zvláštního označení v ÚPn.

Plochy pro zdravotnictví a sociální péči jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 27.

3.6. OSTATNÍ VYBAVENÍ

3.6.1. Vysoké školy

3.6.1.1. Vysoké školy - současný stav

V Praze je soustředěno 40 % z celkového počtu studujících na vysokých školách v ČR. Na osmi vysokých školách studovalo v roce 1996/97, celkem 66 000 studentů (z toho 2 100 cizinců) ve všech formách studia včetně postgraduálního. Kapacita vysokoškolských kolejí byla 29 - 30 000 lůžek a poskytovaly ubytování pro 50 % studentů.

Z celkového počtu studujících jich 41 % studovalo na UK Praha (13 fakult), 26 % na ČVUT (6 fakult), 17 % na VŠE (5 fakult), 9 % na ČZU (4 fakulty), 4 % na VŠCHT (4 fakulty), 2 % na AMU (3 fakulty), 0,4 % na AVU, 0,6 % na VŠUP.

Díky stísněným územním podmínkám není většina vysokých škol schopna zajistit všechny své funkce v jedné lokalitě. Díky tomu jsou studenti nuceni dojíždět za ubytováním i výukou, nerovnoměrně je i rozmístění menz (nedostatek v centrální oblasti města). Výjimku tvoří Česká zemědělská univerzita, která je komplexním areálem kampusového typu s ubytováním a stravováním.

Největší koncentrace výukových ploch je v m.č. Praha 6, zejména v okolí Vítězného nám. (téměř 16 000 studentů). Jedná se především o posluchače ČVUT a VŠCHT. Tyto školy jsou zde stabilizovány.

Studenti VŠCHT jsou ubytováni ve vysokoškolském areálu v Kunraticích, kde je 5 000 lůžek v kolejích, menza a výukový objekt VŠE.

Kapacity současných vysokoškolských zařízení

	Počet studentů 1993/94	Počet studentů 1996/97	Současná rozloha ploch /větších než 0,25 ha
	58 500 100 %	66 000 100 %	151 ha 100 %
z toho :			
UK	45 %	41 %	26,4 %
ČVUT	26 %	26 %	21 %
VŠE	15 %	17 %	5 %
ČZU	6 %	9 %	31,4 %
VŠCHT	5 %	4 %	14 %
AMU	2 %	2 %	0,8 %
AVU	0,4 %	0,5 %	1,2 %
VŠUP	0,6 %	0,5 %	0,2 %

Druhým největším soustředěním výukových ploch je oblast Starého Města, kde studuje 10 000 studentů na fakultách UK, ČVUT, AMU a VŠUP. Tato situace si vynutila zahájení výstavby vysokoškolského areálu Pelc-Tyrolka v Praze 8 Troja. Z původního záměru byla realizována část matematicko-fyzikální fakulty, koleje (1 500 lůžek) a menza.

Dalším významným prostorem je území Karlova náměstí a Albertova v Praze 2, kde studuje téměř 5 000 studentů fakulty lékařské, přírodovědecké, matematicko-fyzikální a studenti ČVUT. Tento prostor lze navíc charakterizovat vzájemným prolínáním 1. lékařské fakulty s Všeobecnou fakultní nemocnicí.

3.6.1.2. Vysoké školy - návrh

Rozvoj vysokého školství na území Prahy je podložen rozvojovými programy jednotlivých vysokých škol. Nárůst studujících podle těchto programů činí k časovému horizontu 2010 devět až deset tisíc studentů.

Na tomto nárůstu studujících se jednotlivé vysoké školy podílejí nestejným dílem: Univerzita Karlova - 2 600 studentů, České vysoké učení technické - 1 700 studentů, Vysoká škola ekonomická - 3 000 studentů, Vysoká škola chemicko-technologická - 1 000 studentů, Česká zemědělská univerzita - 1 000 studentů, Akademie múzických umění - 150 studentů. S nárůstem studujících nepočítá Akademie výtvarných umění a Vysoká škola umělecko-průmyslová.

Předpokládané zvýšení je ovlivněno diverzifikací oborů a forem studia.

Vysoké školy a jejich zařízení jsou v ÚPn součástí ploch ostatního zvláštního území. Objekty plošně malého rozsahu jsou součástí smíšeného území, koleje mohou být i v území obytném.

ÚPn umožňuje rozvoj vysokých škol do roku 2010 v těchto lokalitách:

- dostavba areálu Pelc-Tyrolka v Praze 8 Troja dle programu UK Praha. Rozloha celého území včetně kolejí a menzy je cca 11 ha. V návaznosti na tento areál jsou navrženy další plochy v Holešovicích, v severní části prostoru Bubenského nádraží o celkové ploše cca 4 ha. Tato poloha, tvořící vstup do předpokládaného nového městského centra, odpovídá rovněž programu UK a počítá s umístěním Filozofické fakulty a Ústavu jazykové a odborné přípravy
- dostavba areálu v Kunraticích. Program na dostavbu tohoto areálu doplňuje stabilizované školy - VŠCHT v Praze 6 a VŠE v Praze 3
- o výuku a tělovýchovu. Celková rozloha areálu bude do roku 2010 tvořit zhruba 19,5 ha (rozšíření stávajícího areálu o přibližně 3 ha). Po roce 2010 je navrženo další doplnění areálu o 1,3 ha. Integrované sportovní plochy tvoří samostatnou část a zabírají plochu cca 11,0 ha
- nová výstavba Pedagogické fakulty UK - v Praze 15 Hostivaři, na přestavbovém území o rozloze cca 3 ha, v návaznosti na existující sportovní areál UK
- dostavba fakult UK a menzy v prostoru Albertova v Praze 2
- dostavba stávajícího areálu České zemědělské univerzity v Suchbátově
- dostavba stávajícího areálu ČVUT, VŠCHT a státní technické knihovny v Praze 6 a spoluúčast při dostavbě Vítězného náměstí v rámci smíšeného území
- dostavba 2. lékařské fakulty UK v rámci FN Motol. Po r. 2010 je navržena doplňující plocha o rozloze cca 7,5 ha, jihozápadně od ul. Kukulova, na části území tzv. Třešňovka
- výstavba nového školského areálu v Praze 5 Jinonicích, v území navazujícím severozápadním směrem na Dívčí hrady. ÚPn předpokládá možnost výstavby do r. 2010 na ploše o rozloze cca 8,6 ha a po r. 2010 na ploše o rozloze cca 7,4 ha
- využití části území Kotlářka v Praze 6 pro sportovní účely ČVUT

ÚPn umožňuje:

- rozšíření VŠUP o stávající objekty středního školství
- dostavbu Husitské teologické koleje v Praze 3 v rámci obytných ploch

Po roce 2010 navrhuje ÚPn založení nového vysokoškolského areálu v prostoru budoucího Východního Města, v návaznosti na trasu metra, na území Dubče o rozloze cca 30,0 ha pro 10 000 studentů. Areál by měl být kampusového typu s komplexním vybavením (výuka, bydlení, sport, kultura, služby a pod.).

Zařízení a areály vysokých škol, které tvoří plochu větší než 0,25 ha, zaujímají v ÚPn v současné době cca 152 ha. Do roku 2010 se jejich rozsah zvýší na 168 ha a po roce 2010 se jejich rozloha zvýší o 51 ha (Východní Město - Dubč, Motol, Jinovice, Kunratice).

Plochy pro vysoké školy jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 28.

3.6.2. Kultura

3.6.2.1. Kultura - současný stav

Praha, jejíž historické jádro bylo v roce 1992 zařazeno do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, na svém území koncentruje zcela výjimečné množství historických a kulturních památek, vážících na sebe velké množství kulturních institucí a aktivit.

Přeměna hospodářského a politického systému po roce 1989 značně změnila tvář kulturního života hlavního města. Zvýšil se počet kulturních zařízení s ekonomickým efektem, reagujících na zvýšený turistický ruch, jako jsou galerie a výstavní síně, prostory pro konání koncertů, příležitostních divadelních představení a obchodních a vědeckých setkání.

Do roku 1998 byla otevřena nově zrekonstruovaná významná kulturní zařízení jako Obecní dům, divadla Ungelt, Archa nebo Adria a připravuje se několik nových projektů na využití dnes nepoužívaných nebo nevhodně využitých objektů pro kulturně společenské aktivity, např. nové využití Slovanského domu, paláce U Hybernů a jiné. Tato zařízení jsou součástí stabilizovaných území smíšeného městského jádra.

Většina kulturních aktivit je však umístěna ve vnitřním městě, ve všech typech smíšených území, zejména v historickém centru, zatímco obyvatelé vnějšího prstence městských částí jsou odkázáni na dojížděku. Na sídlišťích byla postavena jen nedostatečně vybavená klubová zařízení a kulturní domy, první multikino bylo zřízeno na Jižním městě a vzniklo několik nových výstavních galerií. Některé nové potřebné projekty jsou zatím rozpracovány, nebo hledají své investory.

Počet kulturních zařízení v Praze a jejich rozložení v roce 1997

	Centrum města	Kompaktní město	Vnější pásmo
muzea a památníky	11	7	1
galerie a výstavní síně	74	17	4
divadla	26	17	1
kina /počet sálů/	15	12	12
koncertní sály	15	4	1
kostely s koncert. produkcí	14	4	-
knihovny	13	40	17
kulturní stř. a klubová zař.	20	15	7
zahran. kulturní střediska	10	-	-
zábavní park	-	1	-
zoologická zahrada	-	-	1
botanické zahrady	1	-	1
hvězdárny a planetária	1	1	1

3.6.2.2. Kultura - návrh

Vybavení města kulturními zařízeními je většinou součástí smíšených území. Kulturní aktivity budou převážně integrovány s jinými funkcemi v polyfunkčních objektech.

Nově navrhovaná kulturní zařízení, jako například výstavní areál, koncertní síň, Národní a Státní technická knihovna či zábavní park, jsou v územním plánu uspokojeny na rozvojových plochách ostatních zvláštních území, které podle celkových bilancí zaujímají v územním plánu 701 ha.

Výstavní areál je navržen v Letňanech, Státní technická knihovna bude součástí dostavby areálu vysokých škol v Praze 6 - Dejvicích, plocha pro Národní knihovnu je možno uplatnit při dostavbě území nádraží Holešovice-Bubny nebo v rozvojových smíšených území městského jádra. Pro celoměstské kulturní zařízení je rezervována plocha na Letné, v prostoru stávající tramvajové smyčky.

Změna ekonomického klimatu a přehodnocení způsobu financování kulturních zařízení povede vedle realizace nových záměrů rovněž k intenzivnějšímu využívání existujících zařízení.

Plochy pro kulturní zařízení jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 28.

3.6.3. Obchod a služby

3.6.3.1. Obchod a služby - současný stav

Rozbití monopolu velkých obchodních podniků, privatizace prodejen, naplnění zákona o restituci majetku a zřizování nových obchodů, výrazně zasáhlo do struktury pražské maloobchodní sítě a služeb. Liberalizace obchodu a nástup tržních vztahů měly za následek diferenciaci nabídky a poptávky. Nové společenské klima se odráží i ve změnách spotřebního chování obyvatelstva. **Do roku 1997 došlo téměř k 50 % nárůstu obchodních zařízení na 625 000 m² prodejních plochách v 6 000 obchodních jednotkách oproti 384 000 m² v roce 1990 v 3 826 obchodních jednotkách.**

Rozložení maloobchodní sítě je nevyvážené, 30 % veškerých prodejních kapacit je soustředěno na území Prahy 1, která se však na pražské populaci podílí jen 4 %. Vyhovující obchodní zařízení jsou dále jen v Praze 2 a 7. Ostatní městské části jsou lépe vybaveny jen sítí potravinářských prodejen, za ostatním sortimentem musí obyvatelé zatím ještě dojíždět do centra města nebo do prvních míst nákupních center ve vnějším městském území, jako je například první nákupní zařízení s regionálním dosahem na Černém Mostě a nákupní zařízení obvodového významu (OBI, BAUMAX, BAUHAUS).

Zatím co velkokapacitní nákupní zařízení regionální i obvodová mohou být plnosortimentní, lokální zařízení jsou orientována především na potraviny. Ve vnějším městském pásmu a na vnějším okraji kompaktního města jsou umístěována obchodní zařízení specializovaná, se zvýšenými nároky na manipulační plochy a napojení na dopravní síť (prodej nábytku, potřeby pro zahradu i dům a pod.).

Velká nákupní zařízení poskytují dnes vedle různých forem prodeje i zařízení pro volný čas, rekreaci, kulturu a stravování, aby umožnila uspokojení nákupních potřeb, ale i příjemný pobyt v takto pojatém zařízení pro celé rodiny i různé věkové kategorie.

Nákupním zařízením regionálního dosahu se rozumí soustředěné obchodní plochy o celkové kapacitě větší než 50 000 m² prodejní plochy.

Nákupní zařízení obvodového významu má kapacitu od 15 000 m² do 40 000 m² prodejní plochy.

Nákupní zařízení lokálního významu nepřesahuje zpravidla 15 000 m² prodejní plochy.

Velikost a význam obchodního zařízení je nutno posuzovat podle velikosti a počtu obyvatel posuzované spádové oblasti.

Situace se však rychle mění a do roku 1997 se zvýšil počet prodejních ploch, zejména v nepotravinářském sortimentu. Svou dominantní roli si však zachovává Praha 1, neboť i zde jsou dále zvyšovány obchodní kapacity.

Zatímco ubývá maloobchodních prodejen tradičního typu velikosti do 100 m², síť prodejen do 400 m² je relativně dobře vybavena a odraz nových ekonomických podmínek je zřetelný. Nabídka velkokapacitního nákupu v místech s velkou koncentrací obyvatel zatím většinou chybí. Jedná se hlavně o lokality sídlištních celků, ve kterých se síť menších prodejen nemůže rozvíjet a je dnes suplována provizorními zařízeními na ulicích a v přízemích domů.

Na postupném rozvoji nabídky velkokapacitního nákupu se významně podílejí zahraniční obchodní společnosti. Na volných pozemcích jsou realizovány první obchodní areály, objevují se supermarkety, často adaptované z původních samoobsluh, revitalizují se tradiční obchodní ulice s obchody a službami pro obyvatele. Přestože se počet maloobchodních ploch více než zdvojnásobil oproti stavu před rokem 1989, stále nedosahuje úrovně západoevropských měst.

Prudký vzestup turistického ruchu po roce 1989 se odrazil na velkém nárůstu stravovacích a ubytovacích kapacit, které již dnes předstihují srovnatelná evropská města. Úroveň těchto služeb a služeb navazujících však zatím nedosahuje potřebné úrovně, i když se situace v letech 1995 - 1997 zlepšila. Byly otevřeny nové ubytovací kapacity na mezinárodní úrovni a stravovací zařízení nabízejí stále více služeb nejen pro turisty, ale i pro obyvatele Prahy. Rychle se rozvíjejí placené služby s přímým ziskem, služby obecně prospěšné, jako služby lázeňsko-rekreační, sociální a zdravotnické, bezpečnostní, informační, telekomunikační a poštovní jsou provozovány s obtížemi.

Srovnání kapacit maloobchodní a ubytovací sítě v Praze v letech 1986, 1990, 1995 a 1997 :

	1986 m ²	1990 m ²	1995 m ²	1997 m ²
maloobchodní síť	325 000	384 000	535 000	675 000
hotelová lůžka	9 400	12 600	40 000	46 000

3.6.3.2. Obchod a služby - návrh

Návrh vychází z potřeby uspokojit obyvatelstvo kromě sítě tradičních maloobchodních jednotek do 400 m² dostatečnými možnostmi soustředěného nákupu v centrech přirozených spádových území.

Předpoklad 1 - 1,1 m² prodejních ploch na 1 obyvatele k roku 2010, přijatý po porovnání potřeb se srovnatelnými evropskými městy, reprezentuje potřebu 1 300 000 m² prodejních ploch, z toho 330 000 m² ve velkokapacitních zařízeních regionálního, obvodního i lokálního významu. **Celková nabídka ÚPn je 1 345 000 m² prodejních ploch, z toho 720 000 m² na nových plochách.**

Regionální nákupní zařízení byla umístěna tak, aby byla dostupná jak městskou hromadnou dopravou Letňany, Černý Most, Zličín tak individuální automobilovou dopravou s maximální dobou dojezdu 20 minut (Letňany, Černý Most, Zličín, Jižní Město).

Zařízení Letňany bude sloužit pro obyvatele Severního Města a obcí přiléhajících k severní terase.

Centrum Černý Most bude dosažitelné pro obyvatele celého severovýchodního, východního i jihovýchodního sektoru a navazujících obcí pražského regionu.

Zvláštní obchodní plochy v jižním sektoru města budou obsluhovat zejména obyvatele velkého sídla Jižního města spolu s přiléhajícími obcemi pražské aglomerace, další plochy pro obchod nabízejí smíšená území městského jádra a území všeobecně smíšená.

Obyvatelé jihozápadního, západního, části severozápadního sektoru i aglomerace budou mít možnost nakupovat ve Zličíně, kde již byla zrealizována část centra, využívaná společností IKEA.

Dimenzování těchto zařízení je často limitováno kapacitou dopravní sítě, limity životního prostředí a kupní silou obyvatel. Pro případnou změnu potřeb a nároků na obchodní vybavenost se předpokládá výstavba těchto zařízení po etapách v samostatně fungujících celcích.

Vedle regionálních obchodních zařízení jsou navrhovány kapacity obchodních ploch v místech existujících deficitů, převážně v rámci smíšených nebo zvláštních území:

V Praze 3 v rámci nového využití Žižkovského nákladového nádraží.

V Praze 4 při stanici metra Opatov a Chodov, v Krči při komunikaci Vídeňské a na Pankrácké pláni.

V Praze 5 v Nových Butovicích při stanici metra a v rámci dostavby centra Smíchova

V Praze 6 při dostavbě Vítězného náměstí, při stanici metra Hradčanská a na Vypichu, po roce 2010 v Ruzyni mezi silničním okruhem a komunikací Drnovskou.

V Praze 7 vedle zrekonstruované tržnice na území nádraží Holešovice - Bubny.

V Praze 8 v rámci urbanizace Manin a v dostavbě centra sídliště Bohnice.

V Praze 9 při dostavbě centra Libně na předmostí Libeňského mostu a při dostavbě sídliště Prosek.

V Praze 10, kde je kromě Prahy 6 deficit největší, v dovybavení jižní části zóny Malešice - Hostivař, v novém centru Vršovic a v nových plochách ve Štěrboholicích při komunikacích Průmyslové a Černokostelecké.

Vedle těchto obvodových zařízení budou nákupní možnosti posíleny v lokálních zařízeních v Březiněvsi, Braníku, Velké Chuchli a Radlicích. Zařízení velkoobchodu mohou být soustředěna ve velkotržnici, navrhované v Horních Počernicích. Tato velkotržnice by měla nahradit dnešní zařízení v Lipencích, ležící v inundačním území.

Hlavní navrhované maloobchodní kapacity k roku 2010 v regionálních, obvodových a lokálních zařízeních

Lokalita		Prodejní plocha m2
P1	Florenc - Těšnov	5 000
P3	Churchillovo nám.	20 000
	Žižkovské nádr.	20 000
P4	Pankrác	30 000
	Krč	20 000
	Braník	10 000
P5	Smíchov	30 000
	Radlice	10 000
	Barrandov	25 000
P6	Vítězná nám.	40 000
	Vypich	10 000
P7	Holešovice	50 000
P8	Karlín	5 000
	Pelc-Tyrolka	10 000
P10	Malešice-Hostivař	10 000
P11	KLZ	10 000
	Chodov	20 000
	Opatov	20 000
P13	Západní město	30 000
P14	Černý most	50 000
	Horní Počernice	3 000
	Březiněves	3 000
	Dolní Chabry	1 000
	Dolní Počernice	10 000
	Letňany	60 000
	Petrovice	5 000
	Štěrboholý	30 000
	Uhřetěves	20 000
	Velká Chuchle	5 000
Celkem		582 000

Stav k roku 1997	625 000
Potřeba k roku 2010	1 300 000
Deficit	675 000
Nabídka na nových plochách (včetně podílu obchodu ve smíšených plochách)	720 000

Plochy pro zařízení obchodu a služeb jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 28.

3.6.4. Administrativa

3.6.4.1. Administrativa - současný stav

Administrativní zařízení, sloužící veřejné správě státní i městské, jsou ve městě stabilizována. Po rozpadu ČSFR se jejich počet zmenšil a uvolněné plochy a budovy byly nabídnuty k jiným účelům.

Bývalé státní podnikové administrativní kapacity se privatizací a restitucemi převádějí do soukromého sektoru a noví majitelé s nimi nakládají podle tržních principů.

Ve městě vznikají nové kancelářské plochy, zřizované k pronájmu. Tato změna v pojetí administrativních budov je výsledkem transformace ekonomického systému, který přinesl explozi podnikatelských služeb, jakými jsou služby bankovní, pojišťovací, konzultační nebo manažerské.

Ve srovnání s jinými evropskými i světovými městy není Praha těmito plochami tak vybavena. Přesto se v současné době již začíná projevat naplnění aktuální poptávky, zejména v centru města, kde je dnes umístěno téměř 70 % kancelářských ploch.

Vnější pásmo města i kompaktní město mimo centrum dosud nevyužilo svého potenciálu a možností nabídky těchto ploch jak pro nové pracovní příležitosti, tak i pro jejich redistribuci z centra. Začíná se však projevat zvýšený zájem o tyto lokality, které nabízejí plochy pro novostavby, oproti středu města, kde se jedná zejména o adaptace stávajících objektů.

Celkový počet administrativních ploch v Praze se v současné době odhaduje na 1 400 000 - 1 800 000 m², ale toto množství se rychle zvyšuje.

Rozvoj trhu s kancelářskými plochami v Praze (zaokrouhleno):

1992	1993	1994	1995 - 1997	Celkem
18 600 m ²	111 200 m ²	91 500 m ²	478 700 m ²	700 000 m ²

3.6.4.2. Administrativa - návrh

Nezbytné vybavení města plochami pro pronájem, ale i obslužnou administrativu, jakou je veřejná správa státní, městská i městských částí, veřejné služby poštovní a telekomunikační, je navrhováno v rámci území smíšených, zejména v přirozených obvodových nebo lokálních centrech stávajících nebo navrhovaných. Vedle smíšených území jsou tato zařízení součástí zvláštních území a výjimečně ploch pro veřejné vybavení.

Vedle rozšířené městské centrální oblasti na Smíchov, do Karlína, do Holešovic a na Pankrác, jsou navrhována nová centra s celoměstským významem:

v Praze 4 na Nových Dvorech
v Praze 6 při dostavbě Vítězného nám.
v Praze 8 v oblasti Palmovky
v Praze 10 na Centrálním náměstí ve Vršovicích
v Praze 11 na Chodově při stanici metra Opatov,
v Praze 13 v Nových Butovicích,
v Praze 14 na Černém Mostě,
v Praze 15 v Hostivaři,
v Letňanech

Tato území by se měla stát polyfunkční městskou strukturou, vyvažující funkční nedostatky sídlištních celků, doplňující maloobchodní síť a síť ostatních veřejných služeb. Budou poskytovat rovněž velkou nabídku pracovních příležitostí nejen ve veřejné správě, obchodu a službách, ale i v pronájemných kancelářských budovách.

Další, převážně komerčně využívané administrativní plochy budou poskytovat centra ve Vysočanech, v Bohnicích, na Proseku, na Basilejském nám., ve Strašnicích, v Malešicích, Horních Měcholupech, Štěrboholech, Uhřetěvsi, na Budějovické, v Braníku, na Barrandově, v Západním a Jihozápadním městě.

Kromě vyjmenovaných center budou takto komerčně zaměřené kapacity soustředěny ještě na plochách dostavby v historickém jádru města a jeho bezprostředním okolí na Těšnově, na Florenci a při Churchillově náměstí, na Bořislavce, při ruzyňském letišti, v Jinonicích, a v komerčně - industriální zóně Jižního Města.

Počet pracovníků ve sféře administrativy, obchodu a služeb v hl. m. Praze pravděpodobně dosáhne až 70 % z celkového počtu pracovních míst.

Plochy pro zařízení administrativy jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 28.

Hlavní navrhované kapacity kancelářských ploch k roku 2010

Lokalita		celková podl. pl. m2
P1	Florenc - Těšnov	50 000
P3	Churchillovo nám.	30 000
	Žižkovské nádr.	30 000
P4	Pankrác	120 000
	Braník	20 000
P5	Smíchov	70 000

	Radlice	10 000
	Barrandov	20 000
P6	Vítězné nám.	30 000
P7	Holešovice	80 000
	Pelc-Tyrolka	30 000
P8	Karlín	20 000
	Libeň	40 000
P10	Malešice-Hostivař	30 000
P11	KIZ	40 000
	Opatov	20 000
P13	Západní město	20 000
P14	Černý most	50 000
	Letňany	30 000
	Horní Počernice	20 000
	Štěrboholy	10 000
	Dolní Počernice	40 000
	Zličín	30 000
Stav k roku 1997		2 000 000
Potřeba k roku 2010		2 700 000
Deficit		700 000
Nabídka nových ploch		840 000

3.6.5. Věda výzkum

3.6.5.1. Věda výzkum - současný stav

Změna ekonomického a politického systému se výrazně promítla i do oblastí vědy a výzkumu. Z bývalých státních výzkumných a vědeckých pracovišť zůstala jen redukováná ČSAV (dnes AV ČR), většina ostatních zanikla, nebo se změnila a často dnes slouží jejich původní objekty a zařízení k pronájmu. Existující vědecká a výzkumná pracoviště posilují svou vazbu na vysoké školy nebo na podniky aplikující jejich výsledky.

V malé míře se začíná prosazovat nová forma vědecko-výzkumné práce, jakou jsou vědecké a technologické parky. Zatímco výzkumná pracoviště, zabývající se změnami technologií nebo technologiemi novými nemají dosud potřebnou oporu v průmyslu ani dostatečnou společenskou objednávku vzhledem k nedokončené transformaci průmyslu, vědecká a vědecko-technologická centra se vytvářejí při vysokých školách. Zatím však jde o iniciativy samostatné, bez možnosti vzájemného informačního propojení a potřebného vybavení.

3.6.5.2. Věda výzkum - návrh

Centrum pro podporu nových technologií, navazující na mezinárodní spolupráci mezi vědeckými, vysokoškolskými i výrobními institucemi a reagující na progresivní formy kooperace mezi zúčastněnými, vyžaduje plochy dostatečně vybavené informačními uzly, pronajimatelnými provozovými, ubytovacími, stravovacími a obchodními kapacitami. Podmínkou lokalizace vědecko-technologického parku je rovněž dobrá dopravní dostupnost.

Vědecko-technologický park Praha, který by mohl vedle odborného zázemí nabídnout i dostatek možností pro využití volného času a k rekreaci, navrhuje územní plán v Běchovicích a Dolních Počernicích na plochách rozvojových i nedostatečně využitých zařízení původních výzkumných ústavů a volných pozemků na tato zařízení navazujících. Území je velmi dobře dopravně napojeno na pražskou komunikační síť již vybudovanou částí silničního okruhu. Dobrá dostupnost hromadnou dopravou je vázána na železniční stanici Běchovice, která je zapojena do městského systému integrované hromadné dopravy.

Celková plocha území k využití je cca 72 ha.

Vedle Vědecko-technologického parku Praha počítá územní plán s podílem ploch pro vědecké a výzkumné aktivity v Praze 5 Motole pro Univerzitu Karlovu ve vazbě na fakultní nemocnici a s využitím dostavby kapacit Vítězného náměstí pro ČVUT.

Plochy pro vědu a výzkum jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 28.

3.7. SPORT A REKREACE

3.7.1 Sport a rekreace - současný stav.

Plochy pro sport a rekreaci jsou rozděleny podle funkčních území v souladu s legendou ÚPn na zvláštní území sloužící sportu (123 ha), území sloužící sportu (485 ha) a území sloužící oddechu (167 ha). Zařízení menší než 0.25 ha nebo podružného významu jsou zahrnuta ve smíšených nebo obytných územích a v bilancích nejsou vyjádřena. Ve výkresu současného stavu jsou zpravidla vyjádřeny značkou.

Současný rozsah i stav ploch a zařízení pro sport a rekreaci v Praze je neuspokojivý. V poměru k ostatním městům České republiky i ve srovnání s odpovídajícími evropskými metropolemi vykazuje značný deficit. Veškeré plochy pro sport a rekreaci (včetně vnitroareálové zeleně a komunikací) zaujímají plochu 775 ha, což

představuje 6,4 m²/obyvatele. Srovnatelné zahraniční ukazatele jsou 8 - 24 m²/obyvatele.

3.7.1.1. Sport

Rozmístění ploch pro sport a sportovně-rekreační aktivity je na území Prahy velmi nerovnoměrné. V centru města (Praha 1 a 2) sportovní a rekreační zařízení téměř vymizela.

Vnitřní městské části (Prahy 3 - 10) trpí nedostatkem sportovních ploch pro školní tělovýchovu a pro neorganizovanou tělovýchovu v obytných územích. Na druhé straně jsou lépe vybaveny zařízeními organizované tělovýchovy - jsou zde téměř všechny větší pražské sportovní areály a stadiony, vybudované nebo založené v meziválečném a poválečném období (Strahov, Juliska, Kotlářka, Štvanice, v Kobylisích Na Pecích, Viktoria na Žižkově, Děkanka na Pankráci, Mrázovka a Klamovka v Praze 5, tenisový areál ve Stromovce a na Štvanici, plochodrážní stadion Markéta, stadion Dr. Vacka ve Vršovicích, z nověji vybudovaných Sparta - na Letné, areál Slavie v Edenu, cyklistický stadion na Třebešíně, areál Cibulka v Košířích, Invalidovna). Vnější obvody a městské části s velkým podílem sídlištní zástavby (Praha 11, 12, 13, dílem 14, 15) společně charakterizuje minimální vybavenost zařízeními pro sport a rekreaci, výjimkou jsou pouze vybavení základních škol. Okrajové městské části, které mají charakter venkovských sídel, jsou zpravidla vybaveny alespoň běžným hřištěm pro kopanou. Až na výjimky vykazují vyšší standard než kompaktní město.

Sportovní zařízení mají velmi omezenou druhovost. Největší je nedostatek plaveckých bazénů a koupališť, ledových ploch a moderních komplexních zařízení. Pro vyrovnávání se evropskému standardu v Praze chybí například asi 10 - 12 bazénů a přibližně 8 krytých ledových ploch. Nevyhovující situace je také ve školní tělovýchově. Jen část všech školských zařízení v Praze je vybavena odpovídajícími plochami a zařízeními pro tělovýchovu. Nejvíce jich chybí v oblasti historické zástavby města (Prahy 1, 2, 3, části 4-10), naopak nejlépe jsou vybaveny školy na sídlištních (Prahy 11, 12, 13, 9).

Po roce 1989 sport přešel ze státního sektoru do privátní sféry klubů a společností se samostatným hospodařením, které se potýkají s velkými finančními problémy. Technický stav a provozní způsobilost velké části stávajících sportovních zařízení jsou špatné a nadále se zhoršují nedostatkem investic na jejich rozvoj a údržbu. Řada sportovních areálů nyní žije z druhotné komerční činnosti (provoz restaurace, hotelu, pronájmu různým firmám). Stavební akce, které byly započaty před r. 1989 (např. plavecké bazény Šutka nebo v Praze 3 Na Balkáně), byly zastaveny v různém stadiu výstavby a svým postupným chátráním odrazují případné investory.

V současné době nejvíce prosperují a nově vznikají drobná sportovně-relaxační zařízení, jako jsou fitcentra, posilovny, sauny apod. a dále zařízení pro některé druhy sportů, jako jsou squash, tenis, případně

baseball, často spojená s komercí. V posledních letech se také stále častěji využívají zejména větší školní areály a tělocvičny pro sportovní aktivity TV jednot a pro rekreačně-sportovní aktivity veřejnosti, zejména dětí a mládeže.

3.7.1.2. Rekrece

Základní kostra území vhodných k rekreaci v Praze vychází z krajinných daností města a systému městské zeleně. Přibližně 6230 ha stávající zeleně dává předpoklady pro rekreaci. Jedná se o městské parky a zahrady, doprovodnou zeleň pražských potoků a vodotečí, lesní a lesoparkové komplexy ve vnějším městském pásu. Těmito územími a volnou krajinou prochází síť 430 km hlavních vycházkových, z poloviny turisticky značených cest, které jsou vhodné pro pěší vycházky a výlety. Síť cyklistických stezek je velmi nedokonalá a její budování zatím naráží na řadu problémů.

Kromě území obecně vhodného k rekreaci je v Praze cca 167 ha území sloužících oddechu (SO), které slouží různým formám aktivní rekreace. V přepočtu to představuje zhruba 1,4 m²/obyv., což je ve srovnání s evropským standardem hodnota velmi podprůměrná.

Rozložení rekreačních území v Praze

Historické centrum a vnitřní souvisle zastavěné kompaktní město využívají zejména historických zahrad a parků 19. století. Hlavní celky jsou Petřínské sady, Letenské sady a Stromovka. Problematické je rekreační využívání Trojské kotliny a Vltavských ostrovů.

Vnější souvisle zastavěné město a vnější pásmo - levý břeh je výrazně terénně modelován. Střídají se zde hustě zastavěná území a zelené pásy, které zaručují poměrně dobrou dostupnost. Dominantní prostory jsou Šárka, Prokopské údolí, Chuchelský a Radotínský háj.

- **pravý břeh - jih** má rozsáhlé rekreační prostory ve 3 hlavních celcích, a to kolem Hostivařské nádrže, Kunratický a Michelský les a Komofánské pole spolu s Břežanským údolím a Modřanskou roklí.

- **pravý břeh - východ.** Těto oblasti dominuje Klánovický les. Částečně, ale nedostatečně je využíván prostor Rokytky a četných rybníků mezi Klánovicemi a Kyjemi.

- **pravý břeh - sever** nabízí nejmenší přirozené rekreační zázemí v Praze při vysokém počtu obyvatel. Výjimku tvoří Bohnice se zázemím Vltavy, Drahaňské rokle a Troji, a pásmo Čimického a Ďáblického háje.

Druhy sportovních a rekreačních zařízení a jejich počty v Praze v letech 1989 a 1997:

Zařízení	1989	1997
Kryté plavecké bazény	24	22
Otevřené plavecké bazény	17	18

Přírodní koupaliště	8	6
Zimní stadiony	8	8
Fotbalové stadiony	8	8
Plochodrážní stadiony	2	2
Cyklistické stadiony	1	1
Dostihová dráha	1	1
Sportovní haly	18	21
Tenisové haly	6	9
Centrální tenisový dvorec	1	1
Loděnice	40	39
Umělý kanál pro vodní slalom	1	1
Umělý lyžařský svah	2	0
Cyklokros	0	3
Golfově hřiště	1	1
Hřiště pro kopanou	150	145
Hřiště pro ragby	1	3
Hřiště pro softball,baseball	0	6
Lesní areály zdraví	13	0

3.7.2. Sport a rekreace - návrh

Návrh ploch pro sport a rekreaci vychází z analýzy současného stavu a řídí se následujícími zásadami:

- Je nutno zachovat stávající sportoviště a zařízení.
- Pro rušená zařízení z důvodu změny funkce plochy je třeba najít náhradní umístění.
- V rámci omezených územních možností kompaktního města se pokusit navrhnout sportovně-rekreační plochy pro obsluhu současně zastavěného území.
- Nově navržené obytné celky a dostavbová území je nutné vybavit v odpovídajícím rozsahu plochami pro sport a rekreaci.
- Na území města je třeba stanovit hlavní vývojové rekreační makroprostory celoměstského významu.
- Je nutné nalézt plochy pro komplexní sportovně-rekreační areály obvodového významu.

Pro sport a rekreaci návrh ÚPn počítá s následujícími plochami:

ZSP - zvláštní území sloužící sportu	147 ha, po r. 2010	17 ha
SP - území sloužící sportu	630 ha, po r. 2010	75 ha
SO - území sloužící oddechu	1 096 ha, po r. 2010	347 ha

Možnost lokalizace jednotlivých typů sportovních a rekreačních zařízení na tato území je podrobně stanoveno ve vyhlášce hl.m. Prahy o závazné části územního plánu.

ÚPn představuje hrubý průměrný standard 15 m² sportovních a rekreačních ploch na obyvatele, včetně vnitroareálové zeleně a komunikací (srovnatelné zahraniční ukazatele jsou 8 - 24 m²/obyv.). V tomto standardu nejsou zahrnuty plochy pro školní tělovýchovu,

veřejně přístupné sportovně-rekreační plochy pro obsluhu území v rámci obytných území a jiná drobná zejména krytá sportovní zařízení integrovaná s komerčními funkcemi, jejichž lokalizace je možná v rámci smíšených i obytných území.

3.7.2.1. Sport

Zvláštní území sloužící sportu - ZSP :

Na plochy ZSP mohou být umístěny velké sportovní areály a sportovní komplexy celoměstského, respektive celostátního významu, s vysokou nárazovou diváckou návštěvností.

ÚPn předpokládá zachování a regeneraci stávajících významných sportovních areálů: Strahov (komplex stadionů) - sletový (spartakiádní s rezervou pro národní fotbalový stadion), Rošického, Tankista a Malý, fotbalové stadiony Sparta Letná, Dukla Juliska v Dejvicích a Bohemians ve Vršovicích, plochodrážní stadiony Markéta v Břevnově a v Čakovcích, cyklistický stadion na Třebešíně, centrální tenisový dvorec na Štvanici, sportovní areál Slavia ve Vršovicích, tenisový areál s lehkootletickou halou halou v Bubenči a dostihové závodiště ve Velké Chuchli.

Územní plán navrhuje v Praze 3 - Zásobní zahradě rezervu pro novou lokalizaci klubového fotbalového stadionu Viktoria a v Praze 10 v lokalitě Hagibor předpokládá výstavbu víceúčelové městské haly, která by se zapojila do řetězce velkých evropských víceúčelových hal.

V období po r. 2010 je navržena v Dolních Měcholupech rezerva 13 ha pro lokalizaci velkého sportovního komplexu či potřebného zařízení pro vrcholový sport a rozšíření závodiště ve Velké Chuchli jako rezervu pro "rovnou míli".

Území sloužící sportu - SP

Na plochy SP jsou umístěny všechny druhy sportovních zařízení a areálů, pokud nespádají do kategorie ZSP, a další aktivity skupiny SO, které přesahují stanovenou míru využití území stanovenou pro SO.

Při dimenzování návrhu sportovních ploch pro městské části se vycházelo z plošného minimálního nároku tělovýchovných zařízení 4 - 6 m²/obyv. Nárokováná plocha představuje potřebnou plochu pro vybudování příslušného zařízení bez vnitroareálové zeleně, komunikací a ploch pro parkování. Při stanovení hodnoty minimálního potřebného standardu byly vzaty v úvahu orientační ukazatele srovnatelných evropských měst a reálný současný trend integrování sportovních zařízení s funkčně souvisejícími komerčními zařízeními a se zařízeními veřejně vybavenosti, jmenovitě školskými.

Ve smyslu uvedených zásad ÚPn potvrzuje plochy většiny stávajících sportovních zařízení.

Do roku 2010 je navržen územní rozvoj (případně výrazná restrukturalizace) pro stávající sportovní areály:

- v Praze 4 - Reitknechtka,
- v Praze 5 - v Radlicích Výmolova- Kutvirtova, v Jinonicích Butovická, Na Kotlářce Podbělohorská,
- v Praze 6 - VŠ areál Kotlářka,
- v Praze 8 - stadion Mládeže v Libni,
- v Praze 10 - na Hagiboru,
- v Praze 12 - v Modřanech u nádraží a v lokalitě Kamýk za meteorologickým ústavem,
- v Praze 14 - za Černým Mostem,
- v Praze 15 - v Hostivaři Pražská

a v dalších městských částech: ve Slivenci, Řepích, Lysolajích, Nebušicích, Dolních Chabrech, Ďáblicích, ve Kbelích, v Uhřetěpsu a Kolovratech.

Plochy pro nově zakládané sportovní areály nebo zařízení pro obsluhu současně zastavěného území jsou rezervovány v těchto hlavních lokalitách:

- v Praze 5 - na Barrandově, v Motole,
- v Praze 6 - na Krutci, v hradebním pásu za Hládkovem,
- v Praze 7 - v Trojské kotlině,
- v Praze 8 - na Maninách, na Libeňských kosách (transformace), u Palmovky mezi železničními tratěmi,
- v Praze 11 - Háje u Hostivařské přehrady,
- v Praze 12 - Lhotka Nové Dvory,
- v Praze 13 - "Hromady" v Centrálním parku, na Bílém Beránku pod Zličínem,
- v Praze 15 - v Hostivaři U továren a v Horních Měcholupech u ž. trati, v Suchdole - při Kamýčké ul. ve Velké Chuchli - areál u závodistiště v Lahovičkách

v Kunraticích - u Šeberáku,
v Dolních Chabrech - u Čimického háje.

Plochy pro nově zakládané sportovní areály v přímé vazbě na nové rozvojové plochy jsou rezervovány v těchto hlavních lokalitách:

- v Praze 13 - v rámci areálu střední školy a základních škol Západního města,
- v Praze 14 - na Černém Mostě - Čihadla, v Kyjích- Jahodnice, ve Zličíně - 2x u Velkého rybníku, v Letňanech, v Kbelích, v Horních Počernicích - v Xaverově, v Běchovicích - na Homolí, v Újezdě n.Lesy na Nové Sibřině a u bývalého koupaliště, ve Štěrboholích,

v Dubči ve Slatinách,
v Dolních Měcholupech,
v Uhřetěpsu K dálnici,
v Újezdě,

v Benicích.

Po roce 2010 jsou navrženy pro sportovní funkce lokality: v Kunraticích integrovaný sportovní areál pro VŠ a Prahu 11, a dále v Ďáblicích, v Čakovicích - Miškovicích, v Újezdě nad Lesy, v Petrovicích, v Kolovratech, v Uhřetěpsu a v rozvojovém celku Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč.

3.7.2.2.. Rekreace

Územní plán vymezil tyto hlavní rekreační prostory celoměstského významu na území hl. m. Prahy:

převážně přírodního charakteru

- **Lahovická kotlina** - rozsáhlé inundační území na soutoku Berounky a Vltavy se silně limitovanou výstavbou. Po vytěžení šterkopísků pod radotínskými skleníky vznikne velká rekreačně využitelná vodní plocha. Prostor jižně od chuchelského závodistiště je nabídkou pro areál volného času a zábavy celoměstského významu s vodní plochou. Stávajícími komponenty jsou Chuchelské závodistiště, Zbraslavský zámek a fenomén vodních toků. U radotínského přístavu na Berounce se počítá s částečným využitím pro sportovní účely. Celé území navazuje na rehabilitaci vltavských břehů vedoucích k centru.

- **Trojská kotlina** - výhodná poloha blízko centra, návaznost na stávající výrazné komponenty - Stromovku, ZOO, Trojský zámek, jízďárnu na Císařském ostrově a Vltavu. ÚPn počítá s umístěním koupaliště, rozsáhlými plochami území sloužícího oddechu s vodními sporty a rozšířením jízďárny. Další rozvoj je možný po vymístění čistírny odpadních vod a zahrádkových osad na Císařském ostrově ve výhledu po r. 2010.

- **Prostor Rokytky** (výrazný zelený klín směřující od masivu Klánovického lesa přes Xaverovský háj, Počernický a Kyjský rybník přes Hrdlořezy až k Vítkovu. Významným impulsem v území je vědecko-technologický park Praha v Dolních Počernicích a Běchovicích s rozsáhlým rekreačním zázemím včetně rezervy pro golf).

- **Prostor Botiče** (od Záběhlického zámku, v okolí Hostivařské nádrže, prstenc plach sloužících oddechu kolem Jižního Města k Milíčovskému lesu). - Okolí Podleského rybníka (jižně od Dubeče) - zde ÚPn navrhuje rozsáhlý komplex parkových lesů, volných ploch sloužících oddechu s možností lokalizace areálů volného času a po r. 2010 velký sportovní areál. Kladem je nenarušené životní prostředí).

- **Prostor jihovýchodně od Čakovic** (návrh rekreačních lesů a území sloužících oddechu).

- **Motol - Vidoule** (kombinace sportovních areálů a území sloužící oddechu jako rekreačního areálu celoměstského významu s cílem odlehčit enormně přetíženému Prokopskému údolí).

- **Území Tiché a Divoké Šárky** a vodní nádrže Džbánů (s rozšířením u Evropské ul.),

- **Prokopské a Dalejské údolí** (včetně vytvoření "náravního pásma" nabídkou území sloužících oddechu),

- **Kunratický les** (s hlavním nástupním prostorem v Roztylech),

- **Obora Hvězda**,

Po roce 2010 je pro rekreaci navrženo území mezi Kolodějemi a stopou SO a část prostoru po ukončené skládce v Ďáblicích.

převážně městského charakteru

- **Stromovka a areál Výstaviště**,

- **Petřínské parky a sady, Letenské sady**, zamýšlená transformace části hradebního okruhu,

- **Štvanice a území Manin** až po Libeňský most.

Protože jedním ze základních požadavků na rekreační území je hodnotné přírodní a estetické prostředí, vysoký podíl kvalitní zeleně a optimálně ekologicky čisté prostředí, dochází při jejich určování k častému souběhu s přírodními parky, se zvláště chráněnými územími podle zákona č.114/92 o ochraně přírody a krajiny a s územním systémem ekologické stability.

Celoměstsky významné rekreační prostory

Celoměstsky významné rekreační prostory vymezené územním plánem a znázorněné ve výkresu č.29, Sport a rekreace jsou směsí 3 základních typů obecně rekreačních území :

1. Území s aktivními rekreačními funkcemi.

Je totožné s funkčními plochami sportovních a rekreačních aktivit kategorií území sloužící sportu, zvláštní území sloužící sportu, území sloužící oddechu, zeleň - zahrádky a zahrádkové osady a tělo- výchovné rekreačně využitelné plochy částí školních a vysokoškolských areálů, které obsahují běžecký ovál min 250m. S ohledem na možný konflikt s ochranou přírody jsou tyto plochy navrhovány (kromě dalších urbanistických aspektů) vně zvláště chráněných území a územního systému ekologické stability. Výjimku mohou tvořit některé stávající sportovní areály nebo zahrádkové osady, které jsou nepodstatnou součástí velkoplošných nadregionálních center nebo koridorů ÚSES.

2. Území s pasívní rekreační funkcí.

Jsou totožná s vybranými funkčními plochami zeleně, převážně kategorií lesní porosty, louky a pastviny, liniová a doprovodná zeleň,

sady, vinice a zahrady, historické zahrady, parky a parkově upravené plochy, která mají rekreační funkci, nebo byly pro ni navrženy. Mohou být a často jsou v souběhu s přírodními parky. Do těchto území nemohou být umístovány žádné významné sportovní nebo rekreační aktivity, mohou být pouze vybavena drobnými hřišti přírodního charakteru, cestami pro pěši a cyklisty a ve vhodných místech možnosti poskytnutí odpočinku a občerstvení.

Dělí se na:

a) území přírodního charakteru s dominantním podílem ploch lesů, přírodních nelesních ploch, luk, sadů a zahrad. (ve výkresu Sport a rekreace jsou znázorněna zeleným podkresem),

b) rekreační parky (ve výkresu Sport a rekreace jsou znázorněny modrým podkresem).

3. Území s pasívní rekreační funkcí s prioritou ochrany přírody.

Jsou to území totožná s vybranými funkčními plochami zeleně stejných kategorií jako v bodu 2., kde dochází k souběhu rekreace se zvláště chráněnými územími a s územním systémem ekologické stability. (Ve výkresu Sport a rekreace jsou znázorněna dvěma směry šrafov.) V těchto územích platí prioritá respektování zásad ochrany přírody a základních ochranných podmínek chráněných území, daných zákonem č.114/92 o ochraně přírody a krajiny. Do těchto území nejsou zásadně navrhovány aktivní formy rekreace (některá území sloužící oddechu, území sloužící sportu a zahrádkové osady), budou pouze vybavena nejnutnějšími cestami pro pěši a cyklisty (zvláště ohrožená chráněná území tj. zejména drobnější lokality se specifickými formami chráněné flóry nebo fauny jsou z ucelených rekreačních prostorů /t.j. s barevným podkresem/ vyloučeny a jsou nepřístupné).

Území sloužící oddechu - SO :

Obory činností možných v území sloužící oddechu jsou určeny kódem 1 - 7 a jsou podrobně stanoveny ve vyhlášce hl.m. Prahy o závazné části ÚPn . Výběr ploch byl podložen různými aspekty, podle nichž je možné navrhované plochy sloužící oddechu dělit do těchto skupin:

- **plochy pro rekreaci ve vazbě na vodní plochy** (Lahovická kotlina, Podleský rybník, Šeberovské rybníky, vltavské břehy)

- **nárazníkové zóny** s cílenou ochranou přírodních parků v kterých je možné umísťovat rekreační aktivity (okolí přír. parku Prokopské a Dalejské údolí, severně od Kunratického lesa, Milíčovský vrch)

- **odlehčení přírodních parků** od stávající nadměrné zátěže rekreací nabídkou nového území /odlehčení Prokopského údolí návrhem Vidoule/

- **transformace lokalit**, které jsou svou polohou pro rekreaci prvořadě vhodná, ale jsou zdevastovaná nebo zatím využita nevhodným způsobem. Území je nutno rekultivovat a nalézt vhodnou náplň (Vltavské břehy, Troja, Císařský ostrov, Branické údolí, Roztyly, prostor kolem Rokytky, Xaverov a řada drobných lokalit v kompaktním městě),

- **kultivace zelených ploch**, které jsou svou polohou vhodné pro účely rekreace (Vidoule, okolí Jižního Města, Šeberovské rybníky, okolí Podleského rybníka),

- **vytváření rekreačních příležitostí** tam, kde jich byl největší deficit v souladu s transformací zemědělské krajiny na příměstskou rekreačně obytnou (sektor sever, okolí Letňan a Čakovice, okolí Černého Mostu, Újezd n.Lesy - jih, řada okrajových městských částí),

- **kultivace vytěžených prostorů** a ukončených městských skládek (Ďáblice, u Prokopského údolí, Uhříněves, Baně),

- **speciální záměry** - Botanická zahrada, nabídky ploch pro golfoá hřiště.

Standard ploch tělovýchovných zařízení (TVZ) a rekreace (SO) na obyvatele v městských částech

městské části	Standard TVZ m ² /obv		Standard SO m ² /obv	
	stav	návrh	stav	návrh
Praha 1	0,7	0,6	0	0
Praha 2	0,9	0,6	0,8	0,8
Praha 3	1,5	2,6	0	2,3
Praha 4	2,7	2,7	0,6	4,3
Praha 5	3,8	5	4,3	12,2
Praha 6	4,1	5,5	1,4	6
Praha 7	6,1	6,5	0,7	2,7
Praha 8	2,2	4,2	0,4	1,4
Praha 9	3,1	4,5	0,3	1,7
Praha 10	3,8	3,8	0,1	0,3
Praha 11	0,6	1,7	0,3	6,5
Praha 12	1	3,9	0	8,5
Praha 13	5,2	5,5	0,9	2
Praha 14	2,5	6,1	0,3	2,4
Praha 15	2,9	6	3,1	11,7
Benice	30	13,7	19	62
Běchovice	16	27,5	0	0
Březiněves	7	9	7	0

Čakovice	8,9	6,5	0	2,9
Dolní Chabry	8	4,8	15,8	12
Dolní Měcholupy	9,4	5,3	3,3	0
Dolní Počernice	10	5,5	9,3	84
Dubeč	6,5	5	0	26
Ďáblice	7,4	6,2	2,9	0
Horní Počernice	2,5	5	0,4	37,4
Kbely	2,6	8	0	22,3
Klánovice	7,4	5,5	14,6	177
Koloděje	17	5,1	0	5
Kolovraty	8,5	5,4	20,7	21,5
Královice	40	19	0	50
Křeslice	0	0	0	46
Kunratice	4,5	4,1	2	4,6
Letňany	0,2	5,6	0,5	3,8
Libuš	4,6	8,7	2,6	4,2
Lipence	16	8	12	45,4
Lochkov	18	11,5	0	0
Lysolaje	11	9	0	0
Nebušice	8,3	4,6	7,4	5,2
Nedvězí	35	40	10,5	126
Petrovice	2,4	3	0	10,8

městské části	Standard TVZ m ² /obv	Standard SO m ² /obv		
Přední Kopanina	25	50	94	77
Radotín	6,4	10,3	4,3	81,5
Řeporyje	7,3	4	3,6	14
Řepy	0,7	5,5	0	2
Satalice	16	10	0	0
Slivenec	10	8,2	2,7	42,2
Suchdol	4,7	4,5	1	1,7
Šeberov	7,4	7,3	0	80
Štěrboholy	13	6,4	0	5,2
Troja	45	55	630	1 160
Uhříněves	5,3	6,8	0	34
Újezd nad Lesy	1,9	4,7	0	0,8
Újezd	6,5	4	0	116
Velká Chuchle	209	148	0	105,3
Vinoř	508	4,5	0	0
Zbraslav	4,3	3,3	2,3	48,6
Zličín	7,8	5,8	1,4	5,4
Praha - průměr	3	4,5	1,38	8,6

Plochy pro sport a rekreaci jsou znázorněny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 29.

3.8. VÝROBA A SKLADY

3.8.1. Výroba a sklady - současný stav

Rezignaci na centrální řízení ekonomiky došlo v hlavním městě ke ztrátě preferencí pro průmyslovou výrobu. Průmyslové podniky se vyrovnávají s důsledky privatizace, ztrátou východních trhů, zastaralostí a neefektivností technologií. Jen pomalu, se zpožděním za souvisejícím vývojem ostatních odvětví, nacházejí svou novou pozici. Řada tradičních průmyslových ploch ztrácí původní funkci a ta je nahrazována využitím pro činnost obslužné sféry - pro obchodní, kancelářské funkce a aktivity služeb.

Centrálně řízené podniky měly dostatečné plošné rezervy pro plánovaný rozvoj, které nemohou dnes samy využít. Jejich prodejem nebo pronájmem získávají finanční prostředky pro konverzi, modernizaci nebo bohužel prostou likvidaci výroby.

Průzkumem současného stavu bylo zjištěno, že téměř žádný průmyslový podnik nepožaduje nové plochy pro svůj rozvoj. Naopak obecná tendence směřuje k intenzivnějšímu využívání ploch existujících. Velké průmyslové podniky hledají cesty k transformaci původních výrobních ploch pro jiné účely.

Vzhledem k rozložení obyvatelstva na území Prahy je rozmístění výrobních ploch, významných zdrojů pracovních příležitostí, nerovnoměrné. Řada podniků dosud zatěžuje centrum města, zatímco území s velkým potenciálem pracovních sil má těchto zdrojů nedostatek.

3.8.2. Výroba a sklady - návrh

Územní plán je zpracován v období neukončené privatizace, transformace a nevyjasněných majetkoprávních vztahů v některých územích, tradičně využívaných pro průmysl. Vývoj ve výrobní sféře je úzce vázán na celorepublikovou koncepci a její naplňování.

Po analýze výchozího stavu ÚPn preferuje dostatečnou nabídku ploch pro výrobní činnosti rozmístěných tak, aby se zlepšily vazby mezi bydlištěm a pracovištěm. Tím se sníží dopravní zatížení komunikačního systému i systému městské hromadné dopravy způsobené dojížděnkou za prací. Žádoucí je i zkrácení přepravních vztahů mezi zdroji surovin, zpracování a místem spotřeby (příkladem může být skladování zemědělských produktů, jejich další zpracování a prodej). Tato nabídka pokrývá rovněž potřebu nových pracovních příležitostí.

Na plochách průmyslové výroby, skladů v územích nerušící výroby a služeb a na části ostatních zvláštních území je nabízeno celkem 728 ha ploch pro rozvoj výrobních, podnikatelských a živnostenských aktivit se snahou podpořit střední a drobné podnikání, které je hlavním dynamickým prvkem ekonomiky.

Posilování obslužné sféry na úkor výroby zvyšuje podíl zdrojů pracovních míst i ve smíšených územích.

Nově navrhované plochy jsou situovány do míst s velkou kapacitou potenciální pracovní síly. Jedná se o sídliště a zástavbu podél

hlavních městských komunikačních tahů, zejména podél silničního okruhu tak, aby jejich umístění nezhoršilo životní prostředí obyvatel a nezhoršilo podmínky existence přírodních prvků v jejich blízkosti. Nabídka těchto ploch je na pravém břehu Vltavy výrazně vyšší než na levém. To je dáno místními podmínkami, původním založením a kvalitou infrastruktury.

Největší nabídka rozvojových ploch pro výrobu a skladování je (vedle intenzifikace již existujících průmyslových území) v severním a severovýchodním sektoru města v Dolních Chabrech, Letňanech a Horních Počernicích. Nabídka jejich pracovních příležitostí bude sloužit obyvatelům Severního Města a přílivu pracovníků z regionu, který je ze severovýchodu tradičně nejsilnější.

Další významné plochy jsou navrženy v jižním sektoru. Jsou to komerčně-industriální zóna Jižního Města a rozšíření a intenzifikace průmyslového areálu Kunratic.

Ke zmírnění deficitu pracovních míst v západní části města jsou určeny plochy při expresním okruhu u výstupní barrandovské komunikace, při jihozápadním okraji dostavby Západního Města a v oblasti Zličína a Stodůlek.

Ve vzdálenějším časovém horizontu je uvažováno s větší částí plochy jižně od ruzyňského letiště s předpokládaným využitím pro komerčně-administrativní a skladové účely.

Navrhované plochy umožní uvolnit centrum města od některých výrobních a skladovacích činností, které neúměrně zatěžují komunikační síť, obtěžují obyvatele a jejich dopad na území je v rozporu se snahou o stabilizaci vnitřního města jako centra kultury, vzdělanosti, turistiky a bydlení.

Přehled hlavních výrobních ploch a jejich rozlohy v ha:

	Stávající	Navrhované
Dolní Chabry	6,72	24
Letňany - Čakovice - Kbely	169,7	114
Horní Počernice	137,28	139
Malešice - Hostivař - Štěrboholy	320,36	142
Uhríněves	83,09	55
Jižní Město	24,81	57
Kunratice	71,67	37
Stodůlky - Zličín	71,23	58
Západní Město - Řeporyje	65,01	48
P 6 - Ruzyně, Jiviny	40,28	50

Plochy pro výrobu jsou znázorněny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 28.

3.9. PRACOVNÍ PŘÍLEŽITOSTI

3.9.1. Pracovní příležitosti - současný stav

V Praze je vysoká koncentrace pracovních příležitostí. Jejich nabídka je ovlivněna podstatným rozšířením soukromého podnikání, dílčími změnami ve struktuře výroby a mezi odvětvovými přesuny pracovníků.

V roce 1991 byl na území Prahy celkový počet pracovních příležitostí odhadován na 770 tisíc osob. Současný stav nelze přesně stanovit, protože Český statistický úřad již nebilancuje pracovní síly. Odhaduje se, že v roce 1997 bylo v Praze celkem k dispozici 770 - 780 tisíc pracovních míst, v tom:

625 tisíc zaměstnaných trvale bydlicích obyvatel Prahy. Počet zaměstnaných na zkrácenou pracovní dobu a tzv. druhém zaměstnání je započten z 50 % (výběrové šetření pracovních sil ČSÚ - 1997)

80 tisíc saldo dojížděky za prací (výběrové šetření pracovních sil ČSÚ - 1997)

10 tisíc volných míst nabízených prostřednictvím úřadů práce

10 - 15 tisíc volných míst nabízených jiným způsobem

45 - 50 tisíc cizinců (odhad - propočten vychází z údajů policie ČR a úřadů práce)

Z výběrového šetření pracovních sil vyplývá, že zaměstnanci tvoří nadále rozhodující část pracujících (82,3 %), podnikatelé bez zaměstnanců tvoří 12,0 %, podnikatelé se zaměstnanci 4,7 % a ostatní 1 %.

Podíl pracovníků v jednotlivých hospodářských sférách byl v minulosti dlouhodobě stabilní a oproti rozvrstvení pracovníků v západoevropských velkoměstech byl především velký deficit ve sféře terciární. Po roce 1990 dochází k výraznému posilování obslužné sféry na úkor sféry výrobní - primární sféra 1 % pracovníků, sekundární 27 % a terciér 72 %. Uvedené podíly jsou již srovnatelné se situací ve vyspělých státech.

Praha zatím nemá problémy s nezaměstnaností, protože nabídka pracovních příležitostí je natolik vysoká a rozmanitá, že se míra nezaměstnanosti drží trvale na nejnižší úrovni v ČR. Problémem je umístění občanů se změnou pracovní schopností. Tento problém však není řešitelný územním plánem.

Rozmístění pracovních příležitostí není v rovnováze s rozmístěním bytového fondu, což klade vysoké nároky na dopravu do zaměstnání. V centru Prahy (Praha 1 a Praha 2) pracuje na 220 tisíc osob, vysoká koncentrace pracovních míst je na východě Prahy - v hostivařsko-malešické průmyslové oblasti, ve vysočanské oblasti, v Běchovicích, na severu v Horních Počernicích a v oblasti Čakovice, Letňan, Kbel a Satalic. Na jihu jsou pracovní příležitosti soustředěny především v Praze 12, na levém břehu Vltavy je největší koncentrace v oblasti Smíchova mezi lihovarem, smíchovským nádražím a Plzeňskou

ulici až ke Zvonu. Většina sídlištních komplexů zůstává zatím převážně monofunkční, s výrazným deficitem pracovních příležitostí.

Z uvedené analýzy vyplývá, že zásady ÚHZ přijaté pro oblast trhu práce jsou platné a není nutné je pro ÚPn měnit.

Výše uváděné počty nelze porovnávat s údaji v datové základně územního plánu, kde úhrnem za Prahu vychází cca 720 tisíc tzv. pracovních příležitostí. Ve skutečnosti se jedná o objemy dojížděky do jednotlivých urbanistických obvodů (UO) neočištěné od dojížděky do škol. Naopak zde chybí počty pracovníků, kteří bydlí v místě pracoviště. Protože však nebyly k dispozici žádné přesnější údaje, je účelné použít alespoň tento hrubý odhad rozmístění "pracovních příležitostí".

3.9.2. Pracovní příležitosti - návrh

Koncepce návrhu ploch pro nové pracovní příležitosti vycházela ze snahy přiblížit místo zaměstnání k bydlišti a zmírnit tak zatížení městského komunikačního systému individuální automobilovou dopravou a zatížení městské hromadné dopravy velkým množstvím lidí, dojíždějících za prací.

Potřeba nových pracovních příležitostí je uspokojována v ÚPn na plochách pro průmyslovou výrobu, pro nerušící výrobu a služby, ve smíšených územích, na plochách veřejného vybavení a v ostatních zvláštních územích. Posledně jmenovaná jsou legendou územního plánu určena pro velkoplošné obchodní provozy, skladové areály, vysokoškolské, ubytovací a sportovní komplexy, pro komplexy administrativní a správní, výstavní a kongresové, výzkumné, kulturní i církevní.

Navržená nabídka pracovních míst vychází z předpokládaného demografického vývoje společnosti, ze snahy o harmonizaci vazeb mezi bydlištěm, místem zaměstnání a místem odpočinku a z potřeby odlehčit historické jádro města od přetížení z obchodních, administrativních i výrobních aktivit.

Plochy budou naplněny postupně a jejich rozvoj nebude ve všech případech k roku 2010 ukončen. Některé tradiční průmyslové lokality jsou v návrhu posilovány, avšak jejich funkční využití se výrazně mění. Průmyslové činnosti jsou nahrazovány aktivitami obchodními, administrativními a skladovými. Monofunkčnost území bude potlačena. Podstatně se zvýší podíl pracovních míst v terciérní sféře, větší podíl budou mít nevýrobní služby. Jiné tradiční plochy výroba opouští a jejich charakter se transformuje na území smíšená, zvláštější nebo obytná. Nová pracovní místa mají přímou vazbu na posílenou městskou hromadnou dopravu a celý komunikační městský systém, zejména na nové trasy metra.

V Praze je v současnosti, podle metodiky ÚPn, 724 241 pracovních míst. Potřeba k roku 2010 se předpokládá 800 000 pro obyvatele Prahy,

oproti původním předpokladům však stoupá dojížděka za prací do hlavního města a zvyšuje se podíl zahraničních pracovníků s dlouhodobým nebo trvalým pobytem. Nové plochy umožňují uvolnění centra města a pokryjí potřebu míst nových. ÚPn předpokládá, že k časovému horizontu územního plánu nebudou zrealizovány všechny zahájené rozvojové stavební akce v plném rozsahu, některé předpokládané akce nebudou zahájeny vůbec a nebude tudíž vyčerpána celá kapacita nabídky pracovních míst.

V městských částech je nabídka nových ploch, které budou zdrojem pracovních příležitostí podle následující tabulky:

Bilance obyvatel a pracovních příležitostí za m.č. do r.2010

městská část	obyvatel	prac. příl. stav	prac. příl. nových	prac. příl. celkem
Praha 1	32 434	166 238	800	167 038
Praha 2	49 086	56 802	738	57 540
Praha 3	76 917	38 607	4 467	43 074
Praha 4	130 143	67 637	9 872	77 509
Praha 5	87 410	48 421	14 612	63 033
Praha 6	97 280	65 406	11 018	76 424
Praha 7	44 593	33 357	6 208	39 565
Praha 8	107 825	44 131	12 558	56 689
Praha 9	52 511	41 711	18 471	60 182
Praha 10	117 265	55 100	26 747	81 847
Praha 11	70 424	8 884	14 275	23 157
Praha 12	45 763	13 131	3 322	16 453
Praha 13	64 422	5 130	13 264	18 394
Praha 14	37 311	8 016	14 359	22 375
Praha 15	28 189	13 145	13 644	26 789
Benice	1 290	16	0	16
Běchovice	3 779	2 336	5 046	7 382
Březiněves	2 328	43	54	97
Čakovice	10 477	3 648	2 736	6 383
Dolní Chabry	5 222	838	208	1 046
D. Měcholupy	4 624	1 395	1 786	3 184
D. Počernice	4 482	305	3 045	3 350
Dubeč	3 124	387	1 403	1 790
Đáblice	5 669	1 534	1 647	3 181
H. Počernice	15 381	3 908	15 808	19 716
Kbely	5 367	2 798	2 172	4 970
Klánovice	4 746	439	52	491
městská část	obyvatel	prac.	prac.	prac.

		příl. stav	příl. nových	příl. celkem
Koloděje	1 919	116	499	615
Kolovraty	4 651	265	576	841
Královice	837	44	1 398	1 442
Křeslice	1 940	40	30	70
Kunratice	6 988	2 362	1 061	3 423
Letňany	15 957	9 199	9 342	18 541
Libuš	7 546	2 924	1 004	3 928
Lipence	5 062	264	862	1 131
Lochkov	882	174	23	197
Lysolaje	1 956	202	17	219
Nebošice	3 385	346	248	594
Nedvězí	325	87	18	105
Petrovice	5 468	555	44	599
Pf. Kopanina	518	60	1	61
Radotín	7 019	3 397	860	4 257
Řeporyje	6 558	861	1 520	2 381
Řepy	15 506	3 842	1 834	5 676
Satalice	1 978	1 219	1 178	2 397
Sliveneč	4 023	353	1 466	1 819
Suchdol	6 393	3 429	904	4 333
Šeberov	2 502	462	333	795
Štěrboholy	3 887	364	6 150	6 514
Troja	973	921	129	1 050
Uhřetíněves	16 064	2 295	2 804	5 099
Újezd nad Lesy	9 422	626	148	774
Újezd	2 316	107	342	449
Velká Chuchle	2 943	932	1 163	2 095
Vinoř	3 666	847	231	1 078
Zbraslav	9 246	3 200	2 881	6 081
Zličín	7 378	1 385	10 892	12 277
Praha celkem	1 265 387	724 241	246 278	970 514

Konečná bilance ploch pro pracovní příležitosti :

Současný stav	724 241 pracovních příležitostí
Požadavek k r. 2010	800 000 pracovních příležitostí
Celková nabídka na nových plochách při max. využití	246 278 pracovních příležitostí
potřeba k r.2010	75 759 (dle demografické prognózy)
25% nenaplnění ploch	61 570 (u zahájeného rozvoje)
nezahájená výstavba	108 949
Celkem	246 278

3.10. ZEMĚDĚLSTVÍ, ZEMĚDĚLSKÝ A LESNÍ PŮDNÍ FOND

3.10.1. Zemědělství - současný stav

Zemědělský půdní fond (ZPF) tvoří v současné době poměrně významnou součást území hlavního města Prahy. Celková výměra ZPF dle katastrální evidence k 1.1.1998 činí 21.351,81 ha, což je 43 % z celkové výměry města, která činí 49 640,28 ha.

Struktura ZPF k 1.1.1998 je následující:

orná půda	15 726,76 ha
chmelnice	0,0285 ha
vinice	9,84 ha
zahrady	4 003,93 ha
sady	729,52 ha
louky	555,64 ha
pastviny	326,06 ha

Nejvyšší plošné zastoupení orné půdy je v těchto katastrálních územích: Horní Počernice, Dubeč, Uhřetěves, Ďáblice, Lipence, Kolovraty, Běchovice, Královice a Cholupice.

Kvalita ZPF je hodnocena na základě bonitovaných půdně ekologických jednotek (BPEJ), převzatých od Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půdy Zbraslav. Tyto jednotky jsou charakterizovány číselným kódem, který vyjadřuje půdní typ, geologický substrát, zrnitost, hloubku půdního profilu, svažitost, expozici pozemku ke světovým stranám aj.. Rozhodujícím ukazatelem je hlavní půdní jednotka (HPJ - 2. a 3. místo kódu), která charakterizuje pozemky se stejnými půdními typy, a z nich vyplývajícími přibližně stejnými výrobními podmínkami pro zemědělskou výrobu.

Nejkvalitnější půdy v řešeném území jsou v severovýchodní oblasti, v Ďáblicích, Březiněvesi, Třeboradicích, Vínově a Satalicích. Jedná se převážně o černozemě na spraši, středně těžké, s převážně příznivým vodním režimem. Další významná oblast je východně od Uhřetěvesi a Kolovrat, kde se vyskytují převážně hnědozemě na spraši, středně těžké s příznivým vodním režimem. Západně od Uhřetěvesi, kolem Benic, Pítkovic a Křeslic se jedná převážně o hnědozemě na sprašových hlínách, středně těžké s těžší spodinou, vlhčí vodní režim. Podobný typ půd se nalézá také v jižní části území v okolí Točné a Cholupic, kde se jedná o kombinace hnědozemních půd, včetně illimerizovaných forem se slabým oglejením. V nivě Berounky se nacházejí kvalitní půdy na nivních uloženinách, středně těžké. Na severozápadě a západě města se nacházejí kvalitní půdy v okolí Sobína a Slivence, a dále se jedná o menší enklávy v rámci členitějšího terénu, popř. v územích omezených jinými vlivy (ochrana přírody, ochrana vodních zdrojů, ap.). Oblast nejméně kvalitních půd je v jižní části území (Pisnice, Kunratice, Šeberov, Újezd u Průhonice), kde převládají

hnědé půdy kyselé na různých podkladech, obvykle šterkovité. Horší hnědé půdy jsou také v Dolních Měcholupech, Dubči a Štěrboholích.

3.10.2. Zemědělství - návrh

Ochrana ZPF jako jedné z hlavních složek životního prostředí vyplývá ze zákona č. 334/1994 Sb. a následné vyhlášky č. 13/1994. Zařazení BPEJ do tříd ochrany vychází v územním plánu z Metodického pokynu MŽP ČR ze dne 1.10.1996. Je zřejmé, že v rámci tvorby územního plánu velkoměsta nemohou být požadavky ochrany ZPF dodrženy absolutně. V oblastech velmi kvalitních půd jsou zachovány větší celky orné půdy i rozvojové plochy pro zemědělské areály. V rámci rozvojových ploch sídel v těchto prostorech je navrhována méně koncentrovaná zástavba s větším podílem zahrad a zelených ploch. V ostatních oblastech je zemědělská výroba podřízena spíše funkci činitele podílejícího se na tvorbě příměstské krajiny s preferencí rostlinné výroby a diverzifikací velkých půdních celků v návaznosti na ÚSES za účelem zlepšení propustnosti krajiny. Vzhledem ke specifickému charakteru hlavního města a potřebám jeho obyvatel na dostupnost přírodních rekreačních lokalit je poměrně vysoký podíl orné půdy převeden na louky, resp. do kategorie přírodních nelesních ploch zeleně.

3.10.2.1. Zemědělská výroba

V posledních letech došlo k zásadním změnám v organizaci zemědělské výroby, které vyplývají z rozsáhlých restitucí bývalého majetku St. statku Praha, a také ze specifických podmínek na území hlavního města (nabídka lukrativnějších možností využití zemědělských areálů, nedostatek pracovních sil pro manuální zemědělské provozy). Původně zemědělské areály buď zásadně změnily své funkční využití, nebo se přeměnily v polyfunkční plochy poskytující prostor jak pro zemědělství, tak pro řemeslnou výrobu, obchod a sklady. Situaci komplikují nedeřešené majetkové vztahy k pozemkům a zemědělským objektům. Původní dominantní subjekt, který obhospodařoval většinu zemědělské půdy na území Prahy - St. statek Praha - postupně ukončil svoji činnost. Zemědělská půda patřící městu byla pronajata Pražské agrární společností (cca polovina st. statku), zbytek majetku st. statku uspokojuje restituční nároky. Velká část zemědělské půdy je ve správě Pozemkového fondu, který vydává náhradní pozemky restitučním a město nemůže tuto situaci ovlivnit.

Vzhledem k tomu, že v současné době je velmi obtížné odhadnout jakékoliv trendy a potřeby zemědělské výroby do budoucna, vychází ÚPn především ze zůstatkové plochy stabilizovaného půdního fondu a ze známých konkrétních záměrů v území.

Návrh významnějších zemědělských areálů vychází ze stabilizace, popř. dostavby v rámci stávajících objektů s vazbou na zemědělskou půdu s dostatečnou vzdáleností od čistě obytných území:

Vinoř - Ctěnice - středisko živočišné výroby společnosti Vinagro.

Sliveneč - areál Agrospolečnosti bude využíván do r. 2010 jako středisko živočišné výroby.

Cholupice - areál Agrofarmy Cholupice, která vznikla z pražské části hospodářského obvodu ZD Zvole, smíšené středisko živočišné výroby a služeb.

Uhřetěves - hlavní sídlo Výzkumného ústavu živočišné výroby, jehož hospodářské zázemí tvoří areál farmy živočišné výroby Netluky.

Nedvězí - sídlo Fytonu s.r.o., organizace obhospodařuje většinu zemědělské půdy v prostoru bývalého hospodářského obvodu ZD Kolovraty.

Při komunikaci z Uhřetěvesi směrem na Dolní Měcholupy je ve výhledovém období navržen objekt pro chov sportovních koní v rámci klusáckého závodiště.

Specializované organizace pro vědu a výzkum

Kromě již zmíněného VÚŽV v Uhřetěvesi hospodaří na území Prahy Výzkumný ústav rostlinné výroby Ruzyně (cca 150 ha v okolí letiště) a Česká zemědělská univerzita, školní zemědělský podnik Lány, který má hospodářské provozy sloužící pro výuku v Suchdole. V návrhovém období zůstávají tyto areály stabilizované.

V okrajových částech města obhospodařují zemědělskou půdu střediska mimo území města (Horoměřice, Agro Jesenice, šlechtitelská stanice Stupice, Třebotov).

Drobných, soukromě hospodařících zemědělců je na území hlavního města několik desítek. Menší hospodářství jsou územním plánu zařazena do smíšených území, větší soukromé provozy jsou v Repořích, Točné a Hostivari.

Využití stávajících i nově budovaných objektů živočišné výroby musí být úměrné rozsahu obhospodařované půdy na území města, aby nedocházelo k nadměrnému zatěžování zemědělské půdy. ÚPn doporučuje stanovit limit maximálního zatížení 0,7 VDJ/ha. Předpokládá se, že k tomuto limitu se bude blížit zemědělská výroba pouze v severovýchodní a jihovýchodní části města, které považujeme za hlavní zemědělské zóny. I zde je však třeba vyloučit aplikaci kejdy na pozemcích v obvodu města a budování velkokapacitních objektů živočišné výroby.

Počet areálů zemědělské výroby ve smyslu monofunkčních ploch je v ÚPn maximálně redukován. Výše vyjmenovaná střediska, která jsou vyznačena v rámci výkresu funkčních systémů, jsou považována za

významná buď charakterem vybavení nebo polohou, popř. funkcí jediných středisek pro obhospodařování určitých celků. I tyto prostory jsou však většinou dimenzovány na jiný systém organizace zemědělské výroby. V návrhovém období je proto třeba počítat s jejich přestavbami a kompletacemi tak, aby mohly fungovat jako samostatné jednotky.

Kromě vyhrazených monofunkčních ploch je předpokládána možnost částečného zemědělského využití také v rámci navrhovaných polyfunkčních území, vždy však bude limitováno sídlem. Jedná se o tato území:

Smíšená území malých sídel (SMS) - přípustné jsou malokapacitní stavby rostlinné i živočišné výroby (s výjimkou prasat a kozešinových zvířat), ustájovací kapacita staveb pro živočišnou výrobu musí být dimenzována tak, aby pachová zóna nezasažovala nejbližší obytný objekt, popř. objekt občanského vybavení. Přípustné jsou rovněž provozy pro zpracování zemědělské produkce.

Území služeb a nerušící výroby (VN) - přípustné jsou stavby pro zpracování rostlinné produkce, sklady, dílny, garáže, odstavné plochy, čerpací stanice, kancelářské budovy. Tyto stavby nesmí svými negativními účinky narušovat životní prostředí v sídlech.

Území sloužící oddechu (SO) - jedná se o stavby pro chov koní v rámci rekreačních areálů a parkurových závodíšť, nikoli však účelová zařízení pro plemenný chov.

Ostatní zvláštní území (ZOS) - jedná se o vybrané stavby rostlinné a živočišné výroby, sloužící bezprostředně pro potřeby zemědělského školství a výzkumu, pokud svým množstvím a velikostí provozu nenarušují charakter daného území.

Areály zemědělské výroby jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 28, rozsah ploch zemědělského půdního fondu mimo současně zastavěné území je zobrazen ve výkresu č. 32.

3.10.4. Lesní půdní fond - současný stav

Celková výměra lesní půdy na území hl. m. Prahy k 1.1.1998 činí 4 866 ha (dle katastrální evidence). To je cca 10% z celkové plochy města. Jako podklad pro zakreslení ploch náležejících do lesního půdního fondu (LPF) byly použity porostové mapy, převzaté od ÚHÚL Brandýs nad Labem. Lesní půdu na území hlavního města Prahy obhospodařují tyto organizace:

- Lesy hl. m. Prahy
- Lesy České republiky
- lesní správa Nižbor
- lesní správa Mělník
- lesní správa Konopiště

- Výzkumný ústav lesního hospodářství a myslivosti Jíloviště - Strnady

Velká část lesních porostů je v soukromém vlastnictví, zejména na Zbraslavi, Radotíně.

Z hlediska převažující funkce jsou všechny lesy na území Prahy zařazeny do kategorie lesů zvláštního určení, kde je způsob hospodaření podřízen poslání, které vyplývá ze specifických společenských potřeb (rekreace, ochrana přírody).

3.10.5. Lesní půdní fond - návrh

Zpracování ÚPn bylo vedeno snahou o maximální respektování lesní půdy, minimalizaci případných záborů a naopak rozšíření lesních ploch, zejména pro potřeby rekreace a ochrany přírody (ÚSES). V ojedinělých případech jsou územním plánem navrhovány zábery lesního půdního fondu, zejména u dopravních staveb. K většímu záboru dochází pouze na Zbraslavi a v Radotíně, kde se jedná o rozšíření těžebních ploch.

Navrhovaný rozvoj bytové výstavby respektuje stávající velké lesní celky na území města, včetně jejich funkce rekreační, přírodní i urbanistické (zachování otevřených prostor propojujících město s okolní krajinou).

Nově navrhované lesní celky jsou situovány do okrajových partií města. Dojde tak ke zvalitnění příměstské krajiny na úkor zemědělské půdy, k posílení rekreačních možností obyvatel a v rámci územního systému ekologické stability k posílení přirozených společenstev.

Jedná se o tyto lokality:

- Severně od Ďáblické skládky,
- Rozhraní mezi Ďáblicemi, Čakovicemi a Letňany,
- Prostor Čakovice, Kbely,
- Východně od Kyjí,
- Rozšíření ploch Klánovického lesa k Počernickému rybníku,
- Jižně od Dubče,
- Severně od Štěrbohol
- Jižně od Dolních Měcholup,
- Jihovýchodně od Dubče,
- Jižně od Sobína

Některé jsou zařazeny k rozvoji ve výhledovém období:

- Severně od skládky v Dolních Chabrech
- Jižně od Sobína

- Severně od Kyjí k Satalicím.

Kromě toho budou plochy s charakterem lesa také součástí některých parkových ploch a ploch SO.

Vzhledem k potřebě zachovat existenci lesa i přes současnou antropogenní zátěž je nutné u stávajících i nově zakládaných porostů zajistit jejich stabilitu a ovlivňovat změnu druhové skladby dřevin tak, aby co nejvíce odpovídala původním společenstvům a lesy byly schopny přežít další století.

Plochy lesů a plochy s charakterem lesa jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 32.

3.10.7. Zábery ZPF a LPF

3.10.7.1. Zemědělský půdní fond

V ÚPn Prahy jsou bilancovány plochy ZPF mimo současně zastavěné území, na kterých dochází ke změně funkčního využití tak, že již nebudou zemědělsky využívány, a jsou proto navrženy k vynětí z půdního fondu.

Pro posouzení záborů byly tyto plochy rozděleny do čtyř základních skupin:

Zastavitelné plochy - jedná se o plochy, které ÚPn předurčuje k zastavění, nebo k založení vodních ploch (podle legendy ÚPn mají tyto kódy: OC, OV, OMS, SVM, SVO, SMJ, VN, VP, ZOB, ZVK, ZVS, ZSP, ZKC, ZSS, ZAD, ZOS, VVS, VVA, VVZ, VVM, VVO, VVX, TE, TI, TK, TO, TR, TP, TS, TT, TV, VOP, VON, VOO, VPK, ZV, DVP, DNA, DEP, TEP).

Komunikace a dopravní plochy - tyto plochy jsou vzhledem ke specifickému charakteru bilancovány zvlášť mimo zastavitelné plochy (podle legendy mají tyto kódy: SD, S1-4, DZ1,2, DL, DLS, DG, DPZ, DPO, DB, DM, DPR, DZA, DCE, DOS, DDN).

Zeleň - jedná se o plochy přírodního charakteru, které jsou určeny k vynětí ze ZPF, ale ke ztrátě půdy zde de facto nedochází (v ÚPn mají kódy: LR,*, PP,+, ZN, SO).

ÚSES - vzhledem k přísnějšímu režimu z hlediska ochrany přírody jsou plochy určené pro ÚSES bilancovány zvlášť mimo ostatní plochy zeleně a v jejich rámci jsou určeny k vynětí i plochy s návrhovým kódem NL - louky, neboť tyto plochy nelze intenzivně zemědělsky využívat.

V grafické části je uvedeno navrhované funkční využití zabíraných ploch (kódy návrhu a barevné rozlišení čtyř výše uvedených skupin). Barevně je též odlišen zábor na plochách I. a II. stupně

přednosti v ochraně ZPF a ostatních. Rozsah záborů je rozdělen na návrhové období (do roku 2010) a výhled (po roce 2010).

3.10.7.2. Lesní půdní fond

Rozsah záborů stávajícího LPF je znázorněn pro celé území hlavního města (i uvnitř hranic současně zastavěného území). Zábery LPF byly minimalizovány pouze na nutné případy, zejména u dopravních staveb. K většímu rozsahu dochází pouze u rozšíření těžebních ploch na Zbraslavi a v Radotíně.

Zábery ZPF a LPF jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 20.

Vyhodnocení záborů ZPF a LPF včetně ekonomické bilance je součástí tabulkové části ÚPn. U ZPF je zde vyčíslen rozsah záborů pro jednotlivé městské části, s rozlišením navrhovaného funkčního využití (výše uvedené čtyři skupiny funkčního využití) a rozsah záborů v jednotlivých třídách stupně přednosti v ochraně.

Pro toto vyhodnocení byly použity jako podklady: Digitální forma evidence půdně ekologických jednotek (BPEJ) z Výzkumného ústavu meliorací a ochrany půdy v Praze - Zbraslavi a účelové mapové dílo Porostní mapa v měřítku 1:10 000, zpracovaná Lesprojektem Brandýs n/Labem, v dostupném stavu s aktualizací jednotlivých mapových listů v rozmezí r. 1984 - 1994.

3.11. ZELENĚ

3.11.1. Zeleň - současný stav

Současný stav zeleně je charakteristickou mozaikou ploch různých vlastností, kvality a potenciálu. Na základě průzkumů a rozborů s přihlédnutím k převažujícímu způsobu využití je území rozčleněno do funkčních ploch zeleně, které při vzájemném prolínání s produkčními plochami vytvářejí současný charakter městské krajiny. Jednotlivé plochy jsou situovány soliterně, nebo mezi sebou vytvářejí prostorově a funkčně vazby. Zakládají nespojitý celoměstský systém zeleně.

Nejvýraznější základní kostru současné městské krajiny tvoří zelené klíny, které pronikají z příměstské krajiny do intenzivně zastavěného území.

Na levém břehu Vltavy se jedná o tato území:

- Výrazný údolní rovinatý pás nivy Berounky, který je vyjádřen dominantní plochou orné půdy s liniemi stromořadí a výrazným lemujícím prvkem doprovodné vegetace proměnlivě šíře podél řeky. V okrajových částech jsou menší lokality sadů a zahrádkové osady. V centrální části je negativním prvkem areál velkotržnice, který v území vytváří plošnou bariéru.

- Pás od Zadní Kopaniny, Zmrzlíku k Radotínskému a Chuchelskému háji, který je charakteristický výrazným vlnitým reliéfem s dominantními hmotami lesních porostů, které navazují na příměstskou krajinu. Ze severu se klín rozvírá do ploch orné půdy. Ve svazích a nepřístupných polohách je převaha ploch s trvalým travním krytem - louky a pastviny s předěly přírodních linií.

- Zelený klín Dalejského a Prokopského údolí s ukončením na Dívčích hradech, který vytváří poměrně úzký pás s prioritní ochranou přírody stoupající na náhorní plošinu Dívčích hradů s převahou orné půdy, která prudce spadá skalními útvary k východu.

- Motolské svahy s Vidoulí, výrazně sevěšené zástavbou, kde prostorové bariéry přerušily přímou návaznost s Dívčími hrady. Plochy orné půdy ve svahu v jižní části klínu jsou rozčleněny podélnými přírodními pásy a přecházejí do náhorní plošiny ze západu lemované sady. V severní části zelený klín spadá lesními a přírodními porosty do údolí Motolského potoka.

Na pravém břehu Vltavy se jedná o tato území:

- Zelený klín v návaznosti na Botič, kterému dominuje vodní tok s doprovodnými porosty s vazbou na plochy orné půdy. Význam mají souvislé lesní porosty Hostivařského lesa a plochy orné půdy a sadů v oblasti Chodovce a dále lesní masiv Kunratického lesa. Podél Kunratického potoka se pás proplétá stávající zástavbou do údolní části Kunratického potoka severně od Jižní spojky, kde je ukončen.

- Doprovodný pás přírodní vegetace Rokytky včetně oblasti Kolodějí se zapojením Újezda nad Lesy. Výrazný zelený klín propojuje zemědělskou příměstskou krajinu od jihu se souvislými lesními porosty Vidrholce. Meadnrující tok s prostorově a druhově členitou doprovodnou vegetací při průchodu sídly navazuje východním a západním směrem na plochy orné půdy a vyúsťuje k lesním porostům.

- Zemědělská krajina jižně od Satalic přecházející pod Kbelským letištěm v Bažantnici. Je protažením výrazného pásu, který přichází od východu otevřenou příměstskou zemědělskou krajinou. Do prostoru je zapojena satalická obora, z jihu svahy Bažantnice, ze severu přírodní svahy pod kbelským letištěm. Zelený klín je ukončen pod Klíčovem souvislými plochami sadů silně atakovanými intenzivní dopravou.

Významnou součást městské krajiny tvoří i zelené klíny v okrajových polohách, s jednostranným kontaktem se zástavbou, které přecházejí do volné krajiny:

- Pás přicházející zemědělskou příměstskou krajinou od západu přes lesní masiv Háje v Přední Kopanině plochami orné půdy lemované ze severu Hláskem, směřující k přírodně hodnotnému území Šárky.

- Zelený klín, který přichází z rozvěvené intenzivní zemědělské krajiny s průtahy vodotečí a minimálním podílem přírodních ploch zeleně k Dáblickému a Čimickému háji. Zapojuje produkční plochy v okolí Dolních Chaber a směřuje Drahaňským údolím k Vltavě.

- Zelený klín v jižní části hlavního města tvoří lesní porosty Komořanského polesí podél Vltavy směřující severním směrem do oblasti Modřan.

Ucelená kostra městské krajiny se skládá z jednotlivých funkčních ploch zeleně. Ve většině případů dochází ke vzájemnému prolínání jejich jednotlivých charakteristik.

Další rozdělení je navrženo s přihlédnutím k dominantnosti některé z funkcí (vlastnosti, kvalita a potenciál ploch, typická lokalizace, způsob založení a údržby ploch). Nedílnou součástí ucelené městské krajiny tvoří i území s produkční činností, kde je zařazení provedeno stejným způsobem.

Neopominutelné jsou zelené plochy zahrnuté do jednotlivých polyfunkčních území. Zvláštním případem jsou území sloužící oddechu, rekreační zázemí s dominantním podílem zelených ploch s minimálním podílem zástavby, která je pouze nejnужnějším zázemím pro rekreaci v přírodě.

I z hlediska podílu a kvality zeleně je možné město rozčlenit do tří pásem.

Ve vnějším pásmu v návaznosti na příměstskou krajinu převažují plochy orné půdy, které přecházejí do linií a ploch přírodních porostů, doprovodu vodotečí a vodních ploch. Výraznou protiváhu orné půdě a dominantní součástí zelených klínů tvoří souvislé masivy lesních porostů a přírodní nelesní plochy. Důležitým prvkem v území jsou plochy sadů.

Do středního pásma (kompaktního města) zabíhají jazyky orné půdy, avšak dominantní rozsah přebírají přírodní plochy zeleně s lesními porosty. Určitý podíl přejímá parkově upravená zeleň, která vtahuje zeleň do urbanizovaných ploch. Nachází se v přímé vazbě na zástavbu nebo je součástí zahrad u rodinných domů.

V centrálním pásmu s historickou zástavbou, kde převažuje výrazná urbanizace území, jsou dominantní parkově založené plochy s intenzivní údržbou. Jedná se o volně přístupné parky, parkově upravené plochy a pásy, městský parter se zelení, systémová a ostatní stromořadí. Významný podíl mají plochy vyhrazené parkově zeleně v areálech a ojedinele kvalitní plochy parkově zeleně v rekonstruovaných vnitroblocích. Neopominutelnou součástí tvoří rozsáhlé komplexy hřbitovů. Lesní a přírodní porosty se uplatňují pouze v liniích a menších plochách na nepřístupných svazích.

Základní bilance:

sledované položky	měrná jednotka	hodnota
celková rozloha města	ha	49 644
obyvatelé	počet	1 214 174
veškeré plochy zeleně + zeleň v	ha	20 352
podíl rozlohy města	%	41
podíl zeleně na obyvatele	m ² /obyvatele	167,72
veškeré plochy zeleně	ha	13 568
podíl z rozlohy města	%	27,33
podíl zeleně na obyvatele	m ² /obyvatele	111,75
monofunkční plochy zeleně +	ha	12 834
podíl rozlohy města	%	25,85
podíl zeleně na obyvatele	m ² /obyvatele	105,7
monofunkční plochy zeleně	ha	10 799
podíl rozlohy města	%	21,75
podíl zeleně na obyvatele	m ² /obyvatele	88,94

Poznámka:

Plochy zahradnictví nejsou součástí bilancí ploch zeleně.

VEŠKERÉ PLOCHY ZELENĚ zahrnují monofunkční plochy zeleně, pěšební plochy a ochranou zeleň vymezené samostatnou funkční plochou (lesní porosty, historické zahrady, parky, parkově upravené plochy, hřbitovy, přírodní nelesní plochy, louky, pastviny, sady, zahrady, zástavy, zahrádky a zahrádkové osady, izolační zeleň).

ZELENĚ V ZÁSTAVBĚ definuje rozsah zeleně v doplňkové funkci v rámci polyfunkčního území. Působí ve vzájemné provázanosti s vlastní funkcí. Není vyznačena samostatnou funkční plochou. Její podíl je vyjádřen koeficientem zeleně.

MONOFUNKČNÍ PLOCHY ZELENĚ zahrnují nezastavitelné plochy zeleně, s rekreačním významem a jako součást ochrany přírody a krajiny, vyjádřené samostatnou funkční plochou (lesní porosty, historické zahrady, parky a parkově upravené plochy, hřbitovy, přírodní nelesní plochy, louky, pastviny).

PĚŠEBNÍ PLOCHY definují rozsah funkčních ploch převážně užitkové zeleně s doplňkem okrasné (sady, zahrady, vinice, zahrádky, zahrádkové osady).

OCHRANNÁ ZELENĚ zahrnuje samostatné funkční plochy izolační zeleně tvořící linie a plochy s cílem snižovat negativní vlivy od návazných území, zejména komunikací.

Při úvahách o celkové potřebném množství zeleně v m²/obyvatele je použit ukazatel, který zároveň postihuje nejpotřebnější funkce určující kvalitu městského prostředí. V základním ukazateli je zahrnuta i zeleň v zástavbě.

Při analýze veškerých ploch zeleně:**69-92 m²/obyvatele****Při analýze monofunkčních ploch zeleně: 44-60 m²/obyvatele**

Na základě celoměstských bilancí docházíme ke zjištění, že plochy zeleně vzhledem k celkové rozloze a počtu obyvatel jsou dostačující. Toto celkové srovnání však nenaznačuje skutečné množství ploch v určité reálné dostupnosti z hlediska krátkodobé, ale i dlouhodobé rekreace. Analýzy jsou zaměřeny na městské části a na základě takto vymezených území jsou provedeny odpovídající bilance, které jsou vstupními informacemi pro stanovení potřeby rozvojových ploch. Tabulka zachycuje pouze monofunkční plochy zeleně.

Procentuální zastoupení funkčních ploch zeleně vzhledem k celkové rozloze města

	STAV ha	z rozlohy města %
lesní porosty /LR/	5 207	10,5
historické zahrady /*/	770	1,55
parky a parkové plochy /PP/	1 118	2,25
hřbitovy +/-	161	0,32
liniová a doprovodná zeleň (ZL)	565	1,14
přírodní nelesní plochy /ZN/	1 460	2,95
louky /NL/	1 518	3,06
zahrady a sady (PSZ)	870	1,75
vinice / ^{oo} /	12	0,02
zahrádkové osady /□/	1 153	2,32
izolační zeleň /IZ/	734	1,48
celková rozloha zeleně	13 568	27,33
zahradnictví (PZA)	220	0,44
celková rozloha města	49 644	100

Průměrný ukazatel potřeby monofunkčních ploch zeleně na 1 obyvatele je 55 m².

3.11.2. Zeleň - návrh

Navrhované řešení zeleně vychází z podrobných průzkumů a komplexního prostorového rozboru současných lokalit zeleně, které spolu s produkčními plochami tvoří výraznou a nedílnou součást městské krajiny. Důraz je kladen na ochranu přírodních hodnotných území a lesních porostů. ÚPn potvrzuje historicky založené parky a parkové plochy s navazujícím městským parkovým parterem. Stanovené limity, rozvojové záměry a potřeba dosáhnout vzájemnou rovnováhu v území směřují k vyváženému řešení. Plošné deficity zeleně se projevují zejména v lokalitách, kde jsou zcelené lokality orné půdy bez plošné a liniové vegetace či velké soustředění obyvatel v poměrně malé lokalitě při velké hustotě zastavění. Významné je posilování dnes plně nefunkčních ploch a jejich vzájemných vazeb či nalezení chybějících propojení.

Celková koncepce rozvoje zelených ploch se opírá o prostorové rozčlenění řešeného území do 3 pásem s ohledem na stupeň urbanizace a rozvojové trendy, které vedou k podpoře určité typické charakteristiky jednotlivých pásem:

- **V centrální oblasti** ÚPn hledá možná systémová propojení, zahrnuje regenerované nefunkční plochy zeleně, stanovuje hierarchii ploch ve vztahu k celoměstskému systému, definuje významná liniová systémová stromořadí. Požadavek rozvoje nových ploch zeleně se výrazněji uplatní v přestavbových územích.

- **Ve středním pásmu** (kompaktním městě) je možné navrhnout větší plochy zeleně a propojení v souladu s celkovým rozvojem, se záměrem snížit či eliminovat deficit zeleně vzhledem k rozloze území, hustotě zástavby a počtu obyvatel zde žijících. Uplatní se zde nové rozvojové plochy parků a plochy přírodní zeleně, které vytvářejí přirozený přechod do zemědělské krajiny vnějšího pásma.

- **Ve vnějším pásmu** mají navrhované plochy převážně lesní a přírodní charakter. Cílem je dosáhnout optimálnější bilance zeleně v území a vytvořit potencionální zázemí pro rekreaci ve vyvážené tzv. kulturní zemědělské krajině.

Souhrn vybraných ploch, zajišťující prostorové a funkční vazby, tvoří celoměstský systém zeleně. Základními prvky tohoto systému jsou zelené klíny, rozvojové osy a rozvojové uzly.

Zelené klíny tvoří souvislé stávající volné zelené plochy v území s různými funkcemi městské krajiny, které pronikají radiálně do městské struktury (lesní porosty, přírodní nelesní plochy, sady, vzácněji městská zeleň, zahrádkové osady a plochy orné půdy). Pro jejich ochranu a podporu je navrženo rozšíření o nové lokality.

Rozvojové osy dotváří prostorově a funkčně spojitý systém na základě vzájemných vazeb jednotlivých zelených ploch. Jsou soustředěny do území, kde je žádoucí vytvořit protiváhu k urbanizovanému území.

Z hlediska vztahu k příměstské krajině je můžeme rozčlenit do následujících kategorií.

Tranzitní osy zajišťují vztah systému zeleně města s příměstskou krajinou a s prvky regionálně, popřípadě nadregionálně významné přírodní struktury. Vychází a cílová území těchto rozvojových os leží mimo území hlavního města. Jsou vyjádřeny jižním křížem, severním křížem, západním regionálem, východním regionálem a jižním regionálem.

Jižní kříž je spojnicí Prokopského a Dalejského údolí se Zličovem přes Podolí, Hamerský rybník podél Botiče k Hostivaři přes Kozinec až k Dobré Vodě.

Severní kříž zahrnuje ze západu Šárku, Troju, vede přes Čimický a Ďáblický háj, Letňany, Kbely k Satalicům.

Západní regionál vede přes Velký háj a Staňkovku, Cikánku k Řeporyjím, Sobínu, Ruzyni a vstupuje do Šárky.

Východní regionál vstupuje územím Říčanského potoka, Uhříněvskou oborou, zahrnuje Podleský rybník, Dubeč, Litožnici, Běchovice a ústí do Vidrholce.

Jižní regionál prochází přes Komoňanský háj, Písnici, Hrnčiče, Milíčovský les, Pitkovický potok a napojuje se na Říčanský potok.

Tangenciální osy vytvářejí významná propojení jednotlivých ucelených ploch systému na území města. Jsou vyjádřeny jižní tangentou, západní tangentou, východní tangentou, východní vnější tangentou, severní tangentou.

Jižní tangenta prochází Barrandovem, Velkým Hájem, Michelským lesem, Kunratickým lesem, Čihadly až k Točné.

Západní tangenta zahrnuje Divčí hrady, Bažantí vrch, Santošku, sady Na skalce, Mrázovku, Božínku, Motol, Šafránku, Ladronku, vede přes Spiritku, Petřín, Hradčany, Letnou ke Stromovce a na Císařský ostrov.

Východní tangenta zahrnuje Rokytku, břehy Vltavy v Karlíně, pokračuje přes Žižkov, Parukářku, Olšanské hřbitovy, Vinohradský hřbitov ke Strašnicím a ke Slatinskému potoku.

Východní vnější tangenta vede přes Horní Počernice, Počernický park, Vidrholce, Počernický háj, Počernický rybník, podél Rokytky přes Koloděje k porostům podél Rokytky, která prochází Hájkem, Královicemi a Nedvězím.

Severní tangenta prochází přes Satalice, Hutě, Bažantnici, Klíčov k Flajšnerce, na Prosek a přes Ďáblice k Třeboradicím.

Radiální osy přivádějí plochy zeleně co nehlouběji do intenzivně urbanizovaného území. Vytvářejí liniové průchody systému z centrální části města směrem k jeho okrajům a dále do příměstské krajiny. Jedná se o tyto linie:

- Litovický potok, Ruzyně, Veleslavín, Petřiny, Hradčany - Jinočany, Chaby, Na pískách, Dvůr Háje, Motol, Cibulka, U Klimentky, Skalka, Ladronka
- Dolní Černošice, Berounka
- Komoňanský háj /Točná/, Bažantnice, Cholupice, Modřanská rokle, Kamýk, Zátíší, Hodokovičky, Vltava
- Olšanský rybník, Šeberovský rybník, Kunratice, Kunratický a Michelský les, Na strži, Pankrác, Dobeška
- Koloděje, Dubeč, Štěrboholský potok, Štěrboholy, Strašnice, Malešice, Smetanka, Vysočany, Žižkov
- Dolní Chabry, Ďáblický háj, Pekařka

Spojovací prvky tvoří síť ploch a liniových prvků místního významu stávajících i navrhovaných.

Rozvojové uzly jsou navrženy v místech největších plošných deficitů zeleně. Jedná se o celky, kde je nutno při další urbanizaci zajistit vyváženost krajiny a zábor pro další využití území kompenzovat zakládáním nových zelených ploch, nebo je doplnit tam, kde již k větší urbanizaci došlo.

Zahrnují většinou souvislá území, jejichž centrem rozvoje jsou oblasti:

- Čakovice - Kbely, severní uzel území mezi Ďáblicemi, Čakovicemi, Letňany a Kbely
- Černý Most - Počernice, území mezi sídlištěm Černý Most, Horními Počernicemi, Počernickým hájem, Počernickým rybníkem a Rokytkou
- Dubeč - Koloděje, území mezi Běchovicemi, Klánovicemi, Blatovem, Kolodějí, Hájkem, Dubčí a Novou Dubčí
- Hostivař-Milíčov, plocha mezi sídlištěm Jižní Město, Milíčovským komplexem, /Milíčovský rybník, Kančík, Homolka, Vrah/, Újezdem, Botičem, Křeslicemi, Pitkovicemi, Uhříněvsi a Petrovicemi
- Rohanský ostrov - oblast od Karlína přes Palmovku ukončena Povltavskou
- Pravý břeh Vltavy u Ledáren - území mezi Modřany a Braníkem /Barrandovským mostem/
- niva Berounky - pravá a levá strana řeky Berounky, území mezi Zbraslaví, Lahovicemi, Lahovičkami
- Barrandov - území mezi Prokopským a Dalejským údolím, Holyní, Slivencem, Chuchlí, Barrandovem a Hlubočepy
- Botič - území mezi Záběhlicemi, Hostivařím, sídlištěm na Košíku, Litochleby a sídlištěm Spořilov

Zeleň na území města lze členit do pěti základních kategorií v závislosti na prioritní funkci, kterou plní:

- **ochrana přírody (podpora ÚSES)**
- **každodenní rekreace**
- **městská zeleň**
- **ochranná (izolační) funkce**
- **produkční činnost**

Do ploch celoměstského systému zeleně nejsou zahrnuty plochy s ochrannou (izolační) a produkční prioritou.

Ochrana přírody (podpora ÚSES)

Území zahrnutá do této kategorie mají dochovalý přírodní charakter či přírodě blízký, který jim předurčuje určitý stupeň ochrany, a je na ně vztažen některý z ochranných režimů zákona 114/92 Sb. "O ochraně přírody a krajiny". Jedná se zpravidla o plošné nebo liniové porosty, které tvoří základní rámec krajinného obrazu města, celoměstsky významné pohledové horizonty, dálkové panoramatické pohledy, průhledy. Významnou roli zde hrají souvislé lesní porosty

a pozemky určené k plnění funkce lesa, jejichž ochrana je definována zákonem 289/95 Sb. "O lesích".

Každodenní rekreace

Jedná se o plochy, které se významně podílí na charakteru území a které zajišťují jeho průchodnost v relativně kvalitním prostředí. Zajišťují rekreaci obyvatel v zeleni. Na jednotlivé plochy není kladen důraz na kompozici prostorového uspořádání. Je možné sem zahrnout pásy podél vodotečí, rozsáhlé parky, obvodové části obytných souborů v návaznosti na volnou krajinu, pobytové části extenzivních sadů a luk, lesní porosty, pokud nejsou zařazeny v prioritách ochrany přírody. Nedílnou součástí jsou i zahrádkové osady.

Městská zeleň

Tato kategorie je charakteristická pro intenzivně urbanizovaná území. Jsou zde začleněny městské parky, parkové plochy, zelené pásy, systémová stromořadí, městský parter se zelení, zeleň jako nedílná součást nových urbanistických souborů, vnitrobloky a zeleň v doplňkové funkci /areálová zeleň/. U jednotlivých ploch je kladen důraz na kompozici, prostorové uspořádání, je nutná pravidelná údržba.

Ochranná (izolační) funkce

Hlavním cílem kategorie je rychlé vytvoření plochy zeleně všech vegetačních pater převážně liniového trasování. Jedná se o ochranu zastavby před negativními vlivy urbanizace (intenzivní doprava, kontakt se zemědělskou a průmyslovou výrobou).

Produkční činnost

Tato kategorie začleňuje plochy zemědělské a zahradnické výroby situované převážně v souvislých plochách vnějšího pásma s dočasnými (plodiny pěstované na orné půdě) a trvalými (sady, zahrady, vinice, louka, pastviny) kulturami. Zahradnická výroba zahrnuje zahradnictví, okrasné školky a skleníkové areály. **Funkční plochy zeleně jsou rozděleny do následujících kategorií:**

Lesní porosty - zahrnují lesní porosty a pozemky určené k plnění funkcí lesa, lesní školy, trvalé travní porosty.

Jedná se o stávající lesní porosty evidované v lesním půdním fondu i mimo něj a navrhované. Souvislé porosty jsou z velké části soustředěny v zelených klínech a rozvojových uzlech.

Největší rozvojové plochy jsou navrženy v místech největších plošných deficitů zeleně. Jedná se o území východně od Dolních Chaber, směrem k Ďáblicím a Letňanům, mezi Čakovicemi a Kbely k Vínorů, jižně od Dubeče ke Kolodějům a jihozápadně od Uhříněvsi v prostoru bývalé skládky.

Historické zahrady, parky a parkově upravené plochy - zahrnují památkově chráněné plochy zahradní architektury,

záměrně založené a architektonicky ztvárněné plochy zeleně, záměrně založené plochy zeleně, zelené parkové pásy a systémová stromořadí.

Návrh potvrzuje rozsah funkčních a perspektivních stávajících parkových ploch. Nové lokality situuje do míst největších plošných rozvoji a do přestavbových území, která nabízejí nové plochy. Velikost navrhovaných parků je závislá na intenzitě předpokládané zástavby. Problematika rozsahu a ochrany ploch zeleně je doplněna o vymezení tzv. historických zahrad, které jsou památkami zahradního umění. Jsou zařazené do operativního seznamu nemovitých kulturních památek hl.m. Prahy s ochranou dle zákona č. 20/1987 Sb. O státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Pozornost je věnována parkově upraveným plochám v sídlištích, kde je definována ochrana ucelených zelených ploch.

Velké nové parky jsou navrhovány pro Zličín, Velkou Ohradu, Západní Město, Jihovýchodní Město, Letňany - západ, Letňany - výstaviště a Libuš.

Byly potvrzeny ve stávajících obytných souborech, kde fungují jen částečně. Jedná se o Jihozápadní Město, Jižní Město a Kamýk.

Především na ochranu parkové zeleně v urbanizovaných územích s velkou intenzitou soustředění obyvatel se zaměřuje specializovaný výkres zeleně. Rozlišuje 2 samostatné funkční plochy: historické zahrady, parky a parkově upravené plochy s tím, že historické zahrady jsou od parků odlišeny zvýrazňující obvodovou linií. V podrobnějším rozpracování navrhuje doplnění území o drobné parkové plochy a pásy místního významu. Grafické rozčlenění lokalit na 2 typy umožňuje jednoznačně stanovit limity, které zajistí funkčnost plochy:

- parky jsou záměrně založené architektonicky ztvárněné plochy zeleně na rostlém terénu většího rozsahu než 0,5 ha nebo menší plochy, které z hlediska prostorového a možnosti plnit svou funkci plně vyhovují. Plochy nesmí být limitovány průchodem inženýrských sítí a vozidlových komunikací.

- parkově upravené plochy zahrnují parkově upravené plochy, zelené (parkové) pásy a systémová stromořadí

- parkově upravené plochy jsou záměrně založené plochy zeleně menší než 0,5 ha nebo plochy většího rozsahu s prostorovým omezením v kontaktu s negativními vlivy, které limitují požadované využívání plochy. Požadavkem je zachování dominantního podílu zeleně na rostlém terénu.

- zelené parkové pásy jsou parkově upravené linie zeleně, jejichž délka je minimálně trojnásobkem šířky s výsadbou stromů, stromů s keřovým podrostem výjimečně pouze keřů v travnaté ploše. Jejich šířka je menší než 50 m. Výjimečně přípustné umístění účelové komunikace je limitováno zachováním dominantního podílu zeleně v zeleném pásu. Požadavkem je zachování dominantního podílu zeleně na rostlém terénu.

- systémová stromořadí jsou liniové prvky zeleně, které mají význam z hlediska celoměstského nebo místního systému zeleně, přispívají ke snížení negativního účinku rozsahu zpevněných ploch

v území. Stromy je možné situovat: v travnatém pásu, ve vegetačních plochách, zpevněných ploch pěších komunikací, veřejných prostranstvích, náměstích a parkovištích. Požadavkem je zachování dominantního podílu zeleně na rostlém terénu.

Problematika rozsahu a ochrany ploch zeleně je doplněna o grafické vyjádření památkově chráněných ploch historických zahrad. Pozornost je věnována také parkově upraveným plochám sídlištní zeleně. Graficky vyznačená území definují ochranu ucelených ploch zeleně, jejich nezastavitelnost. Zastavitelná jsou pouze ta území, kde nebyla původně plánována zástavba realizována a nejsou narušeny souvislé kvalitní plochy zeleně. V posledním graficky vyčleněném území, ne však svým stupněm ochrany zeleně nepodstatném, je vyjádřen návrh tzv. pásem, kde je definována zvýšená ochrana zeleně. Jedná se o území, kterým prochází celoměstský systém zeleně, území nového rozvoje či plochy dostaveb v případě neexistujících vazeb v plochách zeleně. Zvýšenou ochranou zeleně jsou také zohledněny přímé vazby k lesním porostům, zajištěna podpora hodnotných přírodních lokalit, volnost průchodu vodních toků, ochrana vodních nádrží a nutná prostorové vazby.

Hřbitovy - jsou plochy pro pohřbívání, urnové háje, kolumbária, rozptylové louky, plochy určené pro pohřbívání zvířat v domácích chovech. ÚPn potvrzuje jejich specifický charakter, kdy společným rysem je poměrně hustá výsadba vysoké vzrostlé zeleně. ÚPn počítá s rozšiřováním stávajících ploch hřbitovů zejména v městských částech vnějšího pásma (např. Královice, Uhřetěves). Nová rozvojová plocha je navržena pouze v Záběhlicích, navrhovaná lokalita v oblasti Dubče se dostává do výhledu po roce 2010.

Územní plán řeší i požadavek úložiště pro drobná zvířata v domácích chovech (psí hřbitov), který je situován na zelené svahy východně od Řep jako součást souvislého zeleného masivu.

Přírodní nelesní plochy charakterizují rozptýlené porosty dřevin a bylin včetně trvalých travnatých kultur. Jedná se převážně o výraznou přírodní zeď, doprovodnou zeď podél vodotečí, remízky, větrolamy a liniové rozčlenění orné půdy v zemědělské krajině. Nejvýraznější zastoupení funkčních ploch je v územích, která jsou součástí Územního systému ekologické stability a dále tam, kde vytvářejí ochranu přírodně hodnotným územím, tzv. nárazníková pásma. Dominantní polohu nacházejí jako výrazné posílení stávajících doprovodných pásů vodotečí, zjemnění přechodů mezi lesními porosty a zemědělskou krajinou, urbanizovanými územími a ornou půdou.

Nejvýraznější plošné rozvoje jsou navrženy na severní terase v návaznosti na vodní toky v oblasti Březiněvsí, Ďáblic a Čakovic, v oblasti hornopočernických rybníků, v západním předpolí Klánovického lesa, v tzv. vějíři přírodních ploch a zahrad západně od Kolodějů směrem k Litožnici, v oblasti Rokytky od Královic k Nedvězi. Rozvoj je soustředěn mezi Křeslice a Újezd u Průhonic, do nivy

Berounky, do zemědělské krajiny mezi Zadní Kopaninou, Zmrzlikem až k Řeporyjím, v prostoru bývalé skládky v Slivenci, mezi Drnovskou a silničním okruhem v prostoru Jivín.

Rozvoj lokalit přírodních nelesních ploch je žádoucí tam, kde je nutná podpora stávajících přírodních území a rehabilitace nefunkčních přírodních ploch. Mezi nejvýznamnější se řadí posílení ctěnického areálu, ochrana Vinořské obory, Litožnice, předpolí Milíčovského lesa, severní i jižní předpolí Prokopského a Dalejského údolí s regenerací a uvolněním údolního pásu, regenerace údolí Litovického potoka ve Veleslavíně, přírodní pásma v návaznosti na oboru Hvězda, posílení jižního předpolí Šárky včetně údolí Šáreckého a Lysolažského potoka.

Výrazné zastoupení ploch je uplatněno na koridorech inženýrských sítí, které nepřipouští souvislé zalesnění a prostorově limitují kvalitní parkové úpravy. S ohledem na tyto limity jsou nejméně kolizní travnaté plochy a porosty při respektování ochranných pásem.

Louky - samostatná kategorie zahrnuje intenzivní a extenzivní trvalé travní porosty s příměsí bylin včetně solitérních porostů bez rozlišení způsobu užívání a plochy pastvin na zemědělském a lesním půdním fondu.

Sady, zahrady, vinice zahrnují výsadby ovocných stromů, vinné révy, užitkové a okrasné zahrady. Problematika sadů a zahrad je řešena v návaznosti na rozčlenění území do 3 charakteristických prostorových pásem.

V centrální části jsou zachovány sady a zahrady pouze jako součást historicky vzniklých areálů a je podporována jejich plná regenerace. V kompaktním městě jsou plochy sadů a zahrad ponechávány v okrajových či nepřístupných místech v provázanosti s ostatními funkčními plochami zeleně. V centrálních polohách sídel jsou navrhovány k přeměně a rozvoji urbanizovaných území s podílem volných zelených ploch. Ve vnějším pásu návrh ponechává výrazný podíl sadů a zahrad jako charakteristický prvek formování území s cílem podporovat zachování stávající rozvolněné zástavby a pestrost území. Vytvářejí přechodový prvek od zástavby k území tzv. kulturní zemědělské krajiny. Sady a zahrady v přírodně hodnotných územích jsou potvrzeny či navrhovány k přeměně v zájmu posílení přírodních porostů ve výhledovém období po roce 2010.

Řešení se nepřiklání k intenzivnímu využívání sadů. Definuje potřebu založit sady, které by postupně přešly do kategorie extenzivních. Výrazné lokality jsou na Zbraslavi, v Prokopském a Dalejském údolí, na Červeném Vrchu, v Šárce, Nebušicích, Přední Kopanině severní části Dolních Chaber, v jižní části Satalic, východně od Uhřetěvsí a na Chodovci. Nové možnosti rozvoje se nabízejí např. v oblasti Vinoře, Ďáblic, Podleského rybníka a Sobína.

Územní plán plně respektuje stávající vinice ve svém rozsahu a nové lokality nenavrhuje.

Zahrádky a zahrádkové osady zahrnují plochy pro pěstování ovoce, zeleniny a okrasných rostlin včetně zahrádkářských chat a klubových objektů. Územní plán v problematice zahrádkových osad vychází z podrobných průzkumů a rozborů jednotlivých lokalit. Na základě stanovených limitů se opírá o jednotnou systematiku přístupu podle polohy ve městě.

V centrální části města jsou zahrádkové osady formou užitkové, převážně doživající uzavřené zeleně, s dominantním zaměřením převážně na produkční činnost, nežádoucí bariérou v území, a proto jsou navrženy ke zrušení. Jsou v rozporu se záměrem zpřístupnit plochy zeleně, zajistit prostupnost území, rozšířit rekreační zázemí pro širší zájmové území. Část osad, které leží v zelených tazích v zástavbě, či v místech výrazných deficitů volně přístupných parkových ploch je navržena k přeměně s cílem doplnit systém stávajících parkových ploch a pásů. Zahrádkové osady na jednotlivých parcelách, které jsou jasně definovanými rozvojovými územími se všemi předpoklady pro urbanizaci, jsou navrženy k zástavbě.

V kompaktním městě jsou zahrádkové osady ponechány v lokalitách, které navazují na přírodní území a z terénních nebo prostorových důvodů nejsou vhodné pro zástavbu ani volně přístupnou zeleně.

Ve vnějším pásmu jsou stávající osady stabilizovány a doplněny o nové lokality. Vždy však jsou navrženy jako nedílná součást tzv. kulturní zemědělské krajiny. Nově jsou navrženy v oblasti Miškovice, východně od Kbel, u Netluk, Podleského rybníka, v Nedvězí, v Sobíně.

Izolační zeleně zahrnuje zahuštěné výsadby dřevin všech vegetačních pater s ochrannou funkcí, trvalé travní porosty. Linie izolační zeleně jsou navrhovány podél silničního a městského okruhu a v místech negativního vlivu ostatních komunikací. Výrazné plochy izolační zeleně jsou uplatněny na protihlukových valech v návaznosti na sídlištní zástavbu, např. Jižní Město, Jihozápadní Město, Dědina. Jsou uplatňovány jako ochrana tras biokoridorů a ploch biocenter v kontaktu s intenzivně využívanými komunikacemi. Plochy a pásy vytvářejí předělové prvky v průmyslových areálech, např. Hostivařsko - Malešická oblast, které člení a umožňují jejich rozvolnění a prostupnost. Zajišťují ochranu obytných území v kontaktu s průmyslovou a zemědělskou činností. Jejich plná funkčnost je mnohde výrazně ovlivněna trasováním koridorů síti.

Zahradnictví zahrnuje plochy a stavby pro pěstování rostlin, okrasné a ovocné školky. Do městské krajiny jsou zapojeny plochy zahradnictví jako produkční plocha zeleně s proměnlivým vzrůstem zeleně v čase ÚPn podporuje v příznivých lokalitách opětovné uvedení

dnes opuštěných areálů do provozu. V rozsáhlejších areálech je nutné zachovat trvale parkově upravené vstupní plochy. ÚPn zahrnuje stávající lokality, které nejsou v rozporu s rozvojovými záměry. Mezi nejrozsáhlejší náleží zahradnictví v Ďáblicích, plochy přecházející ze Stupic, zásobní zahrada v Újezdě u Průhonice, dnes nefunkční areál v Kbelích, Velké Chuchli, Hodkovičkách a Hrdlořezích. Navrhuje nové lokality, které jsou rovnoměrně rozmístěny s ohledem na dostupnost. Rozvoj je převážně řešen jako součást zemědělské krajiny. Největší navrhované lokality se nacházejí v návaznosti na celoměstské skládky v Dolních Chabrech, Ďáblicích, Netlukách, v jižní části Kunratic, Benicích a v lokalitě Peluňku.

Orná půda - úplný výraz městské krajiny dotvářejí plochy orné půdy. Územní plán je zachovává ve vnějším pásmu, kde přistupuje k jejich členění s cílem vytvořit drobnější měřítko krajiny. Do ucelených lánů jsou vetknuty linie a plochy zeleně, vloženy pěstební plochy. Ve vzájemných vazbách s drobnými sídly a usedlostmi je vytvářen nový výraz vnějšího prstence tzv. kulturní zemědělské krajiny, jehož dominantou je právě orná půda. V návaznosti na přírodní hodnotná území jsou pásy orné půdy navrženy k přeměně kultury na trvalý půdní kryt - louky, aby se zamezilo nežádoucímu splachu.

Procentuální zastoupení navrhovaných funkčních ploch zeleně

Funkční plochy zeleně	Návrh	
	ha	z rozlohy města %
lesní porosty /LR/	6 236	12,56
historické zahrady /*/	770	1,55
parky a parkové plochy /PP/	1 781	3,59
hřbitovy +/-	181	0,36
přírodní nelesní plochy /ZN/	3 762	7,58
louky /NL/	1 687	3,4
zahrady a sady /PSZ/	686	1,38
vinice /../	14	0,03
izolační zeleně /IZ/	1 202	2,42
zahrádkové osady /□/	528	1,06
celková rozloha zeleně	16 847	33,94
zahradnictví (PZA)	238	0,48
celková rozloha města	49 644	100

Celoměstský systém zeleně je zobrazen v grafické části dokumentace ve výkresu č. 30, podrobnější členění ploch zeleně ve výkresu č. 31.

4. DOPRAVA

4.1. DOPRAVA - SOUČASNÝ STAV

Hlavní město Praha je politickým, ekonomickým, kulturním a turistickým centrem celostátního i mezinárodního významu. V jeho správních hranicích žije na rozloze 496 km² 1 200 000 obyvatel a na jeho území je cca 770 000 pracovních příležitostí. Praha navíc tvoří i jádro středočeského regionu, tj. území o rozloze více než 3000 km², kde žije dalších cca 500 000 obyvatel a vazby mezi Prahou a tímto územím jsou mnohem silnější než k ostatním částem státu.

Počet obyvatel trvale bydlících uvnitř současných hranic města vzrostl v poválečném období (1950 - 1991) pouze o necelých 15%. Došlo však k výrazným přesunům obyvatelstva do poloh vzdálenějších od centra města. Tím došlo k podstatnému prodloužení cest za prací. Proto je třeba k zajištění provozu města realizovat poměrně značné dopravní výkony.

Vzrůstá i počet osob přechodně přítomných na území města. Tento jev má neustále rostoucí trend. Lze předpokládat, že do roku 2010 vzroste počet osob každodenně přítomných ve městě o dalších 8% i za předpokladu 2% úbytku trvale bydlících obyvatel města.

Celkovou úroveň motorizace ve městě v rozhodující míře ovlivňuje vývoj počtu osobních a dodávkových automobilů registrovaných na jeho území.

Celkový počet motorových vozidel registrovaných na území Prahy stále stoupá a tím vzrůstá i stupeň motorizace a automobilizace. Rozhodující podíl na přírůstcích motorových vozidel tvoří osobní automobily. Tento zvyšující se trend je však navíc charakterizován prudkým nárůstem v posledních letech. **Od roku 1990 do roku 1997 se počet motorových vozidel zvýšil o 68%.** V těchto letech bylo v Praze evidováno (dle údajů ÚDI):

rok 1990	429 000 vozidel (z toho 336 000 osobních)
rok 1996	703 000 vozidel (z toho 589 000 osobních)
rok 1997	722 000 vozidel (z toho 602 000 osobních)
rok 1998.....	735 000 vozidel (z toho 612 000 osobních)

V prosinci 1997 připadl v Praze 1 osobní automobil na 2,0 obyvatele. Tím Praha předstihuje i nejmotorizovanější západoevropská velkoměsta (jako je například Mnichov, Frankfurt nad Mohanem nebo Kolín nad Rýnem), kde se stupeň automobilizace obvykle pohybuje v rozmezí 1 osobní automobil na 2,2 až 2,3 obyvatele.

Ještě rychleji než počet osobních automobilů roste na území města automobilový provoz. To znamená, že automobily nejen velmi rychle přibývají, ale že se s nimi i více jezdí.

Dopravní výkony automobilové dopravy v Praze za průměrný pracovní den (ujetě vozokilometry na celé komunikační síti) činily (dle údajů ÚDI):

rok 1990	7,293 mil. vozokm/den
rok 1996	13,896 mil. vozokm/den
rok 1997	14,894 mil. vozokm/den
rok 1998	15,405 mil. vozokm/den

Od roku 1990 do roku 1997 to činí nárůst o 111 %. V tomto období rostly rychleji dopravní výkony (+ 111 %) než počty registrovaných vozidel (+ 72 %). Téměř veškerý nárůst automobilové dopravy je způsoben osobními automobily (+ 139 %), dopravní výkony nákladních automobilů a autobusů stagnují až klesají (- 3 %).

Relativní míra nárůstu dopravních výkonů v Praze po roce 1990 je ve srovnání s ostatním územím státu 2,4x vyšší.

V důsledku všech výše uvedených faktorů výrazně narůstá také dopravní nehodovost. Z posouzení dlouhodobějších trendů je možné konstatovat, že v 60. až 80. letech byla dlouhodobá tendence vývoje nehodovosti příznivá, neboť počet dopravních nehod zhruba kopíroval vývoj dopravních výkonů a zvyšoval se pomaleji než dopravní výkony.

Od roku 1990 se tato tendence vývoje změnila v nepříznivou, neboť dopravní nehody začaly přibývat rychleji než dopravní výkony. Celkový počet nehod v letech 1990 - 98 vzrostl o 134 %, zatímco dopravní výkon se zvýšil pouze o 111 %. Tím vzrůstala i míra nehodového rizika, vyjádřená ukazatelem relativní nehodovosti (počtem nehod připadajícím na milion ujetých vozokilometrů).

Ve srovnání s 80. léty (průměrný nárůst 551 nehod/rok) je průměrný meziroční nárůst nehod v období 1991 - 98 téměř 5,5x vyšší (3013 nehod/rok). Meziroční přírůstky nehod měly až do roku 1993 výrazně zvyšující se tendenci. Teprve v roce 1994 se po delší době nárůst nehod zastavil, v letech 95 - 98 však počet nehod opět výrazně stoupl.

Prudkým nárůstem automobilového provozu v Praze dochází v posledních letech stále častěji k dopravním kongescím nejen v centru města, ale na celé komunikační síti.

Vysoký nárůst osobní automobilové dopravy v Praze v posledních letech je způsoben řadou vlivů, z nichž jsou zřejmě rozhodující :
- zvyšující se celkový počet cest po městě, související s rozvojem podnikání a se změnou životního stylu obyvatelstva

- vzrůstající počet osobních automobilů, které denně přijíždějí do Prahy z ostatního území státu nebo ze zahraničí (za období 1991 - 1998 zvýšení o 174 %)

- stále více obyvatel přestává používat k cestám po městě MHD. Tendence poklesu cestujících MHD a jejich přesunu na osobní automobily je pro dopravní poměry i pro život ve městě velmi nepříznivá.

V letech 1991 - 1997 se počet cestujících MHD v Praze (podle statistiky DP Praha) snížil o téměř 0,8 milionu za den, jak ukazuje následující porovnání počtů přepravených osob MHD za průměrný pracovní den (0 - 24 h):

v roce 1990	4,186 mil. osob/den
v roce 1998	3,349 mil. osob/den
rozdíl	-837 mil. osob/den
rozdíl v procentech	-20 %.

Podle neúplných podkladů lze odhadnout, že v současné době se v pracovním dni koná na území Prahy asi 40 % cest individuální automobilovou dopravou a 60 % městskou hromadnou dopravou.

V posledních letech byl zaznamenán pokles celkového objemu nákladů přepravovaných na území města a přes město. Tento stav však není trvalý a očekává se opět jeho nárůst. Rozhodující význam při zajišťování přepravy nákladů na území města má doprava automobilová - její podíl v současné době činí 90 %.

Dopravy železniční, vodní a letecká mají podíl výrazně nižší. Přes očekávané zvýšení přepravních objemů železniční, vodní a letecké dopravy není pokles podílu dopravy automobilové pravděpodobný. Do roku 2010 se proto předpokládá růst celkového počtu jízd nákladních automobilů v porovnání s rokem 1990 o 10 - 25 %. Tranzitní doprava, která v roce 1990 představovala asi 5 % z celkového počtu jízd konaných nákladní automobilovou dopravou v pracovním dnu na území města, by mohla - v souladu s celosvětovým trendem - vzrůst na dvojnásobek.

Rekreační doprava od počátku 70. let až do současné doby ve svém objemu stagnovala anebo vykazovala jen zanedbatelný růst. Ve skladbě dopravního proudu rekreační dopravy jednoznačně převažují osobní automobily. Jejich podíl činí až 97 %.

Městská hromadná doprava je v Praze provozována metrem, tramvajovou dopravou a dopravou autobusovou. Tyto tři prvky zůstávají zachovány i pro výhled a jsou dále rozvíjeny. Dosud zpracované záměry na znovuzavedení trolejbusové dopravy se při prověření ukázaly jako neefektivní.

S prodlužováním metra roste i jeho podíl na dělbě přepravní práce. V roce 1998 metro přepravovalo 39 % z celkového počtu cestujících MHD. Tramvaje se na počtu přepravených osob podílejí 31%, autobusy se na počtu přepravených osob podílejí 30 %.

Nedostatky v obsluze jednotlivých částí města hromadnou dopravou se výrazně projevují zejména na jihu a na severu města, a to při zajišťování přepravy z velkých sídlišť v radiálním směru. V centrální oblasti města není uspokojivě vyřešen problém městské hromadné dopravy na kratší vzdálenosti.

Metro vytváří páteřní síť MHD. V provozu jsou tři trasy o celkové délce 50,0 km a 50 stanic, z toho 3 přestupní mezi jednotlivými trasami. Vlaky jezdí průměrnou cestovní rychlostí 34,9 km/h při průměrné vzdálenosti stanic 1042 m.

Metro je z uvedených tří dopravních prostředků nejméně výkonnější. Jeho výraznou předností je velká kapacita, rychlost, pravidelnost a bezpečnost provozu. Nedostatkem je zejména značná hloubka řady stanic, u některých absence druhých vestibulů.

Tramvajová síť měří 136,4 km a do zahájení provozu metra tvořila základ MHD. Na vlastním tělese (na zvýšeném tramvajovém pásu v komunikacích a na některých místech i v samostatných trasách vedených zcela mimo komunikace) je 51 % tratí, 49 % kolejí je v úrovni vozovky. Průměrná vzdálenost zastávek je cca 493 m.

Tramvajová doprava zajišťuje rozhodující přepravu osob v radiálních směrech tam, kde nevede metro, některé tangenciální vztahy a částečně též návaznou dopravu na metro.

Současné podmínky pro provozování tramvajové dopravy nejsou na území města vyhovující. Zmíněných cca 50 % tratí vede v úrovni vozovky, většina světelných signalizačních zařízení nezajišťuje přednost pro jízdu vozidel městské hromadné dopravy. Provoz negativně ovlivňuje i nekázeň řidičů automobilové dopravy. To má negativní vliv na pravidelnost a rychlost tramvajové dopravy, a tím i na její atraktivnost.

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť ke kolejové dopravě, přenáší řadu tangenciálních vztahů a zajišťuje plošnou obsluhu území zejména ve vnějším pásmu města.

Problémem železnice v Praze je stále nedokončená přestavba železničního uzlu Praha, zejména investičních akcí ve prospěch osobní dopravy. Příčinou přetrvávajících úzkých míst na tzv. pražských spojovacích tratích je jednak zastaralost zařízení, která nedovoluje zavedení moderní techniky a jednak nedokončenost komplexů, které tak nelze efektivně využívat pro dané účely. Jedná se zejména o nedokončené přestavby železničních zařízení v centrální části města: Praha - Hlavní nádraží, Praha - Masarykovo nádraží, neprovedené

zkapacitněni jejich nedostatečného kolejového propojení se železničními stanicemi Praha - Libeň, Vysočany a Holešovice tzv. Novým spojením.

Autobusovou příměstskou a dálkovou dopravu v Praze zabezpečuje řada samostatných provozovatelů zcela nekoordinovaně. Doprava postrádá jednotný integrační systém, po městě je provozována chaoticky s nevyhovujícími nástupními i výstupními prostory, které v některých případech využívají stávající uliční síť města. Stávající způsob provozování této dopravy je nevyhovující pro cestující i z hledisek dopravních a kvality životního prostředí.

Pro zlepšení koordinace a organizace městské hromadné, železniční a vnější autobusové dopravy byly po roce 1989 položeny základy zavedením dílčích integračních prvků. V současné době i v následujícím období se počítá s dalším zlepšením a rozvojem regionálního integrovaného systému hromadné dopravy osob.

Stávající komunikační síť není schopna v potřebném rozsahu uspokojit dopravní potřeby města, a proto automobilový provoz na mnoha místech negativně ovlivňuje životní prostředí. Úseky značně zatížené průjezdnou dopravou jsou vedeny po komunikacích, které k tomu nejsou (vzhledem k době, kdy byly realizovány, ani být nemohou) řádně vybaveny. Jsou často vedeny uvnitř obytné zástavby a územími obchodní vybavenosti, kde je velký podíl zásobovací dopravy, hustý pěší provoz a velký počet parkujících vozidel. To způsobuje nízkou cestovní rychlost, kongesci a vysokou nehodovost.

Současné dopravní okruhy, vyznačené na stávajících často nekapacitních komunikacích, neumožňují plynulou dopravu. Nové kapacitní komunikace, vybudované v uplynulých letech, jsou jen malou částí komunikační sítě a dosud netvoří ucelený komunikační systém.

Nejdůležitější součástí nadřazeného dopravního systému jsou silniční a městský okruh. Předpokládaná celková délka silničního okruhu je 83 km, v současné době je v provozu 12 km. Městský okruh má předpokládanou délku 33 km, ze které je dnes v definitivní podobě realizováno 14 km.

Parkování a odstavování vozidel se v rozhodující míře uskutečňuje na nekrytých stáních, zejména na ulicích, výjimečně na vícepodlažních parkovištích. V některých částech Prahy (zejména v některých sídlištích) se projevuje naprostý nedostatek nejenom garážovacích, ale i nekrytých odstavňích stání. Důsledkem je živelné parkování na místech se zákazem stání, na veřejné zeleni, na plochách určených pro pěší, dokonce i na přechodech pro pěší (z celkového počtu parkujících parkuje nesprávným způsobem cca 12 % vozidel). Ke stejným důsledkům vede i nevhodné umístění parkovacích ploch ve velkých vzdálenostech od zástavby, které nejsou z důvodu dlouhých docházkových vzdáleností a nedostatečné bezpečnosti využívány.

V centru města, zejména v jeho historické části o rozloze 8,7 km², žije v současné době na 60 tisíc obyvatel. Nachází se zde cca 220 tisíc

pracovních příležitostí a v sezóně se zde pohybuje zhruba 300 tisíc návštěvníků. Takové soustředění zdrojů a cílů dopravy klade enormní nároky na dopravu, které není možné ani žádoucí v daném prostředí uspokojit, a proto je třeba dopravu v tomto území regulovat zároveň s realizací výstavby nadřazené komunikační sítě.

Zatím nedostatečně je podchycen a zajišťován tzv. kombinovaný způsob osobní dopravy, při němž cestující pro dosažení některé ze stanic hromadné dopravy - většinou metra, používají osobní automobil a dále pak pokračují v cestě dopravou hromadnou - tzv. systém park and ride (P+R). Pro tento způsob dopravy není v Praze vytvořen jednotný systém, který obvykle v zahraničních městech navazuje na síť hromadných doprav. Existující záchytná parkoviště nemají v souhrnu dostatečnou kapacitu a mnohdy ani optimální polohu. Zájemci o tento způsob dopravy často nevhodně využívají uliční síť v okolí stanic metra se všemi negativními důsledky na okolní zástavbu. Parkoviště vybudovaná k tomuto účelu přímo v objektech stanic metra nebyla uvedena do funkce záchytných parkovišť a jsou využívána pro jiné účely.

Kapacity pěších tras jsou na většině území města dostatečné. Lokálně se vyskytují závady organizačního a technického charakteru, které znepříjemňují pohyb chodců, nebo dokonce ohrožují jejich bezpečnost. Za hlavní nedostatky lze považovat:

- místa s nedostatečnou šířkou chodníků, mnohdy ještě zmenšenou vlivem neukázněného parkování vozidel na chodnicích, stavební činností, nebo nevhodně umístěnými prodejními stánky, předzáhradkami restaurací atd.

- omezování podmínek pro přecházení chodců parkováním vozidel na nárožích a v místech přechodů, a v neposlední řadě i neukázněným chováním řidičů, kteří nedodrží základní ustanovení pravidel silničního provozu

- nevhodné trasování pěších cest v některých sídlištích, které vede i devastaci zeleně

- nevhodné řešení některých přestupních uzlů hromadné dopravy, v nichž je nutno překonávat značné vzdálenosti při přestupech.

- nedostatkem bezbariérových přechodů

Lodní osobní doprava má v Praze výrazně rekreační charakter a je využívána pro krátké, zejména vyhlídkové plavby. V roce 1998 bylo přepraveno celkem 125,8 tisíc cestujících, z nichž přibližně 50 % tvořili zahraniční návštěvníci Prahy.

Pro přepravu nákladů je využití vodní cesty výrazně nižší, než je propustnost plavebních komor (v Podbabě 5,2 mil. tun/rok a na Smíchově 2,8 mil. tun/rok). V současné době není kapacita Vltavské vodní cesty plně využita.

V současné době jsou na území města tyto nákladní přístavy - Holešovice, Smíchov, Libeň a Radošín Pro osobní dopravu slouží terminál u Jiráskova mostu.

Letecká doprava jak osobní tak nákladní je soustředěna na letišti Praha-Ruzyně. Letiště má k dispozici tři vzletové a přistávací dráhy, z nichž dvě umožňují přístrojový provoz. V roce 1998 bylo na letišti odbaveno cca 4,6 mil. cestujících, 25 tis. tun nákladů a 4,3 tis. tun pošty.

Podíl cyklistické dopravy v dělbě přepravní práce je v Praze zanedbatelný. Podmínky pro cyklistický provoz jsou na území města negativně ovlivňovány terénním reliéfem, klimatickými podmínkami a v neposlední řadě i nedostatkem vhodných ukládacích prostor pro kola v místě bydliště i v cíli cest. V posledních letech však používání jízdních kol stoupá, stejně jako zájem o zřizování cyklistických stezek.

4.2. DOPRAVA - NÁVRH

Cílem dopravního řešení ÚPn je vytvořit v Praze a v jejím regionu odpovídající integrovanou dopravní soustavu, schopnou s minimalizováním negativních dopadů na životní prostředí zajistit odpovídající dopravní obsluhu města a jeho okolí a vytvořit možnosti pro vyhovující dopravní spojení se sousedními státy.

Základní zásady dopravního řešení:

- snížit přepravní náročnost vhodným dopravním řešením (přibližováním zdrojů a cílů přepravy)

- preferovat hromadnou dopravu v městské i příměstské dopravě,

- rozvíjet síť metra prodlužováním stávajících tří tras a výstavbou čtvrté trasy,

- vytvářet podmínky pro automobilovou dopravu tak, aby se rozhodující část přepravních výkonů soustředila na síť nadřazených městských komunikací, vedených a stavebně technicky uspořádaných způsobem, vyhovujícím jak požadavkům plynulého provozu, tak i potřebám tvorby a ochrany životního prostředí se snahou dosáhnout:

- zajištění vazby komunikační sítě na rozvoj jednotlivých funkčních systémů,

- vytvoření podmínek pro regulaci automobilového provozu, zejména v centru města,

- funkčního rozdělení zajišťujícího v rozsahu odpovídajícím charakteru území přiměřenou segregaci jednotlivých druhů doprav,

- zajištění vazeb všech druhů městské dopravy na dopravní síť celostátního a mezinárodního významu i na síť regionálního a místního významu,

- snížení nehodovosti na komunikační síti,

- vytvářet podmínky pro dokončení přestavby železničního uzlu Praha, aby z hlediska mezistátní i vnitrostátní železniční dopravy odpovídal dopravnímu standardu jako křižovatka tří evropských tranzitních koridorů a postavení Prahy jako hlavního města ČR. Dokončením přestavby žel. uzlu Praha rovněž vytvořit podmínky pro potřebný rozvoj integrovaného dopravního systému v Praze a regionální oblasti pro snížení tlaku automobilové dopravy na město, a tím podpořit rozvoj systému dopravy, který je vhodný z hledisek energetické spotřeby, záboru území a životního prostředí. Vhodnou lokalizací terminálu vlaků vysokých rychlostí zajistit přímou vazbu na ostatní hromadnou dopravu,

- umožnit zvýšení objemu letecké dopravy ve vazbě na výstavbu nového odbavovacího areálu mezinárodního letiště Praha-Ruzyně, se zachováním rezervy pro paralelní dráhový systém.

- navrhnout přístavy a přístaviště osobní lodní dopravy v místech vhodného napojení na MHD a v místech atraktivních rekreačních prostorů. Vytvořit předpoklady pro vhodné využití nákladní lodní dopravy pro život města s ohledem na její napojení na automobilovou dopravu, skladové areály, atd.,

- podporovat rozvoj cyklistického a pěšího provozu jak pro rekreační účely, tak pro cesty za prací.

4.2.1. Prognóza rozvoje dopravy

Pro potřeby ÚPn a posouzení provozní způsobilosti jeho dopravního řešení byla zpracována prognóza rozvoje dopravy, modelující na základě dostupných podkladů předpokládané výhledové dopravní nároky pro návrhové období územního plánu.

4.2.1.1 Metodika a výchozí podmínky

Prognóza osobní dopravy je zpracována především za účelem stanovení výhledového objemu automobilové dopravy na území hlavního města. Vzhledem k tomu, že podíl osobní automobilové dopravy činil v roce 1998 na území hlavního města 91 % z celkového dopravního výkonu na komunikační síti města (94 % zatížení na centrálním kordonu a 86 % na vnějším kordonu) a pro možnost modelování výhledových objemů nákladní dopravy není k dispozici dostatek podkladů, je prognóza rozvoje dopravy pro ÚPn založena na modelování výhledového počtu cest v osobní automobilové dopravě, nákladní automobilová doprava je pro potřeby územního plánu a posouzení celoměstské komunikační sítě uvažována procentní přírůzkou podle jednotlivých typů jejich úseků.

Mimo demografických podkladů o rozmístění obyvatel a pracovních příležitostí na území hlavního města a podkladů pro stanovení cílů jednotlivých druhů cest jsou hlavními podklady řetězce cest pro

obyvatele a návštěvníky hlavního města Prahy, zjištěné dopravním průzkumem ÚDI (1995-6).

Jednotlivé parametry výpočetního modelu, týkající se vlivu vzdálenosti, cestovního času a nákladů na rozhodování o volbě cíle cesty a použití způsobu přepravy (pěšky, dopravním prostředkem, jakým dopravním prostředkem), byly pak testovány pro použití v pražských podmínkách na výsledcích sledování dopravy na území hlavního města Prahy v letech 1991 a 1996.

Samostatně byly modelovány vnější cesty k území regionu, které vycházejí ze zjištěných hodnot zatížení komunikací na vnějších hranicích pražského regionu při sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v letech 1990 a 1995 (Ředitelství silnic ČR). Pro stanovení výhledového zatížení na vstupech do regionu v období roku 2010 pak byly použity platné růstové koeficienty nárůstu zatížení na dálnicích a státních silnicích, vycházející ze skutečnosti, zjištěné v roce 1995.

Pro odpovědné porovnání parametrů modelu byly provedeno celkem 47 srovnávacích výpočtů a jejich výsledky byly posuzovány z hlediska dělby přepravní práce a ověřovány především výpočtem dopravního výkonu v osobní dopravě na hlavní a sběrné komunikační síti města. Výpočet byl prováděn odděleně pro centrální oblast, vnější městské pásmo a území celého města a následně byl porovnáván s dopravním výkonem na stejném rozsahu komunikační sítě, vypočteným z údajů zatížení dle sčítání dopravy ÚDI v obou jmenovaných obdobích. Vzhledem k tomu, že se za období 1991 až 1996 výrazně změnilo dopravní chování obyvatel hlavního města Prahy, byl při stanovování a posuzování parametrů modelu důraz kladen především na maximální shodu modelového výpočtu se skutečným - zjištěným stavem v roce 1996.

Z provedeného porovnání dopravního výkonu vyplynulo, že výpočet ÚRM se pro období 1996 téměř shoduje se skutečností a že tedy výsledné parametry modelu odpovídají pražským podmínkám. Tyto parametry programu byly použity pro modelování výhledových dopravních vztahů pro období 2010 s tím, že pro období 2010 byl zaveden předpoklad zvýšení kvality hromadné dopravy a územním plánem dokumentovaný rozsah komunikační sítě i sítě hromadné dopravy.

4.2.1.2 Výsledky prognózy rozvoje osobní dopravy

Na základě výše uvedených vstupních podkladů a ověřených parametrů výpočtu byly pro průměrný pracovní den vypočteny na území Prahy následující objemy cest v osobní dopravě, vykonané obyvateli města a regionu (včetně dlouhodobě přítomných návštěvníků) :

Rok	1991	1996	2010
Celkový počet cest z toho :	4 672 500	5 425 300	6 090 200
pěšky	1 131 900	1 278 100	1 209 500
podíl %	24 %	24 %	20 %
dopravními prostředky	3 540 600	4 147 200	4 880 700
podíl %	76 %	76 %	80 %

Rok	1991	1996	2010
z dopravních prostředků :			
hromadná doprava	2 562 800	2 530 300	2 685 600
podíl %	73 %	61 %	55 %
automobilová doprava	977 800	1 616 900	2 195 100
podíl %	27 %	39 %	45 %

Pro možnost porovnání uvádíme srovnatelné hodnoty Aktualizace prognózy rozvoje dopravy v Praze pro časový horizont 2010, zpracované Ústavem dopravního inženýrství hl. m. Prahy v roce 1993:

Rok	1990	2010 var. A	2010 var. B
Celkový počet cest			
dopravními prostředky	3 287 600	4 338 100	4 415 000
z toho :			
hromadná doprava	2 388 200	2 434 700	2 180 400
podíl %	73 %	56 %	49 %
automobilová doprava	899 400	1 903 400	2 234 600
podíl %	27 %	44 %	51 %

K uvedeným hodnotám z Aktualizace prognózy rozvoje dopravy v Praze pro časový horizont 2010 z roku 1993 připomínáme, že v době jejího zpracování nebyl znám skutečný nárůst dopravy v Praze v letech 1993 až 1996.

V porovnání s předběžnou prognózou dopravy, zpracovanou pro koncept územního plánu v roce 1995, lze konstatovat, že

a) v nyní předkládaném ÚPn je daleko podrobněji řešeno rozmístění zdrojů a cílů dopravy na území města, neboť použitý výpočetní model pracuje s urbanistickým obvodem jako základní územní jednotkou,

b) výpočet dopravních vztahů je zpřesněn použitím průzkumu zjištěných řetězců cest obyvatel a návštěvníků Prahy,

c) potvrdil se nárůst krátkých cest i v automobilové dopravě

d) byl upřesněn rozsah vnějších cest z a do území mimo hranice regionu podle Ředitelství silnic a dálnic ČR zjištěného a předpokládaného zatížení vstupů dálniční a silniční sítě na hranicích území pražského regionu.

4.2.1.3 Zatížení komunikační sítě

Výsledky výpočtu zatížení komunikační sítě, vypočtené pro průměrný pracovní den, dokladují, že

a) **nejdůležitější částí městské komunikační sítě je městský okruh; silniční okruh je pak důležitý pro převádění tranzitní dopravy vůči městskému území, vzájemné propojení dálniční a silniční sítě mimo městské území a rozvádění nákladní dopravy před vstupem do města,**

b) **navržená komunikační síť je po splnění podmínek zadání ÚPn v období roku 2010 provozuschopná,**

c) **dochází k soustředění dopravního zatížení na technicky vybavené komunikace s plynulým provozem spolu s odlehčením místní, většinou historické a souvisle obestavěné komunikační sítě,**

d) **nadřazená komunikační síť je v období roku 2010 provozuschopná, ve většině svých úseků však bez kapacitní rezervy pro eventuální odchylky od zadaných předpokladů a téměř bez rezervy pro období po časovém horizontu ÚPn, t.j. po roce 2010;**

e) **u některých sběrných komunikací městského významu a ostatních dopravně významných komunikací však dochází k nárazovému překračování kapacity, což bude mít za následek tvoření dopravních kongescí a dalších dopravních závad. Ukazuje se, že některé dobře míněné požadavky na omezování kapacity důležitých dopravních komunikací ve městě mají ve skutečnosti negativní vliv na plynulost jejich provozu. Tím se část dopravy z těchto komunikací přesouvá na místní komunikační síť spolu se zvýšením rozsahu negativních vlivů dopravy na okolní zástavbu.**

Dále je třeba uvést, že dokumentované zatížení je vypočteno za předpokladu dobré znalosti řidičů o městské komunikační síti a dostatku informací o okamžité situaci na jejich jednotlivých úsecích.

Z výsledků zatížení komunikační sítě lze dále odvodit tyto závěry a doporučení :

1) Výpočet zatížení prokázal, že je třeba pečlivě zvažovat na úrovni investorské přípravy širkové uspořádání MO a v některých úsecích jeho jižní a východní části, v současné době již provozovaných, je vhodné ponechat územní rezervu pro jeho eventuální rozšíření,

2) Přesto, že technicky vybavená nadřazená komunikační síť na území města (Městský okruh, Silniční okruh a radiální komunikace) dokáže v roce 2010, po dobudování předpokládaného rozsahu sítě, převzít při podílu 26,6 % délky posuzované komunikační sítě (tvořené okruhy, radiální a hlavními a městskými sběrnými komunikacemi) téměř 50 % jejího dopravního výkonu, budou ostatní dopravně významné komunikace představovat i nadále důležitá dopravní propojení a je třeba počítat s jejich silným zatížením.

3) Vzhledem k trvale silnému dopravnímu provozu automobilové dopravy na sběrných komunikacích je nutné pro zajištění preference městské hromadné dopravy, vedené v souběhu se silnou automobilovou dopravou, vytvořit v místech, kde nelze vést městskou hromadnou dopravu mimo tyto zatížené komunikace, podmínky pro její výraznou preferenci.

4) Pro účelné využívání kapacity komunikační sítě města je zapotřebí připravit a zavést vysoce účinný a operativní informační systém o okamžité dopravní situaci ve městě, přístupný všem řidičům a umožňující jejich včasnou orientaci ve složité dopravní situaci města. Tento informační systém bude zapotřebí především v období přechodných provozních stavů a nedobudované komunikační sítě.

5) Složitou dopravní situací lze očekávat v období před dobudováním potřebného rozsahu nadřazené komunikační sítě. Nárůst objemu dopravy nelze zastavit a vzhledem k finanční náročnosti dopravních staveb je možné předpokládat jejich pozdější uvádění do provozu, než předpokládá územní plán. Z toho důvodu je nanejvýš potřebné podrobné modelování a posuzování aktuálních přechodných etap organizace dopravy na městské komunikační síti a zdůvodněná, uvážlivá a předem optimalizovaná volba posloupnosti a funkční návaznosti vynakládání finančních prostředků na výstavbu dopravních investic.

Kartogram dopravního zatížení je zobrazen v grafické části dokumentace ve výkrese č. 39.

4.2.2. Městská hromadná doprava

Jednu z nejsložitějších a nejdůležitějších otázek plánování a života hlavního města Prahy je městská hromadná doprava, která spoluvytváří způsob života lidí a jejíž kvalita ovlivňuje životní prostředí města.

Městskou hromadnou dopravu zajišťuje tříprvkový systém s metrem jako základním prostředkem a tramvajovou a autobusovou dopravou jako doplňkovými systémy.

V současné době se na třech základních trasách metra A, B a C přepraví denně cca 1,5 mil. cestujících, což je 550 mil. cestujících za rok. Po dvaceti šesti letech provozu převzalo metro přibližně 39 % celkového objemu přepravy cestujících městskou hromadnou dopravou. Pražské metro je dnes páteří městské hromadné dopravy a přispívá ke zlepšování životního prostředí města. Zároveň působí i jako důležitý městotvorný prvek. V tržním hospodářství je území v okolí jeho stanic středem zájmu podnikatelských aktivit, což je jeden z nejdůležitějších ukazatelů při oceňování městských území.

Přes dílčí nedostatky v celkové plošné obsluze města tvoří systém městské hromadné dopravy velmi účinný prostředek pro cestování po

městě, když vykonává v celoměstském měřítku cca 60 % a v centru až 85% přepravní práce. Udržení maximálního možného podílu cest hromadnou dopravou je jedním z neúčinnějších prostředků regulace automobilové dopravy. **Současná vývojová tendence je ale nepříznivá. Od roku 1990 ubylo 19% cestujících MHD ve prospěch individuální automobilové dopravy. K zastavení tohoto nežádoucího trendu a zvýšení atraktivity městské hromadné dopravy pro obyvatele a návštěvníky města je naprosto nezbytné trvale udržovat její kvalitu i ekonomickou přitažlivost. Tento úkol předpokládá zejména:**

- **účelnou integraci městské hromadné dopravy s dopravou železniční a regionální autobusovou dopravou,**

- **rozšiřování a dovybavování tras kolejové městské hromadné dopravy, která je nositelkou převážně většiny přepravních vztahů a pro město je nejpřijatelnější z hlediska minimalizace provozních důsledků na životní prostředí,**

- **zkracování přestupních vazeb mezi jednotlivými prvky systému hromadné dopravy osob i individuální automobilovou dopravou (záchytná parkoviště) a městskou hromadnou dopravou,**

- **zajištění kvalitní hromadné dopravy i na krátké vzdálenosti, zejména v centru města a v místech zvýšeného zájmu obyvatel a návštěvníků města,**

4.2.2.1. Koncepce rozvoje dopravních subsystémů

Úkolem pro dopravní obsluhu hlavního města Prahy a pražského regionu je vytvořit integrovanou dopravní soustavu, využívající optimálně jednotlivé druhy dopravy. Do této jednotné soustavy budou postupně integrovány jak městská hromadná doprava, tak i příměstská doprava železniční a autobusová.

Základem vnitroměstské hromadné dopravy v Praze je metro, které jako nositel největších přepravních zátěží na území města musí dosahovat nejvyšších kvalitativních ukazatelů. Metro je určeno pro nejsilnější radiální a diametrální přepravní vztahy.

Tramvajová doprava zůstává i ve výhledu důležitým prvkem městské hromadné dopravy. Svoji kapacitou je druhou nejvýraznější součástí sítě MHD, v rozsahu využití však vykazuje značné rezervy. Stávající kolejovou síť je nezbytné modernizovat, oddělit tramvajový provoz od souběhu s kapacitní automobilovou dopravou a všestranně zabezpečit tramvajový provoz tak, aby se cestovní rychlost tramvajové dopravy zvýšila alespoň na úroveň dopravy autobusové. Dále je nutné zabezpečit výstavbu nových tramvajových tratí v okrajových částech města. Dosažení provozní spolehlivosti, pravidelnosti a zvýšení četnosti spojů je spolu s pohodlím nezbytnou podmínkou pro zvýšení atraktivity tramvajové dopravy pro cestující, a tím i zvýšení jejího podílu v dělbě přepravní práce.

Doplňující síť autobusů uspokojuje přepravní zátěže nižší intenzity spolu s plošnou obsluhou území města. V některých oblastech hustého osídlení musí autobusová doprava zatím plnit i úlohu

základního dopravního prostředku (metra či tramvajové dopravy). V souladu s ekonomickými možnostmi a ekologickými trendy je třeba se v rozvoji kolejové městské hromadné dopravy zaměřit zejména na ty oblasti města, které jsou zdroji silných přepravních zátěží a jejichž současná obsluha autobusovou dopravou je provozně i ekologicky nevyhovující (Barrandov, Bohnice, Lhotka atd.).

Po roce 1990 byla studijně prověřována možnost znovuzavedení trolejbusů do sítě MHD, která vyústila až do zpracování zadání pro oblast Severního Města. K zastavení přípravy však došlo poté, když ze závěrů zpracované "Srovnávací studie ekonomicko - ekologických dopadů řešení nekolejové dopravy" vyplynulo, že náklady na opětovné zavedení trolejbusů přesahují v současnosti i v blízké budoucnosti ekonomické možnosti města. Ekologický přínos trolejbusů by oproti předpokladům navíc byl minimální (při náhradě všech autobusů MHD by se emise z mobilních zdrojů snížily z celoměstského pohledu pouze o 6,3 %). Proto bylo rozhodnuto nezavádět trolejbusy a urychlit postupnou výměnu vozového parku ve prospěch autobusů se vznětovým motorem vyhovujícím západoevropským limitům. Z těchto skutečností vycházel i zpracovaný ÚPn.

Pro obsluhu území, která nejsou přímo obsloužena metrem nebo tramvajovou dopravou v centru města, bude třeba postupně zajišťovat územně a ekologicky vyhovující přepravu na krátké vzdálenosti (např. citybusy s ekologickým pohonem).

4.2.2.2. Návrh dopravní sítě

Síť metra a tramvajové dopravy je v ÚPn koncipována tak, aby uspokojila dopravní potřeby města plynoucí z navrženého urbanistického rozvoje. Pokrytí dopravních nároků je možné po odstranění provozních disparit v síti městské hromadné dopravy a návrhem jejích dalších tras.

Proces přeměn v rozvoji městské hromadné dopravy musí sledovat zejména minimalizaci časových ztrát cestujících v prostředcích hromadné dopravy (interval, rychlost) a zvýšení podílu elektrické traxe v MHD minimálně na hodnotu 80 % celkového objemu přepravy MHD k roku 2010.

K horizontu ÚPn lze předpokládat změnu technologie na metru s dalším uplatněním výše uvedených předpokladů ke zvýšení jeho přepravních schopností, které síť navržená v územním plánu umožňuje.

Výhledová síť metra je koncipována na bázi samostatných tras jako otevřený systém umožňující jeho další rozvoj. Cílová síť metra je postavena na čtyřech autonomních trasách A, B, C, D a vychází ze základní urbanistické koncepce na úrovni návrhu územního plánu města. Základní formace tras A, B a prodloužená trasa C je doplněna čtvrtou diametrální trasou D. Trasa D reprodukuje přepravní vztahy na základní trasy A, B, C a současně plní úlohu východní tangenty centra. Kromě

toho významně integruje metro s železniční dopravou (vazba na 5 železničních stanic: Krč, Vršovice, Hlavní nádraží, Libeň a Vysočany).

Provozně optimalizovaná soustava metra má program výstavby přibližně do r.2020 a tvoří ji 88 km tratí a 76 stanic.

- **Trasa A** je na severozápadě ukončena dnešní stanicí Dejvice. Další vztahy přenáší železniční rychlodráha Praha - letiště Ruzyně a tramvajová doprava. Na jihovýchodě se předpokládá větvení trasy ve stávající stanici Strašnická s pokračováním novou jižní větví přes západní část Zahradního Města k nádraží Hostivař. U severní větve trasy se počítá s prodloužením ze stávající stanice Skalka do Štěrbohol do stanice Průmyslová. V návaznosti na výstavbu nového rozvojového celku v oblasti Štěrbohol se uvažuje s dalším prodloužením severní větve trasy A ze stanice Průmyslová až do centra nového rozvojového celku.

- **Trasa B** je na východě ukončena nově vybudovaným úsekem IV.B do celkového rozsahu Zličín - Černý Most.

- **Trasa C** je na jihu ukončena stanicí Háje. Na severu se předpokládá její prodloužení ze stávající stanice Nádraží Holešovice do Ďáblic do stanice Ládví. V návaznosti na předpokládaný rozvoj letňanského prostoru se předpokládá další prodloužení trasy C v úseku Ládví - Letňany do přestupního terminálu vnější dopravy umístěného v předprostoru plánovaného letňanského výstaviště.

- **Trasa D** je v první fázi uvažována v rozsahu Nové Dvory - náměstí Míru. Na jihu je plánováno prodloužení trasy D z Nových Dvorů do Písnice a na severu přes Žižkov do Vysočan po roce 2010. Prioritní význam při realizaci trasy D metra má úsek Nové Dvory - Pankrác, který v případě nedostatku finančních prostředků je možné provozovat v první fázi jako větev trasy C metra.

Ze současných znalostí stavu stavební přípravy, odhadu investičních možností města a s ohledem na urbanistické, přepravní a ekologické priority předpokládá ÚPn ve svém návrhovém období, tj. do roku 2010, výstavbu a zprovoznění následujících provozních úseků tras metra:

- **provozní úsek IV.C** (Nádraží Holešovice - Ládví) o délce 4,0 km se 3 stanicemi vedoucí do oblasti Ďáblic tunelem pod Vltavou. Tento úsek má mezi výhledovými záměry výstavby metra prioritou.

- **provozní úsek V.C** (Ládví - Letňany), představuje prodloužení trasy C o délce 3,0 km se 2 stanicemi do oblasti Letňan s možností ukončení vnější dopravy v přestupním terminálu Letňany. Výstavba tohoto úseku trasy C je plánována do r. 2010.

- **provozní úsek I.D** (Nové Dvory - náměstí Míru) o délce 7,7 km se 7 stanicemi. Tento úsek trasy je navrhován vzhledem k tomu, že západní část jižního sektoru dodnes obsluhují autobusy a je i v dalším období včetně své zájmové oblasti rozvojovým územím. Prioritní význam při realizaci tohoto provozního úseku má úsek Nové Dvory - přestupní stanice tras C a D, Pankrác.

ÚPn předpokládá, že provozní délka sítě metra k roku 2010 dosáhne 65 km, počet provozovaných stanic 62, z toho 5 křižovatkových.

Pro nejbližší roky bude v rozvoji metra významná nejen výstavba nových tras, ale také dostavba dnes provozovaných stanic. V některých případech jde o odstranění důsledků úsporných opatření přijatých během minulých výstavby. Jedná se zejména o dostavbu druhých vestibulů ve stanicích Hradčanská, Staroměstská, Můstek B a v návaznosti na přestavbu území Bubny-Zátory též ve stanici metra Vltavská. V souvislosti s výstavbou sportovní haly Hagibor je podmiňující investicí vybudování II. vestibulu stanice trasy A Želivského. Po roce 2010 je třeba připravovat dostavby v dalších stanicích např. Národní, I. P. Pavlova, atd.. Finančně nákladné a v některých případech velmi technicky náročné, ale nezbytné je postupné vybavování stanic zařízeními pro dopravu tělesně postižených osob se sníženou pohyblivostí.

ÚPn předpokládá v období do r. 2010 také další rozvoj tramvajové dopravy a výstavbu následujících tramvajových úseků:

- * Hlubočepy - Barrandov - Holyně
- * Kobylisy - Bohnice
- * Internacionál - Podbaba
- * Divoká Šárka - Dědina - staré letiště Ruzyně
- * Zličov - Dvorce - Pankrác
- * Počernická - sídliště Malešice - Teplárenská
- * Laurová - Radlická
- * sídliště Modřany - sídliště Libuš - Nové Dvory (metro D)

V podrobnějším řešení území PPR bude sledována i možnost rozšíření tramvajové dopravy v centru Prahy. Uspořádání Václavského náměstí a ulic Národní a Na Příkopě bude koncipováno s ohledem na možné navrácení tramvajové dopravy do tohoto prostoru, včetně obsluhy Hlavního nádraží tramvajovou dopravou.

Prioritu mezi perspektivními záměry dalšího rozvoje tramvajové dopravy má novostavba tramvajové tratě na sídliště Barrandov (podmiňující další rozvoj území) a Bohnice (návazná doprava na trasu metra IV.C).

Celková délka tramvajových tratí bude do roku 2010 přibližně 160 km, z toho cca 90 km segregovaných.

Po roce 2010 se počítá s prodloužením tramvajové trati od Ústředních dílen DP Praha a.s. ke stanicí metra Průmyslová na severní větví trasy A metra.

U městské autobusové dopravy stanovuje územní plán pouze zásady jejího uplatnění v systému městské hromadné dopravy. V období do roku 2010 by již mělo dojít k redukci jejího rozsahu a měla by

zajišťovat zejména plošnou obsluhu území, sloužit jako návazná doprava k metru, železnici a k tramvajové dopravě a plnit funkci tangenciálního spoje s nižším zatížením. Předpokládá se odstraňování souběžných spojů autobusové a tramvajové dopravy.

Pro zlepšení celkové úrovně přepravy je nezbytný dobrý stav technické základny městské hromadné dopravy. Je třeba počítat s inovací vozového parku, zabezpečovacího zařízení, eskalátorů atd.. Pro provozní zajištění metra se předpokládá provoz tří dep, a to na Kačerově, v Hostivaři a ve Zličíně. Po roce 2010 je navržena územní rezerva pro čtvrté depo metra v Písnici.

Z celkového počtu osmi stávajících tramvajových vozoven je stabilizováno na území města šest vozoven: Vokovice, Motol, Kobylisy, Hloubětín, Žižkov a Pankrác. Vozovna Střešovice je přestavěna na muzeum MHD a vozovna Strašnice je navržena z provozních i územních hledisek postupně ke zrušení. Jako náhrada a pro zlepšení provozních podmínek se uvažuje s výstavbou nové vozovny v Hodkovičkách.

Pro autobusovou dopravu je stabilizováno na území města pět stávajících garáží: Dejvice, Klíčov, Vršovice, Kačerov a Řepy. Do roku 2010 je navrhováno vymstit garáže Dejvice do Suchdola. Opravy vyšších stupňů se realizují v Ústředních dílnách, které jsou v území rovněž stabilizovány. S další výstavbou garáží se na území města s ohledem na snižování autobusové dopravy neuvažuje.

Stávající lanové dráhy na území hl.m. Prahy Petřín, Mrázovka a ZOO jsou v ÚPn zachovány.

4.2.3. Příměstská integrovaná doprava

Hlavní důvod pro rozvoj integrovaného systému hromadné přepravy osob v Praze a v pražském regionu je udržet dosavadní dělbu přepravní práce mezi HD a IAD v zajišťování vnějších přepravních vztahů. Aby toho mohlo být dosaženo, je nutná kooperace a návaznost mezi železniční, autobusovou a městskou hromadnou dopravou. Organizační integrace a realizace připravovaných investičních záměrů výrazně zlepší přepravní podmínky v systému hromadné dopravy (HD). Bezpečnost, rychlost, pravidelnost, pohodlnost přepravy spolu s jednoduchostí odbavování pomocí jednotného přepravního dokladu, cenově přijatelného v závislosti na rozsahu použité přepravy, vytvoří konkurenční schopnost HD vůči individuální automobilové dopravě.

V současné době dojíždí do hlavního města denně do zaměstnání a škol v průměru 110 000 osob. Z toho 55 % cestujících používá příměstskou železniční a autobusovou dopravu a 45 % IAD. Tento poměr je ve srovnání s vyspělými evropskými státy příznivý a je třeba ho v zájmu obyvatel Prahy i ve výhledu alespoň udržet, popř. zlepšit ve prospěch HD.

4.2.3.1. Železniční příměstská doprava

V integrované soustavě hromadné přepravy osob v pražské metropolitní oblasti do vzdálenosti 40 - 50 km od centra Prahy by měla v příštích letech převzít rozhodující úlohu kolejová příměstská doprava. Dosavadní organizace ani kvalita příměstské železniční dopravy nesplňují v plné míře všechna kvalitativní kritéria jako je rychlost, četnost a kulturnost přepravy. Přes setrvávající nedostatky se v pražském regionu v uplynulých letech neprojevil výrazný pokles cestujících používajících při pravidelných cestách do zaměstnání a škol železniční dopravu.

Všechna dále uvedená opatření a investiční záměry sledují především zvýšení počtu cestujících železnicí nejen na úkor dopravy autobusové, ale především směřují k převzetí zvyšujícího se objemu přepravy osobními automobily ve vnějších vztazích pro udržení poměru přepravní práce hromadné dopravy ku individuální automobilové dopravě alespoň 1 : 1.

V železniční příměstské dopravě se předpokládá systém taktové, dostředné dopravy s konečnými a výchozími nádražími Praha-Masarykovo nádraží a Praha-Hlavní nádraží v centru města. Žst. Praha-Masarykovo nádraží bude používáno pro příměstskou železniční dopravu zaústěnou do železničního uzlu Praha (ŽUP) ze severu, severovýchodu a východu, tj. provozovanou na tratích Praha - Kladno, Praha - Kralupy n/Vltavou, Praha - Všetaty, Praha - Lysá n/Labem, Praha - Kolín, a dále bude sloužit i pro provoz rychlodráhy Praha - letiště Ruzyně. Žst. Praha-Hlavní nádraží bude používáno pro příměstskou železniční dopravu zaústěnou do ŽUP od jihu a jihozápadu, tj. provozovanou na tratích Praha - Benešov u Prahy, Praha - Beroun a případně i pro trať Praha - Vrané n/Vltavou. Bude také možné využít průjezdného charakteru Prahy - Hlavní nádraží a část příměstské dopravy (např. dlouhá ramena) provozovat průjezdným způsobem propojením protilehlých dostředných ramen s podobným objemem osobní dopravy.

Příměstská doprava v ŽUP a na zaústěných tratích bude i nadále součástí pražské integrované dopravy. Kromě dodržování taktového intervalu u většiny příměstských vlaků a plnohodnotného napojení ČD na integrovaný dopravní systém bude vytvořen i pásmový jízdní řád rozlišující tzv. "krátká ramena" a "dlouhá ramena". "Krátká ramena" budou spojoval sídla na okrajích Prahy a v blízké vzdálenosti v častějších intervalech a "dlouhá ramena" budou spojoval centrum města s uzlovými stanicemi na okraji pražského regionu jako jsou např. Kolín, Nymburk, Kralupy, Beroun, Benešov u Prahy a Lysá n.Lab..

Dosažení potřebných kvantitativních a kvalitativních parametrů v železniční příměstské dopravě je, stejně jako v případě dálkové dopravy, závislé na dokončení přestavby Hlavního nádraží, výstavbě Nového spojení, na aktivaci trojznakového autobloku a dálkového ovládní zabezpečovacích zařízení s podporou počítače z dispečerských stávedel na Masarykově a Hlavním nádraží. Kulturnost cestování je závislá od

nasazení nových elektrických jednotek ř. 471 a na dovybavení technických základen pro provozní ošetření a údržbu příměstských jednotek na odstavném nádraží jih (ONJ) a v lokomotivním depu Libeň (na Vítkově). Po dokončení zmíněných investičních záměrů do roku 2010 se v následujícím období předpokládá modernizace Masarykova nádraží. Stanice by měla být oproštěna od všech funkcí, které nesouvisí s příměstskou dopravou a se službami pro tuto přepravu. Na plošně zredukovaném území v části přiléhající k ul. Na Florenci, k ul. Hybernské a ul. Husitské u Bulhara, může vzniknout moderní dopravní terminál příměstské dopravy s přímou návazností na trasu B metra a tramvajové linky v ul. Havlíčkově, na dálkovou železniční dopravu na Hlavní nádraží i na autobusové nádraží Praha-Florenc.

Na území hl. m. Prahy je sledováno rozšíření počtu přestupních vazeb a zlepšení stávajících vazeb ve vztahu železnice - MHD. Do roku 2010 se předpokládá výstavba nových železničních zastávek Rajská zahrada na lysecké a vřetatské trati s vazbou na trasu IV. B. metra, Podbaba na kralupské trati s návazností na prodlouženou trasu tramvaje v ul. Podbabské v úseku od Internacionálu k železniční zastávce Podbaba, Kačerov na vranské trati pro vazbu na trasu C metra, Vyšehrad na berounské trati pro vazbu na tramvajovou trať v ul. Jaromírově.

Na rychlodrážní trati Praha - letiště Ruzyně se sleduje výstavba nových zastávek ve výhybně Praha-Bubny, která je společná i pro kralupskou trať s návazností na trasu C metra (druhý vestibul stanice metra Vltavská), Stromovka a Sparta, které mohou sloužit jako příležitostně při konání sportovních a kulturních akcí, Praha Dejvice s návazností na trasu A metra (druhý vestibul stanice metra Hradčanská). Dále to budou Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně u mimoúrovňového přejezdu ul. Drnovské a Dlouhá míle s návazností na koncový terminál autobusové dopravy a tramvaje.

Výhledová síť metra vytvoří další integrační vazby se železnicí zejména na trase D v železničních stanicích Praha-Krč, Praha-Vršovice, Praha-Hlavní nádraží, Praha-Libeň, Praha-Vysočany a na prodloužené trase A v železniční stanici Praha-Hostivař.

4.2.3.2. Vnější autobusová doprava

Problematika vnější autobusové dopravy je dlouhodobě řešený problém města. Jedná se především o přenos vnějších přepravních vztahů do města tak, aby tento proces byl maximálně pružný a logický z pohledu cestujících a zároveň co nejšetnější k městskému prostředí.

Při současném stavu a očekávaném rozvoji automobilové dopravy ve městě jsou nezbytná taková opatření, která by snížila dopravní zatížení městských komunikací, avšak tak, aby základní dopravní funkce zůstaly zachovány.

V zájmu města je nepřipustit neregulovaný pohyb autobusů po svém území, ale naopak usměrnit tento provoz s ohledem na

urbanistický rozvoj města a vývoj dopravní soustavy jako takové. S tím souvisí možnost stabilizace jednotlivých autobusových terminálů v současných nebo výhledově uvažovaných lokalitách. Současně je třeba mít na zřeteli ekologické aspekty. V této souvislosti je logický tlak na alespoň částečné vymístění autobusových terminálů do okrajových částí města. To však přímo souvisí s urbanistickými záměry města, zejména s představami v okolí stanic metra, případně železničních stanic či zastávek. Zároveň je třeba brát zřetel na časový aspekt předpokládaného rozvoje městské hromadné dopravy, který bude v mnoha případech určující.

Z celoměstského hlediska je možné působení vnější autobusové dopravy regulovat hlavně lokalizací autobusových nádraží (AN), která byla navržena v ÚPn v jednotlivých sektorech následujícím způsobem:

Sektor centrum

Ústřední autobusové nádraží Praha-Florenc je územně stabilizováno s tím, že je navržena jeho celková kvalitativní přestavba v rozsahu stávajících ploch. Modernizované AN bude sloužit mezinárodní a nejdůležitější vnitrostátní přepravě. AN bude integrováno v objektu.

Sektor severozápad

Realizace AN se předpokládá v návrhovém období ÚPn, tj. do roku 2010, v prostoru dopravního terminálu Dlouhá míle s vazbou na železniční rychlodráhu Praha - letiště Ruzyně a tramvaj. AN je navrhováno jako náhrada za stávající nevyhovující autobusová nádraží Dejvická a Hradčanská

Sektor sever

Stávající AN Černý Most je nově vybudované v souvislosti s provozním úsekem metra IV. B s vazbou na stávající stanici metra Černý Most.

Realizace AN Letňany se předpokládá do roku 2010 s vazbou na prodlouženou trasu C metra do Letňan. Toto AN se navrhuje jako náhrada za stávající nevyhovující autobusová nádraží Holešovice a Palmovka.

Sektor východ

Realizace obou AN navrhovaných v tomto sektoru je uvažována mimo návrhové období ÚPn, tj. po roce 2010. Jsou to AN Průmyslová s vazbou na prodlouženou severní větev trasy A metra a AN u železniční stanice Praha-Hostivař s vazbou na prodlouženou jižní větev trasy A metra a železniční dopravu ve stanici Praha-Hostivař na trati Praha - České Budějovice. AN jsou navrhována jako náhrada za stávající nevyhovující AN Želivského a stávající stanoviště autobusů v ul. Počernické.

Sektor jih

Realizace autobusového stanoviště Pankrác se předpokládá v návrhovém období ÚPn v minimálním nutném rozsahu a bez

odstavných ploch a technického zázemí v integrovaném objektu, s vazbou na křižovatkovou stanici metra tras C a později i D. Realizace AN u stanice metra Písnice, Masokombinát trasy D se předpokládá až po roce 2010 v souvislosti s prodloužením trasy D metra v úseku Nové Dvory - Písnice, Masokombinát.

Sektor jihozápad

Stávající AN Zličín je nově vybudované v souvislosti s provozním úsekem trasy V.B metra a s vazbou na stávající stanici Zličín trasy B metra. Toto AN umožňuje zkrátit linky vnější autobusové dopravy ze západního směru a odlehčit tak oblast Smíchova. Po roce 2010 se uvažuje s ohledem na urbanistický rozvoj střední části Smíchova se zrušením AN Na Knížecí a s přesunutím jeho funkce do nově navrhovaného AN Smíchovské nádraží. Kapacitní možnosti AN u Smíchovského nádraží jsou však omezené, a je proto třeba posílit vazbu vnější autobusové dopravy v okrajové části města vybudováním AN, nebo alespoň stanoviště autobusů u železničních stanic Praha-Chuchle a Praha-Radotín ve vazbě na berounskou železniční trať.

4.2.3.3. Záchytná parkoviště

Kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a prostředky hromadné dopravy - realizovaný prostřednictvím záchytných parkovišť P+R - snižuje počet radiálních cest osobních automobilů a nároky na parkování vozidel zejména v centru města a je tedy přínosem pro kvalitu života nejenom centrální oblasti města. Aby záchytná parkoviště optimálně plnila funkci ochrany města před zbytečnými cestami do centra a s tím spojenými negativními důsledky, musí být pro potencionální uživatele dostatečně atraktivní konkurenceschopnou alternativou na trase mezi bydlištěm a zejména pravidelným cílem každodenních cest.

Toho lze, kromě snadné dostupnosti metra či jiného rychlého a kapacitního kolejového prostředku hromadné dopravy, dosáhnout především bezplatným provozem záchytných parkovišť či provozem s výhodným tarifem zahrnujícím i následnou přepravu prostředky hromadné dopravy. Záchytná parkoviště s velkými plošnými nároky jsou proto umístěna v docházkové vzdálenosti maximálně 5 minut od stanic kolejové hromadné dopravy. Většina takto situovaných ploch, hlavně u stanic metra, je však velice atraktivní i pro jiné lukrativní funkce. V návrhu lokalizace míst pro potřeby parkovišť typu P+R musely být tyto skutečnosti zohledněny. Z těchto důvodů některé lokality pro parkoviště P+R nemohly být navrhovány jako plošná povrchová zařízení, ale bylo třeba je integrovat do objektů společně s jinými funkcemi.

V současné době jsou v provozu záchytná parkoviště v lokalitách Zličín, Nové Butovice, Radlická, Skalka, Černý Most, Rajská zahrada, Holešovice a Opatov o celkové kapacitě cca 1100 stání.

ÚPn vychází z usnesení RZHMP č. 833/97 a předpokládá, že v roce 2010 budou v provozu záchytná parkoviště typu P+R v následujících lokalitách

- Barrandov - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Běchovice - plošné parkoviště
- Butovice. u Radl.radiály - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Černý Most - plošné parkoviště (příp. objekt)
- Černý Most, jih - parkoviště nad objektem metra
- Českomoravská objekt (příp.integrovaný objekt)
- Dejvická - samostatný objekt
- Dlouhá míle - plošné parkoviště
- Dolní Počernice - plošné parkoviště (případně objekt)
- Háje - vyhrazení části stáv.objektu garáží
- Hloubětín - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Holešovice, již.vest.st.metra - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Holešovice, část plochy AN - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Horní Měcholupy - plošné parkoviště
- Hradčanská - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Chodov - plošné parkoviště (příp. objekt)
- Klánovice - plošné parkoviště (případně objekt)
- Kobyličky - integrovaný objekt
- Kotlářka - plošné parkoviště
- Krč, Zálesí - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Ládví, sever - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Ládví, jih - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Letňany - plošné parkoviště
- Nové Dvory - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Opatov - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Palmovka - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Pankrác - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Radlice - plošné parkoviště (příp.integrovaný objekt)
- Radotín, východně od žst. - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Radotín, západně od žst. - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Rajská zahrada - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Rajská zahrada, část obj.C - integrovaný objekt
- Rožtyly - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Ruzyně - plošné parkoviště (příp.integrovaný objekt)
- Strašnická - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Skalka, při ul.Úvalské - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Skalka, východ - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Smíchov nádr. jižně od žst. - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Stodůlky - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Troja - plošné parkoviště
- Uhřetěves - plošné parkoviště
- Velká Chuchle - plošné parkoviště
- Zličín, nad autobus. nádražím - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Zličín, vých. od stanice metra - plošné parkoviště (příp. objekt)
- Zličín, jižně od st. metra - plošné parkoviště (příp. objekt)

Předpokládaná kapacita takto situovaných lokalit záchytných parkovišť typu P+R je cca 12 000 - 14 000 stání.

Po roce 2010 je navrženo výše jmenovaná záchytná parkoviště zkapacitnit a doplnit o lokality

- Hostivař - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Průmyslová - parkoviště (příp. objekt)
- Nákl. nádraží Žižkov - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Písnice - parkoviště (příp. objekt)
- Smíchov, nad kolejištěm žst. - objekt (příp.integrovaný objekt)
- Štěrboholy, rozvoj. území východ - parkoviště (příp. objekt)
- Štěrboholy, rozvoj. území západ - parkoviště (příp. objekt)

Tím vznikne celoměstská síť záchytných parkovišť typu P+R o celkové kapacitě cca 20 000 - 22 000 stání.

4.2.3.4. Městská kolejová dráha (S - Bahn)

V připomínkách ke konceptu ÚPn hl. města Prahy se vyskytly náměty a požadavky na zavedení systému městské dráhy podle vzoru některých německých měst, které pramení ze snahy zapojit ve větší míře železniční dopravu do vnitroměstské přepravy osob. Uspořádání železničních tratí a tzv. pražských spojek včetně těch, které jsou využívány pouze pro železniční nákladní dopravu, umožňuje obsluhu některých okrajových městských částí, jejich spojení s centrem města i propojení vzájemně.

Zejména v některých tangenciálních směrech, ve kterých neexistuje kapacitní a rychlé spojení prostředky MHD, zejména metrem, by železnice mohla přispět ke zlepšení systému MHD. Na příklad mezi Radotínem - Krčí - Malešicemi - Libní a Vysočanami či Holešovicemi. Podmínkou atraktivnosti městské kolejové dráhy je hustý intervalový provoz alespoň 15 - 20 min. po celý den a použití lehkých elektrických vozů. Je však třeba studijně prověřit a ekonomicky posoudit jaké investiční náklady by si vyžádalo zavedení atraktivního taktového intervalu na pražských spojovacích tratích pro cestující veřejnost.

Provoz na rychlodrážním rameni Praha-Masarykovo nádr. - letiště Praha-Ruzyně bude splňovat kritéria městské kolejové dráhy.

Městská hromadná doprava je zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 5 a 7.

4.2.4. Automobilová doprava

V roce 1994 mělo hlavní město k dispozici komunikační síť o délce 2 808 km. Tato síť, která je výsledkem historického a novodobého vývoje města, svým rozsahem a technickou úrovní však

značně zaostala za vývojem jeho dopravních potřeb a stala se tak i jednou z příčin neustále se zhoršujících životních podmínek v Praze.

Již několik desetiletí je cílem přestavby komunikační sítě hlavního města vybudovat nadřazenou a technicky vybavenou síť komunikací, která by na sebe svou atraktivitou soustředila převážnou část veškeré automobilové dopravy. Zároveň s tím musí umožnit i dopravní vyhovující navázání na vstupy státní silniční sítě do území města.

4.2.4.1. Vnější silniční síť

Na území hlavního města Prahy je v návrhu ÚPn napojena na silniční okruh (SO) soustava silničních tahů vybrané silniční sítě České republiky, tvořená dálnicemi, rychlostními silnicemi a silnicemi I. třídy

dálnice

- D 1 : Praha - Brno - Slovensko (E 15)
 - D 3 : Praha - Č. Budějovice - Rakousko (E 14)
 - D 5 : Praha - Plzeň - Německo (E 12)
 - D 8 : Praha - Ústí n/Labem - Německo (E 15)
 - D 11 : Praha - Hradec Králové - Polsko (E 12)
- silnice
- R 4 : Praha - Strakonice
 - R 6 : Praha - Karlovy Vary
 - R 7 : Praha - Chomutov
 - R 10 : Praha - Mladá Boleslav
 - I/2 : Praha - Kostelec n/Černými Lesy
 - I/9 : Praha - Česká Lípa (je napojena v bezprostřední blízkosti hranic města)
 - I/12 : Praha - Kolín

4.2.4.2. Městská komunikační síť

Návrh městské komunikační sítě hlavního města Prahy vychází z těchto dokumentů:

- Platného ÚPn hl. m. Prahy z roku 1994 (plán využití ploch - stabilizovaná území) schválený 24.2.1994 Zastupitelstvem hl. m. Prahy (1)
- Souborného stanoviska ke konceptu ÚPn hl. m. Prahy schválené usnesením ZHMP č. 22/19 ze dne 31.10.1996 (2)
- Zásad dopravní politiky hl. m. Prahy, schválených usnesením ZHMP č. 13/21 z 11.1996 (3)
- Usnesení vlády ČR č. 631 ze dne 10.11.1993 o rozvoji dálnic a čtyřpruhových silnic pro motorová vozidla v ČR do roku 2005, aktualizované Usnesením vlády ČR č. 528 ze dne 16.10.1996 (4)

Řešení ÚPn hl. m. Prahy dále vycházelo ze vstupních podmínek, formulovaných v Územně hospodářských zásadách ke konceptu ÚPn hl. m. Prahy a z vlastního konceptu ÚPn.

Předkládaný ÚPn zcela respektuje materiál (1) a (2), zohledňuje materiál (3) a pro stanovení návaznosti městské komunikační sítě na celostátní vybranou silniční síť využívá materiál (4).

Řešení komunikační sítě návrhu ÚPn vycházelo ze zadání formulovaném v materiálu (2), kde je požadováno dopravu řešit jako obslužný funkční systém, podmiňující koncepci rozvojových záměrů města, který ale ve výsledném návrhu nesmí vést k závažným ekonomickým ztrátám, či k výraznému zhoršování kvality života ve městě, nebo ke zhoršování životního prostředí.

Cílem návrhu komunikační sítě města je:

- **navrhnout ucelený, technicky realizovatelný a provozuschopný městský dopravní systém,**
- **zlepšit kvalitu života ve městě,**
- **nezhoršit životní prostředí města,**
- **vytvořit předpoklady pro dobrou dopravní obsluhu území města a realizaci vnitroměstských vztahů,**
- **zajistit vhodné směřování vnější automobilové dopravy včetně dopravy tranzitní,**
- **nabídkou kvality a kapacity nadřazeného komunikačního systému města zajistit účinné odlehčení místních komunikací od dopravy tak, aby město jako celek i jeho jednotlivé části byly chráněny před dopravou, která v nich nemá svůj zdroj nebo cíl,**
- **umožnit vhodným trasovým vedením nadřazených komunikací účinnou regulaci automobilové dopravy ve městě a vytvářet podmínky pro aktivní ochranu centrální oblasti města a hlavně pak Pražské památkové rezervace (PPR) od zbytečné automobilové dopravy,**
- **situovat vyhrazené dopravní koridory pro intenzivní automobilovou dopravu v dostatečném odstupu od obytné zástavby a nebo je technicky vybavit tak, aby splňovaly hygienické normy ochraňující městské funkce, jejichž existenci limitují škodlivé vlivy z automobilové dopravy,**
- **minimalizovat škodlivé účinky plynoucí z provozu nutného pro zásobování města.**

Z materiálů uvedených v záhlaví této kapitoly a z dalších prací a posudků, které předcházely ÚPn vyplývá, že výše citované požadavky splňuje městská komunikační síť tvořená dvěma okruhy a systémem radiálních komunikací, vycházející ze zásady, že dálnice a silnice navazující na městskou komunikační síť budou v extravilanových parametrech budovány jen po silničním okruhu. Jejich pokračování za silničním okruhem směrem k centru města se navrhuje ve funkční třídě B1 (sběrné komunikace) a pro jejich dimenzování je rozhodující požadavek na zajištění plynulého dopravního provozu.

Základem navrhovaného městského dopravního systému je tedy skelet městských komunikací, ve kterém mají prioritní význam dva okruhy, na které jsou mimoúrovňově napojeny radiální komunikace.

Tento dopravní systém tvoří:

- **silniční okruh (SO)**, který je určený pro vedení vůči městu tranzitní automobilové dopravy, pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými oblastmi města

- **městský okruh (MO)** je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou na sebe soustředil většinu diametrálních dopravních vztahů. Umožňuje co nejvyšší plynulost dopravy v centrální oblasti města, nezbytnou pro minimalizaci nepříznivých důsledků dopravy na životní prostředí. MO je také navrhován jako regulační okruh automobilové dopravy prioritního významu. Jeho urychlená výstavba hlavně v západním a severozápadním sektoru města má pro život města zásadní význam. Uvnitř něho jsou podle charakteru zástavby uplatňována i další regulační opatření pro automobilovou dopravu (režim parkování, neprůjezdné oblasti, zklidněné ulice apod.).

Silniční okruh

Silniční okruh je pro město významná komunikace, která by měla po svém dokončení přispět ke snížení dopravního zatížení na komunikační síti uvnitř města.

Návrh vedení trasy SO plně respektuje jeho již provozované úseky Slivenec - Třebonice a Horní Počernice - Běchovice a úseky, na které bylo vydáno stavební povolení, tj. úsek Třebonice - Řepy a úsek Řepy - Ruzyně. Severovýchodní část SO v úseku Ruzyně - Březiněves je v souladu s materiálem (2) vedena přes MČ Suchdol v plně zakrytém úseku včetně přivaděče Rybářka, který tvoří spojení mezi SO a ulicí Kamýčkou. V tomto výše jmenovaném úseku SO byla také oproti konceptu ÚPn upravena část jeho trasy vedoucí přes Drahaňskou roklí dle projednání mezi MČ Praha 8 a OŽP MHMP.

V úseku SO Slivenec - Lahovice byla oproti konceptu ÚPn upravena část jeho trasy vedoucí přes Slavičí údolí dle výsledků projednání s OŽP MHMP. Další pokračování trasy SO až do prostoru Pisnice zůstalo v souladu s trasou sledovanou v konceptu ÚPn včetně tunelu mezi Komořany a Cholupicemi.

Po časovém horizontu ÚPn, tj. po roce 2010, je v ÚPn zachována územní rezerva pro úsek SO Pisnice - Běchovice pracovně nazývaná v konceptu ÚPn jako "varianta JVD", tj. trasa vedoucí od Cholupic do území jižně od Jesenice. Dále na východ tato trasa SO vede mezi obcemi Dobřejovice a Modletice k mimoúrovňově křižovatce (MÚK) s dálnicí D1, odkud pokračuje západně od Řičan severozápadním směrem mezi obcemi Netluky a Královice k východnímu okraji Dubče. V prostoru Dolních Počernic a Běchovic se

napojuje na stávající již provozovaný úsek SO Běchovice - Horní Počernice.

Po časovém horizontu ÚPn, tj. po roce 2010, je v ÚPn také zachována územní rezerva v severovýchodní části města pro úsek trasy SO Horní Počernice - Březiněves, pracovně nazývané v konceptu ÚPn "varianta Vnoř". Tato územní rezerva probíhá od MÚK se silnicí R10 (resp. s vysočanskou radiálou) východně od Vnoře a severně od Přezletic. Po průchodu mezi Miškovicemi a Mirovicemi se stáčí k severozápadu, obchází po severní straně Třeboradice a jižně od Březiněvsí se napojuje na úsek SO Ruzyně - Březiněves v MÚK Březiněves.

Městský okruh

V ÚPn trasa MO plně zohledňuje jeho již zprovozněné úseky, tj. Strahovský tunel a úsek Barrandovský most - Rybníčky (MÚK se štěrboholskou radiálou).

Trasa MO v úseku Rybníčky - Jarov je navržena ve stabilizované poloze dle materiálu (2) s tunelem pod Malešicemi. V dalším úseku, tj. Jarov - Pelc Tyrolka, je zohledněna v ÚPn úprava trasy MO, v současné době provozované po stávající uliční síti města, na odpovídající parametry se zakrytím jeho trasy v prostoru Jarova a Vysočanského náměstí. Úsek MO Pelc Tyrolka - Špejchar je do ÚPn zpracován ve variantě pracovně nazývané "Blanka", tj. v trase vedoucí od MÚK Pelc Tyrolka po pravém břehu Vltavy až do místa jeho odbočení jižním směrem raženým tunelem vedoucím hluboko pod Stromovkou směrem na Špejchar. Úsek MO Špejchar - severní portál Strahovského tunelu je trasován v souběhu s ulicí Milady Horákové, s raženým tunelem v prostoru Brusnice.

Uliční síť nadřazených sběrných komunikací celoměstského významu v pásmu mezi SO a MO je navrhována jako soustava sběrných radiálních komunikací (RK) městského charakteru ve funkční třídě B1. Parametry těchto komunikací jsou navrženy diferenciovane podle dopravní důležitosti tras a okolní zástavby. Realizace hlavních radiálních tahů je navrhována postupně, podle dopravního významu a potřeby a s přihlédnutím k požadavkům místních orgánů a obyvatel.

Základ těchto komunikací tvoří radiální komunikace:

- **Prosecká radiální komunikace (PR)**, vedoucí ulicemi V Holešovičkách, Liberecká a Cínovecká, které umožňují dopravní obsluhu severní části města a zároveň navazují na dálnici D8 směrem do města.

- **Vysočanská radiální komunikace (VR)**, která umožňuje dopravní obsluhu Vysočan, Hloubětína a Kyjí a navazuje na silnici R10 směrem do města. Její úsek mezi zaústěním silnice R10 do města a průmyslovým polookruhem (PPO), tj. stávající ulicí Kbelskou, je navrhováno realizovat co nejdříve, protože umožní odlehčit ulici Chlumeckou, Poděbradskou a Kolbenovu, které se bezprostředně dotýkají obytné zástavby Kyjí a Hloubětína. VR bude v této části města sloužit také jako

etapová trasa SO. Úsek mezi PPO a MO je v ÚPn chráněn jako územní rezerva pro eventuální realizaci VR po časovém horizontu ÚPn, tj. po r. 2010.

- **Štěrboholská radiální komunikace (ŠR)**, která obsluhuje oblast Malešic, Štěrbohol a Dolních Počernic a navazuje na silnici I/12 směrem do města. V současné době je již celá v provozu. Zprovozněním ŠR se dopravně odlehčila ulice Švehlova a stávající silnice I/12 mezi Kyjemi a Dolními Počernicemi.

- **Hostivařská radiální komunikace (HR)** obsluhuje oblast Hostivaře a Dolních Měcholup a tvoří vstup silnice I/2 (dříve silnice II/333) do města. Investiční příprava žádného jejího úseku nebyla dosud zahájena. Po komplexním posouzení jejího významu a vedení trasy je zřejmé, že její funkce jako celoměstsky významné sběrné komunikace poklesla. Proto je v návrhovém období ÚPn uvažována jako dvoupruhová sběrná komunikace. Její trasa je vedena od MÚK s SO u Netluk, územím západně od Netluk k severnímu okraji Uhřetěvsí. Mezi severním okrajem obory v Uhřetěvsí a Podleským rybníkem se HR stáčí na severozápad. V úseku mezi Dolními Měcholupy a Uhřetěvsí je k vedení její trasy částečně využita dnešní stopa ulice Přátelství. U Dolních Měcholup tvoří trasa HR východní a severní obchvat obce a dále pokračuje západním směrem, aby se po mimoúrovňovém vykřižení s vlečkovým systémem malešické - hostivařské průmyslové oblasti napojila do rekonstruované ulice Ke Kablu a po ní do prostoru Rybníčků, kde se v MÚK napojuje na MO.

- **Pankráčká radiální komunikace** vedoucí ulicemi Brněnskou a 5.května obsluhuje oblast Jižního Města, Kačerova, Spořilova, a Pankráče a navazuje na dálnici D1 směrem do města. Odlehčení této komunikace, která je jednou z nejzatíženějších ve městě, je v ÚPn navrhováno dobudováním MO, dopravně významných částí SO a rekonstrukcí navazujících městských komunikací včetně regulačních opatření v centrální oblasti města.

- **Radlická radiální komunikace (RR)** plní funkci hlavní sběrné komunikace pro prostor Radlic, Jinonic a Jihozápadního Města a navazuje na dálnici D5 směrem do města. Tato sběrná komunikace je tvořena stávající Rozvadovskou spojkou mezi vstupem dálnice D5 do města a ulicí Bucharovou. Její pokračování mezi ulicí Bucharovou a MO na Smíchově je v návrhu řešeno prodloužením stávajícího úseku RR od ulice Bucharovy po ulici Řeporyjskou a dále pak po zrekonstruované ulici Radlické. Rekonstrukcí sledované zkapacitnění ulice Radlické je navrženo rozšířením na komunikaci se středním dělicím pruhem a vyloučením úrovnových křižovatek. Stopu ulice Radlické opouští RR v místě ulice U slévárny, kde se odklání jižním směrem a raženými tunely pokračuje do MÚK s MO na Zličově.

- **Břevnovská radiální komunikace (BR)** obsluhuje území Řep, Bílé Hory a Břevnova a navazuje na vstup silnice R6 směrem do města. V návrhu ÚPn je vytvořena územní rezerva pro její realizaci mimo časový horizont ÚPn, tj. po roce 2010.

- **Chuchelská radiální komunikace** (ulice Strakonická) spojuje oblast Chuchle, Zbraslavi a Lipenců s městem a navazuje na vstup silnice R4 a silnice II/102 (se silným rekreačním zatížením z oblasti Slap) směrem do města.

Systém těchto komunikací je doplněn dvěma spojkami:

- **Spořilovskou spojkou**, která je v provozu a tvoří přímé spojení mezi ul. Brněnskou a MO. ÚPn předpokládá její částečné překrytí, aby se omezil její negativní vliv na okolní zástavbu Spořilova.

- **Libeňskou spojkou**, která tvoří přímé spojení mezi PR (ulicí V Holešovičkách) a MO. V ÚPn je navrženo její vedení územím v hloubeném tunelu.

Na tomto místě stojí ještě za zmínku nově navrhovaná sběrná komunikace vedoucí od Písnice kolem Hrnčífů s napojením na dálnici D1. Její realizace je podmíněna zprovozněním SO v úseku Písnice - Dolní Počernice a nebo zprovozněním dálnice D3.

4.2.4.4. Stav realizace a územní přípravy

Vzhledem k tomu, že dopravní stavby jsou značně investičně náročné a vyžadují náročnou investiční přípravu, je nutné k rychlému a ekonomickému postupu realizace zajistit stabilizaci záměrů výstavby v komunikační síti města v předstihu alespoň na dobu deseti let. Pokud se toto nepodaří zajistit alespoň pro dílčí část dopravního řešení, bude další výstavba dopravního systému města z hlediska efektivnosti již vynaložených a vynakládaných investic problematická.

V současné době je v nadřazeném komunikačním systému města následující stav realizace a územní přípravy:

Silniční okruh

realizováno: Třebonice (dálnice D5) - Slivenec 7,5 km
Chvaly (R10) - Dolní Počernice 4,5 km
ve výstavbě: Třebonice - Ruzyně 7,2 km

v invest. přípravě Slivenec - Písnice 13,8 km
Ruzyně - Březiněves 15,6 km
výst. po r. 2010: Chvaly - Březiněves 13,2 km
Písnice - Dolní Počernice 21,7 km

Městský okruh

realizováno: Barrandovský most - Rybníčky 10,0 km
Strahovský tunel 2,1 km
ve výstavbě: Barrandovský most - Strahov. tunel 5,5 km
v invest. přípravě: Strahovský tunel - Myslbekova 0,5 km
Myslbekova - Pelc Tyrolka 6,2 km
územně stabil.: Jarov - Pelc Tyrolka 5,2 km
Rybníčky - Jarov 3,5 km

Hlavní radiální sběrné komunikace

realizováno: Prosecká RK, ulice V Holešovičkách,

Liberecká, Cínovecká (MO - vstup D8)
Pankrácká RK, ulice Brněnská, 5.května
(MO - vstup D1)
Radlická RK, Rozvadovská spojka
(ulice Bucharova - vstup D5)
Chuchelská RK, ulice Strakonická
(MO, Barrandovský most - vstup R4)
Štěrboholská RK, (MO - SO)

v invest. přípravě: Vysočanská RK (Kbelská - vstup R10)
Hostivařská RK (MO - Přátelství)

územně stabil.: Radlická RK (Bucharova - MO)
výst. po r. 2010: Vysočanská RK (MO - Kbelská)
Břevnovská RK (MO - vstup R6)
Hostivařská RK (Přátelství - SO)

4.2.4.5 Regulace dopravy, parkování a odstavování vozidel, dopravní plochy

Výpočty i plošné bilance v ÚPn potvrdily, že na území města nelze plně uspokojit všechny dopravní požadavky a že je třeba počítat s účinnou regulací dopravy.

Regulace dopravy začíná již návrhem komunikační sítě města, která diferenciací atraktivity a svým uspořádáním umožňuje progresivní regulaci automobilové dopravy směrem k centru města.

Součástí účinné regulace dopravy je i navržená integrovaná a regionální osobní hromadná doprava s bezprostřední vazbou na město a jeho hromadnou dopravu a návrh sítě záchytných parkovišť. Navržené řešení předpokládá síť městské hromadné dopravy, která je schopna účinně konkurovat osobní automobilové dopravě kromě cenových relací i kvalitou a rychlostí.

Ještě striktněji je v návrhu přistupováno k regulaci dopravy v centrální oblasti města, zvláště pak v Pražské památkové rezervaci (PPR), na kterou je tlak dopravy enormní. V této oblasti je míra využití uliční sítě limitována s ohledem na životní prostředí, propustnost ulic, požadavky památkové ochrany a funkčního využití území.

ÚPn předpokládá nutnost uplatnění legislativních a organizačních opatření na území města a hlavně pak na území PPR, která umožní omezovat tlak automobilové dopravy na jeho centrální oblast.

Měřítka zpracování ÚPn nedovoluje detailní řešení dopravy v klidu, a proto předkládaný materiál obsahuje pouze zásady uspokojování potřeb dopravy v klidu v souladu s návrhem funkčního využití území.

ÚPn předpokládá uplatnění následujících zásad pro řešení dopravy v klidu:

- pro stanovení počtu odstavných a parkovacích stání na území hl. m. Prahy vycházet z ustanovení Vyhlášky hl. m. Prahy a z její připravované novely o obecně technických požadavcích na výstavbu v hl.m. Praze.

- v centrální oblasti města regulovat obrat vozidel limitováním počtu parkovacích míst a výši tarifu za parkování a s výjimkou odstavování vozidel rezidentů omezovat dlouhodobé stání vozidel, - odstavování nákladních automobilů orientovat důsledně na pozemky jejich vlastníků a na plochy k tomu účelu určené.

Součástí ÚPn jsou také lokality celoměstského systému záchytných parkovišť typu P+R, o kterých se podrobně pojednává v kap.4.3.3..

Plochy vyhrazené pouze pro funkci garáží a parkovišť, které nebylo vhodné přičlenit k navazujícím funkčním plochám, jsou v grafické části dokumentace vyznačeny ve výkresu č. 4.

Součástí dopravního řešení ÚPn je i lokalizace překladišť kontejnerové a silniční přepravy. Překladiště kontejnerové přepravy jsou umístěna v Uhřetěpech (stávající), v Holešovicích (v obvodu přístavu) a v Radotíně (v obvodu přístavu). Překladiště silniční přepravy jsou situována v Horních Počernicích (v ploše skladování a distribuce) a v Řeporyjích (na samostatné ploše).

Komunikační síť je zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 5 a 6.

4.2.5. Železniční doprava

Železniční uzel Praha (ŽUP) je nedílnou součástí sítě ČD z hlediska mezistátní dopravy i evropské železniční sítě. Leží v průsečíku nejnákladnějších železničních tras spojujících ČR se Slovenskem, Rakouskem, Polskem a Německem. Pro kvalitativní zlepšení dosavadního stavu byl ČD zpracován návrh modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě. Z deseti železničních tratí zaústěných do ŽUP čtyři z nich představují prioritní směry, které tvoří součást mezinárodních tranzitních koridorů dle Evropské dohody o mezinárodních žel. magistralách AGC.

I. koridor - Praha - Děčín - SRN/Berlín
- Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav - Rakousko/Vídeň

II. koridor - státní hranice Rakousko - Přerov - Ostrava -
státní hranice Polská republika

III. koridor - Praha - Plzeň - Cheb - SRN/Norimberk
- Domažlice - SRN/Mnichov

IV. koridor - Praha - Veselí n/Lužnicí - České Velenice
- Rakousko/Linec
- Horní Dvořiště - Rakousko/Vídeň

V "Zásadách modernizace vybrané žel. sítě ČD" je zvýšení traťové rychlosti až do 160 km/hod, dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC, zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, peronizace nebo poloperonizace vybraných žel. stanic, zlepšení stavu úrovnového křížení tratí s pozemními komunikacemi. Na vybraných tratích se předpokládá nasazení vozidel s výkyvnou skříní (Pendolino), čímž bude možno zvýšit rychlost vlaku na 160 km/hod i na traťových úsecích s nižší traťovou rychlostí.

Pět ostatních železničních tratí zaústěných do ŽUP jsou tratě celostátní, trať Praha - Vrané n/Vltavou je regionální. Problém provozovatele i vlastnických poměrů na dnešní celostátní dráze Praha - Kladno - Žatec - Chomutov v jejím traťovém úseku od žel. stanice Praha - Ruzyně po výhledovou odbočku Praha - Bubny bude možno řešit v souvislosti s realizací kolejového propojení Letiště Praha Ruzyně s centrem města.

Výhledové záměry ČD úzce souvisí s traťovými a staničními kapacitami i s technickou základnou v ŽUP. Koncepce přestavby a výstavby ŽUP, jejíž realizace začala již v roce 1960, je v souladu s uvedenými celostátními záměry.

Přestavba ŽUP sleduje tyto základní cíle:

- **V dálkové dopravě vnitrostátní i mezistátní soustředění všech vlaků do Prahy-Hlavního nádraží. Technickou základnou pro provozní ošetření a údržbu klasických vozů je komplex zařízení odstavného nádraží Jih (ONJ) v Michli, depem pro hnací kolejová vozidla depo Praha Jih, služebna Vršovice jako náhrada za služebnu na Masarykově nádraží.**

- **Příměstskou dopravu obsluhující pražský region ve směrech Kladno, Kralupy n/Vltavou, Všetaty, Lysá n/Labem, Kolín a rychlodrážní dopravu směr letiště Praha-Ruzyně, soustředít do Prahy-Masarykova nádraží. Technickou základnu pro ošetření a údržbu elektrických jednotek situovat do lokomotivního depa Praha Sever, služebna Libeň. Příměstskou dopravu ve směrech Benešov u Prahy, Beroun, příp. Vrané n/Vltavou soustředit do Prahy-Hlavního nádraží a jako technickou základnu využít halu provozního ošetření lokomotiv v ONJ.**

- **Třídění nákladních vlaků s normální zátěží pro Prahu a blízké okolí bude v seřadovacím nádraží Praha - Vršovice postupně utlumováno. Naopak je možné očekávat nárůst řadících prací s vozy s přednostní i normální zátěží v žst. Praha - Libeň. Místa nakládky a vykládky žel. vozů se skladovým zázemím se nadále uvažují v nákladovém nádraží Praha - Žižkov, žst. Praha - Smíchov, žst. Praha - Libeň (Hloubětín) a do roku 2010 v nákladovém obvodu Praha - Strašnice. Místa nakládky a vykládky**

žel. vozů zůstanou i nadále také na stávajících vlečkách větších závodů. Zařízení pro kombinovanou dopravu železnice - silnice, t.j. pro přepravu kontejnerů a výměnných nástavb jsou považována za vlečky. Významnou lokalitou je již v současnosti provozovaný kontejnerový terminál v žst. Praha - Uhřetěves. Současná lokalita v nákladovém nádraží Praha - Žižkov akciové společnosti ČSKD - Intras bude nahrazena v jiné lokalitě. Územní rezerva pro terminál kombinované přepravy je vytvořena v Praze - Malešicích a v Radotínském přístavu.

4.2.5.1. Osobní doprava

Do roku 2010

Pro dosažení základních koncepčních cílů přestavby ŽUP v osobní dopravě je rozhodující dokončit modernizaci západní poloviny žst. Praha-Hlavní nádraží včetně přestavby celého severního zhlaví stanice a současné zkapacitnění přírodních železničních tratí od žst. Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha - Holešovice s názvem stavby Nové spojení.

V rámci této stavby budou do žst. Praha-Hlavní nádraží místo dnešní jednokolejné tzv. "hrabovské spojky" a jednokolejné vítkovské tratě zaústěny dvě koleje od žst. Praha-Libeň a dvě koleje společně od žst. Praha -Vysočany a Praha-Holešovice. Po dokončení obou zmíněných akcí se žst. Praha-Hlavní nádraží stane moderním kapacitním nádražím, které se plně vyrovná standardu hlavních nádraží v západoevropských metropolích.

Dosavadní přestupní vazba na trasu C metra bude rozšířena o návaznost na výhledovou trasu D metra ve stanici nám. W. Churchilla. Zlepšení přestupních vazeb mezi žst. Praha-Hlavní nádraží a Pra- ha-Masarykovo nádraží i autobusovým nádražím Praha-Florenc by mělo být zajištěno podpovrchovým napojením - pasážemi vybavenými obchody a ostatními službami.

Související investicí ve prospěch osobní dopravy je dokončení technologické průjezdnosti vlakových souprav odstavným nádražím Jih. V rámci probíhající modernizace I. mezinárodního tranzitního koridoru st.hr. SRN/ČR - Děčín - Praha - Čes. Třebová - Brno - Břeclav - st.hr. ČR/Rakousko bude optimalizován i průjezd žel. uzlem Praha vyšší rychlostí - 80 km/hod.

V souvislosti s výstavbou nového silničního a železničního mostu přes Vltavu bude zříkolejně traťový úsek mezi žst. Praha -Smíchov a Praha-Hlavní nádraží a zřízena nová žel. zastávka Praha-Vyšehrad u Ostrčilova nám. Rovněž bude rozšířena dosavadní opravárenská kapacita lokomotivního depa Libeň na technickou základnu pro provozní ošetření a údržbu elektrických jednotek odstupujících a

nastupujících z Prahy-Masarykova nádraží. Z kapacitních důvodů bude zříkolejně traťový úsek Běchovice - Libeň.

Po roce 2010

V redukováných plochách budou přestaveny žst. Praha-Masarykovo nádraží a Praha-Smíchov, včetně vybavení stanice novým relovým zabezpečovacím zařízením. Bude dokončena základna osobní dopravy ONJ výstavbou opravní osobních vozů u ul. Chodovské a u základny pro provozní ošetření a údržbu příměstských elektrických jednotek na Vítkově bude rozšířena deponie souprav. Územní rezerva pro případnou výstavbu lokomotivního depa Trnkov je navržena severně od Slatinského potoka. Pro vhodnější urbanistické využití území Strašnic a Vršovic je navrženo napřimění části benešovské trati, která zde prochází, a její přimknutí k severní hraně seřadovacího nádraží Praha-Vršovice. V souvislosti s tím bude řešena nová žel. zastávka s vazbou na MHD.

4.2.5.2. Nákladní doprava

Do roku 2010

Předpokládá se postupné snižování rozsahu třídicích prací v seřadovacím nádraží Praha - Vršovice a zvyšování počtu rozřazených vozů v žst. Praha - Libeň. Objezd centra města na severu a východě železniční nákladní dopravou bude zkapacitněn novou dvoukolejnou spojkou mimoúrovňově přecházející kolínskou trať.

V souvislosti s urbanizací drážních pozemků na severním okraji žst. Praha-Smíchov bude na zbývající ploše řešen potřebný nákladový obvod.

Po roce 2010

Nákladové nádraží Praha-Žižkov zredukované v předchozím období pouze na jižní polovinu, bude zrekonstruováno a zmodernizováno včetně skladových objektů pro vykládku a nakládku vozů převážně s kusovými zásilkami a pro následný rozvoz automobily do užité hmotnosti 3,5 tuny. V tomto období bude také v celé své délce zdvojkolejněna jižní nákladní spojka a vyřešeno propojení benešovské tratě s jižní spojkou.

Pro možnost odlehčení traťového úseku Běchovice - Libeň od železniční nákladní dopravy tranzitující ŽUP ve směru sever - východ a opačně je v návrhu ÚPn vytvořena územní rezerva pro kolejové propojení traťových spolek Libeň - Malešice a Běchovice - Malešice. V návaznosti na kontejnerový terminál Malešice je navržena územní rezerva pro případnou výstavbu malého seřadovacího nádraží, na kterém by se zpracovávaly přednostní zásilky zatím zpracovávané v žst. Praha-Libeň.

4.2.5.3. Výhledové zaústění železničních tratí pro vysoké rychlosti (VRT) do ŽUP

V nejvyspělejších členských státech EU byly v uplynulých 15 letech vybudovány zcela nové žel. tratě umožňující rychlost vlaků nad 250 km/hod. v délce cca 2 000 km. Do roku 2010 se předpokládá, že vysokorychlostní síť dosáhne celkové délky 29 000 km, z čehož by 15 000 km nových tratí mělo umožňovat rychlost vlaků nad 250 km/hod., 14 000 km zmodernizovaných tratí rychlost do 200 km/hod., zbytek 2 500 km představuje propojovací tratě systémů. Dosavadní individuální způsob rozvoje vysokorychlostní sítě u jednotlivých železničních správ musí být změněn na společný postup pro dosažení tzv. interoperability, která umožní vzájemné systémové propojení členských států EU. Úvahy o začlenění států ve střední a východní Evropě do evropského systému vysokorychlostních tratí jsou v počátečním stadiu.

Pro ČR byla v rámci mezinárodních dohod potvrzena priorita mezinárodních železničních koridorů, kterými jsou v úvodu kapitoly 4.5. zmíněné žel. koridory I. - IV.. Přesto byla i v ČR hledána nejvhodnější místa napojení železniční sítě ČR na transevropskou vysokorychlostní síť, a to na základě rozhodnutí Rady ES z října 1993 o tvoření vysokorychlostních tratí, pozemních komunikací, kombinované a lodní dopravy. Zainteresovaná ministerstva ČR a České dráhy stanovily hlavní směry vedení VRT v ČR. Jsou to:

- větev berlínská** - z Prahy směr sever - Ústí n/Labem - Drážďany - Berlín - Hamburk
- větev norimberská** - z Prahy směr jihozápad - Plzeň - Norimberk
- větev vídeňská** - z Prahy směr jihovýchod - Brno - Břeclav - Vídeň

Trasy těchto větví VRT jsou navrženy pro rychlost 300 km/hod a předpokládá se na nich smíšený provoz osobní a nákladní dopravy.

Na území hl. m. Prahy se preferuje zaústění VRT do okrajových železničních stanic pražského železničního uzlu s dalším pokračováním do žst. Praha-Hlavní nádraží ve stávajících železničních koridorech se zrekonstruovaným železničním svrškem provedeným v rámci výstavby mezinárodních tranzitních koridorů. Okrajovými stanicemi, do kterých budou přivedeny trasy VRT, jsou žst. Praha-Smíchov, Praha-Vysočany a Praha-Běchovice.

Jak již bylo v úvodních kapitolách zmíněno, není trasování VRT uzavřeno. Pro každou z větví jsou studijně ověřeny dva koridory, které musejí být posouzeny z hlediska dopadů na životní prostředí v rámci vyšší územně plánovací dokumentace. V ÚPn jsou vybrány ty koridory, které jsou z hlediska rozvoje města a dopadů do území nejpříjemnější. Zbývající tři koridory jsou však územně ochráněny návrhem zelených ploch, nebo rozvojových území, jejichž realizační horizont je posunut do výhledu po roce 2010. Po schválení vyšší územně plánovací dokumentace, a tedy definitivním výběru tras, budou navrženy koridory

potvrzeny tak jak jsou v ÚPn navrženy, nebo bude na základě nových skutečností iniciována změna územního plánu hl. m. Prahy.

Navržené zaústění VRT do okrajových žst. stanic:

- větev norimberská** - do jižního zhlaví žst. Praha-Smíchov
- větev berlínská** - do východního zhlaví žst. Praha-Vysočany
- větev vídeňská** - do východního zhlaví žst. Praha-Běchovice od severu

Lehká nákladní doprava vedená v trasách VRT se oddělí u větve norimberské tunelovou spojkou zaústěnou na branický železniční most a dále na jižní železniční spojkou, u větve berlínské v žst. Praha Vysočany vedením nákladní dopravy po stávající nákladní spojnici do žst. Praha-Libeň a u větve vídeňské propojením VRT do nákladní spojky Běchovice - Malešice.

Není však reálné, aby do roku 2010 byla v ČR stavba některé z uvedených větví VRT zahájena. Přibližování úrovně ČD standardu západoevropských železnic bude spočívat v modernizaci tratí ČD popsané v kap. 4.5. (mezinárodní tranzitní koridory I. - IV.) a v používání vozidel s výkyvnou skříní typu Pendolino.

Předpokládá se, že většina vlaků ze všech větví VRT bude přivedena do žst. Prahy-Hlavního nádraží. Zde bude umožněn jak přímý přestup na vnitrostátní rychlíky, část příměstské dopravy tak i bezprostřední vazba na žst. Praha-Masarykovo nádraží s přestupem na zbývající trasy příměstské dopravy a na rychlodráhu Praha - letiště Ruzyně. V rámci celkové navrhované přestavby tohoto území budou vytvořeny i dobré přestupní vazby na autobusové nádraží Praha Florenc.

Železniční doprava je zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 5 a 8.

4.2.6. Letecká doprava

Letecká doprava díky své specifitě - rychlosti a nezávislosti na pozemních bariérách - spojuje Prahu s celým světem.

Výhledová mezinárodní a vnitrostátní letecká přeprava osobní a nákladní bude i nadále převážně realizována na letišti Praha-Ruzyně. Z důvodů růstu přepravních objemů i zvyšujících se kvalitativních nároků na přepravu bude letiště modernizováno a dostavováno.

Současný objem přepravy dosahuje hodnot 4,6 mil. cestujících/rok a 25 tis. t nákladu/rok. V roce 2010 se předpokládá zvýšení obrátu letiště na 5 - 7 mil. cestujících/rok a 50 tis. t nákladu za rok. Současnou kapacitu odbavovacích prostorů umožní navrhovaná dostavba a modernizace zvýšit na 7 mil. cestujících/rok. Zvýší se také kapacita prostorů pro nákladní přepravu výstavbou nové cargo budovy.

Současný dráhový systém 3 vzletových a přistávacích drah s kapacitou 8 - 10 mil. cestujících/rok bude v návrhovém období ÚPn zachován.

Za časový horizont ÚPn (po r. 2010) je dle přepravních potřeb letiště zajištěna územní rezerva pro výstavbu nové VPD 06R/24L, která bude realizována rovnoběžně se stávající VPD 06L/24R, kterou musí v místě jejího křížení se silničním okruhem jeho trasa zohlednit. Po zprovoznění paralelní VPD 06R/24L je v ÚPn počítáno se zrušením stávající VPD 04/22. Návrh ÚPn zachovává stávající VPD 13/31 s tím, že provoz na ní bude organizován tak, aby nebylo umožněno její využívání směrem na město.

Odbavování cestujících a zavazadel pravidelné i nepravidelné dopravy domácí a zahraniční bude situováno v severní části letiště, obdobně jako v současnosti. V ÚPn se uvažuje s tím, že letiště bude sloužit i pro letadla všeobecného letectví a malých leteckých provozovatelů. Prostory pro odbavení těchto letadel a cestujících budou umístěna v jižní části letiště.

Dopravní spojení letiště s centrem města, které je v současné době realizováno individuální automobilovou dopravou a hromadnou autobusovou dopravou v trase ulice Evropské, je v ÚPn rozšířeno a zkvalitněno železniční rychlodráhou Praha - letiště Ruzyně.

Dalším pražským letištem je stávající vojenské letiště Kbely (VPD 06/24, délka dráhy 2 000 m). V časovém horizontu ÚPn zůstává zachováno pro vojenské účely. Letiště Letňany slouží v současné době pro sportovní, výcvikové a zkušební lety (VPD 05/23, travnatá, délka 815 m a šířka 150 m). V ÚPn se počítá s jeho vybavením na přístrojové létání pro letadla všeobecného letectví. Z hlediska návazné osobní dopravy bude ve výhledu vytvořena vazba letiště na konečnou stanici metra trasy C (Letňany).

Do roku 2010 se počítá se zachováním stávající funkce sportovního letiště Točná (VPD 09/27, délka 800 m, šířka 110 m, travnatá). V tomto časovém horizontu se počítá pouze s jeho celkovou modernizací a s rekonstrukcí VPD tak, aby se minimalizovaly negativní důsledky provozu letiště na obytnou zástavbu Cholupic.

ÚPn rovněž počítá s existencí a doplněním vzletových a přistávacích vrtulníkových ploch na letištích i v areálech nemocnic (např. Krč, Bulovka, Vypich) pro záchrannou službu a se zřízením dalších vrtulníkových vzletových a přistávacích ploch pro útvary zajišťující pomoc v krizových situacích.

4.2.7. Vodní doprava

Vodní doprava je realizována po vodních cestách Vltavy, která tvoří přirozenou páteř města (splavná od Třebenic až po soutok s Labem), Berounky (splavná od Radotínského přístavu po soutok s Vltavou) a Labe (splavné od Chvaletic až do Hamburku). Síť průplavů a kanálů je Praha napojena na evropské vodní cesty s přímým spojením do námořních přístavů Štětín, Rotterdam, Brémy, Antverpy, Marseille (ve výhledu) i s přístavem Konstanta (průplav Rýn - Mohan - Dunaj).

Do roku 2010 je navržena postupná modernizace Vltavské vodní cesty (proběhla modernizace plavebních komor Smíchov a Podbaba). ÚPn počítá s postupným zvyšováním přípustného ponoru a zlepšením provozních parametrů plavby. V rámci modernizace Vltavské vodní cesty se po roce 2010 počítá i s úpravou parametrů plavebního kanálu v Tróji.

Kapacita Vltavské vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor na severu: Podbaba 5,2 mil. t/rok (108 proplavených nákladních soulodí/den) a plavební komorou Smíchov 2,8 mil. t/rok (46 proplavených nákladních soulodí/den). Vlivem intenzivní osobní vodní dopravy může být kapacita plavební komory Smíchov snížena až na polovinu kapacity (1,4 mil. t/rok). Určitých rezerv lze dosáhnout lepší organizací dopravy.

4.2.7.1. Osobní lodní doprava

U osobní dopravy se předpokládá pouze rozvoj rekreačních a turistických plaveb: krátkých vyhlídkových (zábavních), delších rekreačních (Slapy, Roztoky) i mezinárodních s kajutovými loděmi.

Pro potřeby osobní dopravy jsou navrženy přístavy (terminály) u Jiráskova mostu (rekonstrukce stávajícího terminálu), nový přístav v Libni (kotvení kajutových lodí).

ÚPn předpokládá modernizaci stávajících i budování nových přístavišť (např. u nové rekreační oblasti Lipence - Radotín, u Manin, Podhoří, Holešovic, Hollaru, Veslařského ostrova a pod.). Mělo by dojít ke zkvalitnění vazeb přístavů i přístavišť na ostatní hromadnou dopravu, parkoviště i na pěší a cyklistické trasy.

Pro údržbu a servis osobních lodí je navrženo středisko v přístavu Holešovice.

Pro sportovní a rekreační soukromá plavidla jsou navrženy modernizované stávající přístavy Libeň, Smíchov, Podolí, nový přístav v Braníku a po roce 2010 i nově navržený přístav v Radotíně.

Propojení ostrovů a břehů je navrženo formou obnovení tradičních přívozů (např. Vyšehrad - Císařská louka, Podhoří - Podbaba).

4.2.7. Nákladní lodní doprava

Nákladní doprava má v současné době klesající tendenci. Předpokládá se, že její objem se bude mírně zvětšovat a v návrhovém období ÚPn dosáhne 2,0 mil. t/rok.

Hlavním přepravovaným substrátem jsou písky, kamenivo, stavební odpad a rubanina (cca 80% z celkového množství). Ve výhledu se uvažuje se zvýšením přepravy tuhého komunálního odpadu, spotřebního zboží (forma plovoucích skladů) a kusového zboží přepravovaného v kontejnerech i na návěsech.

Příkladka substrátu, který by měl sloužit především pro potřeby Prahy, se bude realizovat v přístavech: Holešovice (předpokládaný objem překládky v r. 2010 cca 0,8 mil. t), Radotín (0,6 mil. t), Smíchov (bude mít funkční charakter překladiště pro obsluhu přilehlého území, cca 0,2 mil. t) a v příležitostných překladištích s přímou vazbou na stavební činnost podél Vltavských břehů (přestavba Holešovic, nové mosty, výstavba trasy metra C pod Vltavou Holešovice - Troja a pod.). Tato překladiště je nutné operativně umisťovat tak, aby přepravní vzdálenost na návaznou silniční dopravu byla minimální a využívat i různé nekonvenční prostředky (pásové a potrubní dopravníky).

Přístav Holešovice je územně stabilizován, umožňuje překládací relace voda - silnice, voda - železnice. Předpokládá se, že bude zásobovat centrální oblasti Prahy. Pro obsluhu severních oblastí Prahy je možná vazba na městský okruh. Součástí přístavu je i kontejnerové překladiště. Příkladací kapacita přístavu v současném stavu je cca 1,6 mil. t/rok. Do roku 2010 je navržena modernizace přístavu, která by měla zkvalitnit jeho dopravní napojení na okolní uliční síť a zlepšit jeho překládací, třídící, balicí a skladovací podmínky. Součástí přístavu by mělo být i opravárenské a servisní středisko pro osobní i nákladní lodě.

Přístav Radotín je určen pro zásobování jižních oblastí Prahy v relacích voda - silnice a voda - železnice. Jeho dopravní význam se zvětší vybudováním jižní části silničního okruhu (propojení břehů Vltavy). Současná překládací kapacita je cca 1,1 mil. t/rok. Po roce 2010 se uvažuje s jeho rozšířením o přístavní bazén. Původní záměr na výstavbu velkého přístavu byl redukován na tzv. "střední variantu".

Překladiště Smíchov je součástí Smíchovského přístavu. Jeho funkce v překládací relaci voda - silnice (Strakonická ul.) spočívá především v obsluze a zásobování přilehlého území (oblast Smíchova). Jeho současná překládací kapacita je cca 1,3 mil. t/rok. Ve výhledu je navržena modernizace celého prostoru přístavu včetně Císařské louky. Přístav bude sloužit především jako zázemí pro osobní a sportovní lodě a k rekreaci. Nadále bude mít i funkci ochrannou (velké vody, zimoviště lodí) a bude rovněž poskytovat servisní služby pro osobní a sportovní lodě.

4.2.8. Pěší doprava

ÚPn předpokládá, že pěší provoz bude i nadále významnou součástí osobní dopravy, zejména v nepravidelných cestách. To přímo souvisí s atraktivitou Prahy, s celkovým životním stylem a se strukturou městských funkcí, s postupným řešením automobilové dopravy, zvyšováním kvality městské hromadné dopravy a s nabídkou bezpečných pěších cest, i s kvalitou životního prostředí.

Pěší doprava se soustřeďuje v centrech, která jsou charakterizována křížením cest, umístěním dopravních terminálů, koncentrací pracovišť, vybavenosti a památek. Jedná se o centrum Prahy (PPR) a obvodová a lokální centra. V těchto oblastech ÚPn předpokládá budování zón s preferencí pěších ulic a tras s omezením nebo vyloučením dopravy. Při realizaci těchto prostorů pro pěší není podmínkou změna prostorového uspořádání komunikace mezi uličními čarami.

Návrh řešení pěšího provozu v centrech vycházel z následujících urbanistických a dopravních zásad:

- vymisťovat nebo nezřizovat v centrálních oblastech provozy, které jsou závislé na zásobování velkými objemy,
- zvyšovat humanizaci a atraktivitu parteru (dlažba, zeleň, lavičky, mobiliář, atd.),
- budovat obchvatné komunikace pro převedení průjezdné dopravy mimo městská centra,
- vytvářet systém hromadné dopravy s dobrou vazbou na pěší zóny a ulice,
- řešit parkování automobilů obyvatel i návštěvníků (podzemní a nadzemní garáže, regulační opatření, atd.) s cílem uvolnit parter města pro pěší,
- řešit obsluhu včetně zásobování organizačními opatřeními nebo z vedlejších ulic a vnitrobloků.

Pěší trasy a prostory jsou součástí nově budovaných obytných zón, kde je již v návrhu nutné provést regulaci dopravy a vytvářet obytná území (ulice), kde je výrazně preferována obytná funkce před funkcí dopravní (omezení rychlosti vozidel - zóna 20 km/hod).

ÚPn dále předpokládá ve stávajících sídlištích i v obytné zástavbě postupně řešit dopravní zklidňování obytných prostorů (výstavba garáží, regulace dopravy, celková tzv. humanizace).

Nejvýznamnější centrální oblastí města je Pražská památková rezervace. ÚPn zde předpokládá omezování individuální automobilové dopravy řešením parkování, výstavbou podzemních garáží a regulací dopravy. Tím se postupně budou vytvářet lepší podmínky pro pěší dopravu. Například rozšiřování pěších zón v trase Královské cesty, zřizování pěších ulic s tramvajovým provozem (Vodičkova, Jindřišská) a obslužných ulic s regulovaným automobilovým provozem (Mostecká,

Nerudova). Ke zlepšení podmínek pro pěší provoz přispěje i zřizování průchodů a pasáží. Podrobněji bude tato problematika řešena následně v rámci ÚPn PPR.

V obvodových centrech se předpokládá preference pěší dopravy zároveň s omezováním automobilové dopravy. Např. v oblasti Vinohrad (Jugoslávská ulice, Tylovo nám.), Pankráče (centrální nám. u stanice metra Pankrác), Dejvic (Dejvická ulice), Letné (ulice Milady Horákové), Holešovic (nové centrum v místech stávajícího nádraží Praha-Bubny), Libně (Palmovka, Zenklova ulice), Vršovic (Moskevská ulice) a Strašnic (Starostrašnická ulice).

Dále je navrhováno realizovat obytné ulice i v místech s rodinnou zástavbou, kde jsou menší parkovací problémy (Hanspaulka, Ořechovka, Horní Počernice, Podolí, Západní Město apod.) a také ve starší zástavbě, kde je však nutno nejprve řešit dopravu v klidu (Vinohrady, Letná, Holešovice apod.).

Návrh hlavních pěších rekreačních tras je zásadně ovlivněn rozmištěním městotvorných funkcí, především rekreačních, dále morfologií terénu a přírodními podmínkami Prahy. U mnoha případů se jedná o zatrávňování nebo rekonstrukci současných tras a překonání stávajících i výhledových bariér, především komunikačních (dálnice, železnice). Trasy jsou navrhovány podél vodních toků (Vltava - pravý i levý břeh, využití navigace, nízkého ná břehů v centru, Berounka, Botič, Rokytky, potoky Šárecký, Unětický, Prokopský, Modřanský) i na náhorních plošinách (Vyšehrad, Petřín - Strahov, Letná, Žižkov, Divčič hrad, Vidoule, Barrandov, Chuchelský háj) a využívají také velké lesní a parkové prostory (Stromovka, Čimický a Dáblický háj, Šárka, Klánovický a Kunratický les, lesní areál Komořan - Točná) a pod..

Další trasy tvoří spojnice mezi obytnými soubory a ostatními rekreačními areály

Smíchov: Anděl - Císařská louka, Bertramka, Mrázovka, Košíře
Libeň: Palmovka - Troja, Maniny, podél Rokytky, Střížkov
Dejvice: Vítězné nám. - Šárka, Hvězda, Stromovka.

Součástí řešení jsou i turistické trasy na okraji Prahy, které jí spojují s okolní rekreační krajinou (Roztoky, Levý Hradec, Poberouny, Posázaví, Říčansko, Polabí). Také v rozsahu PPR jsou navrženy rekreační (turistické) pěší trasy a nová pěší propojení, např. pěší cesty Jelením příkopem a v Lumbeho zahradě, pěší propojení ulice Valdštejnské a Starých zámeckých schodů přes Ledeburskou zahradu s možností dalšího propojení přes Valdštejnskou zahradu, Letenskou ulici do Vojanových sadů, nová pěší cesta spojující Jánkův vršek s cestami ve Strahovské zahradě, pěší cesta nad Strahovským klášterem k Petřinské rozhledně, vyhlídková cesta pod Strahovským klášterem.

Navrženy jsou i nové mosty a lávky, které umožní nová pěší (cyklistická) propojení břehů Vltavy, Berounky i jednotlivých ostrovů,

např. pěší a cyklistická lávka jako součást mostu na silničním okruhu Lahovice - Radotín, nové mosty spojující Podolí a Smíchov, Holešovice a Karlín, pěší lávka na Císařskou louku, Štvanici, propojující koso Libeňského přístavu a Libeňský břeh, lávky z Císařského ostrova směrem do Podbavy a do Troje s vazbou na stávající i nově navrhované vstup do zoologické zahrady.

4.2.9. Cyklistická doprava

Rozvoj cyklistické dopravy souvisí se změnami v životním stylu i v systému hodnot (preferenci zdraví a ekologie) a také se vzájemnou tolerancí účastníků provozu na městských komunikacích (automobil, chodec, cyklista).

Její atraktivitu negativně ovlivňuje morfologie pražského území, a naopak příznivě na její rozvoj působí zvětšující se nabídka pokud možno samostatných cyklistických stezek i zlepšující se životní prostředí.

V současné době dochází k renesanci cyklistické dopravy, zejména rekreačního charakteru. Tento trend lze očekávat i ve výhledu. Pro území hl. m. Prahy je v současné době navržen základní systém cyklistických tras, který byl schválen radou ZHMP v r. 1993. Tento systém tras se postupně realizuje. V současné době je realizována zhruba třetina těchto tras.

V ÚPn byl systém cyklistických tras rozšířen a doplněn s ohledem na navrhované urbanistické řešení a na úpravu komunikační sítě města. Předpokládá se, že systém bude i nadále postupně zkvalitňován (oddělení cyklistické dopravy od ostatní dopravy formou samostatných cyklistických stezek a pruhů) v závislosti na regulaci automobilové dopravy (v pohybu i v klidu), zejména v centrální oblasti Prahy.

V ÚPn propojují cyklistické trasy přes centrum města okrajové části Prahy, navazují na vnější cykloturistické trasy, spojují centrální část města s okrajovými sídelními celky, přírodními, rekreačními, sportovními areály a kulturně historickými místy. Trasy navazují na stanice metra a železniční stanice. Využívají přirozených údolních poloh podél řek a potoků (Vltava, Rokytky, Botič apod.) a náhorních plošin (Letná, Strahov, Bílá Hora, Žižkov). Cyklistické trasy, navrhované při průchodu zastavěnými částmi města v uličních profilech, jsou směřovány do ulic s malým provozem automobilové dopravy.

Pro realizaci cyklistických tras, navrhovaných v ÚPn je důležité i postupné zřizování úschoven kol u stanic hromadné dopravy (metro, železnice, přístavy a přístaviště osobní vodní dopravy), tím by se umožnila kombinovaná přeprava i na cestách pravidelných (za prací a do školy) formou kolo - MHD. Dále se předpokládá, že selepší i podmínky přepravy kol v těchto prostředcích a budou zřizovány půjčovny kol,

servisní střediska a informační systém pro potřeby cyklistické dopravy. V každé investiční přípravě konkrétního návrhu cyklistické trasy v uličním profilu je také třeba zvlášť posoudit případ od případu, jak intenzity provozu automobilové dopravy, tak intenzity provozu cyklistů a navrhnout taková řešení, která by v maximální míře zaručila bezpečnost obou provozů. Tato všechna výše jmenovaná doporučení však nejsou postihnutelná v ÚPn a musí se zabezpečit v další přípravě realizace.

4.2.10. Etapizace vybraných dopravních staveb

Uváděné pořadí výstavby hlavních dopravních staveb vychází z předpokladů návaznosti výstavby, které podmiňují realizovatelnost návrhu ÚPn a byly v něm zohledněny i závěry celoměstsky sledovaného materiálu zpracovaného ÚDI Praha, Rozvoj dopravního systému v hl. m. Praze, duben 1998.

Navrhované pořadí výstavby je zpracováno pro hlavní komunikační síť města a pro městskou hromadnou kolejovou dopravu. Tyto dopravní systémy tvoří základní dopravní kostru města, podmiňující jeho vyhovující dopravní obsluhu. Základní dělení níže uváděné etapizace je po časových horizontech odpovídajících i časovému dělení ÚPn.

Stanovení přesných roků výstavby pro realizaci jednotlivých staveb je podmíněno znalostí investičních možností města, které nejsou obsahem zpracovaného územního plánu a jejich získání je v současné komplikované finanční situaci státu obtížné. Z těchto důvodů je postup realizace zpracován pouze v pořadí návaznosti staveb.

Ze znalosti realizačních návazností, které vyplynuly ze zpracovaného ÚPn bylo stanoveno odborným odhadem následující pořadí dopravních staveb:

Hlavní komunikační síť do roku 2010

1. SO Třebonice - Řepy
2. SO Řepy - Ruzyně
3. MO Strahovský tunel 3. stavba
4. MO Zličov - Radliucká - Strahovský tunel
5. Vysočanská radiála (PPO - R10)
6. SO Ruzyně - Suchdol
7. SO Suchdol - Březiněves
8. MO Špejchar - Pelc Tyrolka
9. MO Strahov. tunel 2.stavba - Prašný Most - Špejchar
10. MO Pelc Tyrolka - Balabenka
11. Radlická radiála
12. MO Jarov - Rybníčky
13. MO Balabenka - Jarov

14. Přeložka silnice I/12
15. Libeňská spojka
16. SO Slivenec - Lahovice
17. SO Lahovice - Písnice
18. Hostivařská radiála (MO - Přátelství)

Hlavní komunikační síť po roce 2010

19. Břevnovské radiála
20. D1 - Běchovice
21. Hostivařská radiála (Přátelství - SO)
22. SO Březiněves - Horní Počernice
23. SO Písnice - D1
24. Vysočanská radiála (MO - PPO)

Městská hromadná doprava do roku 2010

Metro

1. Dokončení trasy B, včetně konečných úprav depa Zličín
2. Trasa IV.C, Nádraží Holešovice - Ládví
3. Trasa V.C, Ládví - Letňany
4. Větev C, Pankrác - Nové Dvory
5. Trasa D, Pankrác - Nám.Míru

Tramvaj

1. TT Hlubočepy - Barrandov - Holyně
2. TT Kobylisy - Bohnice
3. TT Internacionál - Podbaba
4. TT Zlíchov - Dvorce
5. TT Počernická - Malešice - Teplárenská
6. TT Modřany - Libuš - Nové Dvory
7. TT Divoká Šárka - Dědina - staré letiště Ruzyně
8. TT Laurova - Radlická

Městská hromadná doprava po roce 2010

Metro

6. Trasa A, Starostrašnická - Hostivař
7. Trasa D, Nové Dvory - Písnice
8. Trasa A, Skalka - Průmyslová
9. Trasa D, Nám. Míru - Vysočanská
10. Trasa A, Průmyslová - nový sídelní celek Štěřboholy

Tramvaj

9. TT Ústřední dílny Hostivař - Průmyslová
10. úpravy TT v souvislosti se stanicí metra trasy A Nádr.Hostivař

Dopravní stavby a zařízení jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresech č. 5, 6, 7 a 8.

5. TECHNICKÉ VYBAVENÍ

5.1. CELKOVÉ SHRUTÍ

5.1.1. Současný stav

Převážná část zdrojů zásobování vodou a energiemi pro Prahu leží mimo území města - ve středočeském regionu i ve vzdálenějších oblastech. Na území města jsou média přiváděna celostátními přenosovými soustavami nebo regionálními vedeními do uzlových bodů, které se převážně nacházejí na okraji města - hlavní vodojemy, vstupní transformovny a regulační stanice na systému zemního plynu o velmi vysokém tlaku. Z těchto uzlových bodů nadřazených systémů jsou média okružními i radiálními vedeními přiváděna do napájecích bodů - vodojemů zásobovacích pásem, napájecích bodů 110/22 kV, regulačních stanic VTL/STL. V oblasti telekomunikací jsou tranzitní digitální ústředny Ústřední telekomunikační budova Žižkov a Ústředna Stodůlky propojeny optickými kabely s tranzitními digitálními ústřednami v bývalých krajských městech a ústřednami na území města. Liniová vedení těchto nadřazených systémů vytváří zejména v okrajových částech města koridory inženýrských sítí, které jsou především u elektroenergetických a plynovodních vedení - díky ochranným a bezpečnostním pásmům - rozsáhlé a ovlivňují funkční využití území.

Koridory v oblastech vstupních transformoven TR 110/22 kV Sever v prostoru mezi Bohnicemi a Kobylisy, TR 220/110 kV Malešice, TR 400/110 kV Chodov v prostoru mezi Chodovem a Kunraticemi a TR 400/110 kV Řeporyje v prostoru mezi Lochkovem a Kunraticemi jsou mimořádně masivní. Nejrozsáhlejší bezpečnostní pásma jsou vymezena na přívozech zemního plynu z tranzitu z Veselí n/Lužnicí a Limuz do plynárny Měcholupy a přívodu zemního plynu o velmi vysokém tlaku z Brázdimi do Výtopny Třeboradice.

Z napájecích bodů média vedou do oblastí spotřeby. V centrální části města jsou voda, elektrina, plyn a spoje ukládány do hlubinného kolektorového systému.

Odpadní vody jsou odváděny celoměstským kanalizačním systémem do ústřední čistírny odpadních vod a lokálními kanalizačními systémy v okrajových částech města do lokálních čistíren odpadních vod.

Současný stav nadřazených systémů technického vybavení je v územním plánu odvozen z datových bázi PVK,a.s., IMIP hl. m. Prahy (kanalizace), Pražská energetika, a.s., ČEZ, a.s., Pražská plynárenská, a.s. a podkladů evidenčních pracovišť ostatních provozovatelů inženýrských systémů, které byly k dispozici v době zpracování ÚPn.

Současný stav uspořádání jednotlivých oborů technického vybavení je popsán v samostatných kapitolech.

5.1.2. Návrh

Technické vybavení jako souhrn objektů, liniových vedení a zařízení technicky značně autonomních inženýrských oborů, které zajišťují potřebné množství vody, energií, odvodnění města, odvádění a čištění odpadních vod i přenos informací, umožňuje činnost všech funkcí města.

Technické vybavení zahrnuje:

- vodní toky,
- zásobování vodou,
- odkanalizování a čištění odpadních vod,
- zásobování elektrickou energií,
- zásobování teplem,
- zásobování plynem,
- přenos informací
- kolektory.

Rozvoj jednotlivých oborů technického vybavení je ovlivňován výsledky vědeckého výzkumu a ekonomickými aspekty jejich uplatnění, požadavky na dosažení vhodného životního prostředí, potřebami ostatních funkcí města, jejichž činnost zajišťují obory technického vybavení. Vlastní technický rozvoj jednotlivých inženýrských oborů by měl být formulován odvětvovými koncepcemi a rozpracován v odvětvových genelech.

Územní plán se zaměřuje na uspořádání oborů technického vybavení v souladu se strategickými cíli rozvoje města a koncepcemi jejich naplňování, řešením územních potřeb rozvoje sledovaného odvětvovými koncepcemi, krytím potřeb rozvoje dalších funkcí města a koordinuje rozvoj jednotlivých oborů s cílem minimalizovat územní nároky.

Odvětvové koncepce nejsou v současné době jednoznačně formulovány a rozpracovány na úrovni generelů rozvoje oborů technického vybavení. Nový generel odvodnění města a územní energetický dokument jsou rozpracovány. Generel zásobování vodou má zpracováno zadání, u generelu spojů probíhá etapa analýzy současného stavu.

Řešení technického vybavení v územním plánu vyjadřuje uspořádání nadřazených systémů inženýrských oborů s územním vymezením hlavních plošných zařízení a vedením liniových staveb. Návrh řešení umožňuje z územních hledisek realizaci podnikatelských aktivit právních subjektů v oblasti technického vybavení na úrovni nadřazených systémů.

V územním plánu jsou vymezena ochranná pásma venkovního vedení velmi vysokého napětí 110 kV, 220 kV a 400 kV a bezpečnostní pásma plynovodů o vysokém a velmi vysokém tlaku dle zákona č. 222/1994 Sb. o podmínkách podnikání a o výkonu

státní správy v energetických odvětvích a o státní energetické inspekci. Ostatní ochranná a bezpečnostní pásma tohoto zákona jsou v územním plánu uplatňována, ale nejsou vymezena v grafické dokumentaci, protože není možné je vyjádřit v použitém měřítku 1:10000. Dokumentace by byla nepřehledná. Jsou vymezena ochranná pásma vysílacích zařízení radioreléových spojů a ochranná pásma radioreléových paprsků v úsecích jejich tras, kde spodní hrana ochranného pásma je ve výšce do 50 m nad terénem.

Ochranná pásma ostatních inženýrských sítí nejsou vymezena z důvodů rozlišovací schopnosti použitého měřítka územního plánu 1:10 000.

Vyhlášené 1. a 2. pásmo hygienické ochrany současného odběru úpravny vody v Podolí z Vltavy není v grafické dokumentaci vymezeno, protože je navrženo odběr vody pro úpravnu posunout nad soutok Vltavy s Berounkou.

Jsou vymezena stanovená zátopová území Vltavy, Berounky a malých vodních toků. V samostatné grafické příloze územního plánu jsou uvedeny kategorie zátopových území a v příloze Vyhlášky hl.m. Prahy o závazné části územního plánu formulovány zásady pro výstavbu a činnosti v jednotlivých kategoriích. Plošná zařízení nadřazených systémů oborů technického vybavení s plochou větší než 0,25 hektaru jsou vyznačována plošně, zařízení menšího rozsahu značkami.

Navrhované liniové stavby jsou směřovány do souběhu se stávajícími a navrhovanými komunikacemi a nadřazenými vedeními inženýrských sítí, aby se nevytvářely další samostatné koridory inženýrských sítí s negativními důsledky na využití území. Při návrhu řešení technického vybavení a především vedení liniových staveb byla ověřována možnost jejich vedení po veřejných pozemcích a zejména v okrajových částech města, avšak s negativním výsledkem.

V samostatných kapitolách je uvedena koncepce uspořádání jednotlivých oborů technického vybavení.

5.2. VODNÍ TOKY

5.2.1. Vodní toky - současný stav

Území Prahy vodohospodářsky patří ke třem povodím, tj. Berounky, Vltavy a Labe. Berounka protéká městem v délce 9,2 km, Vltava v délce 30,5 km. Labe územím neprotéká, zasahuje město jen povodím svých přítoků - Mratinského, Vinořského a Jirenského potoka - přítoku Výmoly.

Páteří města je řeka Vltava s hlavním přítokem Berounkou. Kromě ní Vltava sbírá na pravém i levém břehu další potoky, které svými údolím vytvářejí reliéf města. Celková délka sítě těchto vodních toků s menším povodím včetně toků, které příslušejí do povodí Labe, dosahuje na území Prahy délky 290 km.

Vltava a Berounka v Praze

Vltava protéká územím hlavního města od Strnad (ř. km 70) po sedleckoú soutěsku (ř. km 39,5) v délce 30,5 km.

Nad Prahou na horní a střední Vltavě byla vybudována kaskáda nádrží, které ovládají ve vzájemném spolupůsobení odtokové poměry na řece. Tato vodní díla byla vybudována jako víceúčelová, převážně pro zabezpečení špičkového výkonu státního elektroenergosystému. Dále slouží nalepšení průtoků pro zabezpečování dodávky vody pro zásobování Prahy pitnou vodou (min. průtok 40 m³s⁻¹), rovněž průmyslovou vodou, pro zemědělské závlahy, zlepšení splavnosti, a též k částečné ochraně území před povodněmi.

Kaskáda nádrží snižuje nižší povodňové průtoky s větší frekvencí výskytu, avšak vyšší průtoky již neovlivní, naopak urychluje jejich průběh. V současné době koryto Vltavy v Praze převede beze škod průtok asi 2000 m³s⁻¹, tedy zhruba desetiletou velkou vodu. Koryto Vltavy v Praze je prakticky v celé délce upraveno. Vzduť vodní hladinu i při minimálních průtocích potřebnou pro plavbu, využití vodní energie toku, zajištění odběrů vody ze vzduť hladiny, sport a rekreaci udržují jezy - Trojský (s plavebními komorami v Podbabě na plavebním kanálu Troja - Podbaba), Helmovský (s plavebními komorami Štvanice), Staroměstský a Šítkovský (s plavebními komorami Smíchov, překonávajícími rozdíl hladin těchto jezů, a plavební komorou u budovy Mánes pro proplavování do Staroměstské zdrže) a Modřanský jez s plavebními komorami.

Pro vodní dopravu na Vltavě slouží přístavy s funkcí obchodní, sportovní a ochrannou. Jsou to přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, (překladiště Radotín na Berounce). Vedle těchto veřejných přístavů se na trase vltavské vodní cesty v Praze nachází řada závodových překladišť, využívajících vodní dopravu. Pro rekreační plavbu slouží přístav nad Jiráskovým mostem na Rašínově nábřeží a několik přístavišť osobní lodní dopravy. Podolský přístav je využíván jako kotviště sportovních plavidel.

Úpravami koryta řeky a postupnou zástavbou zátopových prostorů podél Vltavy v průběhu let došlo k zúžení průtočného profilu, zmenšení kapacity toku a ke zvýšení vzduť, které se ve městě projevuje nepříznivě. V roce 1997 Hydroinform, a.s. ve spolupráci s Povodím Vltavy, a.s. vypracoval Povodňový model Vltavy v Praze, který vymezuje novou hranici zátopového území Vltavy a Berounky. Hranice zátopového území odpovídají průtoku, rozhodujícímu pro ochranná opatření proti velké vodě v Praze, tj. průtoku návrhové velké vody na Vltavě tzv. návrhové povodně $Q_N = 4035 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ (kulminační průtok velké vody katastrofální povodně, která protekla v centrální části Prahy v roce 1890, aktualizovaný pro současný stav). Na řece Berounce je za návrhovou povodňovou kulminačním průtokem $Q_N = 1545 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$, s uvažováním možnosti jejího současného výskytu s návrhovou povodní na Vltavě.

K rozlivům těchto velkých vod (viz zakres v grafické příloze č.9 Vodní hospodářství a odpady) dochází kromě centrální části (malostranský levý břeh Vltavy, oblast Kampy, Klárova, Smíchova, na pravém břehu oblast Výtoně, břeh u Slovanského ostrova, Smetanovo nábřeží - odkud se šíří záplavy do rozsáhlé části Starého Města, nábřeží Na Františku, Podolí), v oblasti Zbraslavi, Lahovic, Velké Chuchle, Modřan, Karlína, okolí mostu Barikádníků a v Trojské kotlině. Inundační území návrhové povodně na Vltavě a Berounce byla rozdělena do 3 kategorií (viz samostatná příloha č.33) s diferencovaným využíváním (neprůtočná, pasivní, která mohou být chráněna - kategorie A, nechráněná - kategorie B, aktivní - kategorie C, zcela nebo částečně průtočná). Zásady jejich využívání jsou obsahem závazné části Územního plánu hl. m. Prahy

Zátopová území Vltavy a Berounky jsou stanovená vodohospodářským orgánem a vyznačena v přílohách č. 4, 9, 33 a 38.

Základní hydrologické údaje na Vltavě dle ČHMÚ (podklad "Komplexní protipovodňová ochrana Prahy", Povodí Vltavy, HDP Praha 1994):

Profil-N. voda	1	2	5	10	20	50	100	(tř)
Vltava nad $Q_N \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ soutokem s Berounkou	586	828	1 192	1 496	1 824	2 290	2 673	(III)
Štvanice	770	1 100	1 606	2 034	2 497	3 161	3 712	(III)

Průměrný roční průtok nad soutokem s Berounkou je na Vltavě cca 111 m³s⁻¹, v Praze po profilu Štvanice 148 m³s⁻¹.

Čistota toku Vltavy se pohybuje v rozmezí od tř. III nad soutokem s Berounkou, tř. IV v místě sledovaného profilu v Podolí, tř. III v profilu Troja a tř. IV v profilu Roztoky.

Berounka protéká územím hl. m. Prahy od Černošic po ústí do Vltavy v Lahovicích v délce 9,2 km. Jediným význačnějším přítokem je zde Radotínský potok.

V minulosti se koryto Berounky v prostoru údolní nivy překládalo, přičemž vznikla mrtvá ramena. Jedním z nich je rameno zvané "Krňov" (Lipanský potok) u Zbraslavského zámku, kterým protékala část vody Berounky. Rameno Krňov zaústíje do Vltavy pod Zbraslaví. Řadou stavebních zásahů byl průtok v tomto rameni přerušen. Koryto řeky Berounky je prakticky v přirozeném stavu, pouze s dílčím opevněním břehů v Radotíně a Černošicích, kde je pevný jez s hydroelektrárnou. Nad zaústěním Berounky do Vltavy je na levém břehu Berounky překladiště Radotín.

Berounka protéká širokou údolní nivou, její koryto je nekapacitní, vylévá se z břehu již při průtocích Q2, při Q100 protéká zátopovým územím více než 50% průtoku, zaplavovány jsou převážně zemědělské pozemky. Zátopa Q10 až Q20letými vodami zasahuje nižší polohy intravilánu Radotína a Černošic s výstavbou rodinných domů i chatové osady. Na zhoršení odtoků se nepříznivě podílí situování průmyslového komplexu v Radotíně na levém břehu Berounky.

Základní hydrologické údaje na Berounce dle ČHMÚ:

ProfilN-1. voda	1	2	5	10	20	50	100	(tř)
Berounka QN m ³ s ⁻¹ ústí do Vltavy	276	40	60	77	963	1 23	1 46	(III-IV)
		4	3	5		6	6	

Průměrný roční průtok na Berounce je cca 37 m³s⁻¹.

Čistota vody v Berounce je ve tř. III - IV.

Celkově k Vltavě a Berounce lze konstatovat, že na změnu odtokových poměrů a stav protipovodňové ochrany má vliv způsob využívání zátopových území Vltavy a Berounky a rovněž nábřeží v centrální části města.

Negativně se projevuje tlak na zástavbu v zátopovém území, nepříznivě působí též "dočasné" stavby, skládky a pod. Na odtokových poměrech se rovněž nepříznivě projevují i stávající botely a ostatní stacionární plovoucí zařízení, dlouhodobě přikotvená ke břehu a bezprostředně nesouvisějící s funkcemi a využíváním řeky. Ačkoliv jednotlivě působí většina z nich pouze nepodstatné zvýšení hladiny, v souhrnu je jejich vliv značný.

Malé vodní toky na území Prahy

Území hlavního města je protkáno sítí vodních toků o celkové délce 290 km.

K povodí Vltavy příslušejí tyto hlavní toky:

Báňský, Záběhlický, Lipanský - Krňov, Radotínský, Vrutice, Lázeňský potok, Dalejský, Radlický potok, Motolský, Brusnice, Dejvický, Litovicko - Šarecký, Únětický, Břežanský potok, Komoňanský potok, Cholupický, Libušský, Lhotecký, Zátíšský, Branický, Kunratický, Botič, Rokytky s Řičankou, Trojský, Bohnický, Čimický a Drahánský potok.

K povodí Berounky přísluší Radotínský potok.

K povodí Labe příslušejí tyto hlavní toky:

Mratínský, Vinořský a Jirenský potok - přítok Výmoly.

Současný stav vodních toků je výsledkem intenzivního a někde necitlivého využívání jejich povodí. Výstavba v povodí toků s rozsáhlými zpevněnými plochami vyvolává výraznou změnu přirozených odtokových poměrů. Pro odstranění tohoto nepříznivého vlivu v povodí některých toků byly vybudovány soustavy nádrží, které zachycují přivalové vody, snižují a zpomalují jejich průtok a zároveň v některých případech nalebšují v těchto tocích nízké průtoky v období sucha. Takovéto soustavy byly vybudovány v povodí Dalejského potoka v souvislosti s výstavbou Jihozápadního Města, dále na Motolském potoce, na Litovicko - Šareckém potoce v souvislosti s rozvojem severozápadní části města. V povodí Únětického potoka byly vybudovány k vyrovnání odtoků suché poldry mimo hranice Prahy, kromě suchého poldru nad Přední Kopaninou na Kopaninském potoce - přítok Únětického potoka. Další nádrže byly vybudovány na Libušském, Lhoteckém a Zátíšském potoce, na Kunratickém potoce, na Nebušickém potoce, dále na Botiči v souvislosti s rozvojem Jižního Města. Další nádrže a suchý poldr Čihadla byly vybudovány v povodí Rokytky, rovněž v povodí Vnořského potoka. V povodí některých toků byly realizovány stavby menších retenčních prostorů pro zmírnění přivalových odtoků z nových komunikací. I přes tato opatření a některé provedené místní úpravy na tocích dochází v mnoha partiích města k rozlivům vody do přilehlých břehových partií a tím k destrukci koryt a ohrožení některých obytných částí města.

Zátopová území malých vodních toků jsou stanovena vodo hospodářským orgánem a vyznačena v přílohách č. 4, 9, 33 a 38.

Rekreovat se koupáním na vodních plochách je s výjimkou nádrže Džbán na Litovicko - Šareckém potoce, Hostivařské nádrže na Botiči, rybníků na Motolském potoce, nádrže Šeberov na Kunratickém potoce a některých malých rybníků v Praze znečištěním toků vyloučeno. Čistota vody v malých vodních tocích v zastavěných partiích, v jejich výustní trati je vesměs ve tř. V.

5.2.2. Vodní toky - návrh

Hlavní funkcí vodních toků v hlavním městě je odvádět povrchový i podzemní odtok z území, odvádět vyčištěné odpadní vody odpovídající podmínkám nařízení vlády ČR č. 82/1999 Sb., poskytovat vodu pro zásobování vodou pitnou, průmyslovou a na závlahy. Vodní

toky umožňují rekreaci, osobní a nákladní vodní dopravu, též využití vodní energie. Kromě toho jsou příznivým mikroklimatickým a hygienickým elementem městského prostředí a mají kladný vliv na jeho obytnost a využitelnost.

Řešení vodního hospodářství chce na území Prahy tyto funkce vodních toků udržet a dále je rozvíjet.

Vltava a Berounka

Na Vltavě a Berounce, které při povodňových průtocích mohou rozlivy ohrožovat město, je třeba provést nezbytná protipovodňová opatření. Vodo hospodářská opatření v povodí těchto toků odpovídající ochranu města nezajistí, proto se navrhuje vhodná technická řešení na toku v místech rozlivů. Pro tato řešení je rozhodující hladina vody při kulminačním průtoku velké vody, tj. povodňová vlna z r. 1890 aktualizovaná pro současný stav, která je v centrální části Prahy na Vltavě $Q_N = 4035 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$, na Berounce $Q_N = 1545 \text{ m}^3\text{s}^{-1}$ (návrhová povodeň). Protipovodňová opatření jsou navrhována na kótu této návrhové povodně, zvětšené o příslušné nadvýšení dle místních podmínek a významu ochrany.

Prioritní význam má nepochybně ochrana centrální části Prahy před velkými vodami. Zde se navrhuje ochranná opatření na Smíchově (pod Železničním mostem a nad ním), pod Jiráskovým mostem, dále opatření v oblasti Výtoně, protipovodňová opatření na Smetanově nábřeží (s využitím stávajících zařízení v chodníku, vybudovaných v rámci rekonstrukce tohoto nábřeží), opatření v soutěsce u Karlových lázní, úpravy v okolí lávky na Slovanský ostrov. Dále se navrhuje ochrana v partii Alšova nábřeží u bloku budov konventu křižovnického řádu a realizují se protipovodňová opatření na nábřeží Na Františku. Součástí protipovodňových opatření budou i zařízení v nově navrhovaném hotelu Four Seasons na Alšově nábřeží. Detailní řešení protipovodňové ochrany pravobřežní centrální části Prahy obsahuje dokumentace k územnímu řízení "Protipovodňová ochrana hl. m. Prahy Staré Město a Josefov" (HDP prosinec 1997). Ochrana Malé Strany je navržena v rozsahu téměř celého levého břehu. Zde se předpokládá převážně mobilní hrazení. Součástí protipovodňové ochrany jsou i stávající úpravy v budově Lichtensteinského paláce, které doplní navrženou linii ochrany. Detailní řešení protipovodňových opatření jsou součástí dokumentace k územnímu řízení "Protipovodňová ochrana hl. m. Prahy Malá Strana a Kampa". Doporučuje se rovněž zvážít i otázku přestavby pevného Helmovského jezu po jeho dožití na jez pohyblivý, který by umožnil snížení hladiny ve zdrži tohoto jezu.

Pro protipovodňovou ochranu v okrajových oblastech Prahy v Podolsko - Modřanském údolí a Radotínsko - Zbraslavské kotlině je třeba uvolnit a zprůtočnit zátopové území (odstranit deponie, stavební dvory, provizoria, upravit terén, řešení mostů, odstranit zúžení průtočného profilu Lahovickým mostem, obnovit odtok vyběžené vody z Berounky do inundačního mostu - velkokapacitního propustku v tělese

Strakonické silnice a z něho dále do Vltavy). V Radotíně se navrhuje k ochraně krátký úsek zástavby levého břehu Berounky nad lávkou pro pěší. Navrhuje se v souladu s usnesením rady ZHMP č. 1094 ze dne 11. 11. 1997 ochrana Zbraslavi podél levého břehu Vltavy. To však předpokládá finančně i technicky náročná opatření, vzhledem k velkým hloubkám v zatápném území. Je třeba vytvořit podélnou ochranu u komunikace Strakonická ve Velké Chuchli a zajistit přečerpávání prosáklých vod za Strakonickou silnicí. Propustek Lázeňského potoka je zajištěn protipovodňovým uzávěrem. V oblasti Braník - Modřany je dokončena výstavba protipovodňových zábran podchodů pod tratí a vyřešeno odvádění vnitřních a cizích vod z chráněného území za touto tratí, realizované v rámci akce Modřansko - Komoňanská (KOMOKO). Společně s uzavřením ochranné hráze bylo řešeno i přečerpávání, statické posouzení zakrytých koryt Libuškého a Lhoteckého potoka, úprava zatrubněného koryta Zátíšského potoka. Na Zátíšském potoce je ve výhledu po roce 2010 navržen suchý poldr u Modřanské ulice pro snížení kulminace jeho zvýšených průtoků a prostor pro velké vody z Vltavy. Navrhuje se protipovodňová ochrana v lokalitě u železniční stanice Praha - Modřany, kde je trať pod úrovní hladiny návrhové povodně. Předpokládá se, že bude rovněž zajištěna ochrana území podél Kunratického potoka před vnikáním velké vody z Vltavy. V souvislosti s protipovodňovými opatřeními je nutno počítat s vyřešením problému modřanských lagun, které při povodních mohou být nebezpečným zdrojem znečištění vody. Další ochranná opatření se navrhuji u Ledáren a na Podolském nábřeží.

V Libeňsko - Karlínské kotlině je nezbytné zajistit likvidaci nežádoucích skládek a navážek na Rohanském ostrově, provést ochranná opatření v úseku pravobřežního nábřeží proti ostrovu Štvanice a dále po Rohanském ostrově až k Libeňskému mostu a Rokytcce včetně ochrany podél Rokytky. Stávající proplachovací kanál je třeba vybavit protipovodňovými uzávěry. Pro toto území se navrhuje vodohospodářské a urbanistické řešení, spojené s obnovou vodních ploch a říčního ramene, a jeho propojení s existující vodní plochou - bazénem Českých loděnic severně od Libeňského mostu. Protipovodňová a vodohospodářská opatření v oblasti Manin budou detailně dořešena až po ujasnění terénních úprav v této partii (které změni současnou hranici zátopového území Vltavy), souvisejících s novým funkčním využitím území. Na levém břehu Vltavy se navrhuje ochrana podél Bubenského nábřeží a zabezpečení obytné části na západ od Jankovcovy ulice hrazením podél teritoriální části přístavu Holešovice. Protipovodňová ochrana pokračuje nad železničním mostem a pod mostem Barikádníků. S ochrannými opatřeními budou souviset i mobilní hrazení v úsecích nechráněných křižovatek. Nutná je též rekonstrukce uzávěru na vtoku do Rudolfovy štolky.

V Trojské kotlině se navrhuje na pravém břehu ochrana budovy matematicko-fyzikální fakulty a ochranná opatření pod vysokoškolskou kolejí. Podél zoologické zahrady vede podélná hráz na ochranu proti pronikání cca 25 leté velké vody, nad trojským jezem je stávající protipovodňová hráz. Tyto hráze nesplňují požadavky ochrany

území na pravém břehu Vltavy. Ochrana pravobřežní části údolní nivy Vltavy se nenavrhuje. Předpokládá se zde využít trojskou kotlinu jako prostor s velkými travnatými plochami a veřejnými koupališti tak, aby zátopové území bylo volné pro odtok velkých vod. Na pravém břehu Vltavy se navrhuje nová vodní plocha, napájená z Vltavy. Na Trojském ostrově v místech, kde není dostatečně vysoká hráz podél kanalizační čistírny, se počítá s jejím zvýšením nad hladinu návrhové povodně. Na levém břehu, kde tvoří ochranu území v oblasti Stromovky těleso trati dráhy Praha - Děčín, je nutno dořešit hrazení podjezdů této trati.

Na celém území Prahy je třeba provést na stokách, jejichž vpusti nebo šachty jsou pod úrovní velké vody, opatření zabraňující vnikání vody do chráněného území. S obdobnými opatřeními je nutno počítat i na vyústění některých potoků. S tím souvisí i požadavek na zajištění možnosti čerpat srážkovou vodu, spadlou na nízko položeném území.

Pro *ostrovy* na řece se nenavrhuji nová opatření k ochraně před velkými vodami, této skutečnosti se podřídí jejich využívání. Pozornost se zaměří na rozvoj jejich rekreačních, sportovních a společenských hodnot, v souladu s režimem zátopových území.

Při realizaci protipovodňových opatření je nutno vycházet ze základních zásad, tj. odstranění překážek inundace, obnovení přirozeného charakteru břehů, zrušení stacionárních plovoucích zařízení na toku, dlouhodobě přikotvených ke břehu a bezprostředně nesouvisejících s funkcemi a využíváním řeky, vedení komunikačních staveb křižujících údolí na průtočných estakádách atd. Břehy podél toků se doporučují v maximální míře zbavit nežádoucí zástavby, která není v souladu s funkčním využitím dle územního plánu a zpřístupnit je pro městské obyvatele (promenády, parky, cyklistické stezky a pod.).

Ochrana města Prahy před povodněmi bude detailně řešena v navazujících studiích. Vodní doprava na řece je pojednána v kapitole Doprava.

U překladiště Radotín se po roce 2010 navrhuje jeho rozšíření a zřízení přístaviště (nové bazény) pro sportovní lodě, které by navázalo na **rekreační areál** - vodní plochy navrhované v prostoru mezi areálem závodíště ve Velké Chuchli a ulicí Výpadovou, napájené vodou z Berounky. Voda z nich bude otevřeným, přírodně upraveným korytem odváděna do Vltavy. V souvislosti s řešením tohoto území je možno v budoucnu počítat i se zprůtočněním Lipanského potoka jeho napájením z Berounky, což by zlepšilo vodohospodářský režim tohoto ramene s téměř stojící vodou. V souladu s požadavkem odboru životního prostředí Magistrátu hl. m. Prahy je možno s tímto řešením počítat až po podrobném ekologickém zhodnocení, jaký dopad by zprůtočnění mělo na stávající režim této vodoteče (z tohoto důvodu není zakresleno zprůtočnění Lipanského potoka do situace). S vytvořením obdobného zařízení pro rekreační využití u Vltavy jako v Lahovicích se počítá též v trojské kotlině na pravém břehu Vltavy u trojského jezu. V prostoru

u Ledáren se navrhuje zvětšení stávající zátoky Vltavy pro rekreační a sportovní využívání.

Ke zvýšení **energetického využití** Vltavy došlo na modernizované plavební komoře Podbaba, kde byly v poslední době osazeny 2 přímoproudé kaplanovy turbíny hltnosti celkem 30 m³s⁻¹ o celkovém instalovaném výkonu cca 1,2 MW.

Zlepšení **čistoty vody** ve Vltavě je závislé na dokončení staveb čistíren odpadních vod v povodí Berounky, asanačních opatření v povodí Vltavy, dořešení systému odkanalizování Prahy, zlepšení kvality vody v přítocích do Vltavy nad Prahou i na území Prahy.

Malé vodní toky na území Prahy

Na malých vodních tocích, které již v současné době nejsou dostatečně kapacitní a dochází na nich k rozlivům a na tocích, v jejichž povodí urbanizací dochází ke změně hydrologických poměrů, se navrhuji nové nádrže, suché poldry a rybníky. Na rozdíl od suchých poldrů, které slouží pouze k vyrovnávání zvýšeného odtoku přívalových dešťů jejich zachycením v prázdných prostorech poldrů, nádrže a rybníky budou budovány jako víceúčelové, tzn. kromě retence budou sloužit k nalepšení nízkých průtoků, k rybochovným účelům, ke zlepšení kvality vody, (mohou sloužit i při likvidaci ropných havárií) s cílem dosáhnout optimální hydrologický i celkový režim v tocích. Možnosti tohoto víceúčelového využívání se docílí vhodnou manipulací v nádržích. Předpokladem u nových nádrží a rybníků je, aby se po realizaci přirozeně začlenily do rámce okolního prostředí a krajiny. Příznivé zprostředkování vztahu těchto vodních děl k okolní krajině umožní vhodná vegetace hrází a podél zátopy nádrží. Pro minimalizování nepříznivých změn hydrologického režimu v tocích je při řešení rozvoje jednotlivých oblastí vhodné též využívat povrchové retence území.

V návaznosti na stávající i navrženou urbanizaci se navrhuji tyto nové objemy - nádrže, rybníky, suché poldry (též úpravy stávajících):

V povodí *Dalejského potoka* nad Řeporyjemi se předpokládá rybník, víceúčelové nádrže - nádrž N 7, boční nádrž u Jinočanského potoka N 8, regenerace a rekreační využití stávajícího prostoru, vzniklého po těžbě v prostoru Hliník; pod Řeporyjemi vznikne suchý poldr RN 10 pro zmírnění přívalů, které by mohly v dolní partii Prokopského údolí způsobit devastaci koryta. U Prokopské nádrže N3 se navrhuje koupaliště.

Na přítoku *Lipanského potoka* v Lipencích se navrhuji 2 menší retenční objemy, rybník a suchý poldr, předpokládá se obnova původních rybníků na obtoku Lipanského potoka, ve výhledu po podrobném ekologickém posouzení je možnost ho zprůtočnit propojením s Berounkou.

Na potoce *Vrutice* nad Velkou Chuchlí se navrhuje suchý poldr k ochraně zástavby před povodněmi. Na přítoku Vrutice v prostoru Na Hvězdárně se navrhuje suchý poldr.

Navrhuje se výstavba dalšího retenčního prostoru - nádrže v lokalitě Pod Zličínem nad stávající nádrží Na Radosti na *Motolském potoce*.

V povodí *Litovicko-Šáreckého* potoka se navrhuji nové objemy - suchý poldr Zličín na přítoku od Zličína, 3 suché poldry v Nebušicích (kombinovaná nádrž - biologický rybník a retenční nádrž na Nebušickém potoce je již vybudována). Pro ochranu zatápěných usedlostí v dolní partii Šáreckého údolí je navrženo mírné zvětšení současného rybníka Dubák v prostoru Jenerálka a suchý poldr Jenerálka 1 v období do roku 2010 a další suché poldry po r. 2010. Potřebný objem a umístění poldrů bude zpřesněno novým generelem odvodnění. V obci Lysolaje se ke zmírnění povodňových záplav navrhuje malý suchý poldr na přítoku Lysolajského potoka.

Na *Brusnici* se navrhuje nová nádrž v úseku nad Kajetánkou v místě současného přirozeného rozlivu.

Na *Únětickém* potoce naváže na systém stávajících suchých poldrů suchý poldr Únětice v místě původního rybníka, na přítoku toku od Suchdola se navrhuje malá retenční nádrž ke snížení přívalových odtoků z dešťové kanalizace.

Pro nalepšování průtoků pro rekreačně využívanou nádrž Šeberák a pro retenci se navrhuje nová nádrž na přítoku *Kunratického potoka* Nádrž u Jahodárny; v dolní partii Kunratického potoka nádrž Ve Studeném k ochraně okolních zastavěných partií před rozlivy a k zmenšení průtoku nekapacitním propustkem pod Modřanskou silnici.

Pro zachycení přívalových vod, nalepšení průtoků a zlepšení kvality vody v Hostivařské nádrži se navrhuje systém objemů v povodí *Botiče* - nádrž u Újezda, níže po toku 3 suché poldry v meandru Botiče, na Pitkovickém potoce se navrhuji 3 nové nádrže a 1 suchý poldr (nad a pod Benicemi). Po roce 2010 je možno v tomto území počítat s výstavbou dalších retenčních objemů pro snížení kulminace povrchového odtoku z rozvojových oblastí.

V povodí *Rokytky* se na Řičance navrhuje biologický rybník, který by měl zlepšit kvalitu vody, suchý poldr Prknovka a obnova původního rybníka (na levostranném přítoku Řičanky) v Kolovratech a dále výstavba nových 2 rybníků v místě původních rybníků v Dubči (Veský rybník a Nádržka). Na Rokytcce se navrhuje stavba nové víceúčelové nádrže charakteru rybníka pod obcí Nedvězí a po roce 2010 v meandru toku pod touto vodní plochou nová víceúčelová nádrž Křenice.

V povodí Rokytky na Blatovském potoce se předpokládá nová nádrž v lese v prostoru golfového hřiště. Na přítoku Rokytky od Horních Počernic, na Svěpravickém potoce se navrhuje nová nádrž nad

Svěpravickým rybníkem 2 k předčistění dešťových vod, po roce 2010 se uvažuje severně od dálnice D11 o nové nádrži, která by měla snížit dešťové odtoky. Počítá se se zlepšením rekreační funkce Xaverovského rybníka - bývalého koupaliště. Na přítoku Rokytky Hostavickým potoce v partii nad nádrží Slatina se po roce 2010 uvažuje s výstavbou 3 retenčních nádrží pro snížení kulminace povrchového odtoku z rozvojových oblastí. Předpokládá se vyčištění Počernického rybníka, úprava jeho obtoku, oprava přelivu a úprava okolí pro zlepšení jeho rekreační funkce. Na Rokytcce v prostoru pod Hořejším rybníkem se v souvislosti s rehabilitací tohoto devastovaného území navrhuje obnova původních zarostlých a zavezených vodních ploch.

Na *Vinořském potoce* se předpokládá oprava rybníka ve Kbelích, ve Vinoři obnova funkce původních rybníků Malá a Velká Obúrka po vyčištění nánosů, rekonstrukce rybníka U Pohanků a vyčištění a úprava okolí rybníka U Kamenného stolu na přítoku Vinořského potoka.

Na *Drahanském* potoce v Dolních Chabrech se navrhuje obnova rybníku v obci, rekonstrukce stávající nádrže v horní partii toku a vybudování rybníku nad silnicí K Brnkám v místě, kde se současně tvoří rozliv.

Na *Čimickém potoce* se předpokládá rekonstrukce hráze a úprava stávajícího rybníku.

V povodí *Mratinského potoka* se navrhuje nová nádrž na jeho přítoku v oblasti ulice Na Pramenech pro zlepšení hydrologických poměrů a z urbanistických důvodů.

Na *Zátišském potoce* se po roce 2010 navrhuje suchý poldr u Modřanské silnice k snížení povrchového odtoku z povodí tohoto toku a k vytvoření objemu pro velké vody z Vltavy.

Na *Libušském potoce* se počítá s úpravou retenční nádrže Písnice, se zvětšením jejího retenčního objemu.

V povodí *Lochkovského potoka* se navrhuje obnova stávající zarostlé vodní plochy - jezírka severně od Lochkova.

K zamezení škodlivých účinků velkých vod v některých zastavěných partiích a k zlepšení stavu koryt se navrhuji revitalizace, úpravy toků, jejich vyčištění, odkrytí zatrubněných úseků, obnova zaniklých toků. Významným úkolem je zvýraznit městotvorný účinek vodních toků využíváním zátopových prostorů a jejich okolí pro vytváření souvislých pásů zeleně a používáním vhodných přírodních materiálů při úpravách vodních toků. Údolními vodními toků proniká na území města přírodní prvek, který je zdůrazněn využíváním zátopových území pro plochy zeleně, bez nevhodné zástavby. Současně se tím splňuje i požadavek na optimální průtok velkých vod. Přírodní charakter toků bude zdůrazněn navrženími revitalizacemi v partiích, kde je nevhodná úprava toku, trasa i stav toku.

Revitalizace je navržena na těchto tocích:
Brusnice, Čimický potok, Dalejský potok, Draháňský potok, Hostavický potok, Jinočanský potok, Kunratický potok, Kyjovský potok, levostranný přítok Rokytky (vtéká do Počernického rybníka), Lipanský potok, Lipenecký potok, Litovicko-Šárecký potok, Lysolajský potok, Motolský potok, Mratinský potok, Nebušický potok, Prokopský potok, Řičanský potok, Třeboradický potok, Vinořský potok, Vrutice.

Revitalizace, úpravy, vyčištění a obnovy toků jsou bez rozlišení vyznačeny v situaci. Charakter jednotlivých akcí bude pak vycházet z jejich konkrétních územních podmínek a potřeb.

Ke zlepšení stavu těchto toků se navrhuji opatření na Lipanském potoce a jeho přítoku, Na Vrutici, na Dalejském potoce a jeho přítocích - Prokopském, Jinočanském potoce, na Motolském potoce v jeho horní partii. Revitalizace se navrhuji na Litovicko - Šáreckém potoce a jeho přítocích (přítok od Řep, kde se předpokládá i odkrytí zakrytého úseku, dále revitalizace Nebušického potoka, obnova toku nad obcí Nebušice, revitalizace, vyčištění, zkapacitnění Lysolajského potoka). K revitalizaci se navrhuje celý Draháňský potok a Kunratický potok (místní úpravy břehových partií) v úseku od rybníka Šeberák až po Thomayerovu nemocnici.

V povodí Kunratického potoka se navrhuje rovněž revitalizace přítoku Kunratického potoka nad navrhovanou nádrží u Jahodárny, dále revitalizace Kunratického potoka nad a pod nádrží Ve Studeném. Rovněž se navrhuji revitalizace Vnořského potoka, Mratinského potoka a revitalizace krátkého úseku Čimického potoka pod rybníkem navrženým k opravě. Revitalizace se předpokládají na Rokytcce a jejich přítocích (na Hostavickém potoce, obnova přítoku do Počernického rybníka, zlepšení stavu úseku Řičanského potoka v Uhříněvsi a jeho revitalizace v Kolovratech). Dále se navrhuje směrová úprava výústního úseku Zátišského potoka, s místním rozšířením jeho nového koryta.

Pro zlepšení kvality vody v Brusnici se navrhuje zřízení samostatného potrubí v úseku stoky C jednotné kanalizační soustavy v oblasti ulice Myslbekova. Tím se průtok Brusnice oddělí od odpadních vod v úseku, kde dochází k promíchávání a podstatnému zhoršení kvality vody v Brusnici. Rovněž pro zvětšení průtočnosti se navrhuje posílení zdrojů přítoku Brusnice ze svažitého terénu Břevnova podzemními vodami v této lokalitě a vodou z Hradního vodovodu.

Koupání na vodních tocích omezuje nevyhovující kvalita vody. Lze předpokládat, že situace selepší po dobudování soustavného systému odkanalizování města. Pro kvalitu vody se v povodí rekreačně využívaných nádrží rovněž navrhuji asanační nádrže. Jako nová plocha pro rekreaci koupáním obyvatel Prahy se předpokládá Strahovský rybník v obci Chýně v povodí Litovicko - Šáreckého potoka.

Úroveň čistoty vody souvisí s uplatňováním nařízení vlády ČR č. 82/99, kterým se stanovují ukazatele přípustného znečištění vod.

Požadavky na čistotu vody budou v návrhovém období územního plánu ovlivňovány Směrnicemi Rady evropských společenství o čištění městských odpadních vod (91/271 EHS) o kvalitě vody ke koupání (76/160 EEC) a o kvalitě sladkých vod vyžadujících ochranu nebo zlepšení za účelem podpory života ryb (78/659/EEC) a rozpracováním akčního programu Projektu Labe na území hl. m. Prahy.

Vodní plochy a toky včetně stanovených zátopových území ve smyslu zákona č. 138/1973 Sb. jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 4, 9 a 33.

5.3. ZÁSBOVÁNÍ VODOU

5.3.1. Zásobování vodou - současný stav

Prahu zásobuje pitnou vodou vodárenská soustava Střední Čechy. Na vodovodní síť je připojeno cca 1 205 000 obyvatel (1996) což představuje cca 99% obyvatel, méně než 1% obyvatel je zásobováno ze studní. Voda je přivedena téměř do všech oblastí města, ale v některých částech není dosud v plném rozsahu dokončen rozvod vody. Na tento systém nejsou zatím připojena všechna okrajová území Prahy. Jedná se o Strnadý, Zmrzlík, Závist.

Vodní zdroje:		
	prům. kapacita	max. kapacita
Vltava - ÚV Podolí	2 200 l.s ⁻¹	2 500 l.s ⁻¹
Vltava - Káraný	1 750 l.s ⁻¹	1 750 l.s ⁻¹
Želivka - ÚV Hulice	4 800 l.s ⁻¹	6 300 l.s ⁻¹
průmyslový vodovod	300 l.s ⁻¹	450 l.s ⁻¹

Vodárna v Káraném je vodárenským zařízením, které od roku 1914 zásobuje Prahu pitnou vodou. Voda se jímá v procesu přirozené a umělé infiltrace. Dva řady DN 1100 vedou do vodojemu Flora, řad DN 1600 do vodojemu Ládví I.

Úpravna vody v Podolí byla uvedena do provozu v roce 1929 a pracovala na principu vícestupňové filtrace vody. V současné době se při úpravě vody využívá chemické předčištění na čiricích a dočištění na pískových rychlofiltrech. Jímání vody je zajištěno z Vltavy u Veslařského ostrova. Pásmo hygienické ochrany druhého stupně se týká rozsáhlé oblasti města a vymezuje ty činnosti, které by ohrozily odběr vody. Pro možný posun odběru vody nad soutok Vltavy s Beroukou je na území města vyhlášena stavební uzávěra, je zapracována dokumentace pro územní řízení.

Vodárna Želivka byla uvedena do provozu v roce 1972. Odběr vody z nádrže se provádí etážově ze dvou odběrných věží. Doprava

pitné vody je zajištěna štolovým přivaděčem o průměru 2,6 m a délce 51 km.

Vývoj výroby pitné vody					
rok	1993	1994	1995	1996	1997
voda vyrobená ve zdrojích (l.s ⁻¹)	7 361,7	7 102,3	6 691,7	6 859,8	6 352,1
voda k realizaci (l.s ⁻¹)	6 880,3	6 703,5	6 214,7	6 291	5 895
voda fakturovaná (l.s ⁻¹)	3 528,4	3 856	3 494,2	3 305,8	3 295,6

Nadřazený systém dopravy vody vytváří okolo Prahy okruh v severní části dosud neuzavřený. Hlavními vodojemy tohoto okruhu jsou Ládví I, Jesenice, Radotín II, Kopanina a Suchdol II. Ze systému je část vody předávána do Kladna, Berouna, Říčan a Roztok. V současné době je ve funkci 58 vodojemů o celkovém objemu 967000 m³ pracujících v osmi tlakových pásmech. V roce 1997 činila celková délka vodovodní sítě ve správě PVS, a.s. 3200 km a přípojek 595 km.

Pro zásobování průmyslovou vodou v severní a severovýchodní části města, tj. ve Kbelích, Čakovicích, Letňanech, Vysočanech, Malešicích a Běhovicích je určen průmyslový vodovod. Ten do těchto míst dopravuje neupravenou vodu, která je jímána v oblasti Libeňského ostrova.

Vývoj výroby průmyslové vody					
rok	1993	1994	1995	1996	1997
m ³ rok ⁻¹	3 223 000	2 891 000	3 054 000	3 483 000	2 057 000

5.3.2. Zásobování vodou - návrh

Prognóza potřeby vody pro rozvoj města navrhovaný územním plánem byla při zpracování územního plánu odvozována z předpokladů demografického rozvoje s ohledem na dosaženou úroveň odběrů vody v roce 1994, při využití návrhu metodického pokynu Ministerstva zemědělství ČR pro výpočet výhledových potřeb vody.

Demografická dispozice územních a hospodářských zásad pro zpracování územního plánu do roku 2010 předpokládala 1 200 000 trvale bydlících obyvatel, 160 000 dlouhodobě přítomných osob, 120 000 krátkodobě přítomných osob. Počítala také s tím, že do města přijíždí denně z různých důvodů dalších 300 000 osob. Při výpočtu se kalkulovalo s trvale bydlícími osobami a přírůstkem dočasně přítomných osob.

Na základě variantních výpočtů provedených v rámci studií využití úpravní vody v Podolí (1995) bylo doporučeno počítat v bilančních a koncepčních úvahách pro období roku 2000 až 2010 s průměrnou potřebou 6400 l.s⁻¹.

Dle bilančních prací Výzkumného ústavu vodohospodářského TGM studie využití úpravní vody v Podolí se očekával tento vývoj potřeb vody:

Potřeba	rok 1994	rok 2000	rok 2010
průměrná	6 703 l.s ⁻¹	6 400 l.s ⁻¹	6 400 l.s ⁻¹
maximální	8 044 l.s ⁻¹	7 680 l.s ⁻¹	7 808 l.s ⁻¹

Vývoj spotřeby vody od r. 1994

	1994	1995	1996	1997
Počet zásobovaných obyvatel (tis)	1 215	1 212	1 205	1 203 (odhad)
Voda k realizaci (tis.m ³)	211 410	195 988	198 394	185 905
Specifická spotřeba z vody k realizaci (l/obyv.den)	477	443	451	423
Voda fakturovaná celkem (tis.m ³)	121 972	109 823	104 251	103 929
Specifická spotřeba z vody fakturované (l/obyv.den)	275	248	237	237
Voda fakturovaná pro domácnosti (tis.m ³)	74 532	69 488	65 627	64 672
Specifická spotřeba z vody pro domácnosti (l/obyv.den)	168	157	149	147

Kapacita zdrojů a potřeba vodárenské soustavy Střední Čechy:

Zdroj	rok 1994	rok 2000	rok 2010
Želivka			
průměrný výkon	4 800 l.s ⁻¹	4 800 l.s ⁻¹	5 000 l.s ⁻¹
maximální výkon	6 300 l.s ⁻¹	6 300 l.s ⁻¹	6 300 l.s ⁻¹
Káraný			
průměrný výkon	1 750 l.s ⁻¹	1 750 l.s ⁻¹	2 000 l.s ⁻¹
maximální výkon	1 750 l.s ⁻¹	1 750 l.s ⁻¹	2 250 l.s ⁻¹
Podolí			
průměrný výkon	2 200 l.s ⁻¹	2 200 l.s ⁻¹	2 200 l.s ⁻¹
maximální výkon	2 200 l.s ⁻¹	2 500 l.s ⁻¹	2 500 l.s ⁻¹
Celkem			
průměrný výkon	8 750 l.s ⁻¹	8 750 l.s ⁻¹	9 200 l.s ⁻¹
maximální výkon	10 550 l.s ⁻¹	10 550 l.s ⁻¹	11 050 l.s ⁻¹
Potřeba soustavy			
průměrná	7 102 l.s ⁻¹	6 893 l.s ⁻¹	7 063 l.s ⁻¹
maximální	8 817 l.s ⁻¹	8 635 l.s ⁻¹	9 009 l.s ⁻¹

Prognózaná průměrná potřeba území zásobovaného zdroji vodárenské soustavy Střední Čechy je kryta zdroji soustavy s rezervou cca 30 % za předpokladu, že bude dosažen sledovaný demografický rozvoj, specifické potřeby vody a snížení ztráty vody.

Skladba očekávaného vývoje spotřeby vody:

	rok 1994	rok 2000	rok 2010
specifická potřeba voda fakturovaná celkem l/obytv.den	274	257	265
specifická potřeba voda vyrobená l/obytv.den	477	437	422
jednotkové úniky vody nefakturované m ³ /km.rok	17 711	15 785	13 742

V období po roce 1994 pokračoval pokles spotřeby vody. Pro porovnání výsledků bilance potřeb zpracovaných Výzkumným ústavem vodohospodářským ve studii využití úpravní vody v Podolí se současným vývojem spotřeby bylo použito stejné metodiky Ministerstva zemědělství ČR jako ve studii. Specifická potřeba vody vyrobené k realizaci byla stanovena rovněž trendovou metodou. Při demografickém vývoji předpokládaném územním plánem lze očekávat, že průměrná potřeba v návrhovém období nepřekročí 6082 l.s⁻¹, maximální potřeba nepřekročí 7298 l.s⁻¹. Ministerstvo zemědělství ČR pořídilo bilanci potřeb vodárenské soustavy Střední Čechy, kterou zpracoval koncem roku 1997 Výzkumný ústav vodohospodářský bez možnosti porovnání s případným rozvojem tohoto území (ÚPn VÚC pražského regionu) a bez souvislosti s dokončeným ÚPn hl.m. Prahy.

Tato bilance uvádí následující potřeby vody pro hl.m. Prahu :

Potřeba	rok 1996	rok 2000	rok 2010
průměrná	6291 l.s ⁻¹	5762 l.s ⁻¹	5628 l.s ⁻¹
maximální		6915 l.s ⁻¹	6754 l.s ⁻¹

Rozdílnost obou úvah je způsobena největší měrou různými demografickými předpoklady. Vývoj spotřeby bude kromě skutečného demografického vývoje ovlivňován cenou vody, tempem růstu nebo poklesu průmyslové výroby, dosaženými výsledky ve snižování ztrát vody závislými na objemu prostředků vkládaných do této činnosti. V každém případě se zvyšují výkonové rezervy zdrojů.

Pokles spotřeby umožnil výrazné snížení výroby vody v úpravně vody v Podolí a je pravděpodobné, že ovlivní i rozhodnutí o časovém postupu realizace opatření na zlepšení kvality vody tohoto zdroje a jejich rozsah. Tato problematika není bohužel zatím uzavřena a předpokládá se, že ji bude řešit generel zásobování vodou. V územním plánu jsou proto vytvořeny územní předpoklady pro umožnění posunu odběru vody nad soutok Vltavy s Beroukou i

územní rezerva pro případné přemístění úpravní vody v Podolí do lokality Šabatka ve výhledu. Technologická opatření na zlepšení kvality upravené vody mohou být řešena v současném areálu vodárny.

Kromě zdrojů celoměstského zásobování vodou jsou na území městské části Zličín dva místní zdroje pro hromadné zásobování pitnou vodou. Jeden z nich zásobuje průmyslovou zónu, druhý část obyvательства. Pro tyto zdroje jsou vyhlášena pásma hygienické ochrany.

Uspořádání nadřazeného systému zásobování vodou hl. m. Prahy je v návaznosti na rozvoj města navrhovaný územním plánem charakterizováno těmito zásadami:

Zásobování vodou orientovat na celoměstský systém zásobování pitnou vodou, který je součástí systému zásobování vodou Střední Čechy, a průmyslový vodovod zásobující průmyslové oblasti ve východní a severní části města průmyslovou vodou.

Zásobování pitnou vodou budou zajišťovat zdroje Želivka, Káraný, Podolí, jejichž výkon pokrývá potřeby rozvoje navrhované územním plánem s rezervami, pro případné přemístění úpravní vody v Podolí ve výhledu je třeba vymezit územní rezervu v lokalitě Šabatka nad soutokem Vltavy s Beroukou.

Současné vodojemy nadřazeného systému je nutné doplnit potřebnými akumulacími objemy pro rozvoj města navrhovaný územním plánem při účelném využívání současných kapacit.

Je třeba vytvořit podmínky pro spolupráci jednotlivých zdrojů propojením systémů a počítat s nezbytnou obnovou prvků nadřazeného systému.

Dosud málo využívaný systém průmyslového vodovodu lze považovat za stabilizovaný.

V nadřazeném systému dopravy vody se v návaznosti na rozvoj města navrhuje nové vodojemy, nové propojovací řady umožňující spolupráci zdrojů, obnova stávajících dožívajících řadů i rušení nefunkčních.

Pro zajištění zásobování a zlepšení tlakových poměrů v oblasti vodojemu Karlov se navrhuje výstavba nové akumulací kapacity v prostoru vodojemu Vinohrady Korunní náhradou za dožívající vodojem Karlov o objemu minimálně 30.000 m³. Vzhledem k výškové poloze vodojemu Vinohrady Korunní je pro zapojení do zásobovacího systému nezbytná redukce tlaku. Pro vyhodnocení možnosti redukce tlaku byla zpracována studie, která prokázala možnost redukce pomocí redukčních ventilů v prostoru současného vodojemu Karlov. Územní plán vymezuje do zpracování projektu tohoto řešení územní rezervu pro přerušovací komoru v prostoru dětského hřiště mezi ulicemi U vodárny, Kladskou a Korunní. V souvislosti s tímto řešením se pro zajištění

funkčnosti systému navrhuje rekonstrukce přivaděče z úpravní vody v Podolí do vodojemu Vinohrady z roku 1882 se zvětšením profilu. Navrhuje se rovněž rekonstrukce přivaděče z vodojemu Flora do vodojemu Vinohrady z roku 1908 se zvětšením profilu a řadu vodojemem Vinohrady do vodojemu Karlov se zrušením řadu z roku 1884 a v části trasy s využitím řadu z roku 1964. Současně se navrhuje rekonstrukce zásobovacích řadů v ulici Sokolovské z roku 1911 se zvětšením profilu, ulici Ječné z roku 1884 a z vodojemu Karlov na Albertov z roku 1900 se zvětšením profilu. Pro zajištění rozvoje v oblasti Lipenců se navrhuje vodojemy Baně II. a Lipence o celkovém objemu 5000 m³ s propojovacími řady.

Pro zajištění rozvoje v oblasti Smíchova se navrhuje přivaděč z vodojemu Malvazinky do zásobovací sítě Smíchova s přerušovacím vodojemem v prostoru Nikolajky.

Pro zajištění rozvoje východní části města ve výhledu se navrhuje nový vodojem Chvaly o obsahu 30000 m³ s propojením na I. a II. káraný řad, III. káraný řad a přivaděč z vodojemu Kozinec do východní části města.

Pro zajištění rozvoje jihovýchodní části města ve výhledu se navrhuje nový přivaděč z vodojemu Jesenice II. vedený přes městské části Šeberov, Újezd, Křeslice, Pitkovice, Benice a připojený na vodovodní přivaděč vodojemem Kozinec - Říčany. Z tohoto řadu je vedena odbočka do Uhřetěvsi. Toto propojení kromě zajištění rozvoje v jihovýchodní části města zlepši podmínky zásobování vodou v pásmu vodojemu Kozinec a zásobování Řičan. Pro krytí výhledových potřeb v zásobovací oblasti vodojemu Vypich se vymezuje územní rezerva pro jeho rozšíření. Rovněž se vymezuje územní rezerva pro případné rozšíření vodojemu Kopanina vzhledem k jeho významné výškové poloze a funkci v nadřazeném systému zásobování vodou. Ve východní části města se navrhuje propojení vodovodního řadu Horní Počernice - Běchovice s káranými řady. Rozšíření jednodokorového vodojemu Horní Počernice přichází v úvahu a v případě, že ve výhledu bude realizován vodojem Chvaly. Výhledová řešení budou upřesněna z hlediska potřebných kapacit novým generem zásobování vodou.

Pro další spolupráci zdrojů vody se navrhuje připojení vodojemu Hrdlořezy na systém zásobování ze zdroje Želivka a zdvojení připojení vodojemu Novodvorská na želivský systém, který umožňuje přivést vodu želivského systému do vodojemu Zelená Liška v úseku Zálesí - vodojemem Novodvorská.

V souvislosti s dalším využíváním zdroje Podolí se v návrhovém období územního plánu stane aktuální potřeba rekonstrukce a částečná výměna současných řadů podolského systému Úpravná voda v Podolí - vodojemem Flora DN 1200 z roku 1958 v délce cca 5 km, Podolí - vodojemem Zelená Liška DN 1200 z roku 1961 v délce cca 6,3 km, Podolí - vodojemem Bruska DN 700 - 800 z roku 1912 - 1933 v délce cca 1,4 km s odbočkou do vodojemu Laurová DN 600 v délce cca 1,4 km. V

želivském systému je aktuální rekonstrukce řadu vodojem Chodová - Kyjský uzel DN 1200 z roku 1967 v délce cca 9,5 km. Rekonstrukce budou zaměřeny především na technické prostředky, které nevyžadují další územní požadavky - na cementaci potrubí.

V oblasti navrhovaného rozvoje v jihozápadní části města se navrhuje přeložka vodovodního řadu z vodojemu Kopanina na Beroun umožňující intenzivnější využití oblasti řešené územním plánem sídelního útvaru Západní Město.

V nadřazeném systému se navrhuje ke zrušení nefunkční betonový řad vodojem Zelená Liška - vodojem Hostivař z roku 1961 a řad z úpravny vody v Podolí - Výtoň z roku 1926.

Pro připojení oblastí Strnady, Zmrzlík a Závist na celoměstský systém zásobování vodou jsou v nadřazeném systému dostatečné rezervy.

Současný systém průmyslového vodovodu, jehož kapacita není využita, se nemění a navrhuje se jeho další funkce v současném uspořádání. Pro rozvoj města v prostoru Letňan se navrhuje přeložka části řadu tohoto vodovodu.

K omezení provozu vodárny v Podolí dle požadavku hygienika hl. m. Prahy již došlo v důsledku snižování spotřeby vody. Po zpracování materiálu "Výpočet a bilance potřeb pitné vody v okresech a vybraných systémech ČR", ve kterém byla hodnocena i vodárenská soustava Střední Čechy, Ministerstvo zemědělství ČR v březnu 1998 doporučilo odložit rozhodnutí o realizaci posunutí odběru pro úpravnu vody v Podolí nad soutok Vltavy a Berounky na rok 2005.

Liniová a plošná zařízení zásobování vodou jsou zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 9.

5.4. ODKANALIZOVÁNÍ

5.4.1. Odkanalizování - současný stav

Převážná část území města je odkanalizována stokovou sítí do **Ústřední čistírny odpadních vod na Trojském ostrově**. V centrální části města je vybudována jednotná kanalizační síť, která odvádí společně splaškové i dešťové vody na čistírnu odpadních vod. Do toků jsou vypouštěny pouze ředěné odpadní vody z dešťových oddělovačů. Postupným rozšiřováním města došlo na přelomu padesátých a šedesátých let k překročení demografických hodnot a specifických potřeb vody uvažovaných pro rozvoj kanalizační sítě. V roce 1968 bylo proto rozhodnuto budovat oddílnou kanalizační soustavu v oblastech nové bytové výstavby a tím omezit nutné rekonstrukce sběračů jednotné kanalizační sítě v centrální části města.

Kromě tohoto centrálního systému jsou v okrajových částech Prahy provozovány kanalizační systémy s lokálními čistírnami komunálních odpadních vod, které jsou z části ve správě PVS,a.s. (v současné době 13) a z části ve správě jiných provozovatelů (v současné době 11 ČOV). Další 4 čistírny odpadních vod jsou v současné době ve výstavbě nebo se jejich výstavba připravuje. Některé menší lokality na území hl. m. Prahy dosud nemají zajištěnu ani připravenou nezávadnou likvidaci odpadních vod (napojením na centrální kanalizační systém nebo lokální čistírnu odpadních vod) a odpadní vody jsou likvidovány v žumpách. Jedná se např. o Hájek, Cholutice, Netluky, Točnou, Třeboradice, Zadní Kopaninu. Ve skutečnosti se v žumpách dosud likviduje ještě více odpadních vod, protože ne všude, kde jsou vybudovány lokální ČOV nebo kam jsou dovedeny nadřazené kanalizační sběrače, je realizována úplná návazná uliční stoková síť. Z části Suchdola jsou odpadní vody odváděny mimo území Prahy na čistírnu odpadních vod v Roztokách.

Celková délka kanalizačního systému v Praze, který je ve správě PVS, a.s., je v současné době 2880 km (z toho je vlastní kanalizační síť 2375 km a 505 km přípojek). Dožitá kanalizační síť v havarijním stavu, která vyžaduje rekonstrukci, představuje zhruba 150 km. Přestože došlo k obnově některých úseků stok, rozsah nutných rekonstrukcí se nezmenšuje, ale naopak stoupá. Stokový systém dožívá rychleji, než probíhají potřebné rekonstrukční práce. Na kanalizační síť je v současné době napojeno dle údajů PVS, a.s. 1 148 000 obyvatel. Skutečný rozsah existující kanalizace je ve skutečnosti poněkud vyšší, protože v poslední době kanalizace budované místními úřady, popř. jinými investory, nejsou předávány do správy PVS, a.s.. Délka těchto kanalizačních sítí je zatím oproti síti ve správě PVS, a.s. malá, protože se jedná o okrajová území napojená do nových lokálních ČOV, u kterých je kanalizační síť v současné době teprve ve výstavbě. V uplynulém období byly dokončeny rozsáhlé kanalizační investice jako např. Levobřežní kunratický sběrač, stoka "H" a "H2" pro sídliště Černý Most atd., které

měly sloužit pro soustředěnou výstavbu bytů. Vzhledem k omezení výstavby není kapacita těchto sběračů zatím využita.

Stávající Ústřední čistírna odpadních vod je umístěna na Císařském ostrově v Praze 6. Průměrný denní přítok odpadních vod v roce 1997 byl 466 274 m³den⁻¹, což je 5,397 m³s⁻¹. V průběhu dne a týdne však dochází vlivem nerovnoměrnosti k větším přítokům. Maximální denní přítok je dle výpočtu provedeného Hydroprojektem, který porovnával současný stav intenzifikované Ústřední čistírny odpadních vod ve vztahu k požadavkům ČSN 756401, 6,3 - 6,7 m³s⁻¹ a maximální bezdeštný hodinový průtok 8,6 - 9,3 m³s⁻¹. Vývoj přítoků odpadních vod od roku 1990 na ÚČOV je patrný z následujícího přehledu:

Rok Celkové množství (m³rok⁻¹) Prům.přítok (m³s⁻¹)

1990	191 738 880	6,080
1991	188 237 074	5,969
1992	182 877 260	5,799
1993	185 620 890	5,886
1994	188 869 100	5,989
1995	186 249 743	5,906
1996	183 936 993	5,833
1997	170 190 100	5,397

Od roku 1990 do 1992 poklesl průměrný přítok, po té v letech 1993 - 1994 množství odpadních vod narostlo, ale od té doby hodnota přítoku klesá. V roce 1994 bylo rozhodnuto provést intenzifikaci ÚČOV na Císařském ostrově, která je v současné době dokončena a probíhá zkušební provoz na ověření projektované kapacity mechanicko-biologické části, jejíž kapacita je 7 m³s⁻¹. Intenzifikace je navržena tak, aby parametry odtoku vyhovovaly požadavkům nařízení vlády ČR č. 171/92 Sb. do roku 2005. Koncová část kalového hospodářství je umístěna v Drastech, kam je čerpána část vyhnílého kalu k mechanickému odvodnění. Tato lokalita leží mimo hl. m. Prahu na území pražského regionu.

Lokální čistírny odpadních vod, které má ve správě PVS, a.s., jsou následující: Běchovice I, Březiněves, Dolní Chabry, Horní Počernice - Čertouzy, Horní Počernice - Chvalka, Kbely, Kolovraty, Miškovice, Nebušice, Sedlec, Uhřetěves (městská čistírna), Újezd nad Lesy a Vinoř. Celkový průměrný přítok na tyto místní čistírny byl v roce 1996 cca 0,243 m³s⁻¹, v roce 1997 došlo dle předběžných údajů provozovatele ke snížení celkového množství odpadních vod. Část těchto čistíren má vybudovanou jednotnou kanalizační soustavu (Horní Počernice - Čertouzy, Kbely, Miškovice, Sedlec a Újezd nad Lesy). Ostatní ČOV mají oddílnou kanalizační soustavu. Další lokální čistírny, které PVS, a.s. nemají ve správě jsou: Běchovice, Holyně, Hrnčíře, Klánovice, Koloděje, Královice, Lipence, Nedvězí, Přední Kopanina, Vrtílka a Zbraslav. Tyto ČOV mají vesměs navrženou nebo ve výstavbě oddílnou kanalizační soustavu. V povodí těchto čistíren odpadních vod žije cca 13500 obyvatel Prakticky všechny lokální ČOV jsou

realizovány jako dvoustupňové mechanicko- biologické, pouze u ČOV Dolní Chabry a Klánovice je vybudován třetí stupeň čištění (biologický rybník) a u ČOV Nebušice je dokončován. Dále se na území hl. m. Prahy nacházejí další čistírný odpadních vod, které slouží k likvidaci odpadních vod nebo jejich předčištění z jednotlivých podniků, popř. z malých lokalit rodinných domků.

Jak bylo dříve uvedeno, v okrajových částech Prahy je vybudována oddílná kanalizační soustava z důvodu omezení nutných rekonstrukcí sběračů jednotné kanalizační sítě v centrální části města. Dešťové vody z oddílných soustav jsou zaústěny ve většině případů do málo vodných toků. V zájmu maximálního zachování přirozených koryt toků, se sledovala koncepce zachycení přívalových dešťů z urbanizovaných území v retenčních nádržích, před kterými jsou předřazovány dešťové usazovací nádrže. V současné době je v provozu cca 55 těchto dešťových usazovacích nádrží. Většina z nich slouží pro předčištění dešťových vod před vypuštěním do recipientu, pouze dvě z nich (Michele a Barrandov) jsou vybudovány na odlehčovacích stokách z oddělovačů jednotné kanalizace.

5.4.2. Odkanalizování - návrh

Návrh odkanalizování a čištění odpadních vod vychází ze založeného kanalizačního systému, který odvádí odpadní vody z převážně části města spolu s vodami dešťovými jednotnou kanalizací a z části města splaškovou kanalizací do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově. Z okrajových částí města odvádějí převážně splaškové kanalizace odpadní vody na lokální čistírny odpadních vod nebo jsou soustředěny v žumpách, odvázeny a vypouštěny do kanalizací.

Současná nevyhovující čistota vodních toků, které jsou recipienty vyčištěných odpadních vod a srážkových vod, vyžaduje výrazné zlepšení na úroveň odpovídající využívání těchto toků a na jejich městotvornou funkci.

Koncepce uspořádání odkanalizování v územním plánu proto sleduje:

Odvedení všech splaškových a průmyslových odpadních vod produkovaných na území města na Ústřední čistírnu nebo lokální čistírny s výjimkou odpadních vod z izolovaných staveb vzdálených od kanalizace.

Čištění odpadních vod na stupeň odpovídající využívání vodního toku, do kterého jsou vypouštěny v souladu s legislativními požadavky.

Omezování odtoku čistých dešťových vod přímo do vodních toků a kanalizace, respektování principu jejich zadržení a vsakování v území, čištění znečištěných dešťových vod z oddílných kanalizací na předčisticích zařízeních před zaústěním do toku, čištění a

akumulace přeplavých zředěných odpadních vod z oddělovačů a předčisticích zařízení a čištění vysokého podílu dešťových vod z jednotné kanalizace na čistírnách odpadních vod.

Využití kapacit současných kanalizací a čistíren odpadních vod.

Požadavky na čistotu vodních toků jsou v současné době formulovány nařízením vlády ČR č. 82/99 Sb., kterým se stanoví ukazatele přípustného stupně znečištění vod. V tomto nařízení jsou jako závazné stanoveny emisní limity, tj. limity znečištění vyčištěné vody odtékající z čistíren odpadních vod, kdežto imisní limity určující výslednou kvalitu vody v toku jsou uvedeny jako doporučené. Legislativní úprava na čištění dešťových vod zatím neexistuje.

V průběhu návrhového období územního plánu budou požadavky na jakost vodních toků na území města rozhodujícím způsobem ovlivňovány aplikací výstupů a závěrů Projektů Labe, zvýšením důrazu na uplatnění imisních limitů a postupným plněním závazků vyplývajících z očekávaného vstupu republiky do ES, tzn. uplatňováním směrnic Rady evropských společenství v oblasti požadavků na kvalitu povrchových vod a kvalitu odpadních vod vypouštěných z čistíren odpadních vod. Sledovány jsou tyto cíle:

- dosáhnout ve Vltavě pod Prahou a potocích na území Prahy III.třídy jakosti vody podle ČSN 757221 "Klasifikace jakosti povrchových vod"; na úsecích potoků protékajících mimořádně citlivými oblastmi z hlediska ochrany přírody dosáhnout postupně až II.třídy jakosti vody,

- dosáhnout na tocích s exponovaným rekreačním využitím, např. rekreační nádrže Hostivař a Džbán, kvalitu vod požadovanou směrnicí Rady ES 76/160/EEC o jakosti vody určené ke koupání,

- dosáhnout výhledově kvalitu vody požadované směrnicí Rady ES 78/659/EEC o kvalitě sladkých vod vyžadujících ochranu nebo zlepšení za účelem podpory života ryb,

- splnit podmínky směrnice Rady ES č.91/271/EHS o čištění městských odpadních vod, která stanoví požadavky na kvalitu odpadních vod vypouštěných z čistíren a hodnotí směs splašků a průmyslových odpadních vod nebo dešťových vod jako městské odpadní vody; tím je formulován požadavek na čištění části dešťových vod na čistírnách odpadních vod, jejichž množství bude stanoveno novým generelem odvodnění hl.m. Prahy při respektování požadavků příslušných českých norem, zejména ČSN 756401.

- splnit postupně požadavek nové normy ČSN 756101 "Kanalizační sítě a přípojky" uplatňující rozdělení dešťových vod na čisté a znečištěné a sledující zadržení a využití čistých dešťových vod v území a odvádění znečištěných dešťových vod do kanalizace s následným čištěním.

Návrh uspořádání odkanalizování sleduje dosažení těchto cílů, podmínky pro jejich dosažení však budou realizovány postupně a v některých případech mohou překročit i návrhové období územního plánu.

Uspořádání nadřazeného systému odkanalizování je výsledkem projednávání návrhu územního plánu hl. m. Prahy a zohledňuje Pravidla Generelu odvodnění hl. m. Prahy. Technická řešení budou specifikována tímto generelem odvodnění a racionální vynakládání prostředků na dosažení koncepčních záměrů je podmíněno jeho zpracováním v dohledné době.

V řešení problematiky čištění odpadních vod z území hl. města Prahy se situace zásadním způsobem změnila v r. 1990 tím, že vláda ČSR zrušila usnesením č. 280/90 všechny výjimky pro odchylné vypouštění odpadních vod od ustanovení zákona 138/73 Sb. Na základě toho rada Zastupitelstva v roce 1992 vypsalá soutěž na intenzifikaci ÚČOV. Tato soutěž byla zrušena a v roce 1993 byla vypsalá nová soutěž s podmínkami tak, aby kvalita vypouštěné vody vyhovovala podmínkám nařízení vlády ČR č. 171/92 Sb. pro časový horizont do roku 2005. Výsledky soutěže byly schváleny rozhodnutím rady Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 789 ze dne 7. 6. 1994. Usnesení doporučuje realizovat pouze I. etapu intenzifikace ÚČOV a konstatuje, že další rozšiřování ÚČOV v Praze - Troji na emisní parametry platné po roce 2005 je spojeno s mimořádnými náklady a s obtížným technickým řešením i negativními provozními dopady u všech návrhů, které uvažují s jedinou lokalitou čistírny - ostrov. Kapacita intenzifikované čistírny odpadních vod na Císařském ostrově je dána hodnotou $Q_{24} = 7,0 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$ a $Q_{\max} = 8,4 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$. Po realizaci současně I. etapy intenzifikace se dostanou jednotlivé části ÚČOV výkonově zhruba na srovnatelnou úroveň a koncentrace vypouštěného znečištění by měla poklesnout zhruba o 35 % oproti současnosti. Skutečná účinnost intenzifikace bude známa až po ukončení zkušebního provozu. Neintenzifikovaná část (zejména vyhnivací nádrže) však bude dále trvale zatížena na maximum a každý odklon od předpokládaného optimálního stavu bude mít vliv na snížení kvality odtoku.

Tato intenzifikace byla dokončena a v současné době probíhá zkušební provoz, aby se ověřila předpokládaná účinnost. I. etapa intenzifikace ÚČOV zajišťuje pouze čištění současného přítoku splaškových odpadních vod a zanedbatelného objemu dešťových vod, nezajišťuje čištění dešťových vod uplatňované směrnicemi Rady ES. Proto je třeba současnou intenzifikaci chápat jako opatření, které řeší pouze současné problémy v čištění odpadních vod, ale ne dlouhodobější potřebu.

Očekávaná nezbytnost čištění části dešťových vod přítékajících spolu se splaškovými vodami do Trojské kotliny vyvolává potřebu další doplňkové čistírenské kapacity umístěné dle výsledků projednání návrhu územního plánu hl. m. Prahy mimo Císařský ostrov. Potřeba další čistírenské kapacity je podpořena i postupným dožíváním technologických částí Ústřední čistírny, které bude ovlivňovat výkon čistírny, což vyvolává potřebu rozhodnout o lokalizaci nové čistírenské kapacity a postupu její realizace v souladu se záměrem vymístění Ústřední čistírny z Císařského ostrova i možnostmi její technické funkce. Přitom je zřejmé, že potřeba nové kapacity bude formulována především potřebou čištění dešťových vod.

V souvislosti se zpracováním návrhu "Revidovaných pokynů pro odvodnění hlavního města Prahy pro přechodné období do dokončení I.fáze GO HMP" zpracoval Hydroprojekt posudek současného stavu kapacity intenzifikované Ústřední čistírny odpadních vod ve vztahu k ČSN 756401 "Čistírny odpadních vod pro více než 500 EO". Uvedený posudek při stanovení potřebné kapacity ÚČOV vychází z aktuálního průměrného přítoku na čistírnu. Průměrný denní přítok $Q_{24} = 5,8 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ (z toho je cca $1,5 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$ balastních vod). Maximální denní přítok $Q_d = 6,4 - 6,7 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$, maximální hodinový bezdeštný přítok $Q_{\max} = 8,6 - 9,3 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$. Požadovaná kapacita Ústřední čistírny odpadních vod za dešťů je dle požadavků ČSN 756401 $11,3 - 11,9 \text{ m}^3 \cdot \text{s}^{-1}$. **Z tohoto posouzení vyplývá, že ÚČOV nemá kapacitu z hlediska splnění požadavků výše uvedené ČSN pro čištění odpadních vod za dešťových stavů, a to jak při použití teoretických součinitelů nerovnoměrnosti přítoku, tak i při použití odhadovaných součinitelů podle skutečného průběhu přítoků na ÚČOV. V období do roku 2010 je tedy uplatňována potřeba výstavby nového doplňkového čistírenského zařízení, jehož kapacita je dána rozdílem kapacit intenzifikované ÚČOV a požadované potřeby dle výše uvedeného výpočtu. Nové čistírenské zařízení je navrhováno jako I. etapa nové Ústřední čistírny, jejíž realizaci bude zahájen proces postupného vymísťování čistírny z Cisařského ostrova. Realizace nové čistírenské kapacity je nezbytná v návrhovém období územního plánu, se zahájením prací prakticky okamžitě. Otázky kapacity I. etapy nové Ústřední čistírny a postup vymísťování ÚČOV z Cisařského ostrova je nezbytné rozpracovat v samostatné technicko - ekonomické studii.**

V návaznosti na souborné stanovisko pro zpracování návrhu územního plánu velkého územního celku pražského regionu se řeší umístění nové čistírenské kapacity pro hl. m. Prahu v územním plánu pražského regionu v lokalitách Hostín nebo Klecany, které již byly v minulosti prověřovány.

U lokality Klecany by byla čistírna umístěna zčásti v podzemí a u lokality Hostín se jedná o povrchovou čistírnu. Výhodou lokality Klecany je kratší přírodní štola k lokalitě; zápor je nutnost čerpat všechny odpadní vody. Z hlediska realizace je nutno upozornit na obtížnost etapového budování podzemní čistírny odpadních vod. Lokalita Hostín je vzdálenější, má velmi dlouhou přírodní štolu. Jejím kladem je možnost etapového rozšiřování dle narůstajících potřeb a dále gravitační průtok všech odpadních vod čistírnou i odtok do recipientu. Po konzultacích s odbornem životního prostředí MHMP je pro umístění nové Ústřední čistírny odpadních vod v územním plánu preferována lokalita lomu Klecany. Dle vyjádření zástupce Pražského průmyslu kamene, s.p. Praha však není možno umístit ČOV do této lokality před ukončením těžby. Vzhledem k tomu, že potřeba vybudovat novou čistírnu bude dříve, bude také nutno jednat o dřívějším ukončení těžby v této lokalitě. Příprava pro umístění nové čistírny by měla být neprodleně zahájena.

Jak bylo uvedeno v popisu stávajícího stavu, území Prahy lze z hlediska odkanalizování rozdělit na dvě základní části, a to na povodí odváděné na Ústřední čistírnu odpadních vod a povodí lokálních

čistíren. Pro záměry rozvoje v povodí ÚČOV se uvažuje s využitím vybudované nadřazené stokové sítě, která byla dimenzována na rozvoj v souladu s minulými územními plány. Ty předpokládaly větší rozvoj než předkládaný územní plán, a proto je kapacita hlavně nově vybudovaných stok stačí i pro navrhovaný rozvoj. U větších rozvojových lokalit navazujících na vybudované nadřazené sběrače se uvažuje s jejich napojením do celoměstské kanalizační sítě.

Na dnes již dokončený sběrač CL bude možno po dobudování místních sítí připojit Velkou Chuchli. Odvedení odpadních vod z městské části Slivenec se v současné době dořešuje a bude realizováno dle výsledků územního řízení. V severní části města se navrhuje v souladu s vydaným rozhodnutím o umístění stavby napojení městské části Suchdol na celoměstský kanalizační systém. V západní části města se navrhuje prodloužení sběrače P, který bude odvodňovat území Západního Města a je otevřena možnost pro napojení obcí ležících za hranicí Prahy v přirozeném povodí tohoto sběrače (Jinočany, Ořech a Zbuzany). Možnost napojení těchto obcí je vázána na kapacitní možnosti ÚČOV a na výstavbu doplňkové kapacity.

Oblast Komofan bude napojena čerpáním na kanalizační sběrač CXL. V jižní části města se navrhuje odpadní vody z Písnice čerpat do kanalizačního sběrače CXXX a odpadní vody z Hřčívů čerpat do kanalizačního sběrače LKS.

Ve východní části města je navrženo prodloužení kmenové stoky H do Dolních Počernic. V Běchovicích se v současné době buduje kanalizační síť a rekonstruuje stávající ČOV Výzkumných ústavů pro potřeby MČ. Tato čistírna pokryje současnou kapacitu, ale není možné její další rozšíření pro další nárůst obyvatel. Proto bude po vyčerpání kapacity nahrazena čerpací stanicí a odpadní vody budou vyčerpány do koncového úseku kmenové stoky H do Dolních Počernic. Výtlak bude veden tak, aby byly minimalizovány dopady na Počernický rybník. Dále se navrhuje prodloužení kmenové stoky G a větve G6, která napojí oblast rozvoje Štěrboholy a Dolní Měcholupy a umožní přepojit splaškové vody ze stávajícího sídliště Petrovice - Měcholupy do povodí kmenové stoky F.

Kromě výstavby nových kanalizačních sběračů je nutno uvažovat s přestavbou několika úseků nadřazeného kanalizačního systému z důvodů stavebních i kapacitních. Jedná se o část kmenové stoky B v Holešovicích, kmenové stoky M v Košířích a hlavní sběrač CXII v Nuslích, s jehož rekonstrukcí se uvažuje až ve výhledovém období po roce 2010. V souvislosti s těmito rekonstrukcemi se navrhuje vybudovat podzemní retenční nádrže pro snížení množství odpadních vod z dešťových oddělovačů do toků na Výtoni, na Slupi a u ulice Přípotoční. V povodí kmenové stoky E v oblasti Libně je navržena podzemní retenční nádrž v prostoru Elznicova náměstí pro snížení přítoku v nekapacitním úseku této stoky. Kromě toho je nutno uvažovat s přestavbou kanalizační sítě v centrální části města v oblastech, kde tato síť již dožívá. Dále se uvažuje se zkapacitněním dílčích úseků kmenové stoky D, což vytvoří podmínky pro důslednější ochranu rekreační nádrže Džbán a rozvoj výstavby v souvisejícím území.

V okrajových částech Prahy jsou provozovány kanalizační systémy s lokálními čistírnami odpadních vod. U větší části se uvažuje s jejich dalším využitím. Čistírny odpadních vod Dolní Chabry, Holyně, Horní Počernice - Čertouzy, Kbely, Klánovice, Koloděje, Nedvězí, Vinoř a Zbraslav jsou z kapacitního hlediska vyhovující i pro přítoky z rozvojových ploch. Další stávající nebo zestavěné čistírny odpadních vod bude nutno pro přítoky z rozvojových území rozšířit nebo intenzifikovat. Jedná se o čistírny odpadních vod Březiněves, Kolovraty, Královice, Lipence, Miškovice, Nebušice, Přední Kopanina, Sobín a Újezd nad Lesy. U čistírny Uhřetěves se rozšíření navrhuje až po roce 2010, po výstavbě a připojení odpadních vod z části Jihovýchodního Města. Do některých lokálních čistíren se navrhuje přivést odpadní vody ze sousedních území. Do čistírny Miškovice budou zaústěny odpadní vody z Třeboradic, do Královic z Hájků, do Zbraslavi ze Strnad, do Uhřetěvsi z Netluk. Nově se navrhuje čistírny odpadních vod Horní Počernice - Svěpravice, Cholupice, Lochkov, Točná, Újezd u Průhonice, Zadní Kopanina a ve výhledu ČOV Benice pro odpadní vody z části Jihovýchodního Města. Ze stávajících čistíren se uvažuje s dalším využitím čistírny Běchovice, kde ČOV nelze rozšířit na kapacitu potřebnou pro předpokládaný rozvoj území, čistírny Horní Počernice - Chvalka, která bude přepojena do čistírny Horní Počernice - Svěpravice, Radotín, která byla přepojena do sběrače CLX a výhledově čistírny Sedlec, ze které budou odpadní vody čerpány do ÚČOV společně s odpadními vodami ze Suchdola.

V současné době se připravuje změna legislativních předpisů stanovujících kvalitu vypouštěné odpadní vody z ČOV do recipientů. Vzhledem k rostoucím požadavkům a nárokům na čištění odpadních vod je nutno uvažovat při využívání stávajících mechanicko-biologických lokálních čistíren a navrhování nových s odstraňováním dusíku a případně fosforu a s budováním třetího stupně čištění. Při zahrnutí těchto nároků na čištění odpadních vod by bylo nutno postupně rekonstruovat prakticky všechny lokální čistírny, které zůstanou v trvalém provozu anebo uvažovat s využitím možnosti připojit je na celoměstský kanalizační systém.

Specifickým problémem je odvodnění severovýchodní oblasti města, která již náleží do povodí Labe. V dřívějších koncepcích odkanalizování se uvažovalo s vybudováním systému tzv. severního sběrače, který by odváděl vody z tohoto povodí do přivaděče k nové čistírně odpadních vod. Jednalo se o ražený přivaděč, který byl zdůvodněn v této oblasti kapacitní zástavbou. Vzhledem ke změněným podmínkám byla tato koncepce přehodnocena a do územního plánu zahrnuta varianta čištění odpadních vod ve stávajících čistírnách odpadních vod a čerpání částí odpadních vod na celoměstský kanalizační systém.

Požadavky zákona o vodách vyvolávají potřebu čistit i srážkové vody odváděné oddílnou kanalizací zřízením předčisticích zařízení na dešťové kanalizaci před jejím zaústěním do recipientů. V ÚPn se počítá s výstavbou těchto nádrží buď u ploch soustředěné zástavby nebo u významných dopravních staveb.

Specifickým problémem i nadále zůstává odkanalizování rozptýlené zástavby v okrajových částech města. Podmínky pro toto odkanalizování jsou dány v úplném znění vyhlášky č. 5/1979 Sb. NVP o obecných požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze se změnami a doplňky provedenými vyhláškou č. 1/1994 Sb. hl. m. Prahy.

V dalším výhledu se bude rozvoj kanalizační soustavy orientovat jednak na doplnění stávajícího systému hlavních sběračů v oblastech popsaných výše a jednak v okrajových oblastech města na lokální kanalizační systémy s čistírnami odpadních vod. Uvažuje se s budováním oddílných kanalizačních soustav s omezenou dešťovou kanalizací a s maximálně možným zásakem. Koncepční zásady rozvoje systému odkanalizování, obsažené v Územním plánu hl. m. Prahy 1986 byly následně rozpracovány v generelu odkanalizování.

V ÚPn dochází oproti minulému územnímu plánu (změny typu zástavby i jejího rozmístění) k podstatným změnám v záměrech využití území. Na tyto skutečnosti návrh odvodnění reaguje a v další fázi je opět nutno podrobněji rozpracovat tyto záměry na úrovni generelu odvodnění, na kterém byly v současné době zahájeny práce.

Liniová a plošná zařízení odkanalizování jsou zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 9.

5.5. ZÁSBOVÁNÍ ENERGIEMI A PALIVY

Zásobování hlavního města elektrickou energií, zemním plynem, pevnými a tekutými palivy a částečně i centralizovaným teplem je realizováno ze zdrojů ležících mimo území města.

Dlouhodobě sledovaná koncepce vytěšňování nekvalitních paliv neúměrně zatěžujících životní prostředí města a orientace na vyšší užití zemního plynu, elektřiny a centralizovaného tepla pro vytápění je postupně naplňována. Její realizaci podporuje dotační politika města a nabídka kvalitnějších paliv a energií i účinných spotřebičů.

Dodávka paliv a energií na prahu města
měrná jednotka TJ

	1980	1985	1990	1993	1994	1995	1996	1997
elektrická energie	9 435	12 980	14 728	13 350	15 787	16 977	17 978	17 831
plyn	16 916	28 560	44 013	43 576	41 120	44 880	48 478	44 612
kapalná	20 699	20 202	8 646	8 914	nezjištěno			

tuhá paliva	27 146	25 393	17 414	14 476	nezjištěno			
koks	11 172	10 622	9 816	9 500	nezjištěno			
celkem	85 368	97 776	94 616	89 816				

Při sledování vývoje spotřeby paliv se na území města výrazně zvyšuje spotřeba plynu a elektrické energie a klesá spotřeba tuhých paliv.

Spotřeba paliv ve stacionárních zdrojích REZZO 1 - 3
(bez lokálních topenišť), měrná jednotka TJ (dle IMIP)

	1980	1992	1994	1996
plynná paliva	15 432	30 625	26 540	29 990
kapalná paliva	16 136	5 411	4 498	5 692
tuhá paliva	19 826	11 871	10 645	7 877
koks	9 164	6 138	4 189	2 950
ostatní vč. nezařazen	0	293	5	29
celkem	60 558	54 338	45 877	46 538

Vývoj struktury paliv se pozitivně projevuje na snižování emisí hlavních znečišťujících látek ovzduší.

Celková emise hlavních znečišťujících látek stacionárních zdrojů
v letech 1980 - 1996 v t.rok⁻¹ (dle IMIP)

	1980	1985	1990	1993	1994	1995	1996
tuhé látky	28 633	25 132	21 011	13 314	11 292	7 294	6 233
SO ₂	60 706	66 107	45 367	32 988	30 322	24 722	15 508
NO _x	17 423	19 295	16 173	9 572	7 805	7 536	5 275

Koncepce uspořádání systémů zásobování energiemi pro rozvoj města navrhovaný územním plánem vychází z potřeby vytvářet podmínky v území pro dosažení těchto cílů :

- další snižování spotřeby paliv a energií negativně ovlivňujících čistotu ovzduší a vyšší užití kapacit systémů centralizovaného zásobování teplem, zemního plynu a elektřiny i lehkých olejů s nízkým obsahem síry při respektování limitů ekologické zátěže,

- uplatnění racionalizačních opatření ve spotřebě paliv a výrobě energie,
- zajištění spolehlivosti celého energetického systému

V souladu se souborným stanoviskem ke konceptu územního plánu se v ÚPn vychází z konečné prognózy paliv a energií formulované strategickou studií "Energetický koncept pro Prahu" zpracovanou v rámci programu Phare fy. March Consulting Group za předpokladu částečné realizace úsporných energetických opatření

Prognóza konečné spotřeby paliv a energií
Měrná jednotka TJ

	1998	1999	2000	2005	2010
tuhá paliva	8 642	7 577	6 690	4 357	3 067
kapalná paliva	22 082	22 934	23 861	26 405	29 069
plyn	32 424	33 306	33 928	34 854	33 997
CZT	22 916	23 407	23 857	27 164	30 196
elektr. energie	14 513	14 886	15 254	15 931	16 434
celkem	100 577	102 110	103 590	108 711	112 763

Návrh uspořádání nadřazených systémů zásobování elektrickou energií, teplem a plynem v územním plánu vytváří předpoklady pro dosažení prognózované spotřeby paliv a energií. Je navrženo umístění nových transformačních stanic 400/110 kV, 110/22 kV, regulačních stanic zemního plynu VTL/STL, centrálního zdroje tepla v jihozápadní části města. Jsou navrženy trasy nových nebo rekon- struovaných vedení velmi vysokého napětí, tepelných napáječů i vysoko- kotlakových plynovodů převážně ověřené samostatnými studii nebo přípravnou dokumentací staveb s využitím podnikatelských záměrů právních subjektů podnikajících v energetice. Jsou vymezena ochranná pásma venkovních vedení velmi vysokého napětí a bezpečnostní pásma plynovodů o velmi vysokém a vysokém tlaku dle zákona č. 222/1994 Sb. Zpracování územního energetického dokumentu hl. m. Prahy, který je v současné době ve fázi analytické části, může upřesnit i uspořádání nadřazených systémů.

V roce 1993 byla mezi městskými částmi, dodavateli paliv a energií, Magistrátem hl. m. Prahy a Útvarem hlavního architekta uzavřena dohoda o předběžném vymezení oblastí zásobených jednotlivými palivy a energiemi jako " Předpoklady energetického zásobování hl. m. Prahy". V návaznosti na tyto dohody bylo v konceptu územního plánu navrženo procentní rozdělení paliv a energií zohledňující aspekty životního prostředí a snižování cestnosti energetického zásobování ve všech městských částech. Projednání

konceptu územního plánu i vývoj v dalším období vedl k poznatku o nestabilitě procentního dělení paliv způsobené vývojem nabídek dodavatelů paliv a energií, vývojem cen paliv a energií a vazbami na využitelné kapacity distribučních energetických sítí, jejichž zhodnocení není v možnostech územního plánu hl. m. Prahy. Předpokládá se, že upřesnění této problematiky bude provedeno ve zpracovávaném územním energetickém dokumentu hl. m. Prahy.

Liniová a plošná zařízení zásobování energiemi jsou zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 10.

5.6. ZÁSBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

5.6.1. Zásobování elektrickou energií - současný stav

Zdrojem elektrických výkonů pro Prahu je převážně celostátní přenosová soustava o napětí 400 kV a 220 kV, v menší míře Prahu zásobuje rozvodná soustava 110 kV. Funkci vstupních transformoven mají TR 400/110 Řeporyje a Chodov, TR 220/110 kV Malešice a TR Sever v soustavě 110 kV. Kromě Prahy zásobují i část území středočeské aglomerace.

Dodavatelem elektrické energie na území hl. m. Prahy je Pražská energetika, a.s., která ji nakupuje téměř výlučně od ČEZ, a.s. Minimální dodávky jsou též od Středočeské energetické, a.s. a Pražské teplárenské, a.s.

Distribuční síť 110 kV je na území hl. m. Prahy vybudována jako okružní a je napájena z výše uvedených vstupních transformoven.

Systém napájecích bodů 110/22 kV je navzájem propojen venkovními i kabelovými vedeními 110 kV. Síť venkovních vedení 110 kV byla založena již v předválečném období a její dnešní konfigurace je dána historickým vývojem. Kabelová vedení 110 kV byla budována po roce 1974 v centrálních oblastech města. Kabely jsou uloženy v kabelových tunelech, kanálech nebo v zemi. Kabelové tunely propojují TR Střed s TR Jih a TR Pražáčka, dále TR Holešovice s TR Sever. Kromě uložení kabelů 110 kV slouží tunely též k vyvedení výkonu kabely 22 kV.

TR 110/22 kV Běchovice je zapojena separátně do systému STE, a.s. bez napojení na pražskou síť 110 kV.

Transformovny umístěné v centrální části města jsou vnitřní zapouzdřené, v okrajových lokalitách pak ve venkovním provedení.

Na území Prahy je provozováno 20 transformačních stanic 110/22 kV, z toho 16 stanic je v majetku PRE a 4 v majetku velkoodběratelů.

Celkový instalovaný výkon transformátorů 110/22 kV (1996)

PRE (distribuční) 2 137 MVA
velkoodběratelské 260 MVA

V minulých letech došlo zejména vlivem změn ve výrobní sféře k poklesu elektrického zatížení i spotřeby elektrické energie na území města. Tento pokles byl však krátkodobý a od roku 1993 dochází opět k nárůstu.

	maximum zatížení (MW)	dodávka PRE do sítě (GWh)
zima 1992-93	769	1992 3 708,1
1993-94	888	1993 3 897,5
1994-95	946	1994 3 893,2
1995-96	1009	1995 4 269,2
		1996 4 521,1
		1997 4 494,1

PRE, a.s. zásobuje ze své sítě téměř celé území města (též Roztoky), postupně jsou na síť PRE připojovány i některé okrajové lokality, které byly dosud napojeny na systém STE, a.s. Pevná část sítě vysokého napětí 22 kV je provozována jako dvoustupňová (napájecí a distribuční stupeň), zbývající část (převážně v okolí transformoven 110/22 kV) je jednostupňová. Síť je téměř celá kabelizována. V oblasti Letné je provozována síť VN o napětí 10 kV.

Technické údaje rozvodných sítí PRE (1996)

síť	kabely (km)	venkovní vedení (délka tras - km)
VVN 110 kV	30,7	143,7
VN 22 kV	2 899,7	209,3
10 kV	38,1	
3 a 6 kV	250,2	
NN	7 118,8	540,2

5.6.2. Zásobování elektrickou energií - návrh

Zásobování Prahy elektrickou energií do roku 2010 bude i nadále zajišťovat převážně celostátní přenosová soustava o napětí 400 kV, 220 kV a soustavy 110 kV. Pro zlepšení zásobování elektrickou energií a zvýšení spolehlivosti provozu přenosové soustavy 400 kV se navrhuje výstavba nové transformovny 400/110 kV včetně vedení 400 kV pro její připojení.

Transformovna bude sloužit jako další napájecí bod přenosové soustavy 400 kV pro území města a severní části pražské aglomerace. Podle návrhu je umístěna na pozemky přiléhající ke stávající TR 110/22 kV Sever. Pro zajištění dostatečného výkonu v centrální oblasti města se ve výhledu uvažuje s vybudováním dalšího napájecího bodu - transformovny 400/110 kV přímo v centru města.

Rozšiřování sítě 110 kV a výstavbu nových transformoven 110/22 kV je nutno posuzovat nejen celkovým nebo lokálním transformačním výkonem ve vztahu k předpokládanému vývoji zatížení, ale i hlediskem systémové spolehlivosti, výkonovým zabezpečením napájení sítí 22 kV a řešením případných poruchových stavů. Budování nových transformoven nebo rozšiřování stávajících si v některých případech vyžádá výkonové vytížení stávajících transformoven (např. TR Západ, TR Střed a TR Východ), dále pak omezené možnosti napájecích sítí 22 kV (dlouhé trasy napájecích kabelů, nedostatek výkonu při poruchách).

Nové transformovny 110/22 kV budou v centrálních oblastech Prahy zásadně v krytém provedení (zapouzdřené provedení s izolací SF 6), na okrajích města při napájení z venkovních vedení 110 kV v klasickém venkovním nebo zapouzdřeném provedení.

S výstavbou venkovních vedení 110 kV se zejména z ekonomických důvodů uvažuje i nadále v okrajových částech města. Pro snížení nepříznivých dopadů v území bylo snahou navrhovat budoucí trasy dle možnosti do souběhu s hlavními komunikacemi (silniční okruh, radiály) nebo v koridorech bezpečnostních pásem VVTL a VTL plynovodů. Pro omezení šíře ochranného pásma je účelné budovat vícenásobná vedení s maximálním využitím stávajících tras.

Pro návrh nových kabelových vedení 110 kV v centrální oblasti města jsou využívány energetické tunely a kolektory, nebo jsou tato vedení navrhována do kopaných tras v zemi. Pro přechod kabelů přes kapacitní komunikace a další kritická místa se předpokládá, že budou využity progresivní bezvýkopové technologie.

V nedávné době byl zvýšen výkon transformovny 110/22 kV Střed a byla zprovozněna TR 110/22 kV Červený Vrch v zapouzdřeném provedení. Pro nejbližší období se v systému 110 kV připravují následující investiční akce:

- převedení TR 110/22 kV Zličín do majetku PRE, a.s., její rozšíření a využití pro další rozvoj v oblasti Jihozápadního sektoru,
- výstavba vedení 110 kV Lhotka - Chodov ve společné trase se stávajícím vedením Řeporyje - Chodov,
- rekonstrukce a zkapacitnění vedení 110 kV Západ - Červený Vrch, Sever - Červený Vrch, Malešice - Východ a Chodov - Jih ve stávajících trasách,
- zahájení výstavby kabelového vedení 110 kV Holešovice - Střed uloženého v zemi a stávajících kabelových tunelech,

- zahájení výstavby TR Karlov v zapouzdřeném provedení, která pokryje prudce stoupající nároky v centrální oblasti Prahy. Napojení transformovny je navrhováno kabelem 110 kV do TR Jih, v další etapě a TR Střed s využitím kolektorů Centrum I a stávajících kabelových tunelů v části trasy. Dále se předpokládá pozdější propojení TR Karlov s TR Smíchov a Pankrác.

- zahájení výstavby TR Smíchov v zapouzdřeném provedení pro zajištění přestavby Smíchova a nárůstu zejména komerčních aktivit v této oblasti. Napojení TR Smíchov je navrženo kabelem 110 kV z TR Jinonice, později též z TR Karlov.

Další rozvoj systému 110 kV bude ovlivňován vývojem zatížení na území hl. m. Prahy, jehož prognóza je v současné době značně problematická vzhledem k obtížně odhadnutelné rychlosti rozvoje podnikatelských aktivit i růstu používání elektrické energie v nevýrobní a bytové sféře, který bude ovlivňován mj. i vývojem cen elektrické energie. Naproti tomu lze očekávat úspory energie zejména ve výrobní sféře.

S ohledem na provozní potřeby systému 110 kV, rozvoj území města navrhovaný územním plánem, orientační odhad nárůstu spotřeby elektrické energie a dále z hlediska optimálnějšího využití území jsou v časovém horizontu územního plánu do roku 2010 zahrnutý následující elektroenergetické stavby distribuční soustavy 110 kV (transformovny 110/22 kV a vedení 110 kV):

-TR 110/22 kV Černý Most ve venkovním provedení, která vyřeší napjatou situaci v zásobování Hloubětína, Vysočan, Počernic, Kyjí, Kbel a Hrdlofče. Napojení TR je navrhováno kabelovým svodem z venkovního vedení 110 kV Malešice - Sever

- TR Pankrác v zapouzdřeném provedení pro výkonové zajištění kapacitní výstavby v oblasti Pankrácké pláně. Uvažuje se o kabelovém propojení 110 kV TR Pankrác s TR Lhotka a TR Karlov.

- TR Karlín v zapouzdřeném provedení pro posílení zásobování centrální částí města a Karlína. Navrhuje se zasmyčkování transformovny na kabel 110 kV mezi TR Holešovice a TR Střed.

- TR Suchdol ve venkovním provedení pro pokrytí potřeb v oblasti Suchdola a Roztok, napojená na vedení 110 kV Sever - Červený Vrch

- TR Slivenec ve venkovním provedení pro pokrytí potřeb zejména navrhované výstavby v oblasti Slivence a Chuchle, napojená na vedení 110 kV Řeporyje - Chodov.

Pro zapojení TR Běchovice do pražské distribuční sítě 110 kV se navrhuje propojit venkovní vedení 110 kV mezi TR Chodov a TR Běchovice. Trasa by měla být v těsném souběhu s vedením 400 kV Chodov - Čechy střed a 220 kV Milín - Čechy střed. Po zasmyčkování TR Měcholupy na toto vedení by bylo možno zrušit stávajícího vedení Jih - Měcholupy. Pro úsek vedení 110 kV v souběhu s vedením 220 kV je požadováno jejich umístění na společných sloupech.

Dále je navrhována výstavba vedení 110 kV Běchovice - Malešice a následně zrušení vedení v úseku mezi TR Měcholupy a TR Malešice.

V zájmu optimálního využití území se navrhuje přeložka trasy vedení 110 kV Sever - Východ do souběhu s vedením Sever - Letňany - Malešice.

Pro umístění silničního okruhu včetně tunelu v prostoru Suchdola se navrhuje uspořádání koridoru liniových staveb, do kterého budou přeložena venkovní vedení 110 kV Sever - Červený Vrch a Sever - Slaný.

Pro umožnění realizace výhledového rozvoje města v období po roce 2010 jsou územním plánem vymezeny územní rezervy pro umístění dalších potenciálních transformoven 110/22 kV a vedení 110 kV. Jedná se o plochu pro zapouzdřenou TR Strašnice v lokalitě Třebešín, dále pak o plochy pro okrajové venkovní transformovny Písnice (v případě výstavby depa metra na trase D), Uhřetěves, Dubeč, Horní Počernice, Kbely, zasmyčkování TR Uhřetěves na venkovní vedení 110 kV Chodov - Běchovice, venkovní vedení 110 kV Běchovice - Horní Počernice, Třeboradice - Kbely a kabelové vedení Horní Počernice - Kbely.

Pro předpokládané výhledové potřeby elektrické energie je v bezprostřední blízkosti navrhované transformovny 110/22 kV Karlín vymezena územní rezerva pro umístění dalšího napájecího bodu přenosové soustavy 400 kV - transformovnu 400/110 kV Karlín.

Ochranná pásma elektrických zařízení jsou omezujícím faktorem modifikujícím možnosti využití a činnost v území a byla nově stanovena zákonem č. 222/1994 Sb. Pro zařízení vybudovaná před účinností tohoto zákona však platí ochranná pásma, která byla stanovena podle dřívějších předpisů (zákon 79/1957 Sb.).

druh el. zařízení	ochranné pásmo dle		
	z.79/1957	z.222/1994	
venkovní vedení 400 kV	25 m	20 m	od krajního vodiče
venkovní vedení 220 kV	20 m	15 m	ditto
venkovní vedení 110 kV	15 m	12 m	ditto
podzemní vedení	1 m	1 m	od krajního kabelu
elektrická stanice	30 m	20 m	kolmo na oplocenou nebo obezděnou hranici objektu hranici stanice

Liniová a plošná zařízení zásobování elektrickou energií jsou zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 10

5.7. ZÁSOBOVÁNÍ TEPEM

5.7.1. Zásobování teplem - současný stav

Uspořádání nadřazeného systému zásobování teplem patří do integrovaného systému energetiky a nelze jej pojímat odtržitě bez vazeb na systémy zásobování plynem a elektrickou energií.

5.7.1.1. Centralizované zásobování teplem (CZT)

Potřebný tepelný příkon pro město cca 7600 MW je zajišťován zdroji centralizovaného zásobování teplem, blokovými a domovními kotelny (cca 59 % domácností), etážovým vytápěním (12 %) a lokálními topidly (cca 29 % domácností).

Centralizovaným teplem je zásobena přibližně třetina pražských domácností. Dvě třetiny z toho jsou zásobeny teplem z vytopen a tepláren, jedna třetina z blokových a okrskových kotel.

Systém CZT tvoří na pravém břehu Vltavy zejména propojená soustava Mělník - Třeboradice - Malešice - Michle a dále ostrovní soustavy samostatných zdrojů. Hlavní tepelné zdroje této části Prahy jsou teplárna Třeboradice, teplárna Malešice, teplárna Michle, výtopna Invalidovna, výtopny Horní Počernice I a III, výtopna Rohožník, výtopna Krč, výtopna Modřany a systémy blokových a okrskových kotel na zemní plyn zásobující oblasti Libuš - Kamýk, Košík, Jižní Město I, II, Petrovice a Horní Měcholupy.

Pro rozvoj pravobřežní soustavy CZT bylo pro pražské teplárenství velmi důležité propojení tepelné soustavy Mělník - Třeboradice - Malešice s odbočkou pro Černý Most a propojení s teplárnou Michle. Elektrárna Mělník I se tak stala největším dodavatelem tepla do budované pravobřežní propojené teplárenské soustavy. V roce 1997 se uskutečnila výstavba další větve pro zásobování oblasti Vysočan. Bývalé výtopny Lehovec - Kyje, Černý Most I, II, III byly rekonstruovány na předávací stanice a zapojeny rovněž do budovaného pravobřežního integrovaného systému. Provoz Spalovny Vysočany jako tepelného zdroje byl v roce 1997 ukončen.

V pravobřežní části města v současné době zůstávají v provozu samostatné ostrovní zdroje výtopny Invalidovna, Horní Počernice I a III, Rohožník, Krč, Modřany a ostrovní systémy blokových a okrskových kotel zásobující oblasti Libuš - Kamýk, Košík, Jižní Město I, II, Petrovice a Horní Měcholupy.

Systém CZT na levém břehu Vltavy tvoří ostrovní soustavy samostatných zdrojů. Hlavní tepelné zdroje této části Prahy jsou teplárna Veveřslavín, výtopny Juliska, Holešovice, Dědina, Ruzyně, Košíře, Radotín a Zbraslav a systémy blokových a okrskových kotel

na zemní plyn zásobující sídlištní zástavbu, tj. oblast Řepy, Jihozápadní Město (Stodůlky, Lužiny, Nové Butovice, Velká Ohrada) a Barrandov.

Ve většině uvedených tepelných zdrojů na území města je výroba tepla založena na spalování zemního plynu, podstatně menší podíl má spalování topných olejů a hnědého uhlí. Podíl neušlechtilých paliv na výrobě tepla se stále snižuje.

V roce 1996 byly dodávky tepla Pražské teplárenské pokryty z 52,7 procent plynými palivy, z 3,4 procent kapalnými palivy, z 18,5 procent tuhými palivy. Zbývajících 25,4 procent bylo kryto dodávkou tepla z Elektrárny Mělník.

Zdroje soustav uspořádání centralizovaného zásobování teplem hl. m. Prahy (bez průmyslových zdrojů):

název	výkon v Mw _t	spalované palivo
Výtopna Holešovice	193,1	ZP/TTO
Výtopna Třeboradice	110,5	ZP
Teplárna Malešice	417,8	ČU/ZP/TTO
Teplárna Michle	153,1	ZP/TTO
Teplárna Veveřslavín	129,0	ZP
Výtopna Modřany	102,6	ZP
Výtopna Krč	69,6	ZP
Výtopna Juliska	67,2	ZP/TTO
Výtopna Košíře	7,8	ZP
Výtopna Ruzyně	19,2	ZP
Výtopna Dědina	17,0	ZP
Výtopna Invalidovna	24,4	ZP
Výtopna Zbraslav	21,1	ZP
Výtopna Radotín	9,0	ZP
Výtopna Rohožník	11,6	ZP
Výtopna Horní Počernice I.	10,8	ZP
Výtopna Horní Počernice III.	11,6	ZP
Blokové kotelny Jižní Město	406,4	
Blokové kotelny Lhotka - Libuš	80,56	
Blokové kotelny Jihozápadní Město	272,11	

Pozn. ZP - zemní plyn, TTO - těžké topné oleje, ČU - černé uhlí

Teplárna Malešice přešla od roku 1999 z hnědého na kvalitní černé uhlí.

Hlavním dodavatelem tepla z centrálních zdrojů a správcem těchto zdrojů s tepelnými rozvody je Pražská teplárenská, a.s.

Vývoj ročních dodávek tepelné energie v TJ.

	1993	1994	1995	1996	1997
bytový odběr	10 910	10 550	11 103	12 046	10 839
nebytový odběr	6 836	6 164	6 406	6 942	6 088
vlastní odběry	176	157	182	212	205
Dodávka tepelné energie celkem	17 922	16 871	17 691	19 200	17 132

Vývoj spotřeby paliv pro zajištění dodávek tepla

		1993	1994	1995	1996	1997
lehký topný olej	(tis. t/rok)	3	0	0	0,4	0,4
mazut	(tis. t/rok)	60	60	44	21	7
zemní plyn	(10 ⁶ m ³ /rok)	411	391	467	394	342
uhlí	(tis. t/rok)	704	627	573	495	336

Pražská teplárenská dodává rovněž elektrickou energii. V roce 1996 to bylo 288 GWh. Proti roku 1995 se dodávka snížila o 18 GWh. Pokles způsobilo zahájení odběru tepla ze soustavy CZT Mělník - Praha a tomu odpovídající snížení výroby tepla v teplárně Malešice.

5.7.1.2. Decentralizované zásobování teplem

Decentralizované zásobování teplem v Praze je jednak ve správě městských částí, jednak soukromých majitelů resp. správců jednotlivých objektů. Část tepla se vyrábí jako vedlejší produkt v průmyslových závodech a slouží zejména pro vlastní zásobování teplem průmyslových areálů. Pro zásobování teplem v současnosti Praha jako palivo využívá zemní plyn, koks, hnědé uhlí, těžké a lehké topné oleje a elektrická energie. Poměr spotřeby jednotlivých paliv a energií se mění ve prospěch ušlechtilých paliv.

Teplárenskou sítí na území města tvoří systémy horkovodních rozvodů tepláren a většiny výtopen, systémy parních rozvodů výtopen Holešovice a Juliska a systémy teplovodních rozvodů blokových a okrskových kotelen.

Ochranná pásma teplovodů a tepelných zařízení jsou stanovena zákonem č. 222/1994 Sb., § 34. Ochranným pásmem se rozumí prostor v bezprostřední blízkosti zařízení pro výrobu či rozvod tepla určený k zajištění jeho spolehlivého provozu.

Šířka ochranných pásem je vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepla ve vodo- rovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

V návrhu územního plánu nejsou vzhledem k použitému měřítku ochranná pásma liniových teplárenských zařízení vymezena.

5.7.2. Zásobování teplem - návrh

Návrh rozvoje uspořádání nadřazeného systému zásobování teplem vychází z potřeby zajištění možnosti rozvoje území, zlepšení podmínek životního prostředí, provozní spolehlivosti systémů a optimálnímu využití současných zařízení.

5.7.2.1. Centralizované zásobování teplem

Na pravém břehu Vltavy se navrhuje další rozšíření integrovaného systému tepelných zdrojů těmito opatřeními:

Propojení soustavy EMĚ - Praha s oblastí Praha - Jih

Přepojení oblasti Praha - Jih, tj. stávající zástavby sídlišť Košík, Jižní Město I, II a Petrovice - Měcholupy, dosud vytápěné z blokových plynových výtopen na horkovodní systém CZT z Tp Malešice, resp. EMĚ I. Provoz stávajících blokových výtopen bude ukončen a blokové kotelny budou rekonstruovány na předávací stanice tepla.

Hlavní zdroje navrhované integrované soustavy s hlavním zdrojem Elektrárna Mělník: teplárny Malešice a Michle, výtopny Třeboradice, blokové a okrskové kotelny sídlišť Jižní Město, Jižní Město - západ, Měcholupy - Petrovice.

Tepelný napáječ Prosek - Libeň - Karlín

Navrhuje se zásobování oblasti Horní a Dolní Libně teplem ze soustavy centralizovaného zásobování Mělník - Praha napojením na již realizovaný napáječ Bulovka.

Rozsah zásobování Karlína s případným zrušením výtopny Invalidovna bude podrobněji ověřen a ovlivněn zájmem odběratelů tepla.

Napojení plánované výstavby v Dolních Počernicích a Běchovicích na SCZT z EMĚ

Napojení připravované výstavby technologického parku, dostavby areálu VÚ Běchovice, Dolnopočernického centra a plánované výstavby v okolí Dolních Počernic na soustavu CZT Mělník - Praha prodloužením odbočky tohoto tepelného napáječe pro Černý Most směrem k technologickému parku.

Příprava stavby je ve fázi konceptu urbanistické studie. Výstavba by měla probíhat ve dvou časových horizontech - do roku 2010 a výhledově po roce 2010.

Propojení soustav CZT Modřany - Krč

Navrhuje se propojení stávajících ostrovních soustav centralizovatelného zásobování teplem Modřany a Krč. Provoz těchto zdrojů bude zachován s tím, že zdroj Modřany by po dožití (cca r. 2008) byl zrušen. Stávající blokové kotelny budou rekonstruovány na předávací stanice. Pro oblast Modřany - Krč je zvažováno napojení na napajec Mělník - Třeboradice - Malešice. Tento záměr není zahrnut do dokumentace ÚPn.

Do soustavy byl po skončení zkušebního provozu začleněn i výkon nové Spalovny Malešice.

Mimo budovanou integrovanou soustavu zůstanou i nadále tepelné rozvody výtopen Rohožník a Horní Počernice I a III.

V levobřežní části Prahy zůstanou nadále ve funkci stávající zdroje tepla: teplárna Veveslavín, výtopny Juliska, Holešovice, Dědina, Ruzyně, Košíře, Radotín a Zbraslav a systémy blokových a okrskových kotel. Ve zdroji Holešovice se výhledově uvažuje s kongeneračním způsobem výroby tepla a elektřiny (tzv. projekt Jarmila). V uspořádání zásobování centralizovaného zásobování teplem jsou navrhována tato opatření:

Propojení soustav CZT Veveslavín - Ruzyně

Propojovací horkovod spojí teplárnu Veveslavín s výtopnami Dědina a Ruzyně a celá oblast bude zásobována z teplárny Veveslavín. Realizaci propojovacího tepelného napáječe dojde ke zrušení výtopen Ruzyně a Dědina a jejich rekonstrukci na předávací stanice. Realizace se předpokládá v letech 2005 až 2010.

Zásobování teplem oblasti Jihozápadního Města

Navrhuje se vybudování velké integrované teplárenské soustavy zahrnující lokality Zličín, Řepy, Stodůlky, sídliště JZM I. (Stodůlky, Lužiny, Velká Ohrada, Nové Butovice) a vybraná území uvažované zástavby Západního Města (Řeporyje, Chaby, Horka, Dvory).

Návrh využívá stávající výtopny v ČKD Tatra Zličín s rozšířením o paroplynový cyklus s předpokládaným provozem nového horkovodního kotle 23 MWt. Ze zdroje CZT umístěného v areálu ČKD Tatra Zličín budou vyvedeny 3 samostatné větve a to:

TN sever - pro Řepy

TN jihozápad - pro Stodůlky, JZM I a budoucí Západní Město

TN západ - pro Zličín

Všechny stávající blokové (okrskové) kotelny budou rekonstruovány na předávací stanice. Příprava stavby je ve fázi technicko-ekonomické studie.

Samostatně budou provozovány výtopny Košíře, Radotín a Zbraslav se svými tepelnými rozvody.

Ve výhledových záměrech se při rekonstrukci nebo výstavbě nových tepelných zdrojů předpokládají technická opatření ve zdrojích, tepelných rozvodech i předávacích stanicích, která umožní co nejlevnější výrobu, distribuci i spotřebu tepla. Mezi tato opatření patří v první řadě přestavba vybraných zdrojů na kogenerační, tj. na kombinovanou výrobu tepla a elektřiny. Kogenerace se vyznačuje vyšším využitím energetického potenciálu v palivu (úspora paliva), nižšími provozními náklady na výrobu tepla a nižší cenou tepla oproti výtopně, zvýšením účinnosti stávajících zdrojů a zajištěním splnění emisních limitů.

5.7.2.2. Decentralizované zásobování teplem

Rozvoj uspořádání zásobování teplem v oblastech, které nejsou orientovány na zásobování ze systému CZT, směřuje k využití elektrické energie a zemního plynu jak ve stávající zástavbě, tak v nově navrhované. Pro některé typy zástavby může být využit netradiční způsob výroby tepla a TUV (např. tepelná čerpadla, využití sluneční či větrné energie) jako alternativního způsobu zásobování teplem. Podíl médií na zásobování jednotlivých městských částí a obcí na území Prahy je závislý především na nutnosti snížit emisní znečištění ovzduší a na technických i investičních možnostech dodavatelů paliv a energií a je orientačně uveden u jednotlivých městských částí.

Liniová a plošná zařízení zásobování teplem jsou zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 10

5.8. ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

5.8.1. Zásobování plynem - současný stav

V Praze se zemní plyn dnes využívá jako hlavní plynné palivo a v menší míře pak propan - butan a propan.

Do české republiky je zemní plyn dodáván z Ruska a Norska, domácí zdroje představují pouze 0,7 % celkové spotřeby republiky.

Město je zásobeno zemním plynem ze tří VVTL/VTL regulačních stanic Třeboradice, Dolní Měcholupy, Drahelčice a jedné VVTL/STL regulační stanice Újezd nad Lesy. Tyto regulační stanice jsou napojeny VVTL přípojkami na vnitrostátní systém tranzitních a velmi vysokotlakých plynovodů. VVTL regulační stanice Třeboradice je napojena VVTL přípojkou DN 500 na VVTL plynovodní trasu DN 500 Polerady - Brázdím - Třeboradice. VVTL regulační stanice Dolní Měcholupy je napojena pomocí dvou přípojek. VVTL přípojkou DN 500 Limuzy - Měcholupy, která je propojena s tranzitním plynovodem 2 x DN 900 ležícím na trase Kouřim - Neratovice - Hospozín a VVTL přípojkou DN 300 z provozního uzlu Hájek, do kterého je přiveden VVTL plynovod DN 700 z vnitrostátní předávací stanice Veselí nad Lužnicí. VVTL/STL regulační stanice Újezd nad Lesy je napájena z VVTL plynovodu DN 100 Sluštice - Újezd. Pro posílení přenosové kapacity tranzitního plynovodu je v souběhu s plynovodem 2 x DN 900 budován plynovod 1 x DN 1.000. Úsek Olešná - Jindice je hotov.

Tento nadřazený systém VVTL plynovodů zásobující Prahu zemním plynem je součástí vnitrostátní plynárenské soustavy doplněné podzemním zásobníkem plynu Dolní Dunajovice u Mikulova výkon cca 8,5 mil. m³/den) a v r. 1998 uvedeným do provozu podzemním zásobníkem plynu kavernového typu Háje v okrese Příbram o skladovací kapacitě 80 mil. m³ a denním těžebním výkonu 9 mil. m³/den, které pokrývají špičkovou potřebu zemního plynu v zimním období.

Město je dále napojeno na VTL vnitrostátní systém plynovodů (směr Tábor, Drahelčice, Makotřasy, Mstětice).

Kolem hl. m. Prahy je veden dvojitý okruh vysokotlakých plynovodů DN 500, který napojuje městské a průmyslové VTL regulační stanice. Na VTL regulační stanice je připojena vlastní středotlaká a nízkotlaká síť plynovodů.

Provozovaná plynárenská rozvodná zařízení (ve správě PP, a.s.):

		1995	1996	1997
Vysokotlaké plynovody	km	345	355	360
Středotlaké plynovody včetně	km	1 013	1 177	1 357
Nízkotlaké plynovody včetně	km	1 508	1 480	1 449
Plynovody a přípojky celkem	km	2 866	3 012	3 166

Technická data plynovodního systému:

název	množství	rok
RS VVTL/VTL Třeboradice	300 000 m ³ /hod	1997
RS VVTL/VTL Dolní Měcholupy	450 000 m ³ /hod	1997
RS VVTL/STL	3 000 m ³ /hod	1997
RS VTL městská	78 stanic	1997
RS VTL průmyslová	cca 75 stanic	1997

Vývoj celkové spotřeby zemního plynu (v tis. m³) posledních letech:

Kategorie	1994	1995	1996	1997
Velkoodběratelé	703 305	752 720	750 669	670 000
Střední odběratelé	102 901	123 031	153 321	152 000
Maloodběratelé	76 266	100 802	140 564	134 000
Domácnosti	266 508	290 611	321 983	337 000
Celkem	1 148 980	1 267 164	1 366 537	1 293 000
Celkem v TJ	38 950	42 957	46 326	43 833

Počet odběratelů:

Kategorie	1994	1995	1996	1997
Velkoodběratelé	227	325	330	337
Střední odběratelé	1 028	1 107	1 279	1 427
Maloodběratelé	21 237	21 287	21 392	22 720
Domácnosti	387 284	387 373	389 104	390 374
Celkem	409 775	410 092	412 105	414 858

Hlavním distributorem plynu a správcem plynovodů a plynovodních zařízení v Praze je Pražská plynárenská, a.s. Jediným dodavatelem zemního plynu do Prahy je TRANSGAS, s.p.

Z důvodů zvýšení provozní spolehlivosti severní části pražského okruhu a celé této oblasti byla v roce 1996 provedena rekonstrukce VVTL RS Třeboradice tak, že se její celkový výkon zvýšil z původních 90 tis. m³/hod. na současný jmenovitý výkon 300 tis. m³/hod.

5.8.2. Zásobování plynem - návrh

Návrh uspořádání nadřazeného systému zásobování plynem vychází z potřeby zajistit takové využívání území, které by vedlo ke zlepšení podmínek životního prostředí, provozní spolehlivosti systémů a optimálnímu využití současných zařízení.

Zásobování hl. m. Prahy zemním plynem do roku 2010 a výhledově po roce 2010 bude zabezpečovat stávající nadřazený systém VVTL plynovodů a VTL okružní plynovody kolem Prahy prostřednictvím městských VTL RS. Rozvoj v oblasti VTL plynovodů se bude orientovat především na zabezpečení spolehlivého provozu systému, jeho posílení a na zabezpečení přeložek vyvolaných výstavbou silničního okruhu.

Pro zvýšení odběrových možností plynárenské soustavy je navrhována modernizace VVTL RS Měcholupy. S ohledem na plošnou přetíženost STL zásobovacího systému budou postupně provedeny rekonstrukce VTL RS Hellichova, Podbaba, Letenské sady, Chabry, Libeň - Podvinný mlýn, Malešice a Písnice.

Hlavní rozvoj plynárenské soustavy bude orientován hlavně na vybudování systémové sítě středotlakých plynovodů a dokončení plošného převodu nízkotlaké sítě na středotlakou zejména v centru Prahy. Návrh rozvoje středotlaké sítě není předmětem řešení ÚPn a může být rozpracován až v podrobnější územně plánovací dokumentaci či v územně plánovacích podkladech.

Pro posílení VTL plynovodní sítě jsou navržena tato nová plynárenská zařízení:

- VTL plynovod a VTL RS Čestlice,
- VTL propojovací plynovod VVTL RS Třeboradice - VTL plynovod č. 041,
- VTL plynovod a VTL RS Lipence a VTL RS Černošice,
- VTL plynovod a VTL RS Ďáblice,
- VTL RS H. Počernice - Chvaly, Nedokončená, Pitkovice, Křeslice, Hrnčíře, Rozkoš, Chaby, Kbely - Letiště a Zličín - West,
- přeložky VTL plynovodů vyvolané stavbou silničního okruhu jako např. křižovatka Přední Kopanina, Suchdol, křižovatka Březiněves, přeložka plynovodu č. 251 u Zličína a křižovatka Zbraslav.

Bezpečnostní a ochranná pásma plynovodů a plynových zařízení jsou stanovena Zákonem č.222/1994 Sb.

Ochranným pásmem se rozumí prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynárenského zařízení měřeno kolmo na obrys, určený k zajištění jeho spolehlivého provozu.

- a) u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně 4 m
- b) u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm až 500 mm 8 m
- c) u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- d) u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek, jimiž se rozvádějí plyny v zastavěném území obce 1 m
- e) u technologických objektů 4 m

Bezpečnostní pásma jsou určena k zamezení nebo zmírnění účinků případných havárií plynových zařízení a k ochraně života, zdraví a majetku osob.

Bezpečnostním pásmem se rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys a činí:

Vysokotlaké plynovody	
do DN 100	15 m
do DN 250	20 m
nad DN 250	40 m

Velmi vysokotlaké plynovody	
do DN 300	100 m
do DN 500	150 m
nad DN 500	200 m

Regulační stanice vysokotlaké	10 m
Regulační stanice velmi vysokotlaké	20 m

Zřizovat stavby v bezpečnostním pásmu lze pouze s předchozím písemným souhlasem fyzické či právnické osoby, která odpovídá za provoz příslušného zařízení.

V územním plánu, který se zabývá nadřazeným systémem zásobování plynem jsou vzhledem k použitému měřítku vymezena pouze bezpečnostní pásma liniových staveb VVTL a VTL plynovodní sítě.

Liniová a plošná zařízení zásobování plynem jsou zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 10

5.9. PŘENOS INFORMACÍ

5.9.1. Telekomunikace - současný stav

Požadavky na přenos informací rostou s rozvojem podnikatelských, obchodních a bankovních činností, které překračují možnosti stávajících telekomunikačních zařízení, budovaných v minulých letech. Praha je důležitým uzlem mezinárodního a meziměstského telefonního, telegrafního a datového provozu. Největším subjektem, který na území města zajišťuje přenos signálu podél liniových vedení, je SPT Telecom, a.s.- oblast Praha, o.z.

V současné době je v Praze v provozu 89 automatických telefonních ústředn, z toho 26 s počtem účastníků větším než 10 tisíc. Tyto ústředny jsou napojeny optickými kabely na stávající síť optických kabelů, které propojují digitální ústředny. Pro uložení optických kabelů se v maximální míře používá již vybudovaných kabelovodů. Optické kabely zvýšené nároky na přenos informací zcela pokryjí. Do konce roku 1997 bylo instalováno v Praze celkem 763 000 hlavních telefonních stanic (HTS), z toho 514 000 bytových stanic, což odpovídá hustotě telefonizace 58,6 HTS/100 obyvatel a 94% telefonizaci bytových jednotek.

5.9.2. Telekomunikace - návrh

Uspokojení poptávky po spojovacích službách řeší výstavba moderních digitálních ústředn situovaných převážně ve stávajících objektech telefonních ústředn - tedy bez nároků na samostatné objekty. Nová digitální technologie umožňuje zřízovat satelitní ústředny v místech soustředěného zájmu o spojové služby. Pro dosažení požadovaného stupně telefonizace 200 - 300 % v centru města a 200 % v ostatních městských částech se navrhuje výstavba nových satelitních ústředn (bez územních nároků na samostatné objekty) v ulici Křížová, Nikolajka, Kýkalova, Podolí, Vyskočilova, Vysočany, Kolovraty, Lipence, Bělehradská, letiště Ruzyně a výhledově v oblasti Troje, Dubče, Dolních Měcholup, Komořan, Lysolaj, Vinoře atd. Vzhledem ke koncentraci poptávky v oblasti Pankráce je nezbytná výstavba nového objektu pro ústřednu Budějovická, která zajistí definitivní řešení zdejších požadavků. Rovněž v oblasti místní kabelové sítě se sleduje výstavba nových sítí v rozsahu 200 - 300 % počtu bytových jednotek ve středu města a 200 % v ostatních městských částech. U kabelových vedení se nová výstavba zaměřuje na maximální využívání stávajících kabelovodů.

Rozvoj telefonizace k roku 2000 předpokládá v uzlovém telefonním obvodu 839 000 hlavních telefonních stanic, což odpovídá hustotě telefonizace 64 HTS/100 obyvatel a 102% telefonizaci bytových jednotek. V dalším období cca do roku 2010 bude rozvoj zaměřen nejen na zvýšení počtu telefonních stanic, ale zejména na úplnou obnovu starých analogových ústředn na výhradně digitální způsob spojování.

V oblasti dálkových spojů jsou v provozu dvě tranzitní digitální ústředny (jedna v Praze 3, Ústřední telekomunikační budova a druhá v Praze 5 - Stodůlkách), které jsou propojeny optickými kabely mezi sebou a s ostatními tranzitními digitálními ústřednami, které jsou umístěny v bývalých krajských městech ČR. Vzhledem k tomu, že všechny pražské ústředny budou připojeny na obě tranzitní ústředny, dojde ke zvýšení bezporuchovosti meziměstského a mezinárodního spojení. Současný systém kabelových spojů bude doplněn výstavbou tras dálkových optických kabelů směr Praha - Benešov - České Budějovice, Praha - Mělník - Ústí n/L., Praha - Průhonice - Brno a dálkovým optickým kabelem ve středním dělicím pásu silničního okruhu kolem Prahy v návaznosti na postup výstavby tohoto okruhu.

Na území Prahy jsou rovněž provozovány specializované sítě, které nejsou uvedeny v grafické části územního plánu. V současné době je několik společností, které se zabývají budováním a provozováním multifunkčních sítí, zejména televizních kabelových rozvodů a mají zájem o poskytování telefonních služeb. První společností, která dostala licenci na provozování telefonní sítě v centru Prahy, je společnost DATTEL. Tato společnost se od roku 1991 zabývá budováním městské informační sítě METRONET, která je realizována jako pátevní širokopásmový systém, sloužící různým uživatelům a združující různé typy sítí. V Praze se buduje rovněž další městská optickou telekomunikační síť PRAGONET, sloužící zejména pro propojení lokálních sítí orgánů a organizací městské správy.

5.9.3. Radiokomunikace - současný stav

Radiokomunikace zajišťují pokrytí území rozhlasovým a televizním signálem, přenos telefonních hovorů a datové komunikace po radioreléových trasách.

Radioreléové sítě jsou tvořeny soustavou vysílačů, přijímačů a retranslačních stanic (pasivních relé, převaděčů) propojenou paprsky mikrovlnného pásma. Radioreléové trasy hl. m. Prahy provozují různé právní subjekty včetně těch, kteří zajišťují obranu a bezpečnost státu. Důležitými radiokomunikačními objekty na území Prahy jsou Hlavní řídicí středisko dálkových spojů Strahov, Ústřední telekomunikační budova Praha, Městská telekomunikační ústředna Fibichova, Ústřední televizní studio Kavčí Hory, Televizní vysílač Praha-město, Vysílací středisko Zbraslav. Mimo území hlavního města jsou umístěny radiokomunikační středisko Cukrák a retranslační stanice Úvaly.

Současný systém radiokomunikací na území města uváděný v grafické dokumentaci územního plánu na úrovni radioreléových spojů I. a II. řádu je realizován těmito spoji:

ÚTB - Strahov
Úvaly

	Cukrák Kožová hora (Kladno) Chloumek (M. Boleslav) Písek kopec Radimovka (V. Popovice) Praha Ládvi Praha VÚMS Praha Český rozhlas Černolice Praha hotel Arnika Praha Stodůlky cihelna Praha Vodárna Děvín Praha Na Petřínách Zálužník
HŘSDS Strahov -	Chloumek (Mělník) TV Praha město Úvaly Cukrák Bedřichov Radeč Kavčí hory RKS Ruzyně Praha Londýnská Praha Kovanecká Praha U Pentlovky Praha U vojenské nemocnice Kladno ÚTB
MTÚ Fibichova -	Úvaly Cukrák Praha Kobylisy MW
TV Praha město -	Kavčí Hory budova Českého rozhlasu Kladno Rozdělov Praha Londýnská Praha Kovanecká Praha U vojenské nemocnice Praha Zelený pruh Strahov
Praha Koospol -	Praha U Pentlovky
Praha Zel. pruh -	Cukrák
VS Zbraslav -	středovlnný vysílač

Tento systém spojů je stabilizován, mikrovlnné spektrum umožňuje ve stávajících trasách zavedení nových radioreléových

spojení. Jedná se o tyto nové navrhované trasy: TV Praha město - Cukrák, Kavčí Hory - Cukrák a Úvaly - Chloumek (Mělník).

Přes území Prahy rovněž vedou důležité radioreléové trasy mezinárodního významu. Tyto trasy jsou ve správě Českých radiokomunikací.

5.9.4. Radiokomunikace - návrh

Rozvoj města, podnikatelských, hospodářských a ekonomických aktivit a správní činnost vyžadují kromě budování a provozování tras vyšších řádů vytvoření radioreléových sítí pro přenos dat. Rozvoj těchto malokapacitních spojení se vyznačuje velkou dynamikou. Počet těchto malokapacitních spojení se bude stále zvyšovat. Také společnost EuroTel má na území Prahy vybudovanou vlastní hustou síť malokapacitních spojení, umožňujících kvalitní přenos telefonních hovorů prostřednictvím buňkové radiotelefonní sítě. Od roku 1996 realizuje SPT Telecom, a.s., výstavbu fixní radiové sítě, jejímž prostřednictvím jsou uspokojovány požadavky zákazníků na telefonní služby v místech, kde jsou dosud stávající kabelové kapacity nedostatečné.

V případech malokapacitních spojení Českých radiokomunikací, EuroTelu, Radiomobily a STP Telecom se jedná o spojení III. řádu, která v územním plánu nejsou uváděna.

Televizní vysílání na území hlavního města zajišťují vysílače a televizní převaděče:

Strahov	- pro programy ČT 1, Nova
TV Praha	- město pro programy ČT 1, ČT 2, Nova, Prima
TV Cukrák	- pro programy ČT 1, ČT 2, Nova
TVP Žvahov	
a TVP Vokovice	- pro programy ČT 1, ČT 2, Nova, Prima

Rozhlasové vysílání se šíří vysílači:

TV Praha - město :	- celoplošná stanice s veřejnoprávním statutem: Regina, Radiožurnál, Vltava
	- soukromé stanice Radio Alfa, Radio F1, Country Radio
	- regionálně vysílá Evropa 2
Praha - Strahov:	- Radio Classic, BBC
Cukrák:	- Regina, Radio Classic
Petřínská rozhledna:	- soukromé stanice Radio 1, Vox, Rokko, Praha, Radio RFI
Rošického stadion na Strahově:	- soukromá stanice Radio Joe
Praha 8 - Ládví:	- Radio Zlatá Praha

Praha 6 - Dlábačov:	- Radio Kiss
Praha 4 - Zel. pruh	- Bonton
Motokov:	- Radio City

Síť televizních a zejména rozhlasových stanic se bude nadále rozšiřovat, protože se zapojí nové rozhlasové soukromé stanice dle možnosti používat přidělené frekvence od Českého telekomunikačního úřadu.

Pro kvalitní přenos signálu je třeba zajistit přímou viditelnost sousedních stanic. Vzhledem k členitému terénu města a jeho výškové zástavbě však v některých jeho částech dochází k znehodnocení signálu odrazy a v oblastech mimo přímou viditelnost k zastínění. Radioreléové paprsky, které vedou velmi nízko nad terénem, se mohou křížit se záměry výstavby města. Aby k tomu nedocházelo, vyhláší se ochranná pásma. Kruhová ochranná pásma kolem objektů jsou o poloměru 500 m, ochranná pásma probíhající paprsků jsou závislá na výškových podmínkách území a jsou vyhlášována individuálně. V územním plánu jsou vymezena vyhlášená ochranná pásma radioreléových spojů v úsecích, kde spodní hrana ochranného pásma probíhá ve výšce do 50 m nad terénem. V ochranném pásmu je zakázána bez souhlasu provozovatele výstavba budov a objektů přesahujících nadmořskou výšku hranice ochranného pásma a instalace zařízení, které mohou působit rušivě (generátory, silová energetická zařízení a vedení, radary, vysílače jiných provozovatelů atd.).

V oblasti poskytování radiotelefonních služeb působí od září 1996 na území hl. m. Prahy dva provozovatelé těchto služeb: v systému NMT a GSM - společnost EuroTel a společnost Radiomobil, která se orientuje jen na systém GSM. Dostupnost těchto služeb pro obyvatelstvo je srovnatelná. Obě společnosti mají pro systém GSM uzavřeny smlouvy se zahraničními partnery prostřednictvím tzv. roamingu.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že na území hlavního města působí více provozovatelů telekomunikačních a radiokomunikačních sítí. Na jedné straně je to výhodné, obyvatelé Prahy tak mají možnost využívat jejich služby, na druhé straně je však rozvoj sítí nekoordinovaný a živelný.

Liniové stavby a plošná zařízení přenosu informací jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 11.

5.10. KOLEKTORY

5.10.1. Kolektory - současný stav

Záměr výstavby kolektorů v centrální části města byl iniciován rozsahem stavebních činností spojených s obnovou dožitých sítí, výstavbou nových sítí i perspektivou cyklické obnovy dožitých sítí s různou dobou životnosti, s častým narušováním životního prostředí výkopovými pracemi, přeplněností profilů ulic sítěmi různých funkcí a generací.

Společné uložení inženýrských sítí s výjimkou kanalizace do kolektorů umožňuje za cenu jednorázově vyšších stavebních nákladů zamezit častému narušování povrchů ulic a chodníků i průběžně kontrolovat a odstraňovat poruchy sítí uložených v kolektorech. Zaručuje jejich provozní bezpečnost.

Kolektorový systém centrální části města má dvě výškové úrovně. Hlubinný systém v hloubce 20 - 30 m, přivádí síť vyššího řádu, které zásobují jednotlivé oblasti. Z tohoto systému jsou šachtami vyváděny k povrchu sítě nižšího řádu - distribuční, které mělčeji uloženými podpovrchovými kolektory přivádějí vodu, energie a spojové vedení k objektům. Z hlubinného systému tvořeného kolektorem Centrum I., Centrum II., Staré Město - Malá Strana, Staré Město a Smíchov II., je realizován a částečně vybaven sítěmi kolektor Centrum I. Tento kolektor o celkové délce cca 4100 m včetně odbočných větví je veden od navrhovaného centrálního dispečinku kolektorového systému v Kateřinské ulici pod Václavským náměstím, ulicí Politických vězňů, Slovanským domem, kde se větví, směrem na Senovážné náměstí a směrem na Staroměstské náměstí přes Malé náměstí s ukončením na Uhelném trhu.

Z podpovrchového distribučního systému jsou v provozu kolektory nábreží Ludvíka Svobody v délce cca 600 m, předmostí Hlávčova mostu v délce cca 230 m, Celetná ulice v délce cca 600 m, Stavovské divadlo v délce cca 520 m, Rudolfinum v délce cca 1080 m, Nová radnice v délce cca 800 m. Kolektory v oblasti CI a v ulicích Panské, Politických vězňů, Jindřišská a Opletalově jsou stavebně realizovány. Rozestavěn je kolektor Příkopy.

Distribuční kolektory jsou rovněž realizovány v řadě oblastí soustředěné výstavby bytů - sídlišť převážně v kombinaci s technickými chodbami.

5.10.2. Kolektory - návrh

Hlavní vedení inženýrských sítí zásobujících jednotlivé oblasti města vodou, elektrickou energií a přenášejících informace jsou vedena v okrajových částech města podzemními nebo vzdušnými vedeními,

v souvisle zastavěných částech města podzemními vedeními v uličních profilech. S narůstající intenzitou využití území narůstá i intenzita využívání podzemních úrovní komunikací a chodníků pro ukládání inženýrských sítí, které územím pouze procházejí a sítěmi, které území podél komunikací přímo obsluhují.

Vzhledem k tomu, že centrální část města je charakteristická přeplněností podpovrchového prostoru uličních profilů sítěmi různých druhů a generací, dosahující v některých oblastech až neprůchodnosti pro ukládání dalších sítí souvisejících s jejich posilováním nebo obnovou. Situaci řeší výstavba systému kolektorů inženýrských sítí.

Koncepce uspořádání kolektorového systému navazuje na vybudovaný kolektorový systém, na dvě podzemní úrovně - hlubinnou a podpovrchovou. Hlubinná část kolektorového systému vede v hloubce 20 - 30 m sítě z napájecích bodů - vodojemů, transformoven, telefonních ústředí, příp. regulačních stanic plynu, do oblastí spotřeby. Uvažuje se s ukládáním vodovodního potrubí DN 300-900, silovými kabely 110 kV a 22 kV, sdělovacími kabely dálkové a místní sítě, plynovody středotlakého rozvodu příp. dalšími vedeními. Průřezová plocha hlubinného kolektoru je cca 16 m². Podpovrchová část kolektorového systému navazuje výstupními šachtami na hlubinnou část systému a přivádí vodu, elektřinu, plyn a informace ke spotřebitelům vedeními distribučního charakteru. Průřezová plocha podpovrchového kolektoru se pohybuje od 4,5 m² do 10 m².

V návrhovém období územního plánu se počítá s realizací centrálního dispečinku a pokračováním v rozvoji hlubinného kolektorového systému výstavbou kolektoru Centrum II. Jedna větev tohoto kolektoru navazuje na centrální dispečink v Kateřinské ulici, je veden přes Karlovo náměstí k Jenštejské ulici, kde se trasa lomí a pokračuje směrem k Uhelnému trhu, kde navazuje na kolektor Centrum I. Druhá větev kolektoru Centrum II. je vedena od Mikulandské ulice směrem k Národnímu muzeu, kde navazuje na kolektor Centrum I. Celková délka kolektoru Centrum II. s odbočnými větvemi je cca 3800 m. Kolektor Centrum II. spolu s kolektorem Centrum I. vytvoří kolektorový hlubinný okružní systém kolem nejexponovanější části centra města a vytvoří podmínky pro další rozvoj podpovrchové distribuční části kolektorového systému.

Ve výhledu se navrhuje rozvoj hlubinného kolektorového systému orientovat na výstavbu hlubinného kolektoru Malá Strana - Staré Město, kolektor Staré Město a kolektor Smíchov II. Kolektor Malá Strana - Staré Město se navrhuje mezi Staroměstským náměstím a Klárovem. Kolektor Staré Město je navržen mezi Staroměstským náměstím směrem k ulici U milosrdných, kde se trasa lomí k Novým mlýnům a dále směrem k šachtě u Slovanského domu na kolektoru Centrum I. Tento kolektor může být dále propojen od šachty u Nových mlýnů na koncovou šachtu větve kolektoru Centrum I. na Senovážném náměstí. Kolektor Smíchov II. je navržen mezi Klárovem a prostorem pod Petřínskými sady v úrovni Říční ulice s odbočkami na Malostranské

náměstí a k Mickiewiczově ulici. Systém hlubinných kolektorů je otevřený a může být rozšiřován do dalších území města.

Rozvoj podpovrchových distribučních kolektorů není v územním plánu, který se zaměřuje na nadřazené systémy řešen. Rozvoj těchto kolektorů bude předmětem podrobnějších samostatných studií nebo v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace v mimořádně exponovaných územích centra. V dosud zpracovaných studiích se sledovalo zřízení distribučních kolektorů v oblasti kolektoru CI především na Václavském náměstí, ulicích Hyberské, Dlážděné, Havelské - Rytířské. V oblasti kolektoru Centrum II. v ulicích Štěpánské, Vodičkově, V jámě, Charvátově - Národní, Na Perštýně, na Národní třídě, Žitné, na Karlově náměstí, Lazarské, a Spálené. V oblasti dalších hlubinných kolektorů v ulicích Pařížské, Široké, Dlouhé, Revoluční, Letenské, a Karmelitské.

Liniové stavby a plošná zařízení kolektorů jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 11.

5.11. ODPADY

5.11.1. Odpady - současný stav

Dle dostupných údajů bylo v Praze v roce 1996 vyprodukováno 546 907 t odpadů (kromě stavebního), z toho 320 000 t, tedy 59 % komunálních odpadů s výjimkou splašků, dále jen komunální odpad (KO). Odhad produkce KO pro rok 1998 byl 390 000 t. Podle zákona 125/97 sb., o odpadech, je původcem komunálního odpadu obec. Povinností obce je zajistit jeho zneškodnění.

Základem zneškodňování odpadu v Praze je jeho termické využívání a skládkování.

V Praze jsou dvě fungující skládky:

Skládka komunálního odpadu v Ďáblicích, kam se sváží komunální odpad téměř z celé Prahy (zanedbatelný podíl pražského KO se vozil též na skládky v okolí Prahy a do Spalovny komunálního odpadu Brno). Celková kapacita skládky je 1 700 000 m³. Od roku 1993, kdy byla uvedena do provozu, na ní bylo uloženo 850 000 m³. Tempo plnění skládky se v současnosti zpomaluje díky dokonalejším technologiím ukládání odpadu a zprovozněním Spalovny Malešice.

Skládka inertního odpadu v Uhříněvsi, kam se stále ještě v omezené míře vozí inertní odpad ze stavební činnosti.

Dále probíhá rekultivace ukončené skládky KO v Dolních Chabrech, která ještě není plně mineralizovaná a dochází v ní tudíž k vývoji skládkového plynu, což rekultivaci ztěžuje a zpomaluje.

Spalovna Malešice - Centrum pro využití odpadů, Pražské služby, a.s. se má stát základním článkem systému hospodaření s odpady v Praze. Teoretický výkon spalovny je 310 kt ročně (provoz 3 linek, 1 linka studená rezerva), v režimu optimálního provozu lze spalovnu využívat od 280 kt.

Spalovna Vysočany byla od r. 1994 využívána pouze jako energetický zdroj (teplárna) bez spalování odpadů. V r. 1997 byl její provoz ukončen.

Spalovna nemocničního odpadu ve Vídeňské ul. je jako jediná zobrazena v grafické části, protože je umístěna mimo vlastní areál nemocnice.

Dále je v Praze provozováno několik drobnějších spaloven odpadu:

č.	Provozovatel	Kapacita (t)
1	Všeobecná fakultní nemocnice, Praha 9	700
2	Institut klinické a experimentální medicíny, Praha 4	700
3	Fakultní nemocnice, Praha 5 - Motol	1 500
4	ČKD a.s., Praha 9	230
5	ČKD DIZ, Praha 9	1 000
6	Barvy a leky, Praha 10	1 200
7	Léčiva s.p., Praha 10	6 400
8	ÚDDP - Praha 10, Malečice	1 400
9	SPALEKO, Praha 4	350
10	Česká typografie, Praha 1	280

Zdroj: ČEÚ, MHMP

Separovaný sběr se v Praze do roku 1997 prováděl pouze v některých městských částech (jednotný celoplošný systém třídění KO je realizován od začátku roku 1998 pro papír a lepenku, sklo a plasty). Tím je také dána jeho dosavadní nízká výtěžnost, která se pro rok 1998 odhaduje na 11 800 t, tj. 4 % z celkové produkce komunálního odpadu. Z toho by mělo být papíru 6 400 t (2,2 %), skla 3 800 t (1,3 %), plastů 1 000 t (0,3 %) a nebezpečných odpadů 600 t (0,2 %). Podíl recyklovatelné složky v komunálním odpadu je zhruba 25 %, reálně vytříditelná je však zhruba polovina.

V současné době jsou uplatňovány následující způsoby třídění: 1) donáškový, což znamená, že obyvatelé donášejí tříděný sběr na místa k tomu určená. Zatím jsou těmito místy téměř výhradně stanoviště kontejnerů na papír a sklo, v některých městských částech též na plasty, umístěná na veřejných prostranstvích; 2) odvozný systém (realizovaný výhradně na území Pražské památkové rezervace, ve kterém jsou sběrné nádoby na tříděný odpad umístěny přímo v bytových objektech; 3) kombinovaný - je donáškovým systémem s malými docházkovými vzdálenostmi. Kromě toho však je již v provozu několik tzv. sběrných dvorů (podrobnější popis tohoto zařízení viz v návrhové části). Nejvýznamější z nich jsou:

Sběrný dvůr v Kolarovově ulici, zřízený a provozovaný městskou částí Praha 12, který je povolen na dobu určitou.

Sběrný dvůr Voctářova, zřízený MHMP a provozovaný soukromou firmou IPODEC čisté město a.s., který je povolen na dobu určitou.

Sběrný dvůr v Proboštském dvoře, který byl zprovozněn 1.9.1999. Provozovatelem jsou Pražské služby, a.s.

Dále v Praze funguje též několik soukromých sběrných dvorů, patřících firmám podnikajícím v odpadovém hospodářství. Tato zařízení mají však spíše místní význam a z celoměstského hlediska nejsou podstatná. Výjimkou je sběrný a recyklační dvůr firmy Domeček s.r.o., v Malešicích, který je součástí sítě sběrných dvorů a zařízení na recyklaci stavebního odpadu.

Zneškodňování odpadu rostlinného původu z údržby zeleně se děje převážně kompostováním. Kompostárny jsou zpravidla provozovány firmami zabývajícími se údržbou zeleně a bývají umístěny na pozemcích těchto firem nebo v zahradnictvích. Proto nejsou v územním plánu uvedeny. Výjimkou je kompostárna MČ Praha 5 v Jinonicích, jejíž plocha je ovšem navržena na změnu funkce.

Pro svoz a zneškodňování objemného odpadu byl od 1.1.1998 zaveden rovněž jednotný celoměstský systém. Sběr probíhá donáškovým způsobem do velkoobjemových kontejnerů, umístěných podle požadavků městských částí. Čas a místo jejich přistavení městské části předem oznamují na vývěsných tabulích, v místním tisku a pod. Mimo to je možné objemný odpad odložit ve výše uvedených sběrných dvorech.

Sběr nebezpečných složek KO zatím neprobíhá celoplošně podle jednotného systému. V letech 1994 - 1996 byl realizován pilotní projekt sběru tohoto druhu komunálního odpadu, po jehož vyhodnocení přistoupilo město k vyhlášení obchodní veřejné soutěže, která byla ukončena v červnu 1998. Na jejím základě bude realizován jednotný městský systém, který je navržen jako kombinace 20 stabilních sběrů v lokalitách s největší hustotou obyvatel. Ten doplní mobilní způsob sběru v ostatních částech města. Součástí je i sběr prošlých léků a rtuťových teploměrů ve všech lékárnách na území města. Nebezpečné složky KO je možno uložit též ve sběrném dvoře v Kolarovově ulici a v některých soukromých sběrných dvorech. Sběrný dvůr ve Voctářově ulici nebezpečné složky KO přijímá jen výjimečně, neboť je umístěn v záplavovém území.

Celková produkce stavebního odpadu je 493 900 t (100%), recykluje se 164 800 t (33,4%, recyklovatelných je však až 75 - 80%), na rekultivace se používá 194 400 t (38,5%) a skládá se 138 000 t (28,1%).

V omezené míře probíhá v Praze separovaný sběr a následná recyklace stavebního odpadu soukromými firmami. Menší množství stavebního odpadu z drobnějších rekonstrukcí např. v domácnostech přijímají všechny sběrné dvory. Převážná část stavebního odpadu se skládá, a to v menší míře na výše uvedené skládce v Uhřetěvsi, poněkud více však na skládkách mimo území Prahy.

5.11.2. Odpady - návrh

ÚPn vychází z Projektu hospodaření s odpady v Praze schváleného 16.1.1996 Usnesením RZHMP č. 476 (dále jen Projekt) a z konceptu Územního plánu hl. m. Prahy.

Hlavní zásadou hospodaření s odpady je, dle Projektu, minimalizace množství odpadu. Toho má být docíleno jednak předcházením vzniku odpadů (zejména nebezpečných), tj. snížením jejich produkce, jednak dalším využíváním odpadů již vzniklých, a to buď energetickým, nebo materiálovým. Nevyužitý odpad je nutno zneškodňovat odpovídajícím způsobem.

Základem systému na zpracování odpadů je spalovna Malešice, sběrné dvory, plochy určené pro recyklaci stavebního odpadu, kompostárny a skládka v Ďáblicích.

Centrum pro využití odpadů - spalovna Malešice v Praze 10, při ul. Průmyslové, bude sloužit nejen k energetickému zpracování odpadu, nýbrž jako komplexní zařízení pro hospodaření s odpadem. V jejím areálu se počítá s vybudováním dotřídňovací linky na komunální odpad a intenzivní kompostárny na biologicky rozložitelný odpad z domácností a údržby města o kapacitě cca 35 000 t ročně. Dále se v současné době zkoumá možnost stabilizace popela a škváry taveninou z plastového odpadu získaného separovaným sběrem. Takto vzniklé hmoty by bylo možno využít buď k výrobě stavebních prvků, nebo by bylo možno jej ukládat na skládku KO v Ďáblicích. U škváry je zvažována technologická úprava na parametry stavebních materiálů. Tím by se vyřešil problém nakládání s popelem a škvárou, které jsou dle Katalogu odpadů klasifikovány jako nebezpečný odpad. Pokud nebude tento postup úspěšný, bude nutno popel a škváru vyvázet na některou z příslušně zabezpečených skládek mimo území Prahy.

Spalovna nemocničního odpadu v Praze 4, při ul. Videňská zůstává beze změny.

Sběrné dvory mají poskytovat tyto služby: sběr objemného odpadu, elektrošrotu, kovového odpadu, pneumatik, malého množství stavební sítě z bytových úprav, menšího množství zahradního odpadu, autobaterií, nebezpečného odpadu a doplňkový sběr papíru, plastů a skla. Složky KO budou přijímány bezplatně, živnostenský odpad za úplatu.

Nároky na optimální plochy sběrných dvorů jsou následující: poloha s vysokou hustotou obyvatel, snadná dopravní dostupnost, pozemek o rozloze asi 1500 m² (optimálně 3 - 5 000 m²), dostupné inženýrské sítě, možnost vybudování krytých meziskladů odpadů, zpevněné plochy, srážkové vody ze zpevněných ploch svedené do lapolu (popř. kanalizace).

Projekt předpokládal vybudování 15 - 20 sběrných dvorů, lokalizovaných zhruba v těchto oblastech: Barrandov, severní Stodůlky, Smíchov (severní část), Střešovice, Bubeneč, Voctářova ul., nákladové

nádraží Žižkov, Jižní Město, Modřany, Lhotka, Nusle sever, U plynárny (stávající dvůr), Choceradská (stávající dvůr), Dřevčická (stávající dvůr), Vysočany, Letňany, Horní Počernice (stávající dvůr), Měcholupské sídliště, Běchovice

V územním plánu bylo umístění sběrných dvorů upřesněno, ne všechny bylo možno umístit dle ideálních představ Projektů, jejich plocha zejména v centrálních oblastech se pohybuje na dolní požadované hranici.

Sběrné dvory jsou navrženy do následujících lokalit:

Stávající:

Sběrný dvůr - Praha 5, Košíře, při ul. Klikatá (u Waltrovky)
Sběrný dvůr - Praha 6, Dejvice, Proboštský dvůr

Navrhované:

Sběrný dvůr - Praha 3, Nákladové nádraží Žižkov
Sběrný dvůr - Praha 4, Spořilov (mezi Jižní spojkou a dráhou u křižovatky s Chodovskou)
Sběrný dvůr - Praha 8, Na Balabence (mezi železničními tratěmi Balabenky)
Sběrný dvůr - Praha 6 - Ruzyně, při ul. Drnovská, na pozemku Pražských služeb, a.s.. Uveden je v technickém výkrese (výkr. č. 9 a 14)
Sběrný dvůr - Praha 9, Vysočany, ul. Pod šancemi
Sběrný dvůr - Praha 10, Malešice, při ul. Malešické a železniční trati
Sběrný dvůr - Praha 10, Vršovice, mezi ul. V korytech, žst. Praha Strašnice a železničními tratěmi s recyklací stavebního odpadu
Sběrný dvůr - Praha 10, Michle, při ul. Nad Vinným potokem
Sběrný dvůr - Praha 12, Modřany, areál První cukerní a.s.
Sběrný dvůr - Praha 13, Stodůlky, v areálu Konstruktivy (při ul. Jeremiášova)
Sběrný dvůr - Praha 15 -Horní Měcholupy (mezi ul. Horno-měcholupskou a železniční tratí). Uveden pouze v technickém výkrese č. 9 a 14.
Sběrný dvůr - Běchovice
Sběrný dvůr - Dolní Měcholupy (při ul. Za zastávkou)
Sběrný dvůr - Horní Počernice, lokalita Sychrov s kompostárnou
Sběrný dvůr - Kolovraty, mezi železnici a silnicí II/333, v sousedství říčanského průmyslového areálu s recyklací stavebního odpadu a kompostárnou
Sběrný dvůr - Radotín, mezi ul. Prvomájová a železnici
Sběrný dvůr - Slivenec, při jižní straně komunikace křižující ul. K Barrandovu a Novořeporyjskou (Ovčín)

Sběrný dvůr - Třeboradice, mezi Třeboradickým potokem, teplárnou a komunikací Tryskovická spolu s kompostárnou
Sběrný dvůr - Zbraslav, při ul. Strakonická, na ploše bývalé skládky s recyklací stavebního odpadu

Plochy určené pro recyklaci stavebního odpadu byly v návrhu umístěny v následujících lokalitách:

Recyklace - Praha 6, Ruzyně, mezi Uhelnými Sklady Ruzyně a silničním okruhem
Recyklace - Praha 10, Vršovice, mezi ul. V korytech, žel. zast. Praha Strašnice a železničními tratěmi - se sběrným dvorem
Recyklace - Horní Počernice, v jihozápadní části křižovatky ul. Novopacká s výpádkou na Radonice - recyklace stavebního odpadu
Recyklace - Kolovraty, mezi železnici a silnicí II/333, v sousedství říčanského průmyslového areálu - se sběrným dvorem a kompostárnou
Recyklace - Třeboradice, mezi Třeboradickým potokem, teplárnou a komunikací Tryskovická
Recyklace - Zbraslav, při ul. Strakonická, na ploše bývalé skládky - se sběrným dvorem

Kompostárny - V Projektu bylo požadováno zřídit intenzivní městskou kompostárnu na zpracování bioodpadu z domácností o kapacitě 35 000 t ročně a 1 - 2 polní kompostárny určené především ke zpracování odpadu ze zeleně s celkovou kapacitou 25 000 t ročně. Za nejvhodnější pozemek pro zřízení intenzivní městské kompostárny byl považován areál bývalé kompostárny Státního statku Praha ve Štěrbolích. Po negativním stanovisku městské části však bylo rozhodnuto, že kompostárna bude realizována v areálu Spalovny Malešice.

V ÚPn jsou kompostárny navrženy v následujících lokalitách:

Kompostárna - Praha 10, při ul. Průmyslová - spalovna Malešice
Kompostárna - Horní Počernice, lokalita Sychrov, se sběrným dvorem
Kompostárna - Kolovraty, mezi železnici a silnicí II/333, v sousedství říčanského průmyslového areálu, se sběrným dvorem a recyklací stavebního odpadu
Kompostárna - Řeporyje, v současném dobývacím prostoru u transformační stanice, mezi ul. Novořeporyjskou a Zmrzlíkem - po roce 2010 (po ukončení těžby)
Kompostárna - Třeboradice, mezi Třeboradickým potokem, teplárnou a komunikací Tryskovická, se sběrným dvorem
Kompostárna - Zbraslav, při ČOV Zbraslav - kompostárna čistírenského kalu a rostlinného odpadu

Skládka v Ďáblicích bude využívána až do vyčerpání celkové kapacity 1 700 000 m³.

Volná kapacita skládky v Ďáblicích je 850 000 m³, cca 850 000 t

Celková navrhovaná plocha sběrových dvorů je cca 8 ha
Celková navrhovaná plocha recyklačních závodů je cca 17 ha
Celková navrhovaná plocha kompostáren je cca 7 ha

Rozdělení zařízení na zneškodňování odpadu podle funkcí (tj. na sběrné dvory, kompostárny a závody na recyklaci stavebních odpadů) není absolutní - na některých plochách, kde to bude vyžadovat situace v odpadovém hospodářství a zejména kde pro to budou prostorové podmínky je možno uvažovat s kombinovanými zařízeními, kde vedle sběrného dvora bude i kompostárna nebo recyklace stavebního odpadu - např. plocha v Kolovratech, Třeboradicích, Stodůlkách, Zbraslavi - Lipencích aj. Z tohoto důvodu i plošné údaje zařízení rozdělených podle druhu je nutno chápat pouze orientačně.

Plochy pro zneškodňování odpadů jsou uvedeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 9 a 14.

6. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

6.1. INŽENÝRSKO GEOLOGICKÉ POMĚRY

Při zpracování ÚPn bylo provedeno orientační zhodnocení inženýrsko-geologických poměrů.

Podkladem pro zpracování této zprávy byly "Podrobné inženýrskogeologické mapy Prahy" v měřítku 1:5 000 a průvodní zpráva k těmto mapám. Dále byla zpracována textová část k mapě inženýrskogeologických rajónů, která byla součástí konceptu ÚPn.

6.1.1. Geomorfologické poměry

Z hlediska geomorfologického členění náleží řešené území k těmto jednotkám:

Českomoravská soustava, podsoustava Benešovská pahorkatina - Dobříšská pahorkatina

Poberouňská soustava, podsoustava Pražská plošina, Kladenská tabule, Říčanská plošina

Soustava České tabule, podsoustava Dolnooháříská tabule, Českobrodská tabule

Území Prahy je poměrně značně morfologicky členité. Výškové rozpětí dosahuje 224 m. Nejvyšší bod je v západní části při staré plzeňské silnici u Zličína 399 m nad mořem (n. m.), nejnižší v údolí Vltavy pod Suchdolem 175 m n. m.

Morfologický charakter území byl vytvářen zejména erozní a akumulací činností Vltavy a jejích přítoků. Starý, zarovnaný pokřídový reliéf, byl zmlazen v pliocénu a pleistocénu silnou erozní činností řeky. Tak vznikla poměrně úzká Pražská kotlina s rozšířením v místě Holešovického meandru. Vyvýšené plošiny na obou březích představují zbytky starých zarovnaných povrchů, níže položené pak akumulací povrchy říčních teras. K nejstarším patří křídové plošiny v západní části území - Ruzyně, Přední Kopanina a Lysolaje s výškou 360 až 390 m n. m. Plošiny na pravém břehu Vltavy, založené vesměs na proterozoickém podkladě, jsou nižší - Chodov a Libuš 300 - 320 m n. m., Průhonice a Kolovraty 290 - 320 m n. m. Jedinou, poměrně rozsáhlou akumulací plošinou, je pliocenní Zdíbská plošina (290 až 310 m n. m.). Na pravém břehu Vltavy v prostoru Satalic, Letňan, Čakovice a Vínore (s nadmořskou výškou 260 až 280 m n. m.) je významná plošina s mocným eolickým pokryvem.

Nad úroveň plošin vystupují nepřilíh výrazně jednotlivá návrší tvořená výchozy nejtvrdějších hornin - buližníků, křemenců, diabasů i vápenců. Patří mezi ně zejména Ládví (359 m), Červený vrch (327 m), Háj (321 m), Chodová (319 m), Čihadlo (385 m) a Hradiště (388 m).

6.1.2. Geologické poměry

Území města leží ve střední části Českého masivu a spadá do oblasti tepelsko-barrandienské.

Nejstarší geologický podklad Prahy tvoří na severozápadě a jihozápadě **svrchní proterozoikum**.

Mladší paleozoikum - je zastoupeno ordovikem, silurem a devonem. Paleozoické uloženiny byly zvrásněny do úzkého brachysynklinoria protaženého ve směru JZ - SV, kde nejstarší horniny vystupují na okrajích a nejmladší jsou soustředěny uprostřed struktury. Pravidelnost uložení je porušena příčnými a podélnými poruchami (pražský zlom, šárecký zlom, závistý přesmyk).

Křída - dnešní rozšíření křídových sedimentů na území Prahy je výsledkem terciérní a kvartérní denudace. Proto se zde zachovaly jen horniny středního a sladkovodního (příp. brakického) cenomanu a spodního a středního turonu.

Terciér - terciérní sedimenty jsou zastoupeny uloženinami, řazenými k miocénu a pliocénu.

Kvartér - je zastoupen pleistocenními a holocenními sedimenty. Značný význam, co do rozsahu i mocností, mají na území Prahy antropogenní uloženiny. Jejich ukládání je spojeno zejména se stavební a těžební činností.

6.1.3. Hydrogeologické poměry

Území Prahy leží v severní části barrandienského proterozoika a paleozoika, tvořeného sedimentárními útvary se střídajícími se křemenci, pískovci, drobnými, vápenci a břidlicemi. Jsou to zvrásněné hydrogeologické komplexy. Na vyvýšeninách jsou denudační zbytky svrchnokřídového pokryvu, kde pískovce mají průlinovo-puklinovou propustnost a nadložní slínovce a jílovce mají funkci regionálního izolátoru.

Podložní horniny proterozoika a paleozoika mají puklinovou propustnost. V ordovických břidlicích a křemencích je podzemní voda vázána na puklinový systém, kde prakticky stagnuje. V křídových pískovcích mořského cenomanu je podzemní voda mírně napjatá a při výchozech je na nepropustném podloží drénována, např. na Strahově, Bílém Beránku a Vidouli. V kvartérních sedimentech, jako např. v údolní nivě Vltavy, je rychlost proudění podzemní vody závislá na spádu hladiny povrchové vody, na zrnitosti štěrku a písků, popř. na přítomnosti jílových poloh. Fluviální sedimenty teras a údolní nivy Vltavy a jejích přítoků mají průlinovou propustnost. Původní roční - sezonní režim hladiny mělké podzemní vody je vyrovnán v důsledku přehradních stupňů. Zásadní je pro rychlost pohybu hodnota koeficientu filtrace, což je rychlost proudění při jednotkovém spádu.

Dlouhodobý specifický odtok podzemní vody se odhaduje na 0,5 až 1 l/s.km².

Podzemní vody v proterozoickém a paleozoickém puklinovém systému mají různou celkovou mineralizaci, od několika desítek mg/l do

několika g/l. Většinou se jedná o Ca-SO₄ typ, nebo různé typy přechodné a smíšené s různým obsahem iontů hydrogenkarbonátů, popř. vyššími obsahy antropogenních chloridů a jiných složek stejného původu. Podobné typy chemismu podzemních vod jsou i v křídových pískovcích. Mineralizace je obvykle do 1,5 g/l a častější je typ Ca-HCO₃ a rovněž i vyšší obsahy iontů železa. Křídové sedimenty jsou po antropogenní stránce zranitelnější, zvláště ve výchozových partiích. V kvartérních sedimentech od soutoku Berounky s Vltavou jsou typické smíšené a přechodné typy Ca-HCO₃- SO₄. Obvykle mají vyšší obsahy iontů železa a manganu a pro pitné účely vyžadují úpravu. Tyto vody jsou velmi zranitelné antropogenně nejen nečištěným odpadem z průmyslových závodů, ale i netěsnostmi kanalizační soustavy.

6.1.4. Inženýrskogeologické poměry

Z hlediska regionálního inženýrskogeologického dělení patří území okresu Praha-město ke dvěma regionům:

- a) regionu nemetamorfovaného předvariského podkladu**
- b) regionu křídových pánví**

Region nemetamorfovaného předvariského podkladu je zastoupen subregionem barrandienu budovaným zpevněnými sedimentárními horninami proterozoika a paleozoika. Subregion České křídové tabule je zastoupen sladkovodními a mořskými sedimenty cenomanu a turonu, které leží diskordantně na starším zvrásněném podkladu.

Podle litologického charakteru jednotlivých horninových a genetických typů je možno v území vyčlenit následujících 15 rajónů :

- rajón slabě metamorfovaných hornin
- rajón vyvětlých hornin
- rajón pískovcovo-slepencových hornin
- rajón jílovcovo-prachovcových hornin
- rajón flyšoidních hornin
- rajón vápencovo-dolomitických hornin
- rajón písčitých sedimentů
- rajón eolických písků
- rajón eolických spraší a sprašových hlín
- rajón deluviálních sedimentů
- rajón deluviofluviálních sedimentů
- rajón náplavů nížinných toků
- rajón pleistocenních říčních teras
- rajón rašelinišť
- rajón navážek odpadů a násypů

Inženýrsko-geologické charakteristiky jednotlivých zemin a hornin z hlediska zakládání objektů lze klasifikovat dle kritérií ČSN 731001 "Základová půda pod plošnými základy".

6.1.5. Geodynamické procesy

Geodynamické jevy se vzhledem k morfologii uplatňují zejména v členitější západní části hl. m. Prahy.

Nejrozšířenějším geodynamickým procesem, který způsobuje i značné škody, jsou svahové deformace. Odedávna docházelo přirozenou cestou ke svahovým pohybům okrajových ker křídových plošin. Rozpuštěné pískovcové bloky se zabořovaly do podložních měkkých jílovců. Takové fosilní kerné sesuvy známe ze Strahova, Břevnova a Střížkova.

Recentní sesuvy různého typu byly vyvolány převážně stavební nebo těžební činností - jako např. při výstavbě Podbělohorské silnice, v Motole nad Kotlářkou či poblíže Spiritky. Proudovými sesuvy byly postiženy zvětraliny svrchnokřídových hornin, pohyby vyvolaly nevhodně volené výkopy a zářezy. Postupným zvodněním svahových sedimentů, způsobených ztrátou funkčnosti odvodňovacích štol a zčásti i úniky vody z vodovodních či kanalizačních potrubí, došlo k sesuvu petřínské stráně v místě lanovky nebo k sesuvu u Nikolajky na Smíchově. Odlišný charakter, postihující horniny letenské souvrství, má vyjždění bloků hornin podél vrstevních ploch - např. na strmém svahu letenské pláně poblíž Předsednictva vlády, nebo v okolí Vyšehradského tunelu, kde byla provedena nákladná sanace.

6.1.6. Území nevhodná pro zástavbu

Východím a základním podkladem pro určení a vymezení území nevhodných pro zástavbu jsou kritéria staré a nové normy ČSN 731001 "Základová půda pod plošnými základy". Ve starší normě, platné do roku 1988, byla v kapitole "Výběr staveniště a jeho vhodnost" uvedena mezi plochami, které se nemají zastavovat pod písmenem b) "území postižená nebo ohrožená sesouváním, pozemky na strmých svazích a na okrajích strží a starých lomů". Pod písmenem c) jsou uvedeny "pozemky ležící na zásobách nerostných surovin schválených i výhledových, popř. v blízkosti zásob otevřených těžbou". Nová norma, platná od r.1988, takové taxativní vyjmenování nevhodných pozemků neuvádí, ale v kapitole "Postup při navrhování základů" v čl. 22 je uvedeno, že se při navrhování základů přihlíží ke složitosti základových poměrů, náročnosti konstrukcí a ke stupni projektové přípravy.

Lokalitami, které nejsou v ÚPn z výše uvedených důvodů navrženy k zástavbě jsou např. svahy petřínské stráně, dále strmé svahy v údolí Vltavy u Zbraslavi, svahy letenské pláně, Vítkova, a strmé svahy okrajů křídových plošin na Proseku, Petříně a Břevnově.

V ÚPn jsou mimo tyto faktory navíc zohledněny a ochráněny i lokality, u kterých by při realizaci zástavby (včetně souvisejících zemních prací a terénních úpravách) mohlo dojít k negativnímu ovlivnění a změnám hydrogeologických a zpravidla i hydrologických poměrů předmětného území, popř. i širšího okolí. Jedná se např. o část území východně od Šeberova, infiltrační oblast severně od Hrnčičů a údolní nivu Berounky a Vltavy mezi Radotínem a Lahovicemi.

6.2. KLIMA

Při zpracovávání klimatologických podkladů pro hodnocení urbanizovaného území nelze vycházet z pouhých klimatologických údajů tak, jak byly zjištěny na nejbližších meteorologických či klimatologických stanicích.

Tyto informace je nutno dále doplňovat o maximum obecně platných poznatků z oboru atmosférické fyziky a tak vlastně do jisté míry "odhadovat" charakter místního klimatu v jednotlivých částech území, případně i odhadnout velikost změn klimatologických charakteristik po případné změně urbanizace území.

Nejvýznamnější klimatické charakteristiky, které je zapotřebí vzít v úvahu při výběru území, jsou teplota vzduchu, sluneční záření, srážková činnost a vlhkost vzduchu, vítr, jeho směr, rychlost a výskyt bezvětří. Průměrné roční hodnoty z období 1961-1990 pro stanice na území Prahy jsou uvedeny v následujícím přehledu.

meteorologická stanice	Klementinum	Karlov	Libuš	Ruzyně
roční teplota (°C)	10,1	9,4	8,7	7,9
úhrn slun.svítu (hod/rok)	1603	1611	1626	1668
úhrn srážek (mm/rok)	471	447	527	527
vlhkost vzduchu (%)	70	71	75	77
bezvětří (% výskytu)	23,7	19,3	12,7	1,9
převládající směr větru	SW W NW	SW W NW	S SW W	SW W NW
rychlost větru (m/s)	2,2	2,6	3,2	4,4

Klimatické stanice pro měření těchto veličin nejsou na území Prahy umístěny rovnoměrně ani reprezentativně. Území města se vyznačuje značnou nehomogenitou topografie terénu a charakteru zástavby. Pro hodnocení klimatických poměrů je zapotřebí využít další vhodné postupy (empirické metody, fyzikální či numerické modelování, příp. jejich vzájemné kombinace).

6.2.1. Vliv urbanizovaného území na klima

Proces urbanizace ovlivňuje významnou měrou všechny klimatologické charakteristiky. Jakákoliv územní změna vede většinou k nevratným modifikacím lokálního klimatu. Změny charakteru aktivního zemského povrchu a následně i vlastností přilehlých vrstev vzduchu vedou ke změnám přirozeného energetického režimu a následně např. i hydrologických cyklů. Ty zásadně determinují podstatu a charakter místního klimatu.

Orientační velikosti maximálních změn vybraných klimatologických charakteristik vlivem urbanizace území ve srovnání s volnou krajinou jsou uvedeny v tab. 2. Tyto údaje jsou typické pro velká města (nad 0,5 mil. obyvatel).

parametr	rok	zima	léto
sluneční záření (% změny)	- 22	- 34	- 20
teplota vzduchu (°C)	+ 1	+ 2	+ 0,5
relativní vlhkost (% změny)	- 6	- 2	- 8
dohlednost (% změny)	- 25	- 34	- 17
mlha (% výskytu)	+ 60	+ 100	+ 30
rychlost větru (% změny)	- 25	- 20	- 30
oblačnost (% výskytu)	+ 8	+ 5	+ 10
atmosférické srážky (% množství)	+ 14	+ 13	+ 15
sněhová pokrývka (% doby trvání)	+/- 10	+/- 10	
bouřková činnost (% výskytu)	+ 16	+ 5	+ 30
znečištění ovzduší (% velikosti koncentrací)	1000	2000	500

Sluneční záření

Přítomnost vyššího množství znečišťujících látek v ovzduší (plynných, kapalných i pevných) vyvolává v městské atmosféře vyšší absorpci, rozptyl i odraz dopadajícího slunečního záření. To vede k celkovému snížení množství energie dopadající na zemský povrch a ke změnám spektrálního složení dopadajícího záření. V ročním průměru se tato hodnota pro Prahu může pohybovat v rozmezí od 15 do 30 % v závislosti na poloze místa. Porovnáme-li údaje o pouhé délce trvání slunečního svitu v centru města a na jeho periferii zjistíme, že v centrálních částech Prahy je délka trvání slunečního svitu v ročním průměru o necelých 5 % nižší v porovnání s okrajovými částmi města.

V městské znečištěné atmosféře je pohlcována zejména ultrafialová složka slunečního záření. V Praze nejsou prováděna žádná měření, která by vypovídala o velikosti příspěvku městské atmosféry ke snížení UV záření. Za přítomnosti reaktivních uhlovlíků, které vznikají jako jeden z významných produktů provozu motorových vozidel, dochází ke zvyšování úrovně koncentrací přízemního ozónu.

Z měření jeho hodnot na území Prahy vyplývá, že v posledních letech je patrný celkem soustavně zesilující trend hodnot v teplé polovině roku. V letních dnech s delší dobou slunečního svitu koncentrace ozónu často dosahují hodnot nad 180 mg/m³ (tzv. zvláštní imisní limit pro informování obyvatelstva). V posledních dvou letech za vybraných letních povětrnostních situací byly v Praze již naměřeny i hodnoty vyšší než 300 mg/m³.

Ve znečištěné městské atmosféře rovněž nabývají na významu zvláštnosti rozptylu a odrazu slunečního záření na znečišťujících částicích (zejména pevných) v porovnání s méně znečištěnou atmosférou na okraji města. V centru města v údolních oblastech s obecně zhoršenými rozptylovými podmínkami výrazně narůstá podíl difusního záření nad podílem přímého slunečního záření. Je sice pravda, že zvýšené difusní záření může do jisté míry prodloužit délku dne (v létě až o půl hodiny), nicméně výrazně snižuje dohlednost.

Teplota vzduchu

Zastavěná území jsou obecně významně teplejší v porovnání s okrajem města, příp. s nezastavěnými územními celky. Tento jev se běžně nazývá "tepelný ostrov města". Velikost teplotního rozdílu v ročním průměru je vcelku malá (v Praze kolem 2^oC), nicméně za zcela typických povětrnostních podmínek (velmi slabý vítr a bezoblačné počasí) může dosahovat výrazně vyšších hodnot (odhad. hodnota kolem 8^oC).

Rozdíl teploty v zástavbě a v sousedním rozlehlším parku může dosahovat 4-5^oC. Skutečné hodnoty rozdílu a prostorová morfologie tepelného ostrova města v jednotlivých konkrétních případech závisí na charakteru aktivního zemského povrchu, hustotě zástavby, topografií krajiny a na tom, jsou-li v území též vodní plochy. Tepelný ostrov města vykazuje výrazný denní chod a je nejvíce vyvinut v časných nočních hodinách a nejméně intenzivní kolem poledne. Jeho intenzita je rovněž vyšší v teplé polovině roku.

Ve dnech, kdy je tepelný ostrov města výrazněji vyvinut, se jako jeden z jeho hlavních důsledků vyskytují nad městem často tzv. zvednuté inverze. Jejich výška se v noci nad středem města "v pražských podmínkách" obvykle pohybuje v rozmezí od 100 do 300 metrů, během dne se postupně zvedá do výšek 600 až 1 500 metrů. Zejména v nočních hodinách se tak v městské aglomeraci zhoršují rozptylové podmínky.

Vítr

V urbanizovaném území je rychlost větru obecně potlačena. Jde o zcela přirozený důsledek vlivu tření pohybujícího se vzduchu o zemský povrch, neboť drsnost zastavěného území je téměř vždy vyšší v porovnání s povrchem volné krajiny. Existují však tři případy, kdy toto pravidlo neplatí:

1. Vane-li vítr rovnoběžně s osou ulice, je téměř vždy jeho rychlost vyšší (dobrá ventilace ulice, příznivá situace pro kvalitu ovzduší, situace obvykle z pohledu hledisek nepříjemná pro obyvatelstvo).

2. Vysoké izolované budovy, které vyčnívají nad okolní zástavbu, výrazně zvyšují rychlosti větru ve svém nejbližším okolí (dvoj - až trojnásobně). Jelikož velikost síly větru je úměrná čtverci jeho rychlosti, potom i její účinky jsou zcela evidentní (nepříjemný dopad na chodce, víření prachu, poletování papírů a odpadků, zchlazování okolních objektů apod.).

3. Pokud je rychlost větru ve městě velmi malá (příp. je bezvětří), potom je zpravidla intenzivní výše popsaný efekt tepelného ostrova města. Teplejší vzduch nad středem města stoupá do vyšších výšek a pod hranici zvednuté inverze se dostává do horizontálního přenosu. Výstupné pohyby nad centrálními oblastmi jsou kompenzovány sestupnými pohyby nad periferií. Taková cirkulace (z fyzikálního pohledu podobná "brízové cirkulaci", jak je známa z míst, ležících na

rozhraní "pevnina - vodní plocha") ovlivňuje i distribuci znečištění nad celým městem. Obvykle znečištěnější vzduch z centra je podle tohoto schématu přenášen do jeho okrajových částí města. Naopak obvykle čistější vzduch z okrajových částí je přenášen do jeho středu.

Obecně ovšem vyšší drsnost zastavěného aktivního povrchu vede k útlumu rychlostí větru a ke zvýšení intenzity turbulence.

Podél vltavského údolí od Sedlce po Bubeneč a od Starého Města po Braník a dále v údolí košířském, Prokopském a v údolí Botiče jsou charakteristické hodnoty průměrných ročních rychlostí větrů nižší než 2,5 m.s⁻¹. Nejvyšší hodnoty (nad 4 m.s⁻¹) lze očekávat v okrajových částech na severu města (Bohnice, Ďáblice, Letňany, Kbely, Březiněves), na východě (Klánovice, Újezd n/Lesy, Koloděje, Uhřetěves, Kolovraty) a na západě, v oblasti ruzyňského letiště, Přední Kopaniny, Zličína a Řeporyjí. V převážné části obytné aglomerace jsou charakteristické hodnoty nižší než 3,5 m.s⁻¹.

Nejvyšší četnost bezvětří je v údolí Vltavy na úrovni Sedlce a v okolí Anděla na Smíchově (vyšší než 20 %). Podél vltavského údolí a v přilehlých údolích (údolí Rokytky, Botiče, košířské údolí, Prokopské údolí atd.) je četnost výskytu bezvětří v rozmezí od 15 do 20 %. Na severu v prostoru Ďáblic, Letňan, Satalic a Kbel, východně od Dubče a Uhřetěvesi a na západním okraji Prahy jsou charakteristické četnosti výskytu bezvětří nižší než 5 %.

Atmosférické srážky

Všeobecně platí, že ve městech, srovnatelných svojí rozlohou s Prahou, je patrný, v porovnání s jejich okolím, vyšší výskyt oblačnosti a vyšší srážkové úhrny. Nárůst se obvykle projevuje na okraji ve směru k závětrné straně města.

Vzhledem k převládajícím četnostem proudění od jihozápadu a západu jsou nepatrně vyšší srážkové úhrny pouze v letním období (zvýšení o 5 - 10 %), a to na severovýchodním okraji města v oblasti Proseka, Hloubětína, Kbel, Satalic a Kyjí. V centrální části města jsou srážkové úhrny naopak o přibližně 10 % nižší, než činí celopražský průměr. V ročním průměru se v Praze počet dnů se srážkovými úhrny vyššími než 1 mm pohybuje od 80 (střed města) do 95 (Břevnov, Braník, Malešice, Radotín) a se srážkovými úhrny nad 10 mm od 11 (střed města) do 14 (Dejvice).

Sněhová pokrývka (včetně nesouvislé) se ve městě vyskytuje v průměru od 35 dní v roce (střed města) do 40 dní (okrajové části). Ani tyto rozdíly nelze považovat za významné.

Vlhkost vzduchu

Relativní vlhkost je v urbanizovaném území téměř vždy nižší než ve volné krajině. Tato charakteristika je teplotně závislá (hodnota relativní vlhkosti klesá s rostoucí teplotou vzduchu) a je prostorově i časově značně proměnlivá.

Znečištění ovzduší

Znečištění ovzduší není v pravém slova smyslu klimatologickou charakteristikou. Kvalita ovzduší je dána souhrnným vlivem jednotlivých klimatologických faktorů a okamžitými hodnotami rozhodujících meteorologických prvků, které ovlivňují míru rozptýlu a přenosu znečišťujících látek. Na kvalitu ovzduší a její plošné rozložení má vliv struktura, rozložení a velikost vlastních zdrojů znečišťování na území města a v jeho okolí, schopnost provětrávání daná topografií terénu a zástavbou území.

6.2.2. Vliv topografie krajiny na klima

Přirozená ventilace území

Parametrem pro posouzení celkových přirozených možností provětrávání území konkávního typu (údolí) je tzv. *ventilační faktor* území:

- pokud je jeho hodnota nižší než 50, je třeba takovou terénní konfiguraci hodnotit jako oblast s omezenými možnostmi přirozené ventilace vzduchu, je-li hodnota nižší než 10, potom je ventilace takového území již kritická a prakticky jde o poměrně velmi hluboká údolí,

- leží-li vypočtená hodnota ventilačního parametru mezi hodnotami 50 a 100, potom lze přirozenou ventilační schopnost území charakterizovat jako uspokojivou,

- v oblastech, kde jsou jeho hodnoty vyšší než 100, je přirozená ventilace území velice dobrá.

Pro terénní konfigurace konvexního typu a pro rovinné polohy možno předpokládat, že přirozená ventilace těchto terénních útvarů je velice dobrá.

Většina údolních poloh v pražské aglomeraci leží v oblasti hodnot, které jsou typické pro omezené možnosti přirozené ventilace vzduchu, tj. hodnoty nižší než 50.

Jde o celou oblast vltavského údolí (od hodnot kolem 30 na jižním okraji Prahy na úrovni Velké a Malé Chuchle přes hodnoty kolem 20 - 30 na úrovni Malé Strany, 35 - 45 na úrovni Libeňského ostrova k hodnotám v rozmezí 15 - 20 na severu vltavského údolí u Sedlce). Pro přílehlá údolí Vltavy jsou charakteristické hodnoty v rozmezí 25 - 35. Velmi zhoršená je přirozená ventilace Prokopského údolí v okolí Nové Vsi, kde se vyskytují hodnoty mezi 10 - 15, směrem ke Stodůlkám míra přirozené ventilace území se zvyšuje (k hodnotám kolem 30 - 35 na konci údolí u Stodůlek). Zhoršená ventilace je rovněž v údolí Rokytky (20 - 30), Botiče (20 - 40, nižší hodnoty jsou v okolí Hostivařské vodní nádrže, vyšší ve vršovickém údolí u nádraží Praha-Vršovice a v Záběhlicích), v údolí Modřanské rokle (15 - 25), údolí Komořanského potoka (20 - 25), Břežanském údolí (8 - 12), v údolí zátišského potoka (kolem 15) a v okolí Kyjského rybníka (8 - 15). Špatná přirozená

ventilace je rovněž v košířském údolí mezi Andělem a Kotlářkou (15 - 20), v Nerudově ul. (10 - 20) apod. Mimo střed města se možnosti přirozené ventilace území zřetelně zlepšují a například v oblasti Jihozápadního Města dosahují hodnot nad 80, v Horních Měcholupech kolem 100, v okolí ul. Chlumecké ve směru na Horní Počernice mezi 50 až 80, v okolí Balkánu a Pražáčky na Žižkově kolem 100, na Jižním Městě nad 70 apod.

Obtékání vertikálních překážek

Ze základních pravidel aerodynamiky vyplývá, že nabíhající proudění má v každém případě snahu překážku překonat co nejjednodušším způsobem a v co nejkratší vzdálenosti. Pokud jsou sklonové překážky menší než 15°, potom ve většině případů dochází pouze k prosté deformaci směru a rychlosti proudění.

Pokud jsou průměrné sklonové překážky větší než zmíněná hranice 15°, pak na návětrné, ale zejména na závětrné straně překážky vznikají víry lokálního měřítka. Jejich velikost odpovídá sklonu překážky, její výšce a rychlosti proudění. Vane-li vítr ve směru kolmém na překážku, potom třeba v dostatečně úzkém a hlubokém údolí vzduch sice cirkuluje, ale prakticky nedochází k jeho promíchávání se vzduchem, který přes překážku proudí. Rovněž při vtoku a po výtoku vzduchu z úzkého a hlubokého údolí, či uličního kaňonu může dojít ke tvorbě takových lokálních vírů.

Lokální termická cirkulace

Energie slunečního záření, která dopadne na zemský povrch je povrchem zčásti pohlcena a spotřebována na jeho ohřev. Zbývající část je odražena zpět do atmosféry. Lokální mikroklima je ovlivňováno právě množstvím pohlcené části energie, jehož množství závisí na charakteru aktivního zemského povrchu (pokryvu vegetací, zástavbě, druhu povrchu apod.), na orientaci terénu vůči dopadajícímu slunečnímu záření, na stupni znečištění atmosféry a na roční době. Větší ohřev zemského povrchu nastává v letním období a více jsou ohřívány svahy orientované k jihovýchodu, jihu až jihozápadu. Rovněž lze očekávat, že zastavěné povrchy či povrchy bez vegetačního pokryvu budou absorbovat více tepelné energie než povrchy s vegetací.

Večer a v noci se svahy naopak vyzařováním ochlazují. V denních hodinách teplý a lehčí vzduch stoupá podél svahů do vyšších poloh. Odsun teplého vzduchu je kompenzován přísunem vzduchu chladného, který se následně rovněž prohřívá. Po západu slunce začíná stékat chladnější vzduch podél svahů do údolí a charakter příslušné místní cirkulace je právě opačný. V údolních polohách tato cirkulace vede k vzniku přízemních radiačních inverzí, které jsou po východu Slunce postupně rozrušovány.

Radiační inverze

Přízemní radiační inverze se mohou vyskytovat prakticky v průběhu celého roku. Zvýšenější četnost jejich výskytu lze pozorovat obvykle v pozdějším létě a na podzim. Vyskytují-li se v chladné polovině roku po několik dní za sebou, délka jejich trvání v jednotlivých dnech obvykle roste a zároveň se zvyšuje i jejich mohutnost.

Průměrná výška přízemních radiačních inverzí se ve vltavském údolí pohybuje od 20 do 40 metrů - v oblasti Holešovic bude výška nižší, zatímco na severu (pod Bohnicemi) a na jihu Prahy (pod Barrandovem či Vyšehradem) bude spíše vyšší. Vzhledem k topografii terénu se výskyt přízemních radiačních inverzí v centru města neomezuje pouze na okolí řeky, ale většinou zasáhne celý střed města (Nové Město, Staré Město, Malá Strana, Josefov, Karlín atd.). Náchylné ke vzniku inverzí jsou rovněž údolní polohy v příčných vltavských údolích (obvyklé výšky inverzí v rozpětí 10 - 25 metrů), okolo Hostivařské vodní nádrže (25 - 30 metrů), Kyjského rybníka (20 - 25 metrů), Divoké Šárce (kolem 30 m apod.).

6.3. KRAJINA

6.3.1. Krajina - současný stav

Dnešní podoba pražského území je sice dána geologickým vývojem, vedle toho ale i působením člověka v posledních tisíciletích. Docházelo k mýcení lesů, zemědělskému obhospodařování takto vzniklých prostor a zakládání osad. Neatraktivnější byla především tzv. Pražská kotlina.

Zatímco centrální část Prahy je téměř souvisle zastavěna, směrem k okrajům zástavba řídne. Na západ od centra proniká kompaktní město blíže k správním hranicím, na východní straně, dále od středu, kde je terén již plošší, byla většina nezastavěných ploch využita jako pole. Vytvořila se zde mozaika menších sídel obklopených zemědělsky obhospodařovanými plochami. V podstatě jde o příměstskou krajinu venkovského rázu, odpovídající širšímu okolí hl. m. Prahy (snad s výjimkou jižního směru, kde zůstal zachován vyšší podíl lesů).

Obecně lze říci, že všechny hospodářsky využitelné plochy byly využity. Pouze tam, kde to bylo ekonomicky nevýhodné, zůstaly zachovány plochy přírodní, či spíše přírodě blízké. V současnosti je to především ve vazbě na sevřená údolí, resp. na jejich svahy v okolí vodních toků (geomorfologie krajiny a hydrologická síť jsou popsány v samostatných kapitolách). K výrazným krajinotvorným prvkům patří vegetace, biologicky významná je zvláště pak ta, jež se svou kvalitou blíží vegetaci původní.

6.3.1.1. Významná údolí

Krajinářsky nejcennější je jednak vlastní Pražská kotlina, především pak ale kaňonovitě zaříznutá údolí některých přítoků Vltavy, která zůstala, až na některá místa, relativně nedotčena. Nejvýznamnější jsou - na levém břehu zvláště Dalejské údolí s Prokopským údolím, Šárecké údolí a v neposlední řadě pak také údolí Únětického potoka. Velmi významné je i Radotínské údolí, které však neústí přímo do Pražské kotliny, ale navazuje na nivu Berounky. Na pravém břehu to je Břežanské údolí, údolí Libušského potoka (s nejvýznamnější částí - Modřanskou roklí), Bohnické údolí a Draháňské údolí.

Širší a otevřenější údolí byla zastavěna nebo přeměněna v pole, což platí pro nivu a na ně navazující svahy u Motolského potoka, Rokytky, Botiče a Kunratického potoka, hlavně v dolní části těchto vodních toků. Oproti tomu horní části toku Rokytky a Botiče zůstaly v podstatě nezměněny a patří k ojedinělým přírodním, resp. přírodě blízkým prvkům v této poměrně málo členité a v minulosti plošně odlesněné oblasti na jihovýchodě Prahy.

Zvláštním případem je široce rozvěvená niva řeky Berounky. Úpravy koryta se omezily pouze na břehovou část, takže zůstalo zachováno velmi rozlehlé zátopové území (řádově o šířce 1,5 km), které nebylo zastavěno. V návaznosti na tok zůstaly dochovány břehové porosty (místy bohužel jen ve fragmentech), jinak je většina nivы využívána zemědělsky.

6.3.1.2. Vegetace

Stručný historický vývoj pražské vegetace v posledních geologických obdobích

V období posledního glaciálu pokrývala oblast dnešní Prahy převážně sprašová step. S postupným oteplováním vývoj směřoval k černozemním stepím, v nižších polohách se začaly šířit nenáročná dřevina a krajina začala dostávat spíše lesostepní charakter. Okolo 5. tisíciletí před naším letopočtem se navíc začala projevovat zvýšená vlhkost, což spolu s teplotou vytvořilo předpoklad pro vznik hustšího lesa. V této době území osídlovali první zemědělci, zvláště na černozemních půdách v severní části Prahy, čímž zde byla omezena možnost vzniku zapojeného lesa. Na jihu probíhal vývoj lesa vcelku nerušen. Největší rozmach pravěkého osídlení nastal v prvním tisíciletí před naším letopočtem. Velké odlesňování proběhlo i ve vlhkých oblastech, později i v dalších méně vhodných územích. Po příchodu Slovanů vznikl větší počet hradíšť. Po vzniku Pražského hradu v 9. století začala centrální část nabývat podoby města, které vlastně dodnes stále zvětšuje svoji plochu. V posledních 200 letech dochází lokálně i k opětovnému zalesňování (např. na bývalých pastvinách), bohužel však často, vzhledem ke stanovišti, zcela nevhodnými dřevinami.

Vybrané celky přírodě blízké vegetace na území Prahy

Vzhledem ke své zastavěnosti je nejvíce pozměněna centrální část Prahy. V tomto prostoru dominují parkově upravené plochy, z nichž jsou celoměstsky nejvýznamnější svahy pod Petřínem a Královská obora - Stromovka.

V severozápadním sektoru Prahy zaujímá nezanedbatelnou rozlohu přírodní komplex Šárky. Nejcennější je část zvaná Divoká Šárka. Oproti tomu Tichá Šárka ležící níže po proudu Šáreckého potoka byla již zasažena výstavbou. Týká se to především jižních svahů a okolí Šáreckého potoka. Přes tyto negativní zásahy zůstává Tichá Šárka krajinářsky velmi významnou lokalitou. Jižněji, u golfového hřiště v Motole leží lokalita U Cibulky. Jde o tři fragmenty lesních porostů sice oddělené, ale s vysokou ekostabilizující funkcí v jinak urbanizovaném prostředí.

Pro jihozápadní část Prahy je velmi podstatné, že leží na okraji Českého krasu. V dlouhém (přibližně 7 000 m) a úzkém (řádově stovky metrů) pásu (ještě mimo Český kras) se mezi Řeporyjemi a Vltavou nachází soustava údolí souhrnně nazývaná Prokopské a Dalejské údolí. Neméně cenným přírodním komplexem je Radotínské údolí (součást Chráněné krajinné oblasti Český kras), co se týče pestrosti stanovišť a zachovalosti vegetace v některých místech velmi blízké předchozí lokalitě. Posledním výrazným "masivem" zeleně na západní straně od Vltavy je Chuchelský háj.

Jedním z významných lesních komplexů na pravém břehu Vltavy je Komořanské pole, a to nejen pro svou rozlohu, ale i z hlediska kvality (především jeho jižní část, zvaná Šance). Jih Prahy lze označit za území, kde souvislá zástavba pronikla poměrně daleko od centra města (v pásu Krč - Libuš - Písnice téměř až na jeho hranice) a přerušena je rozsáhlejšími přírodními celky jako jsou Modřanská rokle, Kunratický les a Miličovský les. Poslední výraznou plochou je lesopark nad Hostivařskou nádrží.

Jihovýchod Prahy je svou podobou poněkud odlišný od předchozího sektoru. Jde o zemědělsky využívanou krajinu s většinou od sebe izolovanými lidskými sídly. Významné svou zachovalostí jsou především nivy některých potoků (Pitkovický potok, Rokytky, méně již Říčanka), výrazně působí svou kvalitou i plochy Obora v Uhřetěvsi a Kolodějská obora. Nejvýchodnějšímu okraji Prahy dominuje Klánovický les - vůbec největší lesní komplex na území hl. m. Prahy, jehož výrazná část vznikla na místě osad zničených za třicetileté války. Dále západněji leží Xaverovský háj, tvořený různými typy dubových porostů. Tento "zelený" pás pokračuje podél Rokytky a dále po severním okraji Žižkova až na vrch Vítkov.

Na severovýchodě je situace obdobná jako na jihovýchodě. Výjimku z toho tvoří Ctěnická bažantnice. Dále pak to jsou Vinořský park a Bažantnice v Satalicích, navzájem propojené stromořadím.

Zatímco v prvním případě jde o bývalý zámecký park, založený podél Vinořského potoka, v druhém jde o bývalou bažantnici, založenou pravděpodobně na dlouhodobě odlesněné ploše.

Severně od holešovického meandru vynikají jižně ukloněné svahy Tróji. Lesy okolo jsou z velké části nevhodné druhové skladby. Severovýchodněji leží dva rozsáhlejší lesní porosty - Čimický háj a Dáblický háj, obklopující výrazný geomorfologický útvar - Ládví.

6.3.2. Krajina - návrh

ÚPn v podstatě vychází ze zásad stanovených již v jeho konceptu. Dochází k určitému rozšíření plochy kompaktně zastavěného města a zároveň k zachování příměstské krajiny venkovského rázu v okrajových částech Prahy. Zde budou stávající lidská sídla postupně narůstat a nemělo by docházet k jejich spojování, či dokonce k zakládání nových obytných celků. Výjimkou jsou rozvojová území, která byla schválena nezávisle na tvorbě celopražského územního plánu (tzv. Západní Město, rozvoj u Pitkovic atd.).

Obecnou snahou zpracovatelů ÚPn bylo členit příměstskou krajinu zelení, ať již kompaktnějšími plochami, nebo i liniovými výsadbami. Nejvýznamnější nové lesní celky jsou navrženy u Čakovic a jižně od Dubče. Liniové prvky by měly vzniknout především ve vazbě na vodní toky, polní cesty apod. a jejich smyslem je vizuální "rozbití" dnes často rozsáhlé a poněkud fádní zemědělské krajiny. Kromě toho dnes ke zvýšení ekologické stability krajiny a v případě vodních toků je navíc cílem omezit negativní vlivy (především splachy znečišťujících chemických látek - hnojiv a pesticidů) spojené s obhospodařováním polí. To platí především pro severovýchodní, jihovýchodní a západní okraj Prahy, kde došlo lidskou činností v minulosti k dosti značnému narušení přírody. Dnes se zde nacházejí spíše izolované plochy zeleně a na jihovýchodě navíc i pásy podél některých potoků.

Předložené řešení bylo koncipováno tak, aby všechny přírodně relativně cenné plochy zůstaly zachovány. To se týká zvláště chráněných území (ve smyslu zákona č. 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny). Platí to i o pohledově exponovaných "zelených" svazích. Snahou bylo zapojit většinu těchto ploch do systému zeleně, což je v některých případech, vzhledem k míře urbanizace bezprostředního okolí, těžko řešitelné. Hranice zvláště chráněných území byly převzaty z Institutu městské informatiky Praha, garantem hranic je OŽP MHMP.

V případě přírodních parků je vesměs respektován stávající ráz krajiny a tedy i důvod, proč byly tyto přírodní parky vyhlášeny. Preferuje se především posílení přírodních hodnot území, případně také rekreačních funkcí, které budou v souladu s vyhláškou přírodního parku. V některých případech návrh předpokládá ukončení aktivit nevhodných pro tyto krajinářsky cenné oblasti - např. obalovny drti v přírodním parku Klánovice - Čihadla jsou navrženy k přeměně na funkci sportovní.

6.3.3. Negativní vlivy na krajinu

Předložené řešení bylo motivováno snahou o zlepšení situace v životním (přírodním) prostředí - diverzifikace krajiny, kontinuita ÚSES a systému zeleně vůbec (viz předchozí kapitola). Vzhledem ke společenské atraktivitě území (hlavní město republiky) a vysokému počtu lidí, který zde žije, však řešení přináší i zásahy negativní.

Nejzřetelnějším je rozšíření zastavěných ploch. Dojde ke změně charakteru některých oblastí, kde jsou nyní volné plochy (často orná půda). S tím souvisí zmenšení podílu nebezpečných ploch, čili ploch vhodných pro vsak srážkových vod. Toto lze kompenzovat návrhem nových výsadeb zeleně, pokud možno všech výškových pater (bylinné, keřové i stromové).

Základní výsady by měly být doplněny o zeleň členící konkrétní areály, což ovšem není v použitém měřítku ÚPn zobrazitelné.

Významná negativa jsou spojena i s realizací dopravních staveb. Vedle vlastního záboru půdy dojde k vytvoření umělých bariér, a to jak z hlediska pohledového (alespoň v některých případech), tak i z hlediska možnosti migrace organismů. U nadřazených komunikací je žádoucí, aby vedly v tunelu, nebo alespoň v zářezu a pohledově nenarušovaly krajinu. Při použití otevřených zářezů je však třeba alespoň v některých úsecích vozovky v dostatečně šíři překrýt. Pokud nelze vlastní silniční těleso zahloubit, je nutno zajistit průchod organismů vytvářením dostatečně dimenzovaných propustků, v místech přechodů vodních toků pomocí mostních konstrukcí. Zcela nežádoucí je umístění komunikace na zemní val, kterým prochází potok pouze v nedostatečně dimenzovaném propustku. Nesporným záporem bude i realizace dopravních staveb v kontaktu s prvky územního systému ekologické stability (imisi zátěž porostů, možný kontakt organismů s projížděcími vozidly), zvláště tam, kde leží biocentrum v těsné blízkosti vozovky, nebo, kde dochází k delšímu souběhu biokoridoru se silnicí. V těchto případech byly často pásy zeleně podél komunikací navrženy širší než určuje metodika MŽP ČR pro tvorbu ÚSES. Část těchto pásů přiléhající ke komunikaci by měla izolovat vlastní biokoridor od negativních vlivů spojených s dopravou. Tato funkce je nutno přizpůsobit druhovou skladbu vysazovaných porostů.

6.4. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

6.4.1. Úvod a metodika

Územní systém ekologické stability (ÚSES) je chápán jako soustava přírodních společenstev, kterou je nutno udržovat. Je zdrojem pro přirozenou reprodukci přírodního prostředí.

Tvoří ho stávající ekologicky stabilnější části krajiny, účelně rozmístěné na základě funkčních a prostorových kritérií a doplněné o navržené prvky.

Stávající ÚSES je síť vybraných částí kostry ekologické stability a navržený ÚSES je prostorové doplnění kostry ekologické stability, aby byl systém schopen plnit svoje předpokládané funkce.

Při vymezení a návrhu systému ekologické stability jsou respektována tato kritéria:

- 1. Rozmanitost potenciálních přírodních ekosystémů v území.**
- 2. Jejich prostorové vazby.**
- 3. Nezbytné prostorové parametry**
- 4. Aktuální stav krajiny.**
- 5. Společenské limity a záměry, určující současné a perspektivní možnosti kompletování uceleného systému.**

Dělí se podle biogeografického významu skladebných prvků na lokální, regionální a nadregionální. Je tvořen biocentry, biokoridory a interakčními prvky.

Biocentrum je biotop nebo soubor biotopů v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je území, které neumožňuje rozhodující části organismů trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentry a tím vytváří z oddělených biocenter síť.

Interakční prvek je nepostradatelný krajinný segment, který svojí velikostí a stavem ekologických podmínek doplňuje dílčí, ale zásadním způsobem ekologické niky těch druhů organismů, které jsou schopny se zapojovat do potravní sítě sousedních méně stabilních společenstev. Umožňuje tak jejich trvalou existenci i v méně stabilní krajině.

Interakční prvky jsou v územním plánu tvořeny některými maloplošnými chráněnými územími a některými dalšími významnými celky zeleně, v okrajových částech řešeného území, převážně v zemědělské krajině, liniovými prvky podél polních cest a vodotečí.

Územní systém ekologické stability, který je součástí Územního plánu hl. m. Prahy, vycházel z konceptu Územního plánu hl. m. Prahy, který byl zpracován podle generelu ÚSES (Lów a spol. s. r. o. z roku 1993). Oproti konceptu však musel doznat určité změny, a to ze dvou důvodů:

1. V roce 1995 byla zpracována nová metodika, která mění oproti předešlé zejména prostorové parametry ÚSES.
2. Od roku 1997 jsou k dispozici ÚTP NR-R ÚSES ČR (Územně technický podklad Nadregionální a regionální ÚSES ČR) zpracované Společností pro životní prostředí Brno s. r. o. Územně technické podklady mění oproti konceptu územního plánu Prahy zejména průběh nadregionálních biokoridorů - jejich os Prahou.

K oběma těmto skutečnostem při zapracování ÚSES do územního plánu Prahy muselo být přihlédnuto. Kromě toho došlo u prvků vymezených již v konceptu k upřesnění v podrobnějším měřítku (1:10 000) a doplnění systému o interakční prvky.

6.4.2. Územní systém ekologické stability - návrh

6.4.2.1. Nadregionální ÚSES

Biocentra

Na území Prahy jsou zastoupena dvě nadregionální biocentra. Do východního okraje řešeného území zasahuje nadregionální biocentrum Vidrholec, které je reprezentativním biocentrem pro Československý bioregion.

Ze severu do řešeného území zasahuje nadregionální biocentrum Údolí Vltavy, které je unikátní součástí Řípského bioregionu.

Biokoridory

Nadregionální biocentra jsou propojena nadregionálními biokoridory, které zajišťují migraci organismů po nadregionálně významných trasách. Nadregionální biokoridory jsou tvořeny z os a ochranných zón. Prostorové parametry os jsou totožné s prostorovými parametry regionálních biokoridorů příslušného typu.

Na území Prahy, dle migrujících společenstev, jsou zastoupeny tyto typy nadregionálních biokoridorů:

- a) vodní** - řeky Vltava a Berounka,
- b) nivní** - niva Vltavy v úseku Zbraslav - Sedlec,
- c) teplomilný doubravní** - svahy východní a jihovýchodní expozice nad vodními toky Vltavy a Berounky,
- d) mezofilní hájový** - zajišťující migraci organismů z regionálního biocentra Velký háj v městské části Radotín, po západním a jihozápadním okraji Prahy, přes Šárecké údolí, do nadregionálního biocentra Údolí Vltavy,

6.4.2.1.1. Nadregionální ÚSES - současný stav

Obě biocentra jsou relativně funkční - stávající.

Vodní a nivní biokoridory

Trasa vodních a nivních biokoridorů je dána trasami řek, ale jejich funkční způsobilost je velmi omezena. To je podmíněno nadměrnou antropickou činností. Za plně funkční lze považovat pouze některá lokální biocentra na těchto biokoridorech.

Teplomilný doubravní biokoridor

Teplomilný doubravní biokoridor tvoří přírodní fragmenty, které se roztroušeně nacházejí v trase - biocentrum Velký háj, přírodní památka (PP) Nad závodíštěm, přírodní rezervace (PR) Chuchelský háj, národní přírodní památka (NPP) Barrandovské skály, PP Pod Žvahovem, PP Ctírad a pokračuje severním směrem přes Smíchov na Petřín, biocentrum Hradčany, svahy pod Letenskou plání a dále pokračuje přes Stromovku a kaňonem Vltavy do PR Podhoří. Koridor je nesouvislý, tvoří ho převážně menší osamocené plochy. Jeho vymezení bylo upřesněno na základě jednání se zpracovatelem ÚTP NR-R ČR. Koridor až na tři fragmenty je stávající - funkční.

Mezofilní hájový biokoridor

Mezofilní hájový biokoridor vedený po jihozápadním a západním okraji Prahy vychází z regionálního funkčního biocentra Velký háj a směřuje dále přes regionální biocentrum Radotínské údolí na sever. Dále je v dlouhém úseku nefunkční. Funkční je pouze regionální biocentrum Břevská rákosina, které však leží mimo území hl. m. Prahy, a pak až závěrečný úsek v Šáreckém údolí.

6.4.2.1.2. Nadregionální ÚSES - návrh

Vodní a nivní biokoridory

Trasa vodních a nivních biokoridorů je dána trasami řek, ale jejich funkční způsobilost je velmi omezena. To je podmíněno nadměrnou antropickou činností. S ohledem na úpravu břehů Vltavy a zastavěnost centrální části Prahy není v této části předpoklad, že se situace zlepší. Se vzrůstající vzdáleností od centrální části města vzrůstá podél řeky možnost realizace dosadů břehových porostů a vytvoření vložených lokálních biocenter a regionálního biocentra Maniny. V omezeně funkčním regionálním biocentru Císařská louka by nemělo docházet ke zvyšování podílu zpevněných ploch. Jiná situace je u Berounky. Relativně nízká intenzita lidské činnosti dovoluje obnovit funkčnost koridoru a založit regionální biocentrum V lukách. Důležité bude sladit požadavky ochrany přírody se zásadami pro využití inundačních území vodních toků.

Teplomilný doubravní biokoridor

Nefunkční jsou pouze tři fragmenty. Jde o stávající parkové plochy na Petříně, respektive na Hradčanech a nově navržený park v prostoru nynějšího nádraží Prahy-Bubny. Vzhledem k tomu, že jde o parkové plochy, není nutné snažit se striktně rekonstruovat původní porosty, ovšem alespoň základní kostra výsadby by měla být ze stanovištně odpovídajících dřevin.

Mezofilní hájový biokoridor

Severně od Radotínského údolí přetíná silniční okruh a přes tzv. Západní Město, které zde má výhledově vzniknout, je veden mezi navrhovanou výrobní a obytnou zónou a dále pak směřuje k obci Chrásťany. Nadregionální biokoridor znovu přetíná silniční okruh, vystupuje z území Prahy do regionálního biocentra Břevská rákosina (Hostivice) a po Litovickém potoce se stáčí k ulici Evropské. V podstatě všechny nefunkční části tohoto koridoru je nutno založit. Pouze na některých vodních tocích jsou zbytky břehových porostů, které by měly být doplněny novými výsadbami.

Ochranné zóny os nadregionálních biokoridorů

Účelem ochranné zóny je podpora koridorového efektu. Proto všechny prvky regionálních a lokálních ÚSES, významné krajinné prvky a společenstva s vyšším stupněm ekologické stability nacházející se v zóně jsou chápány jako součást nadregionálního biokoridoru. Maximální šíře ochranné zóny dle ÚTP NR-R ČR je 2 km na každou stranu od osy nadregionálního biokoridoru. V územním plánu byla tato šíře upravena s přihlédnutím ke geomorfologickým a ekologickým podmínkám v řešeném území. V některých případech byla hranice ochranné zóny vedena po hranici přírodního parku.

Nutnost zapracování ochranné zóny do územního plánu vznikla v důsledku nové metodiky ÚSES a ÚTP NR-R ČR. Oproti konceptu je to nový prvek ÚSES.

6.4.2.2. Regionální ÚSES

6.4.2.2.1. Regionální ÚSES - současný stav

Na západ od Vltavy se v řešeném území nachází pouze jeden regionální biokoridor, který má propojovat regionální biocentrum Petřín s nadregionálním biokoridorem v prostoru severně od Řeporyjí (tzv. budoucí Západní Město). V podstatě v celém svém průběhu přes jižní svahy Košířského, respektive Motolského údolí je převážně funkční a budou zde nutné pouze částečné kvalitativní změny ve stávajících porostech. Dále na západ jsou v tomto koridoru funkční pouze dílčí úseky u krematoria v Motole, v místě přírodní památky U hájů a také regionální biocentrum Ve výrech.

Na území Přední Kopaniny zasahuje okrajově do Prahy regionální biocentrum Háj, které je vymezené ve stávajících lesních porostech.

Na východ od Vltavy, mezi trojskými svahy a Vinoří je vymezen regionální biokoridor, v podstatě funkční pouze v prostoru výše jmenovaných svahů, Čimického a Ďáblického háje (regionální biocentrum) a dále pak až na části Vinořského potoka včetně regionálního biocentra Vinořská bažantnice.

Také v regionálním biokoridoru mezi nadregionálním biocentrem Vidrholc na východním okraji Prahy a regionálním biocentrem Šance na jižním okraji Prahy jsou funkční jen některé úseky. Jde o úsek v nivě Rokytky, regionální biocentrum Litožnice, lesní porosty jižně od Dubče, regionální biocentrum Uhřetěveská obora, téměř celý úsek v nivě Pitkovického potoka a na Botiči, regionální biocentra Miličovský les a Modřanská rokle a lesní porosty jihozápadně od poslední jmenovaného biocentra.

Téměř v celé své délce je funkční "slepý" regionální biokoridor na Kunratickém potoce, který je zakončen regionálním biocentrem Kunratický les.

6.4.2.2.2. Regionální ÚSES - návrh

Regionální biokoridor v jižních svazích Košířského, respektive Motolského údolí je převážně funkční a budou zde nutné pouze částečné kvalitativní změny ve stávajících porostech. Výjimku tvoří úsek jižně od stadiónů na Strahově, který je vymezen v zahradách u obytné zástavby. Zde se nepředpokládá změna funkčního využití, ale ve vymezeném pásu by nemělo docházet k další výstavbě. Bude nutno zcela nově založit úsek severně od ulice Plzeňské. To platí i pro zbývající část biokoridoru (a lokální biocentra zde navržená) mezi Motolem a budoucím tzv. Západním Městem. V prostoru Motolského potoka a Dalejského potoka je třeba doplnit chybějící břehové porosty a vhodné by byly i revitalizační úpravy toků.

V severní části Prahy nejsou kromě několika úseků funkční prvky regionálních SES. Bude nutno nově založit biokoridor mezi přírodní památkou Trojská a Čimickým hájem, mezi Čimickým a Ďáblickým hájem včetně několika lokálních biocentru západně a severně od Ďáblic a západně od stávající skládky komunálního odpadu. Pokračování tohoto biokoridoru je také nefunkční pro téměř úplnou absenci břehových porostů na Mratínském potoce. Doplnění porostů přirozené druhové skladby a zpřirodění břehů je nutné také na Vnořském potoce východně od Kbel. Úsek mezi zmiňovanými potoky je nefunkční, využit lze pouze porosty v ploše bývalé zahradnické školky na okraji Kbel. Na jihovýchodním okraji Čakovice je navržen rozsáhlý lesní celek, který by vedle dalších funkcí plnil i roli regionálního biocentra. Pro funkčnost systému je nezbytné vytvoření několika lokálních biocentru.

Bude nutno založit regionální biokoridor mezi Vnořskou bažantnicí a Xaverovským hájem (součást nadregionálního biocentra).

Výjimku tvoří pás doprovodné zeleně (ovšem nedostatečně široké) podél železniční trati do Satalic, základ lokálního biocentra (po nezbytné přeměně druhové skladby dřevin) a část břehových porostů u Svěpravického rybníka a Svěpravického potoka.

Jižně od nadregionálního biocentra Vidrholc je v trase regionálního biokoridoru patrný (s výjimkou dílčích úseků na potocích) nedostatek porostů vhodných jako základ tohoto koridoru. Platí to především pro propojení mezi Běchovickým potokem a Rokytkou, mezi Rokytkou a Říčankou a chybějící pás lesa jižně od Dubče. Porosty bude nutno nově vysadit. Rozšíření zeleně podél Říčanky a na břehu Podleského rybníka přispěje k obnově funkčnosti i v této části koridoru. Navržené výsadby východně a jižně od Uhřetěvesi doplní další část regionálního biokoridoru a dvě lokální biocentra. K posílení funkčnosti lokálního biocentra Prknovka je vedle částečné úpravy druhové skladby nutné i rozšíření plochy. Na Pitkovickém potoce a Botiči navrhujeme pouze doplnění chybějícího lokálního biocentra a vytvoření propojení s Miličovským lesem. Napojení Hrnčířských luk na Botiči bude třeba nově založit, vlastní regionální biocentrum Hrnčířské louky vyžaduje přeměnu orné půdy na trvalé travní porosty a dosadbu vysoké zeleně. Absence kvalitní zeleně (a tedy i nutnost založení) je charakteristická pro zbývající část koridoru až po regionální biocentrum Modřanská rokle. Pro posílení regionálního biokoridoru na Kunratickém potoce je navržena paralelní větev v prostoru severně od Šeberáku.

6.4.2.3. Lokální ÚSES

6.4.2.3.1. Lokální ÚSES - současný stav

Za převážně funkční biokoridor lze považovat úsek Mratínského potoka východně od Čakovice, plně funkční je biocentrum Hájiček. Na severovýchodě Prahy je funkční biocentrum Ctěnická bažantnice. Na tzv. severní terase je funkční již jen krátký úsek biokoridoru v Draháňském údolí, který vychází z nadregionálního biocentra Údolí Vltavy.

Některé funkční prvky lze vymezit v jižních svazích navazujících na severní terasu. Je to úsek biokoridoru pod Dlážděnkou, biokoridor se dvěma biocentry jižně od Proseka a biocentrum Bažantnice v cihelně severně od Kyjí.

Z biocentra Smetanka vybíhá směrem na východ terestrický biokoridor. Pro zlepšení jeho funkčnosti by měla být upravena druhová skladba lesních porostů, které tvoří jeho základ.

Na Rokytky lze vysledovat dva funkční úseky. První (včetně jednoho biocentra), relativně kratší, je v Dolních Počernicích a druhý (včetně několika biocentru) je na jihovýchodě Prahy. Obdobného charakteru (vodní tok s břehovými porosty, místy vložené biocentrum) jsou i biokoridory na Říčance v Dubči na Pitkovickém potoce u Benic a na Botiči od jeho soutoku s Pitkovickým potokem směrem do centra Prahy. Posledně jmenovaný koridor má poněkud odlišnou jednu část v místech, kde zahrnuje břeh Hostivařské nádrže a pás navazujícího lesa.

Dále jsou funkční úsek biokoridoru u Olšanského rybníka, biocentrum Cholupická bažantnice a část z něj vybihajícího biokoridoru, obě napojení regionálního biocentra Šance na Vltavu (koridory na Cholupickém potoce, respektive u Závisti), biokoridory a biocentrum v Kamýčském lese a Zátíšském lese, biocentrum v Hodkovičkách, biokoridor s biocentrem u sídliště Novodvorská a biocentrum na Krejčárku.

Na západ od Vltavy jsou v jižní části řešeného území funkční biokoridor (a dvě biocentra) v prostoru přírodní památky Krňák, část biokoridoru v Radotínském údolí a biokoridor s řadou biocentru v Dalejském a Prokopském údolí.

Z oblasti Vidoule vedou stávajícími lesními porosty dva biokoridory na severovýchod (obsahují několik biocentru), stejně tak z biocentra v Oboře Hvězda vedou dva biokoridory na východ. Převážně funkční je biokoridor u vodní nádrže Džbán a dva úseky biokoridoru severně od Nebušic, respektive u Přední Kopaniny.

6.4.2.3.2. Lokální ÚSES - návrh

Na tzv. severní terase je navrženo několik lokálních biokoridorů. Bude nutno zcela nově založit krátký úsek východně od Velké Skály, propojení mezi Draháňským údolím a regionálním biokoridorem severně od Ďáblic a dva úseky koridorů severně od Čakovic (podél železniční trati), respektive západně od Ctěnické bažantnice. U biokoridorů na Třeboradickém potoce a levostranném přítoku Vnořského potoka je třeba doplnit břehové porosty.

Biokoridor propojující regionální biocentrum Ďáblický háj s regionálním biokoridorem jižně od Satalic bude také nutno založit s výjimkou funkčního biocentra severně od Kyjí.

Část biokoridoru v jižních svazích pod Prosekem je vzhledem k omezené propustnosti území vymezena v zahradách u obytné zástavby. Zde nepředpokládáme změnu funkčního využití, nemělo by však docházet k výstavbě zasahující do tohoto koridoru. Biokoridor spojující Dlážděnkou s Thomayerovými sady zůstane místně ve funkci zahrad (sadů), místně musí být doplněn novými výsadbami (především v okolí ulice V Holešovičkách).

Biokoridor na Rokytce zůstane v prostoru Libně a části Vysočan omezeně funkční, protože zastavěnost bezprostředního okolí toku neumožňuje revitalizační úpravy. Ze stavu vyplývá především možnost místního doplnění břehových porostů, případně založení několika biocentru.

Terrestrický biokoridor, který vede souběžně s Rokytkou, lze rozdělit na několik pomyslných částí. Část mezi Černým Mostem a Dolními Počernicemi bude nutno nově vytvořit, další část (v prostoru Kyjí, Hloubětína a Hrdlořez) je v zásadě funkční a potřebná by byla

spíše úprava druhové skladby porostů. Úsek východně od ulice Spojovací je sice spíše nefunkční (nyní sad), i zde však postačí postupná přeměna druhové skladby dřevin. Následuje pás lesa. Závěrečná část koridoru (včetně biocentra na Vítkově) je ponechána v parkové funkci. Z něj vybihající biokoridor přes Černý Most je v centrální části tohoto sídliště navržen také v parkové ploše.

Na Rokytku navazující biokoridor na Hostavickém potoce vyžaduje větší revitalizační úpravy, především odstranění zcela nevhodného opevnění koryta a také výsadbu podél toku zcela absentujícího stromového patra (v podstatě též patra keřového). Obdobné zásady platí i pro koridor na Svěpravickém potoce.

Celý lokální systém (biocentra i biokoridory) v prostoru východně a jihovýchodně od Horních Počernic je nefunkční. Kromě pásů keřů (pouze místně i stromů) podél některých vodních toků a cest a vznikajícího lesíku (zarůstající sad) u hřbitova bude nutno všechny navržené prvky obnovit (založit).

Biokoridor na Běchovickém potoce by měl být rozšířen, chybějící části nutno doplnit. Nutnost nových výsadeb se vztahuje i na část ležící již mimo potok. Nové výsadby navrhuje v nefunkčních úsecích Říčanky a Rokytky v Běchovicích, Říčanky v Uhříněvsi a Kolo-vratech. V některých centrálních částech obcí zůstanou koridory, s ohledem na stávající zástavbu, omezeně funkční. Doprovodnou zeleň zcela postrádá levostranný přítok Pitkovického potoka v Benicích. Zcela nově založit bude nutno všechna tři příčná propojení mezi Říčankou a Rokytkou včetně navrženého biocentra.

V jižní části Prahy návrh obsahuje chybějící propojení mezi regionálním biocentrem Šance a Cholupickou bažantnicí. Na potocích směřujících od bažantnice na sever (k Modřanské roklí) vyžadují doplnit zeleň pouze některé úseky. Dále je třeba realizovat propojení mezi jednotlivými lesními celky - Modřanskou roklí, Kamýkem, Zátíšským lesem a lesem v Hodkovičkách na břehu Vltavy (to podél Zátíšského potoka). V lesích nad Braníkem a u sídliště Novodvorská by měla být postupně měněna druhová skladba ve prospěch původních druhů.

Kunratický potok je omezeně funkčním biokoridorem. Situace by se měla zlepšit doplněním břehových porostů a realizací biocentra u plánovaného suchého poldru. Na nefunkčním biokoridoru na Botiči je možnost zlepšení situace dosti omezená. Zvláště v oblasti Nuslí a Vršovíc je tento tok opevněn a jeho okolí intenzivně urbanizováno. Výsadby lze realizovat pouze v některých lokalitách.

Lipanský potok má v podstatě přírodě blízkou podobu koryta, biokoridor na něj vázaný je však většinou nefunkční, protože zde chybí doprovodné porosty. Výsadby bude nutno realizovat i v trase biokoridoru propojujícího Lipanský potok s Jílovišťským lesem jižně od Prahy. Částečně je možno využít stávající porosty západně od Strakonické. Mezi Lochkovem a Slivencem a východně od Lochkova je třeba nově založit dva úseky biokoridorů včetně jednoho biocentra.

V systému jsou navržena dvě chybějící propojení mezi Oborou Hvězda a regionálním biokoridorem v Motolských svazích. První zůstane omezeně funkční, protože prochází ulicí Na bělohorské pláni. Zde by měl zůstat stávající pás zeleně v ose ulice, případně by měl být doplněn novými výsadbami. Druhé propojení je v prostoru Vypichu a je částečně navrženo ve stávající louce u Obory Hvězda. Mělo by být obnoveno několik nefunkčních částí biokoridoru (včetně biocentra) východně od obory, ovšem ve Stamicově ulici je možnost doplnění stávající zeleně velmi omezena.

Litovický potok prochází v oblasti jižně od ulice Evropské zahrádkovou kolonií a je zcela nevhodně technicky upraven. Bez odstranění současné úpravy a bez obnovení doprovodných porostů zůstane biokoridor vázaný na tento tok nefunkční.

Posledním biokoridorem, který musí být založen, je propojení Šárky s regionálním biocentrem Háje u Přední Kopaniny.

6.4.3. Interakční prvky

Vzhledem k použitému měřítku konceptu ÚPn hl. m. Prahy (1:25 000) jsou interakční prvky vymezovány až v následující fázi ÚPn, který je již v měřítku podrobnějším 1:10 000). Tvoří je některá maloplošná chráněná území a některé další významné celky zeleně. V okrajových částech řešeného území, převážně v zemědělské krajině pak liniové prvky podél polních cest a vodotečí.

V ÚPn je navržen pouze základní systém interakčních prvků. Ten by měl být následně doplňován v podrobnějších dokumentacích.

Územní systém ekologické stability je zobrazen v grafické části dokumentace ve výkresu č. 19 a jeho obrysová linie ve výkresech č. 4, 20, 30, 31. Příslušné tabulky jsou uvedeny v tabulkové části průvodní zprávy.

7. ZÁVAZNÁ A SMĚRNÁ ČÁST ÚZEMNÍHO PLÁNU, REGULATIVY FUNKČNÍHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ, LIMITY ÚZEMÍ

Územní plán hl. m. Prahy vymezuje ve své závazné části regulativy funkčního a prostorového uspořádání a limity rozvoje území.

Funkční regulativy jsou dány příslušnými typy jednotlivých území a ploch, které jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 4. Regulativy prostorového uspořádání jsou dány kódem míry využití pro jednotlivá území, které jsou uvedeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 4.

7.1. CÍL ÚZEMNÍHO PLÁNU

(1) Územní plán hlavního města Prahy je územním plánem sídelního útvaru podle zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění platném k 30.6.1998 na základě výjimky udělené Ministerstvem pro místní rozvoj pod č.j. 8845/98-31/766 ze dne 1.9.1998 ve smyslu čl. II, bod 1 zákona č. 83/1998 Sb., kterým se mění zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů.

(2) Územní plán hlavního města Prahy řeší funkční využití a uspořádání ploch na území hlavního města Prahy jako celku, stanoví základní zásady organizace území a postup při jeho využití při naplňování cílů a daností, obsažených v územních a hospodářských zásadách, schválených usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 31/7 ze dne 21.10.1993:

- a) řeší město s jeho 1 200 000 obyvateli jako politické, ekonomické a hospodářské centrum státu, centrum kultury, vzdělanosti, turismu, dopravní křižovatku evropského významu a centrum pracovních příležitostí a vybavenosti pražského regionu,
- b) rozvíjí hlavní město Prahu jako harmonický celek zastavěných a nezastavěných území při respektování a ochraně přírodních, historických, architektonických a urbanistických hodnot,
- c) respektuje jedinečný obraz města, který nelze dalším vývojem a výstavbou narušit a který je dán spolupůsobením konfigurace terénu, významného fenoménu řeky Vltavy s jejími ostrovy, přítoky a navazující krajinou a dochovanými kulturně historickými hodnotami, které se postupně po staletí utvářely,
- d) respektuje především historické jádro města, vyhlášené jako Pražská památková rezervace, zapsané v seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,

- e) organizuje území, zejména decentralizuje komerční aktivity do soustavy sekundárních center a rozvíjí radiálně okružní systém komunikací s cílem snížit dopravní zatížení centrální části a zajistit podmínky pro trvale udržitelný rozvoj.

7.2. URBANISTICKÁ KONCEPCE

(1) Urbanistická koncepce hlavního města Prahy je založena na vyváženém využití a rozvoji tří historicky utvářených pásem: celoměstského centra, kompaktního města a vnějšího pásma.

(2) Celoměstské centrum je tvořeno severní částí historického jádra (Pražské památkové rezervace). Územní plán ho rozšiřuje do prostorů Bubny-Zátory, Smíchov, Pankrác a Karlín s cílem snížit dopravní zatížení historického jádra decentralizací komerčních aktivit.

(3) Kompaktní město zahrnuje původní pražská předměstí s blokovou zástavbou, zahradní města z období před 2. světovou válkou a zástavbu pražských sídlišť. Územní plán rozšiřuje kompaktní město o rozvojové plochy určené pro bytovou výstavbu městského charakteru a pro další funkce celoměstského i lokálního významu. V souladu se zásadou polycentrického řešení hlavního města Prahy jsou navržena významná centra, přebírající některé celoměstské funkce: Dejvice, Nové Butovice, Palmovka, Vršovice-Eden, Letňany, Černý Most, Jižní Město, Nové Dvory. Nejvýznamnější plochy rozšířeného kompaktního města jsou v prostorech Barrandov, Západní Město, Letňany - Kbely, Horní Počernice - Černý Most, Dolní Počernice, Kunratice - Šeberov. V návaznosti na obytnou funkci jsou umístěny plochy pracovních příležitostí minimalizující dojížděku za prací. Restrukturalizace pražského průmyslu uvolňuje plochy původních průmyslových areálů situovaných uvnitř obytné zástavby a umožňuje jejich transformaci na plnohodnotné městské čtvrti s dosud chybějící vybaveností, bydlením a zelení.

(4) Vnější pásmo, jehož podstatou je příměstská krajina s původně venkovským osídlením, je v územním plánu doplněno o nízkopodlažní formy bydlení, navazující na zástavbu stávajících sídel. Podstatnými prvky tohoto pásma jsou zemědělský půdní fond, lesní porosty a pozemky určené k plnění funkce lesa, dále přírodní prvky zeleně, které přecházejí z volné krajiny do kompaktního města a celoměstského centra formou parků a parkově upravených ploch. Územní plán doplňuje uvedené stávající prvky v radiálních i tangenciálních směrech do spojitěho systému zeleně. Součástí krajiny jsou vodní plochy a toky, které jsou spolu s přilehlým územím chráněny jako významná součást krajinného rázu a jako obohacení biodiverzity pro svou mikroklimatickou, hygienickou a estetickou hodnotu.

(5) Na území hlavního města Prahy bezprostředně navazuje pražský region, který zahrnuje centrální část Středočeského kraje, tvořeno územím okresů Praha-východ, Praha-západ, převážnou částí okresu Beroun, Kladno, Mělník a malou částí okresů Kolín a Nymburk s vazbami na území hlavního města. Mezi jádrem regionu - hl. m. Prahou a ostatním územím regionu existuje vzájemná interakce, kdy Praha je pro region centrem pracovních příležitostí, vybavenosti a školství, region je pro hl. m. Prahu zdrojem pracovních sil, zázemím

krátkodobé rekreace a nositelem nadřazené sítě dopravy a technické infrastruktury. Vzájemné vazby se nejsilněji projevují v tzv. kontaktním pásmu, vymezeném přibližně městy Beroun, Kladno, Kralupy n. Vlt., Neratovice, Brandýs n. L., Čelákovice, Úvaly, Říčany, Benešov.

(6) Prostorové uspořádání hlavního města Prahy je specifické:

- a) proporcerami a obrazem historického jádra (Pražské památkové rezervace) s jeho uličními prostory, náměstími, historickými zahradami a parky, řekou Vltavou s ostrovy a nábřežími, architektonickými dominantami, utvářením terénu s dominantním meandrem Vltavy, údolími jejích přítoků i výraznými náhorními plošinami nad zachovanými přírodně hodnotnými svahy,
- b) výsledkem pozitivní lidské činnosti při tvorbě krajiny i kultivovaného městského prostředí sestávající ze zakládání historických obor a zahrad, příměstských hájů a významných městských parků v centrální části,
- c) dochovanými historickými jádry městských částí s prvky tvarosloví lidové architektury.

(7) Uvedené prvky prostorového utváření hlavního města Prahy jsou měřítkem a limitem pro hodnocení nové výstavby v území a je nutno je chránit a rozvíjet při rozhodování v území a při pořizování navazující územně plánovací dokumentace.

(8) Neoddělitelnou součástí urbanistické koncepce a částí funkčního uspořádání hlavního města Prahy je územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES). Koncepce ÚSES vychází z územně technického podkladu „Nadregionální a regionální ÚSES ČR“, pořízeného v roce 1996 Ministerstvem pro místní rozvoj. Systém je doplněn o prvky lokálního (místního) významu a interakční prvky. ÚSES představuje vybranou část systému zeleně a vodních prvků se zcela specifickými požadavky na realizaci.

(9) Doprava se podílí na urbanistické koncepci hlavního města Prahy zejména:

- a) řešením nadřazené komunikační sítě města, která je tvořena dvěma okruhy, Pražským (silničním) a městským, a na ně navazujícími sedmi radiálami a dvěma spojkami;
 - a.1) Pražský (silniční) okruh slouží pro vedení dopravy, která je vůči městu tranzitní, a dále pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi jednotlivými okrajovými částmi města,
 - a.2) Městský okruh je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou převzal většinu dopravních vztahů směřujících přes centrum města a rozvedl je po obvodě k jednotlivým cílům, odlehčil dopravní síť středního pásma města a tím umožnil co nejvyšší plynulost dopravy, nezbytnou pro minimalizaci vlivů dopravy na životní prostředí.
- b) systémem Pražské Integrované Dopravy (PID), který je tvořen
 - b.1) městskou hromadnou dopravou s metrem jako základním prostředkem. Doplnkovými systémy jsou tramvajová a autobusová doprava,
 - b.2) příměstskou a městskou železniční dopravou a příměstskou autobusovou dopravou,

- b.3) záchytnými parkovišti P+R;
- c) železničním uzlem Praha, který je tvořen soustavou deseti železničních tratí, radiálně zaústěných do Hlavního a Masarykova nádraží, doplněnou pražskými spojovacími tratěmi. Jsou vytvořeny podmínky pro možné zaústění železničních tratí vysokých rychlostí;
- d) leteckou mezinárodní i vnitrostátní dopravou, která je soustředěna do letiště Praha-Ruzyně, v návrhovém období je uvažováno se systémem 3 vzletových a přistávacích drah v uspořádání se dvěma paralelními dráhami a jednou křížující dráhou;
- e) do roku 2010 se uvažuje s modernizací vltavské vodní cesty pro osobní i nákladní dopravu, limitovanou kapacitou plavebních komor Podbaba a Smíchov. Nový přístav v Radotíně bude určen výhradně pro sportovní a rekreační lodě, nebude mít charakter nákladního přístavu. Zároveň však bude, v případě nenadálých událostí na toku a při povodňových průtocích, plnit funkci ochrannou.
- 10) Technické vybavení ovlivňuje urbanistickou koncepci hlavního města Prahy systémy zásobování vodou, odkanalizování, zásobování elektrickou energií, teplem, plynem, přenosu informací (elektronických komunikací) a soustavou vodních toků s výraznou městotvornou funkcí.
- a) základem systému zásobování vodou jsou mimopražské zdroje Želivka a Káraný a úpravná voda v Podolí,
- b) základem systému odkanalizování je ústřední čistírna odpadních vod na Císařském ostrově a říční kalové hospodářství umístěné mimo Císařský ostrov,
- c) základem systému zásobování elektrickou energií jsou vstupní transformovny 400/110 kV Chodov, Řeporyje, Sever, 220/110 kV Maléšice a napájecí body 110 kV,
- d) zásobování centralizovaným teplem je z pravobřežní soustavy centralizovaného zásobování s hlavním zdrojem Elektrárny Mělník a ostrovních soustav,
- e) základními články zásobování plynem jsou plynovody o velmi vysokém tlaku (VVTL) a vysokém tlaku (VTL) s hlavními regulačními stanicemi VVTL/VTL Třeboradice a Dolní Měcholupy a sítě regulačních stanic VTL/STL,
- f) základem přenosu informací jsou systémy telekomunikací a radioreléových spojů s příslušnými technologickými zařízeními,
- g) využití ploch u vodních toků omezené povodňovými průtoky je umožňováno u Vltavy a Berounky protipovodňovými opatřeními, u ostatních toků retenčními nádržemi a poldry a vodohospodářskými opatřeními v jejich povodí.
- (1) Urbanistická koncepce hlavního města Prahy je založena na vyváženém využití a rozvoji tří historicky utvářených pásem: celoměstského centra, kompaktního města a vnějšího pásma.
- (2) Celoměstské centrum je tvořeno severní částí historického jádra (Pražské památkové rezervace). Územní plán ho rozšiřuje do prostorů

Bubny-Zátory, Smíchov, Pankrác a Karlín s cílem snížit dopravní zatížení historického jádra decentralizací komerčních aktivit.

(3) Kompaktní město zahrnuje původní pražská předměstí s blokovou zástavbou, zahradní města z období před 2. světovou válkou a zástavbu pražských sídlišť. Územní plán rozšiřuje kompaktní město o rozvojové plochy, určené pro bytovou výstavbu městského charakteru a pro další funkce celoměstského i lokálního významu. V souladu se zásadou polycentrického řešení hlavního města Prahy jsou navržena významná centra, přebírající některé celoměstské funkce: Dejvice, Nové Butovice, Palmovka, Vršovice-Eden, Letňany, Černý Most, Hostivař, Jižní Město, Nové Dvory. Nejvýznamnější plochy rozšířeného kompaktního města jsou v prostorech Barrandov, Západní Město, Letňany - Kbely, Horní Počernice - Černý Most, Dolní Počernice, Kunratice - Šeberov. V návaznosti na obytnou funkci jsou umístěny plochy pracovních příležitostí minimalizující dojížděku za prací. Restrukturalizace pražského průmyslu uvolňuje plochy původních průmyslových areálů, situovaných uvnitř obytné zástavby a umožňuje jejich transformaci na plnohodnotné městské čtvrti s dosud chybějící vybaveností, bydlením a zelení.

(4) Vnější pásmo, jehož podstatou je příměstská krajina s původně venkovským osídlením, je v územním plánu doplněno o nízkopodlažní formy bydlení, navazující na zástavbu stávajících sídel. Podstatnými prvky tohoto pásma jsou zemědělský půdní fond, lesní porosty a pozemky určené k plnění funkce lesa, dále přírodní prvky zeleně, které přecházejí z volné krajiny do kompaktního města a celoměstského centra formou parků a parkově upravených ploch. Územní plán doplňuje uvedené stávající prvky v radiálních i tangenciálních směrech do spojitého systému zeleně. Součástí krajiny jsou vodní plochy a toky, které jsou spolu s přilehlým územím chráněny jako významná součást krajinného rázu, obohacení biodiverzity pro svou mikroklimatickou, hygienickou a estetickou hodnotu.

(5) Na území hlavního města Prahy bezprostředně navazuje pražský region, tvořený územím okresů Praha-východ, Praha-západ, převážnou částí okresu Beroun, Kladno, Mělník a malou částí okresů Kolín a Nymburk. Mezi jádrem regionu - hl. m. Prahou a ostatním územím regionu existuje vzájemná interakce, kdy Praha je pro region centrem pracovních příležitostí, vybavenosti a školství, region je pro hl. m. Prahu zdrojem pracovních sil, zázemím krátkodobé rekreace a nositelem nadřazené sítě dopravy a technické infrastruktury. Vzájemné vazby se nejsilněji projevují v tzv. kontaktním pásmu, vymezeném přibližně městy Beroun, Kladno, Kralupy n. Vlt., Neratovice, Brandýs n. L., Čelákovice, Úvaly, Říčany, Benešov.

(6) Prostorové uspořádání hlavního města Prahy je specifické:

a) proporcerami a obrazem historického jádra (Pražské památkové rezervace) s jeho uličními prostory, náměstími, historickými zahradami a parky, řekou Vltavou s ostrovy a nábřežími, architektonickými dominantami, utvářením terénu s dominantním

meandrem Vltavy, údolními jejich přítoků i výraznými náhorními plošinami nad zachovanými přírodně hodnotnými svahy,

b) výsledkem pozitivní lidské činnosti při tvorbě krajiny i kultivovaného městského prostředí, sestávající ze zakládání historických obor a zahrad, příměstských hájů a významných městských parků v centrální části,

c) dochovanými historickými jádry městských částí s prvky tvarosloví lidové architektury.

(7) Uvedené prvky prostorového utváření hlavního města Prahy jsou měřítkem a limitem pro hodnocení nové výstavby v území a je nutno je chránit a rozvíjet při rozhodování v území a při pořizování navazující územně plánovací dokumentaci.

(8) Při povolování staveb a zařízení v územích a plochách, ve kterých je značkou definováno jiné funkční využití o rozloze menší než 2500 m², je nezbytné zajistit podmínky pro lokalizaci funkčního využití vyznačeného značkou.

(9) Neoddělitelnou součástí urbanistické koncepce a závaznou částí funkčního uspořádání hlavního města Prahy je územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES). Koncepce ÚSES vychází z nového územně technického podkladu „Nadregionální a regionální ÚSES ČR“, pořízeného v roce 1996 Ministerstvem pro místní rozvoj. Systém je doplněn o prvky lokálního (místního) významu a interakční prvky. ÚSES představuje vybranou část systému zeleně a vodních prvků se zcela specifickými požadavky na realizaci.

(10) Doprava se podílí na urbanistické koncepci hlavního města Prahy zejména:

- a) řešením komunikační kostry města, která je tvořena dvěma okruhy, silničním a městským, a na ně navazujícími sedmi radiálami a dvěma spojkami.
- a.1) silniční okruh slouží pro vedení dopravy, která je vůči městu tranzitní, a dále pro rozvádění vnější cílové či zdrojové dopravy a pro realizaci vnitroměstských jízd mezi jednotlivými částmi města,
- a.2) městský okruh je navržen tak, aby svou kapacitou a atraktivitou převzal většinu dopravních vztahů směřujících přes centrum města a rozvedl je po obvodě k jednotlivým cílům a tím umožnil co nejvyšší plynulost dopravy, nezbytnou pro minimalizaci vlivů dopravy na životní prostředí
- b) městskou hromadnou dopravou, která je zajišťována tříprvkovým systémem, s metrem jako základním prostředkem, který se doplňuje o čtvrtou trasu. Doplňkovými systémy jsou tramvajová a autobusová doprava,
- c) železničním uzlem Praha, který je tvořen soustavou deseti železničních tratí, radiálně zaústěných do Hlavního a Masarykova nádraží, doplněnou pražskými spojovacími

7.4. STRUKTURA FUNKČNÍHO VYUŽITÍ ÚZEMÍ

(1) Území města je rozděleno na polyfunkční území a monofunkční plochy.

(2) Polyfunkční území se dělí na kategorie: obytná území; smíšená území; území výroby a služeb; území sportu a rekreace; zvláštní komplexy.

(3) Monofunkční plochy se dělí na kategorie: veřejné vybavení; doprava; technické vybavení; těžba surovin; vodní plochy a suché poldry; příroda, krajina a zeleň; pěšební plochy.

(4) Polyfunkční území:

obytná území:

OB - čistě obytné

OV - všeobecně obytné

smíšená území:

SV - všeobecně smíšené

SMJ - smíšené městského jádra

území výroby a služeb:

VN - nerušící výroby a služeb

VS - výroby, skladování a distribuce

území sportu a rekreace:

SP - sportu

SO - oddechu

zvláštní komplexy:

ZOB - obchodní ZVS - vysokoškolské

ZKC - kultura a církev

ZVO - ostatní

(5) Monofunkční plochy:

veřejné vybavení:

VV - veřejné vybavení

VVA - armáda a bezpečnost

doprava:

SD, S1, S2, S4 - vybraná komunikační síť

DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály

DL - dopravní, vojenská a sportovní letiště

DGP - garáže a parkoviště

DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R

DP - přístavy a přístaviště, plavební komory

DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení

technické vybavení:

TVV - vodní hospodářství

TVE - energetika

TI - zařízení pro přenos informací

TVO - odpadové hospodářství

těžba surovin

TEP - těžba surovin

plochy a uvnitř kategorie veřejné vybavení, které jsou směrné. Hranice mezi kategorií příroda, krajina a zeleň a monofunkční plochou sady, zahrady a vinice jsou směrné.

(4) Nadřazené celoměstské systémy, tj. územní systém ekologické stability (ÚSES), celoměstský systém zeleně, stavby systému dopravy a technického vybavení, jsou s níže uvedenými výjimkami závazné.

(5) Vybraná komunikační síť a funkční plochy pro dopravu jsou v návrhovém horizontu územního plánu závazné s výjimkou tvarů křižovatek v rámci funkčních ploch umožňujících vozidlové komunikace, tunelových úseků dopravních staveb (kromě stanic metra), vysokorychlostních tratí a tras lanovek.

(6) Hranice mezi urbanisticky významnými plochami a dopravními spojeními (náměstí, shromažďovací prostory apod.) zahrnutými do urbanisticky významných ploch a dopravních spojení (DU) a zastavitelnými funkčními plochami jsou směrné při zachování plošného rozsahu veřejných prostranství.

(7) Vymezení technického vybavení v návrhovém horizontu územního plánu je závazné s výjimkou nezbytných přeložek liniových staveb technického vybavení, vyvolaných jinými stavbami. Jmenované přeložky jsou směrné.

(8) Územní systém ekologické stability (ÚSES) je závazný s výjimkou interakčních prvků, jež jsou směrné.

(9) Procentuální podíl jednotlivých funkčních ploch ve velkých rozvojových územích je závazný.

(10) Uspořádání funkčního využití ve velkých rozvojových územích a velkých územích rekreace je směrné s výjimkou nadřazených celoměstských systémů, které jsou závazné.

(11) Konkrétní trasy liniových dopravních staveb a technického vybavení ve velkých rozvojových územích a velkých územích rekreace jsou směrné.

(12) Výhledové funkční využití ploch a výhledové trasy liniových staveb jsou směrné.

(13) Míra využití území stanovená pro rozvojová a transformační území je směrná.

(14) Minimální podíl bydlení stanovený pro centrální část města je směrný.

(15) Hranice funkčních ploch jsou vymezeny v závazné části ve výkrese č. 4 schváleného územního plánu hlavního města Prahy čarou o tloušťce 0,25 mm.

(16) Výjimečně přípustná je zřejmá nepřesnost kresby hranic funkčních ploch ve vztahu k hranicím pozemků. Zřejmou nepřesností kresby hranic se rozumí případ, kdy hranice funkční plochy má vést jednoznačně po hranici pozemku a ve velmi omezeném rozsahu se od této hranice pozemku odchyluje. Maximální akceptovatelná nepřesnost hranice funkční plochy od hranice pozemku je odchylka max. 1,0 mm na obě strany od osy čáry v měřítku ÚPn.

(17) Hranice současně zastavěného území je směrná.

(18) Změna závazných hranic funkčních ploch je možná pouze změnou územního plánu.

(19) Změnu směrných prvků územního plánu lze provést úpravou územního plánu.

tratěmi. Jsou vytvořeny podmínky pro možné zaústění železničních tratí vysokých rychlostí,

d) leteckou mezinárodní i vnitrostátní dopravou, která je soustředěna do letiště Praha-Ruzyně, v návrhovém období se zachovává současný dráhový systém 3 vzletových a přistávacích drah,

e) do roku 2010 se uvažuje s modernizací vltavské vodní cesty pro osobní i nákladní dopravu, limitovanou kapacitou plavebních komor Podbaba a Smíchov.

(11) Technické vybavení ovlivňuje urbanistickou koncepci hlavního města Prahy systémy zásobování vodou, odkanalizování, zásobování elektrickou energií, teplem, plynem, přenosu informací a soustavou vodních toků s výraznou městotvornou funkcí.

a) základem systému zásobování vodou jsou mimopražské zdroje Želivka a Káraný a úpravná vody v Podolí,

b) základem systému odkanalizování je ústřední čistírna odpadních vod na Čísařském ostrově a její doplňková kapacita - 1. etapa nové ústřední čistírny mimo území hlavního města Prahy,

c) základem systému zásobování elektrickou energií jsou vstupní transformovny 400/110 kV Chodov, Řeporyje, Sever a napájecí body 110 kV,

d) zásobování centralizovaným teplem je z pravobřežní soustavy centralizovaného zásobování s hlavním zdrojem Elektrárny Mělník a ostrovních soustav,

e) základními články zásobování plynem jsou plynovody o velmi vysokém a vysokém tlaku s hlavními regulačními stanicemi VVTL/VTL Třeboradice a Dolní Měcholupy a sítě regulačních stanic VTL/STL,

f) základem přenosu informací jsou systémy telekomunikací a radioreléových spojů s příslušnými technologickými zařízeními,

g) využití ploch u vodních toků omezené povodňovými průtoky je umožňováno u Vltavy a Berounky protipovodňovými opatřeními, u ostatních toků retenčními nádržemi a poldry a vodohospodářskými opatřeními v jejich povodí.

7.3. ZÁVAZNÁ A SMĚRNÁ ČÁST ÚZEMNÍHO PLÁNU

(1) Funkční využití území v návrhovém horizontu územního plánu je závazné s výjimkou jednotlivých druhů veřejného vybavení, které jsou v rámci kategorie veřejného vybavení směrné, a území oddechu, které je směrné v rámci možného využití kódů 1-7.

(2) Hranice polyfunkčních území jsou závazné s výjimkou hranic uvnitř kategorie obytná území, hranic uvnitř kategorie smíšená území a hranic možného využití uvnitř území oddechu, které jsou směrné.

(3) Hranice monofunkčních ploch jsou závazné s výjimkou hranic uvnitř kategorie příroda, krajina a zeleň, uvnitř kategorie pěšební

vodní plochy a suché poldry:

VOP - vodní toky a plochy, plavební kanály

SUP - suché poldry

příroda, krajina a zeleň:

LR - lesní porosty

ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy

ZMK - zeleň městská a krajinná

IZ - izolační zeleň

NL - louky a pastviny

● - hodnotná zeleň vyžadující zvláštní ochranu

pěstební plochy:

PS - sady, zahrady a vinice

PZA - zahradnictví

PZO - zahrádky a zahrádkové osady

OP - orná půda, plochy pro pěstování zeleniny

(6) Základním měřítkem územního plánu je měřítko 1 : 10 000.

(7) Nejmenší zobrazovanou funkční plochou je plocha 2 500 m².

(8) Pevná značka vv v rámci jiné funkční plochy vyjadřuje umístění „podměrečné“ funkční plochy o rozloze menší než 2 500 m² v rámci jiné funkční plochy. Grafická značka symbolizuje těžiště umístění podměrečné funkční plochy.

(9) Plovoucí značka vv v rámci jiné funkční plochy vyjadřuje požadavek umístít či respektovat funkční plochu bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy.

(10) Při umístění stavby na hranici funkčních ploch musí být vždy přihlédnuto k funkci navazující plochy.

(11) Stavby a zařízení, která funkčnímu využití území neodpovídají, nelze umístít a rovněž nelze povolit změny užívání staveb v rozporu se stanoveným funkčním využitím.

(12) U stávajících staveb, kolaudovaných ke dni nabytí účinnosti územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, tj. 1.1.2000, jejichž využití neodpovídá funkčnímu využití, ve kterém jsou umístěny, mohou být prováděny stavební úpravy bez posouzení výjimečně přípustné stavby jen za předpokladu, že nedojde k zvětšení zastavěné plochy ani objemu stavby, ani ke změně funkčního využití. Každá změna zastavěné plochy a objemu a změna funkčního využití musí být posouzena jako výjimečně přípustná stavba. Jako výjimečně přípustnou stavbu lze v těchto případech povolit nástavbu o 1 podlaží, zvětšení stávajícího půdorysu stavby max. o 15% a změnu funkčního využití oproti stavu kolaudovanému ke dni nabytí účinnosti územního plánu, při kterém výrazným způsobem nedojde ke zhoršení životního prostředí a jiného znehodnocení nebo ohrožení navazujících ploch a funkcí.

(13) Při umístění staveb a zařízení v územích a plochách, ve kterých je plovoucí značkou definováno jiné funkční využití bez přesného umístění, je nezbytné pořídit jiný podrobnější podklad ve smyslu zákona o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon),

č. 50/1976 Sb. (respektive č. 183/2006 Sb.), § 3 (respektive § 25), ve kterém bude řešeno umístění a přesné vymezení funkčního využití vyznačeného značkou.

(14) Konkrétní požadavky na vymezení plovoucích značek ZP - parky, historické zahrady, hřbitovy jsou uvedeny v oddíle 5 - Monofunkční plochy, odstavci (6) Příroda krajina a zeleň, bodu 3.

(15) Při povolování staveb a zařízení v plochách zeleně, ve kterých je plovoucí značkou definováno jiné funkční využití, musí být zachován dominantní podíl plochy zeleně, ve které je značka umístěna.

(16) Při umístění staveb a zařízení v územích a plochách, ve kterých je pevnou značkou definováno jiné funkční využití, je nezbytné respektovat funkční využití vyznačené značkou.

(17) Pro centrální část města je stanoven minimální směrný podíl bydlení. U nových staveb vzniklých po demolici obytých objektů a objektů s podílem bytových ploch, u stavebních úprav, nástaveb a přístaveb obytých domů a objektů s podílem bytových ploch bude zachován původní nebo stávající rozsah bytových ploch, případně bude navýšen tak, aby neklesl pod předepsaný limit.

(18) Stanovené směrné podíly minimálních bytových ploch v centrální části města jsou zobrazeny ve výkresu č. 36 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

(19) Regulativy pro umístění staveb a pro využití území v polyfunkčních územích a monofunkčních plochách jsou z hlediska funkčního, doplňkového a výjimečně přípustného využití specifikovány v kapitole 7.5.

(20) Funkční využití je vymezeno ve výkresu č. 4 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.5. REGULATIVY FUNKČNÍHO USPOŘADÁNÍ

7.5.1. POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ

(1) OBYTNÁ ÚZEMÍ

1a) OB - čistě obytné **Území sloužící pro bydlení.**

Funkční využití:

Stavby pro bydlení, byty v nebytových domech (viz výjimečně přípustné využití).

Mimoškolní zařízení pro děti a mládež, mateřské školy, ambulantní zdravotnická zařízení, zařízení sociální péče.

Zařízení pro neorganizovaný sport, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení technického vybavení (dále jen TV).

Parkovací a odstavné plochy, garáže pro osobní automobily (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Lůžková zdravotnická zařízení, církevní zařízení, malá ubytovací zařízení, školy, školská a ostatní vzdělávací zařízení, kulturní zařízení, administrativa a veterinární zařízení v rámci staveb pro bydlení při zachování dominantního podílu bydlení, ambasády, sportovní zařízení, zařízení veřejného stravování, nerušící služby místního významu¹.

Stavby, zařízení a plochy pro provoz Pražské integrované dopravy (dále jen PID).

Zahradnictví, doplňkové stavby pro chovatelství a pěstitelské činnosti, sběrný surovin.

1b) OV - všeobecně obytné

Území sloužící převážně pro bydlení s možností umístění dalších funkcí pro obsluhu obyvatel.

Funkční využití:

Stavby pro bydlení, byty v nebytových domech.

Mimoškolní zařízení pro děti a mládež, školy, školská a ostatní vzdělávací zařízení, kulturní zařízení, církevní zařízení, zdravotnická zařízení, zařízení sociální péče, malá ubytovací zařízení, drobná nerušící výroba¹, veterinární zařízení v rámci staveb pro bydlení, sběrný surovin, sportovní zařízení, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 1 500 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, nerušící služby¹.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže pro osobní automobily (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Vysokoškolská zařízení, stavby pro veřejnou správu města, hygienické stanice, zařízení záchranného bezpečnostního systému, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 15 000 m² prodejní plochy, ubytovací zařízení, stavby a plochy pro administrativu, malé sběrné dvory, parkoviště P+R, garáže, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, zahradnictví.

¹ jako nerušící služby a provozy nelze v tomto případě povolit autoservisy, klempírny, lakovny, truhlárny, betonárky a další provozy vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území a dále čerpací stanice pohonných hmot

Jako výjimečně přípustné bude posuzováno i umístění některé z obecně přípustných funkcí ve všeobecně obytném funkčním využití, navrhované v převažujícím podílu celkové kapacity.

(2) SMÍŠENÁ ÚZEMÍ

2a) SV - všeobecně smíšené

Území sloužící pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby všeho druhu, kde žádná z funkcí nepřesáhne 60 % celkové kapacity území vymezeného danou funkcí.

Funkční využití:

Bydlení, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 5 000 m² prodejní plochy, stavby pro administrativu, kulturní a zábavní zařízení, školy, školská a ostatní vzdělávací a vysokoškolská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, zdravotnická zařízení, zařízení sociální péče, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, církevní zařízení, stavby pro veřejnou správu, sportovní zařízení, služby, hygienické stanice, veterinární zařízení v rámci polyfunkčních staveb a staveb pro bydlení, drobná nerušící výroba¹, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, sběrný surovin, malé sběrné dvory.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 15 000 m² prodejní plochy, zařízení záchranného bezpečnostního systému, veterinární zařízení, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven, dvory pro údržbu pozemních komunikací, sběrné dvory, zahradnictví, stavby pro drobnou pěstitelskou činnost a chovatelství.

Jako výjimečně přípustné bude posuzováno i umístění některé z obecně přípustných funkcí ve všeobecně smíšeném funkčním využití v podílu celkové kapacity vyšším než 60 %.

2b) SMJ - smíšené městského jádra

Území sloužící pro kombinaci funkcí včetně bydlení, které jsou soustředěné do centrálních částí—města a center městských čtvrtí. Pro centrální část města je stanoven směrný minimální podíl bydlení.

Funkční využití:

Stavby pro bydlení, byty v nebytových domech, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 15 000 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, stavby pro administrativu, školy, školská, vysokoškolská a ostatní vzdělávací zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, sportovní, kulturní, zábavní, církevní zařízení, zařízení zdravotnická a sociální péče, stavby pro veřejnou správu, nerušící služby¹, zařízení a plochy pro provoz PID.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže pro osobní automobily.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 40 000 m² prodejní plochy, hygienické stanice, zařízení záchranného bezpečnostního systému, drobná nerušící výroba¹, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, sběrný surovin.

Jako výjimečně přípustné bude posuzováno i umístění některé z obecně přípustných funkcí ve funkčním využití smíšeném městského jádra v převažujícím podílu celkové kapacity vyšším než 60 %.

(3) ÚZEMÍ VÝROBY A SLUŽEB

3a) VN - nerušící výroby a služeb

Území sloužící pro umístění zařízení služeb a výroby všeho druhu, včetně skladů a skladovacích ploch, která nesmí svými vlivy narušovat provoz a užívání staveb a zařízení ve svém okolí a zhoršovat životní prostředí nad přípustnou mírou.

Funkční využití:

Služby, nerušící výroba¹, řemeslná výroba, plochy a zařízení pro skladování související s vymezeným funkčním využitím, dvory pro údržbu pozemních komunikací.

Veterinární zařízení, zařízení záchranného bezpečnostního systému, archivy a depozitáře, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, administrativní zařízení, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, sběrný surovin, sběrné dvory, manipulační plochy.

Školy, školská a ostatní vzdělávací zařízení, zařízení pro výzkum (související s vymezeným funkčním využitím).

Služební byty², ambulantní zdravotnická zařízení (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Parkovací a odstavné plochy, garáže, drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Lakovny, klempírny, truhlárny, stavby pro zpracování plodin, sklady hnojiv a chemických přípravků pro zemědělství, kompostárny a zařízení k recyklaci odpadů, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 5 000 m² prodejní plochy.

Sportovní zařízení, malá ubytovací zařízení.

3b) VS - výroby, skladování a distribuce

Území sloužící pro umístění zařízení výroby a služeb všeho druhu, včetně skladů, skladovacích a distribučních ploch.

Funkční využití:

Stavby a zařízení pro průmyslovou, zemědělskou, stavební i řemeslnou výrobu, opravárenská a údržbářská zařízení, dopravní areály, plochy a zařízení pro skladování. Stavby a zařízení pro zpracování a skladování chemikálií, sběrné dvory, stavební dvory, betonárny, dvory pro údržbu pozemních komunikací, stavby pro skladování a deponování zboží a materiálu, území pro celní odbavování nákladů, zařízení pro provoz a údržbu.

Veterinární zařízení, zařízení záchranného bezpečnostního systému, archivy a depozitáře, zařízení veřejného stravování, administrativní zařízení, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, sběrný surovin, sběrné dvory, manipulační plochy.

Školy, školská a ostatní vzdělávací zařízení, zařízení pro výzkum, služby (související s vymezeným funkčním využitím).

Služební byty², ambulantní zdravotnická zařízení (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Parkovací a odstavné plochy, drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Specializovaná obchodní a distribuční zařízení, stavby pro chov hospodářských nebo kožešinových zvířat, hnojiště a silážní jámy, vrakoviště.

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č.509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

(4) ÚZEMÍ SPORTU A REKREACE

4a) SP - sportu

Území sloužící pro umístění staveb a zařízení pro sport a tělovýchovu.

Funkční využití:

Krytá i otevřená sportovní zařízení.

Klubová zařízení, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení do 50 lůžek, administrativní zařízení, kulturní zařízení, školská zařízení, služby, služební byty² pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí (to vše související s vymezeným funkčním využitím a zároveň to vše do souhrnného rozsahu 20% plochy území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Vodní plochy, zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže pro osobní automobily, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Jako výjimečně přípustné bude posuzováno překročení kapacitních limitů zařízení obchodních a ubytovacích a umístění souvisejících funkcí nesporného charakteru nad souhrnný rozsah 20% plochy území vymezeného danou funkcí.

4b) SO - oddechu

Území s omezenou zastavitelností sloužící rekreaci, oddechu a sportovním aktivitám v přírodě, které podstatně nenarušují přírodní charakter území. Hlavní součástí funkce je zeleň.

V každé ploše je následujícími kódy vyznačeno směrné možné využití. Kódy v plochách SO jsou vyznačeny ve výkresu č. 4 schváleného územního plánu.

SO1 - přírodní rekreační plochy

SO2 - golfová hřiště

SO3 - částečně urbanizované rekreační plochy

SO4 - zařízení turistického ruchu

SO5 - zvláštní rekreační aktivity

SO6 - naučné a poznávací aktivity

SO7 - zařízení pro organizovaný pobyt dětí v přírodě

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

SO1 - přírodní rekreační plochy

Funkční využití:

Zeleň, pobytové louky, veřejně přístupná hřiště přírodního charakteru, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, dětská hřiště, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

SO2 - golfová hřiště

Funkční využití:

Golfová hřiště, zeleň.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Klubová zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Vodní plochy, dětská hřiště, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty², obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, malá ubytovací zařízení (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Služby (související s vymezeným funkčním využitím).

SO3 - částečně urbanizované rekreační plochy

Funkční využití:

Zeleň, areály volného času, přírodní koupaliště, otevřené bazény v přírodním prostředí, pobytové louky, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

Dětská hřiště, drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty², obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, malá ubytovací zařízení (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Klubová zařízení a služby (související s vymezeným funkčním využitím).

SO4 - zařízení turistického ruchu

Funkční využití:

Zeleň, autokempinky a tábořiště pro karavany, přírodní tábořiště. Nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti, pobytové louky.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Dětská hřiště, drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty², obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, malá ubytovací zařízení (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Klubová zařízení, služby (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

SO5 - zvláštní rekreační aktivity

Funkční využití:

Zeleň, kynologická cvičiště, jezdecké areály, parkury apod. včetně kotců a stájí (vyjma závodních) a obdobná zařízení, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Klubová zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Dětská hřiště, drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty², obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, malá ubytovací zařízení (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Veterinární zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

SO6 - naučné a poznávací aktivity

Funkční využití:

Zeleň, zoologické a botanické zahrady, ekologická centra, archeologické parky, pobytové louky.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Klubová zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, dětská hřiště, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty², obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, malá ubytovací zařízení (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí). Kulturní zařízení, služby (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

SO7 - zařízení pro organizovaný pobyt dětí v přírodě

Funkční využití:

Zeleň, dětské tábory, skautské základny.

Mimoškolní zařízení pro děti a mládež, pobytové louky, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Klubová zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Dětská hřiště, drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, cyklistické stezky, pěší

komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení, komunikace vozidlové (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty², obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování, malá ubytovacího zařízení (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Služby (související s vymezeným funkčním využitím).

5) ZVLÁŠTNÍ KOMPLEXY

Území sloužící pro velké monofunkční i polyfunkční komplexy s velkou koncentrací funkcí obchodních, vysokoškolských, kulturně společenských, sportovních, naučných a vzdělávacích aktivit, komplexy pro areály určené pro rozvoj nových technologií a pro další funkce, které nemají samostatné specifikovaný druh plochy.

5a) ZOB - obchodní

Území sloužící pro maloobchodní a velkoobchodní zařízení nadmístního významu.

Funkční využití:

Velkokapacitní maloobchodní zařízení s doprovodnými funkcemi administrativními, obslužnými, stravovacími a kulturně společenskými, zařízení pro velkoobchodní prodej a distribuci.

Školská a ostatní vzdělávací zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, dětská hřiště, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže, (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Sportovní zařízení, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, sběrný surovin a malé sběrné dvory. Služební byty² (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

5b) ZVS - vysokoškolské

Území sloužící pro umístění výukových, stravovacích, ubytovacích, sportovních a správních zařízení vysokých škol, pro vědu a výzkum.

Funkční využití:

Vysoké školy a vysokoškolská zařízení. -

Sportovní zařízení, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 1 500 m² prodejní plochy.

Služební byty² a služby (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Kulturní zařízení, církevní zařízení, ambulantní zdravotnická zařízení, zařízení veřejného stravování, zařízení pro výzkum, administrativní zařízení, stavby a zařízení pro provoz a údržbu (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Zařízení pro výstavy a kongresy. Sběrný surovin a malé sběrné dvory.

5c) ZKC - kultura a církev

Území sloužící pro umístění kulturních a církevních zařízení všech typů.

Funkční využití:

Kulturní zařízení, muzea, galerie, divadla, koncertní síně, multifunkční kulturní a zábavní zařízení, archivy a depozitáře, církevní zařízení.

Zařízení pro neorganizovaný sport.

Služební byty², školská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, lůžková zdravotnická zařízení, zařízení sociální péče, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, zařízení veřejného stravování (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Ambulantní zdravotnická zařízení, administrativní zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č.509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

¹ jako nerušící provozy nelze v tomto případě povolit např. klempírný, lakovný, truhlárský, betonářský a další provozy vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č.509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

Výjimečně přípustné funkční využití:

Ubytovací zařízení do 100 lůžek, služby, drobná nerušící výroba¹, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

5d) ZVO - ostatní

Území sloužící pro areály a komplexy specifických funkcí nebo jejich kombinace a pro koncentrované aktivity neuvedené v jiných zvláštních územích.

Funkční využití:

Obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 15 000 m² prodejní plochy, stavby a zařízení pro veřejnou správu, stavby a zařízení pro administrativu, zařízení veřejného stravování, hotelová a ubytovací zařízení, víceúčelové stavby a zařízení pro kulturu a sport, stavby a zařízení pro výstavy a kongresy, velké sportovní a rekreační areály, sportovní zařízení, vysoké školy a vysokoškolská zařízení, kulturní stavby a zařízení, muzea, galerie, divadla, koncertní sítě, multifunkční kulturní a zábavní zařízení, archivy a depozitáře, církevní zařízení, technologické a vědecké parky, inovační centra, školská zařízení, zdravotnická zařízení, veterinární zařízení, zařízení sociální péče, zařízení záchranného bezpečnostního systému.

Služební byty², služby (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Zvláštní komplexy obchodní, vysokoškolské a pro kulturu a církev, drobná nerušící výroba¹, plochy a zařízení pro skladování (související s vymezeným funkčním využitím), sběrný surovin a malé sběrné dvory. Čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

7.5.2. MONOFUNKČNÍ PLOCHY

(1) VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

1a) VV – Veřejné vybavení

Plochy sloužící pro umístění zařízení a areálů veškerého veřejného vybavení města, tj. zejména pro školství a vzdělávání, pro zdravotnictví a sociální péči, veřejnou správu města, záchranný bezpečnostní systém a pro zabezpečení budoucích potřeb veřejného vybavení všeho druhu.

Při umístování veřejného vybavení na plochy VV musí být přednostně zohledněny základní potřeby obytných celků z oblasti školství, zdravotnictví a sociální péče s přihlédnutím k optimální dostupnosti zařízení.

Funkce související s vymezeným funkčním využitím a pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí nelze umístit v převažujícím podílu celkové kapacity.

Funkční využití:

Školy a školská zařízení³, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, zdravotnická zařízení, zařízení sociální péče, hygienické stanice, zařízení záchranného bezpečnostního systému, městské úřady, krematoria a obřadní síně, vysokoškolská zařízení, ostatní veřejné vybavení všeho druhu.

Sportovní zařízení, zařízení veřejného stravování, kulturní zařízení, kostely a modlitebny, služby (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Služební byty² a ubytovací zařízení, která jsou součástí zařízení veřejného vybavení (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, cyklistické stezky, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Ostatní vzdělávací a školská zařízení, nezapsaná v rejstříku MŠMT škol a školských zařízení, ve smyslu § 7 školského zákona³. Administrativní plochy, obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, čerpací stanice pohonných hmot a manipulační plochy, malé sběrné dvory (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

1b) YVA - armáda a bezpečnost

Plochy sloužící pro umístění zařízení a areálů pro armádu a bezpečnostní složky.

Funkční využití:

¹ jako nerušící provozy nelze v tomto případě povolit např. klempírný, lakovný, truhlárny, betonárky a další provozy vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

³ školy a školská zařízení ve smyslu § 7 školského zákona, zapsané do Rejstříku škol a školských zařízení, zapisované MŠMT ČR, na základě § 143 odst. 2 a podle § 148 odst. 1 zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání (školského zákona).

Zařízení armády, policie a bezpečnostních složek, zařízení pro záchranný bezpečnostní systém, vězeňská zařízení.

Služební byty², kulturní zařízení, zdravotnická zařízení, sportovní zařízení, obchodní zařízení, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, církevní zařízení, administrativní zařízení a služby (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Čerpací stanice pohonných hmot (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

(2) DOPRAVA

Pro umístění staveb a zařízení dopravní infrastruktury platí :

- 1) vybraná komunikační síť je závazná s výjimkou tvarů křižovatek, které jsou směrné v rámci funkčních ploch umožňujících vozidlové komunikace;
 - 2) tunelové úseky dopravních staveb jsou směrné;
 - 3) trasy vysokorychlostních tratí jsou směrné;
 - 4) lanovky jsou směrné;
 - 5) tvary urbanisticky významných ploch a dopravních spojení jsou směrné při zachování jejich plošného rozsahu.
- Doprava je vymezena ve výkresu č. 5.

2a) SD - dálnice, rychlostní komunikace, Pražský (silniční) okruh

Plochy pro provoz automobilové dopravy, které jsou součástí nadřazeného komunikačního systému.

Funkční využití:

Dálnice a rychlostní silnice⁴, místní rychlostní komunikace funkční skupiny A⁴.

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory.

2b) S1 - nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu

Plochy pro provoz automobilové dopravy, které jsou součástí nadřazeného komunikačního systému, a částečně pro provoz PID.

Funkční využití:

Komunikace celoměstského významu funkční skupiny B⁴ (Městský okruh, radiály, spojky), silnice I. třídy.

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory.
Provoz PID.

2c) S2 - sběrné komunikace městského významu**Slouží pro provoz automobilové dopravy a provoz PID.****Funkční využití:**

Sběrné komunikace funkční skupiny B⁴ a obslužné komunikace funkční skupiny C⁴.

Doplňkové funkční využití:

Parkovací a odstavné plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

2d) S4 - ostatní dopravně významné komunikace**Slouží pro provoz automobilové dopravy a provoz PID.****Funkční využití:**

Ostatní komunikace funkční skupiny C⁴ zařazené do vybrané komunikační sítě, cyklistické stezky.

Doplňkové funkční využití:

Parkovací a odstavné plochy, zeleň, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

2e) DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály**Plochy pro provoz železniční dopravy a pro terminály nákladní dopravy ve vazbě na železniční dopravu.****Funkční využití:**

Plochy, stavby a zařízení sloužící železničnímu provozu včetně provozně-technologického zázemí, zařízení sloužící vlečkovému provozu mimo areály.

Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Stavby, plochy a zařízení pro skladování a deponování zboží a materiálu, území sloužící k překládání nákladů mezi různými druhy dopravy ve vazbě na železniční dopravu.

Služební byty², klubová zařízení, obchodní zařízení, administrativní zařízení, služby (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí), nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV, parkovací a odstavné plochy.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Komunikace vozidlové, parkoviště P+R, garáže, cyklistické stezky.
Kulturní zařízení (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí), malé sběrné dvory.

2f) DL - dopravní, vojenská a sportovní letiště**Plochy pro provoz letecké dopravy.****Funkční využití:**

Plochy a zařízení sloužící civilnímu letovému provozu (dopravní letiště).

Plochy a zařízení sloužící vojenskému letovému provozu (vojenská letiště).

Plochy a zařízení sloužící sportovnímu letovému provozu (sportovní letiště).

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu.

Administrativní zařízení, plochy a zařízení pro skladování, služební byty² (to vše platí jen pro dopravní a vojenská letiště a pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Obchodní zařízení, hotelová a ubytovací zařízení, služby, ambulanti zdravotnická zařízení, veterinární zařízení, zařízení veřejného stravování, (to vše platí jen pro dopravní letiště a pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Zařízení a plochy pro provoz PID (platí jen pro dopravní letiště).

Školská a ostatní vzdělávací zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Parkovací a odstavné plochy, drobné vodní plochy, zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové. Komunikace vozidlové (platí jen pro dopravní a vojenská letiště).

Nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (související s vymezeným funkčním využitím).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Čerpací stanice pohonných hmot.

Cyklistické stezky, zařízení pro neorganizovaný sport (to vše platí jen pro dopravní a sportovní letiště).

2g) DGP - garáže a parkoviště**Plochy pro dopravu v klidu.****Funkční využití:**

Garáže, parkoviště a odstavné plochy, parkoviště P+R, stavby a zařízení související s vymezeným funkčním využitím.

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí), nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Komunikace vozidlové. Služby a čerpací stanice pohonných hmot jako součást hromadných garáží.

2h) DH - plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R**Plochy pro hromadnou dopravu osob včetně záchytných parkovišť P+R.****Funkční využití:**

Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, autobusová nádraží, parkoviště P+R.

Obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, manipulační plochy.

Služební byty² (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Administrativní zařízení, služby (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí), nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy (související s vymezeným funkčním využitím).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

⁴ dle ČSN 736110 projektování místních komunikací

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č.509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č.509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

2i) DP - přístavy a přístaviště, plavební komory

Plochy pro přístavy a zařízení vodní dopravy

Funkční využití:

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu přístavů a vodní dopravu, stavby a zařízení pro skladování a deponování zboží a materiálu, čerpací stanice pohonných hmot pro lodě.

Služební byty² (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Administrativní zařízení, služby, manipulační plochy (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí), nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV, malé sběrné dvory.

Parkovací a odstavné plochy (související s vymezeným funkčním využitím).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

2j) DU - urbanisticky významné plochy a dopravní spojení

Plochy zahrnující vybraná náměstí, shromažďovací prostory, lávky a vybrané specifické plochy.

Funkční využití:

Náměstí, shromažďovací a pěší prostory.

Obslužné a nemotoristické komunikace funkční skupiny C a D⁴, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, lávky.

Upravené zpevněné plochy podél vodních ploch, náplavky a tělesa hrází, snížená nábřeží.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV, nezbytná zařízení související s provozováním vodních ploch, zařízení přístavišť osobní lodní dopravy.

Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID.

Parkovací a odstavné plochy (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Zeleň (související s vymezeným funkčním využitím).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

(3) TECHNICKÉ VYBAVENÍ

Pro umístění staveb a zařízení technického vybavení platí:

Liniové stavby technického vybavení včetně ochranných a bezpečnostních pásem jsou závazné s výjimkou přeložek vyvolaných jinými stavbami, které je nutno posuzovat jako směrné.

Technické vybavení je vymezeno ve výkresech 9, 10 a 11.

3a) TVV - vodní hospodářství

Plochy sloužící pro stavby a zařízení pro zásobování vodou, odkanalizování a čistírny odpadních vod (dále jen ČOV).

Funkční využití:

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu vodohospodářských zařízení, plochy a zařízení pro skladování (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Služební byty², administrativní zařízení (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení technického vybavení.

Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

3b) TVE - energetika

Plochy sloužící pro stavby a zařízení pro zásobování teplem, zásobováním plynem a zásobování elektrickou energií.

Funkční využití:

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu energetických zařízení, plochy a zařízení pro skladování, (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danými funkcemi).

Služební byty², administrativní zařízení (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Zeleň pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení technického vybavení.

Parkovací a odstavné plochy, garáže, (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

3c) TI - zařízení pro přenos informací

Plochy sloužící pro stavby a zařízení elektronických komunikací.

Funkční využití:

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu elektronických komunikací (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Služební byty², administrativní zařízení (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení technického vybavení.

Parkovací a odstavné plochy, garáže, (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

3d) TVO - odpadové hospodářství

Plochy sloužící pro sběr, zpracování, zneškodňování, recyklaci a skládkování odpadů s možností umístování doprovodných funkcí.

Funkční využití:

Plochy a zařízení pro sběr, skladování, recyklaci, zneškodňování a skládkování komunálního, stavebního a rostlinného odpadu, zařízení na recyklaci odpadu, zařízení na jímání a využívání skládkového plynu, stavby a zařízení pro provoz a údržbu (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Služební byty², administrativní zařízení (to vše související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí), nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy, garáže (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Nebezpečné složky komunálního odpadu.

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

⁴ dle ČSN 736110 projektování místních komunikací

4) TĚŽBA SUROVIN

4a) TEP - těžba surovin

Plochy určené pro těžbu nerostných surovin.

Funkční využití:

Těžební plochy, stavby a zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Parkovací a odstavné plochy (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

(5) VODNÍ PLOCHY A SUCHÉ POLDRY

5a) VOP - vodní toky a plochy, plavební kanály

Funkční využití:

Vodní toky, plochy a přístaviště.

Drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch. Stavby a zařízení (související s vymezeným funkčním využitím).

Doplňkové funkční využití:

Doprovodná zeleň, trvalé luční porosty.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Zařízení sloužící pro provozování vodních sportů, plovoucí restaurace.

5b) SUP - suché poldry

Přírodní území určená k občasně retenci povrchových vod.

Funkční využití:

Zeleň, trvalé luční porosty.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, pěší komunikace a prostory, cyklistické stezky.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Není stanoveno.

(6) PŘÍRODA, KRAJINA A ZELENĚ

Plochy všech typů zeleně ve městě, pro které platí tato pravidla a ustanovení:

1) Na území města je vymezen a chráněn celoměstský systém zeleně. V monofunkčních plochách zeleně, které jsou součástí

celoměstského systému zeleně, je přípustné umísťovat pouze stavby a zařízení související s provozem a údržbou těchto ploch. Nová výstavba a změny funkčního využití nesmějí být prováděny na úkor zvlášť chráněných území přírody.

2) Značka „zeleň vyžadující zvláštní ochranu“ (●) upozorňuje na kvalitní vzrostlou a perspektivní zeleň ve stávající zástavbě, kterou je nutno zachovat. Zahrnuje dřeviny vysokého funkčního, estetického a kompozičního významu⁵.

3) V navrhovaných polyfunkčních územích je plovoucí značkou ZP vyjádřen požadavek umístit souvislou parkovou plochu uvnitř jiné funkční plochy. Takto umístěná plocha se stává monofunkční plochou ZP - parkem.

3.1) do rozlohy 3 ha polyfunkčního území je požadováno umístění plochy ZP různorodého tvaru, není však definována její minimální plocha ani poměr stran,

3.2) při rozloze 3 - 6 ha je požadována plocha 400 m² při poměru stran plochy max. 1:2,

3.3) při rozloze 6 - 9 ha je požadována plocha 1 600 m² při poměru stran max. plochy 1:2,

3.4) při rozloze 9 - 12 ha je požadována plocha min. 3 600 m², kterou je přípustné rozdělit do dvou lokalit při poměru stran plochy různorodého tvaru max. 1:2 vzájemně provázaných parkovými pásy či stromořadími,

3.5) při rozloze nad 12 ha je požadována plocha min. 6 400 m², kterou je přípustné rozdělit do tří lokalit při poměru stran plochy různorodého tvaru max. 1:2 vzájemně provázaných parkovými pásy či stromořadími.

4) Doplnkové funkční využití a výjimečně přípustné funkční využití (související s vymezeným funkčním využitím) v plochách ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy) a plochách ZMK (městská a krajinná zeleň) jsou přípustná pouze jako součást celkové koncepce monofunkční plochy zeleně realizované současně s jejich zakládáním případně v rámci jejich rekonstrukcí.

5) Celoměstský systém zeleně je vymezen ve výkresech č. 4 a č. 31 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

6a) LR – lesní porosty

Pozemky určené k plnění funkce lesa¹⁴.

Funkční využití:

Lesní porosty a porosty lesního charakteru, lesní školky, sady a zahrady, trvalé luční porosty, dětská hřiště.

Doplňkové funkční využití:

⁵ § 8 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů

¹⁴ ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon)

Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory.

Komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí), nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (to vše pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty² (pro uspokojení potřeb území o minimální výměře lesa 250 ha/1 byt).

Zařízení pro provoz a údržbu (související s vymezeným funkčním využitím).

6b) ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy

Záměrně založené architektonicky ztvárněné plochy zeleně.

Funkční využití:

Parky, zahrady, sady, vinice to vše na rostlém terénu, plochy určené pro pohřbívání, urnové háje, kolumbária, rozptylové louky a plochy určené pro pohřbívání zvířat v domácích chovech.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, pěší komunikace.

Prostory a nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Dětská hřiště, cyklistické stezky, jezdecké stezky, komunikace účelové.

Zahradní restaurace, nekryté amfiteátry, hvězdárny, rozhledny, kostely, modlitebny, krematoria a obřadní síně, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti, drobná zahradní architektura.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu, ostatní stavby související s vymezeným funkčním využitím.

Obchodní zařízení s celkovou plochou nepřevyšující 200 m² prodejní plochy, nerušící služby¹ (to vše platí jen pro hřbitovy).

Podzemní parkoviště. Výjimečně přípustné umístění podzemního parkoviště bude možné za předpokladu závazně stanovené parkové kompozice, přijatelné druhové skladby a stanovení mocnosti terénu.

¹ jako nerušící služby a provozy nelze v tomto případě povolit autoservisy, klempírny, lakovny, truhlárny, betonárky a další provozy vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území a dále čerpací stanice pohonných hmot

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

6c) ZMK - zeleň městská a krajinná

Zeleň s rekreačními aktivitami, které podstatně nenarušují přírodní charakter území.

Funkční využití:

Přírodní krajinná zeleň, skupiny porostů, rozptýlené či liniové porosty dřevin i bylin, záměrně založené plochy a linie zeleně (parkové pásy), pobytové louky.

Doplňkové funkční využití:

Veřejně přístupná hřiště přírodního charakteru, dětská hřiště, drobné vodní plochy, drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory a komunikace účelové. Nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Zahradní restaurace, hvězdárny a rozhledny.

Parkovací a odstavné plochy (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Komunikace vozidlové, nadřazená plošná zařízení a liniová vedení TV, stavby a zařízení pro provoz PID.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (související s vymezeným funkčním využitím).

6d) IZ – izolační zeleň

Zeleň s ochrannou funkcí, oddělující plochy technické a dopravní infrastruktury od jiných funkčních ploch.

Funkční využití :

Výsadby dřevin a travní porosty.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení technického vybavení.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Komunikace vozidlové, parkovací a odstavné plochy se zelení, čerpací stanice pohonných hmot, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, nadřazená plošná zařízení a liniová vedení TV, stavby a zařízení sloužící železničnímu provozu, (to vše při zachování dominantního podílu zeleně na pozemku).

Stavby pro provoz a údržbu (související s vymezeným funkčním využitím).

6e) NL – louky, pastviny

Funkční využití:

Trvalé travnaté kultury, solitérní porosty.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, jezdecké stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a

zařazením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí), nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Komunikace vozidlové.

Stavby a zařízení pro provoz a údržbu (související s vymezeným funkčním využitím).

(7) PĚSTEBNÍ PLOCHY

Pěstební plochy všeho druhu, pro které platí odstavce 1) – 5) kapitoly (6) Příroda, krajina a zeleň.

7a) PS – sady, zahrady a vinice

Funkční využití:

Výsadby ovocných dřevin a vinné révy, užitkové a okrasné zahrady.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí).

Nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Cyklistické stezky, nadřazená plošná zařízení a liniová vedení TV.

Stavby a zařízení související s vymezeným funkčním využitím.

7b) PZA – zahradnictví

Funkční využití:

Plochy a stavby pro pěstování rostlin, okrasné a ovocné školky.

Stavby a zařízení související s vymezeným funkčním využitím.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí).

Nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

Parkovací a odstavné plochy se zelení.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Služební byty² (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

7c) PZO – zahrádky a zahrádkové osady

Funkční využití:

Plochy pro pěstování ovoce, zeleniny a okrasných rostlin, klubová zařízení, zahrádkářské chaty.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové (sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby území vymezeného danou funkcí).

Nezbytná plošná zařízení (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí) a nezbytná liniová vedení TV.

Parkovací a odstavné plochy se zelení (související s vymezeným funkčním využitím).

Výjimečně přípustné funkční využití:

Dětská hřiště, nekrytá sportovní zařízení bez vybavenosti, liniová vedení technického vybavení, stavby pro skladování a zpracování plodin (pro uspokojení potřeb území vymezeného danou funkcí).

7d) OP - orná půda, plochy pro pěstování zeleniny

Funkční využití:

Orná půda, intenzivní zelinářské a květinářské kultury.

Louky a pastviny.

Doplňkové funkční využití:

Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, nezbytná plošná zařízení a liniová vedení TV.

Výjimečně přípustné funkční využití:

Hnojiště a silážní jámy, kompostárny, stavby pro skladování plodin.

7.6. VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH A NEZASTAVITELNÝCH ÚZEMÍ, SOUČASNĚ ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ

(1) Území hlavního města Prahy je územním plánem děleno na zastavitelná a nezastavitelná území. Zastavitelná území jsou rozvojová, stabilizovaná, transformační a nerozvojová. Zvláštní ujednání týkající se jednotlivých druhů zastavitelných území jsou definována v kapitole č. 7.3. ZÁVAZNÁ A SMĚRNÁ ČÁST ÚZEMNÍHO PLÁNU.

(2) Zastavitelné území může být zastavěno trvalými stavbami všeho druhu, odpovídajícími funkčnímu využití, jež je stanoveno územním plánem. Do zastavitelných území jsou zahrnuta všechna polyfunkční území s výjimkou území oddechu, které musí mít převážně přírodní charakter při omezené zastavitelnosti. Dále zahrnují monofunkční plochy veřejného vybavení, dopravní plochy s výjimkou urbanisticky

² ve smyslu znění zákona č. 102/1992 Sb., kterým se upravují některé otázky související s vydáním zákona č. 509/1991 Sb., kterým se mění, doplňuje a upravuje Občanský zákoník, ve znění pozdějších změn

významných ploch, které mají omezenou zastavitelnost, dopravní liniové stavby a plochy technického vybavení.

(3) Nezastavitelné území nelze zastavět trvalými ani dočasnými stavbami s výjimkou liniových a plošných dopravních staveb, liniových a plošných staveb technického vybavení, účelových staveb sloužících provozu a údržbě příslušného funkčního využití a ostatních staveb uvedených v legendě jednotlivých funkčních ploch územního plánu. Tyto stavby nesmí narušit nebo omezit hlavní funkci území. Do nezastavitelných území jsou zahrnuty plochy: přírody, krajiny a zeleně, péstební plochy včetně orných půd, vodní plochy, suché poldry, těžba surovin, urbanisticky významné plochy a území oddechu.

(4) Zastavitelná, nezastavitelná a současně zastavěná území jsou vymezena ve výkresu č. 37 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.7. MÍRA VYUŽITÍ ÚZEMÍ A PROSTOROVÉ USPOŘADÁNÍ

(1) Rozvojové území je zastavitelné území, v němž se předpokládá nový rozvoj a pro které je směrnou částí územního plánu stanovena míra využití území.

(2) Transformační území je zastavitelné území s nevyužívanými či nevhodně využívanými plochami, v němž se předpokládá nový rozvoj s novým funkčním využitím, a pro které je zpravidla směrnou částí územního plánu stanovena míra využití území.

(3) Směrný kód míry využití území je stanoven ve výkresu č. 4 schváleného plánu.

(4) Stabilizované území je zastavitelné území, které je tvořeno stávající souvislou zástavbou a stabilizovanou hmotovou strukturou, v němž územní plán nepředpokládá významný rozvoj, proto zde není stanovena míra využití území a z hlediska limitů rozvoje je možné pouze zachování stávající urbanistické struktury bez možnosti další rozsáhlé stavební činnosti.

(5) Při umísťování staveb v území bez stanoveného kódu míry využití území bude v rámci územního řízení vyčíslen navrhovaný kód míry využití území pro předmětný pozemek nebo pro záměrem vymezené území. Při posuzování souladu záměru s územním plánem bude prioritou soulad se stávající mírou využití území převažující v okolí posuzované stavby, charakterem zástavby, hmotovým členěním a výškovou hladinou okolní zástavby. Navýšení stávající míry využití území ve stabilizovaných územích je podmíněno rozhodnutím o úpravě územního plánu.

(6) Nerozvojové území je území, ve kterém je v důsledku limitů rozvoje možné pouze zachování stávajících staveb bez možnosti další stavební činnosti.

(7) V nerozvojových územích u stávajících trvalých staveb, kolaudovaných ke dni nabytí účinnosti vyhlášky, mohou být prováděny stavební úpravy za předpokladu, že nedojde ke zvětšení zastavěné

plochy ani objemu stavby. Výjimečně přípustné jsou nástavby 1 podlaží, zvětšení stávajícího půdorysu stavby max. o 15% (nejvýše však o 100 m²) a změny jejich funkčního využití. Výjimečně přípustné je i umístění dopravních staveb a technického vybavení.

(8) V nerozvojových záplavových územích je výjimečně přípustné umísťování doplňkových staveb a nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury.

(9) Nerozvojová území jsou vymezena překryvným značením ve výkresu č. 4. schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

(10) Území se zákazem výškových staveb je stanoveno v těsném kontaktu s Pražskou památkovou rezervací a slouží k ochraně výrazných kulturních hodnot struktury historické zástavby hlavního města Prahy a dochovaného panoramatu jádra města.

(11) Stávající výšková hladina může být v tomto území překročena pouze drobnými výškovými dominantami, jejichž přípustnost posoudí příslušný orgán v územním řízení.

(12) Území zákazu výškových staveb je vymezeno ve výkresu č. 4 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

(13) Uvnitř ochranného pásma památkových rezervací⁶ je nutno každou výškovou stavbu posuzovat v územním řízení vždy jednotlivě zejména vůči vltavské kotlině a vlastnímu historickému jádru, v charakteristických panoramatických pohledech, určených stavebním úřadem a orgánem ochrany památek⁷.

(14) Všechny výškové stavby vně ochranného pásma památkových rezervací musí být vždy posuzovány jednotlivě v územním řízení v charakteristických panoramatických pohledech určených stavebním úřadem.

(15) Pro dochovaná historická jádra bývalých samostatných obcí je stanovena jednotná výšková regulace maximálně dvě nadzemní podlaží a šikmá střecha s možností využití podkrovní. Tento výškový regulativ je platný do doby schválení podrobnější územně plánovací dokumentace pro předmětná území.

(16) Území historických jader je vymezeno ve výkresu č. 4 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.8. ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY

(1) Na území města se nacházejí chráněné prvky nadregionálního, regionálního a lokálního (místního) územního systému ekologické stability (ÚSES), které jsou závazné s výjimkou interakčních prvků, jež jsou směrné.

⁶ ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků

⁷ ochranné pásmo PPR (vymezení a stanovení podmínek takto vymezeného území) bylo vyhlášeno odborem kultury NVP 1981 pod č.j. Kul/5-932/81 s doplňkem ze dne 9.7.1981

(2) Plochy pro ÚSES mohou být využívány pouze jako plochy zeleně a vodní plochy a to i v rámci polyfunkčních území nebo monofunkčních ploch.

(3) Umísťování staveb v systému ÚSES je omezeno jen na příčné přechody inženýrských a dopravních staveb. Jiné umístění těchto staveb je výjimečně přípustné, a to pouze za podmínky zachování minimálních prostorových parametrů, daných příslušnou metodikou pro tvorbu ÚSES. Stavby procházející ÚSES by měly být uzpůsobovány tak, aby nevytvářely migrační bariéru pro organismy.

(4) Územní systém ekologické stability je vymezen ve výkresu č. 19. Biocentra a biokoridory jsou navíc znázorněny obrysou čarou ve výkresu č. 4 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.9. LIMITY ÚZEMÍ

Limity využití území (ochranná pásma, chráněná území a bezpečnostní pásma, stavební uzávěry apod.)

(1) Ochranná pásma a chráněná území, včetně podmínek jejich vzniku a pravidel chování v nich, jsou vymezena obecně závaznými předpisy⁸ a jejich rozsah je vyznačen ve výkresu č. 38. „Ochranná pásma a chráněná území“ schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

(2) Ve „Výkresu limitů využití území“ jsou graficky vyznačeny níže uvedené limity využití, které vyplývají z právních předpisů, správních rozhodnutí a schválené územně plánovací dokumentace.

(3) Chráněná území využitelných přírodních zdrojů (ve smyslu zák. č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství /horní zákon/, ve znění pozdějších předpisů) jsou:

- ložiska a dobývací prostory nerostných surovin
- chráněná ložisková území.

⁸ zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon č. 458/2000 Sb., o podmínkách podnikání a výkonu státní správy v energetických odvětvích ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických komunikacích) ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu, ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon) ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších změn a doplňků, zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, Nařízení vlády ČSSR č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavního města Praze, vládní nařízení 29/1959 o oprávněných k cizím nemovitostem při stavbách a provozu podzemních potrubí pro pohonnou látku a ropu, výnos ministerstva kultury ČSSR č. 4947/72-II/2, o zřízení chráněné krajinné oblasti Český kras, vyhlášky č. 3/1984 Sb., NVP, č. 8/1990 Sb. NVP, č. 3/1991 Sb., NVP a č. 7/1993 Sb., HMP, o zřízení přírodních parků

(4) Chráněná území přírody, krajiny a zeleně (ve smyslu zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) jsou:

- zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma
- registrované významné krajinné prvky
- přírodní parky
- chráněná krajinná oblast Český kras
- lesy
- vodní toky a vodní plochy
- údolní nivy

(5) Ochrana památek a kulturních hodnot (ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů) se vztahuje na:

- objekty a areály zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek ČR a jejich ochranná pásma
- území památkové rezervace (PPR) a území vesnických památkových rezervací a jejich ochranná pásma
- území vyhlášených městských památkových zón
- archeologické lokality

(6) Ostatní ochranná pásma jsou:

- ochranná a bezpečnostní pásma hlavních tras inženýrských sítí a energetických linií (ve smyslu zákona 458/2000 Sb.), stabilizovaných ve smyslu příslušných technických předpisů
- ochranná pásma ropovodů a produktovodů (ve smyslu vládního nařízení 29/1959 Sb.)
- ochranná pásma telekomunikačních zařízení (ve smyslu zákona 127/2005 Sb.)
- ochranná pásma vybraných staveb pozemních komunikací (ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb.)
- ochranná pásma letišť a ochranná hluková pásma letišť (ve smyslu zákona č. 49/1997 Sb.)
- ochranná pásma drah celostátních, regionálních a speciálních (ve smyslu zákona č. 266/1994 Sb.)
- ochranné pásmo hygienické ochrany vodních zdrojů (zák. č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů /vodní zákon/, ve znění pozdějších předpisů)

(7) Využívání ploch v ochranných pásmech je přípustné po projednání s příslušným správcem sítí.

(8) Stanovená záplavová území, aktivní zóna a výpočtová záplavová čára (podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů /vodní zákon/, ve znění pozdějších předpisů, je umístění staveb a zařízení možné pouze se souhlasem příslušného vodoprávního orgánu ve smyslu § 17 výše citovaného zákona)

(9) Stavební uzávěry jsou specifikovány jako:

- stavební uzávěra nadřazeného komunikačního systému města,
- stavební uzávěra pro trasy městské kolejové dopravy (ve smyslu vyhl. HMP č. 14/2001),
- stavební uzávěra Masarykova nádraží,
- stavební uzávěra na Letenskou pláň a Letenské sady,

(10) Limity území jsou dále velká rozvojová území (ve smyslu vyhl. HMP č. 33/1999) a velká území rekreace.

7.10. ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

(1) Na vodních tocích Vltavě a Berounce je vymezeno záplavové území nejvyšší zaznamenané přirozené povodně (srpen 2002)⁹ a aktivní zóna pro průtoky s periodicitou 100 let. Na drobných vodních tocích jsou vodoprávním úřadem stanovena záplavová území pro průtoky, které se vyskytují při přirozené povodni s periodicitou 100 let.

(2) Záplavová území se dělí na :

- A) území určená k ochraně
 - A₁) - zajišťované městem
 - A₂) - zajišťované individuálně
- B) území neprůtočná
- C) území průtočná
- D) aktivní zónu

(3) V záplavovém území určeném k ochraně (A):

a) se mohou umístit všechny stavby v souladu s funkčním využitím ve smyslu legendy schváleného plánu. Stavby však mohou být realizovány následně po realizaci ucelené části trvalých protipovodňových opatření v rozsahu stanoveném vodoprávním úřadem a zajištění mobilních protipovodňových opatření proti průtokům ve vodním toku, včetně zařízení proti zaplavení odpadními a srážkovými vodami;

b) výjimečně přípustná je realizace staveb přípustných v záplavovém území určeném k ochraně souběžně s ucelenou částí protipovodňové ochrany v rozsahu stanoveném vodoprávním úřadem, pokud je ucelená část protipovodňové ochrany součástí povolované stavby;

c) do doby realizace protipovodňových opatření podle písmene a) a b) je možné v území umístit stavby v souladu s podmínkami stanovenými pro kategorii neprůtočnou, respektive průtočnou. Vymezení těchto kategorií v rámci území určených k ochraně je vymezeno v příloze č. 4 vyhlášky.

(4) V záplavovém území neprůtočném (B):

a) lze připustit pouze dostavbu stavebních mezer v souladu s funkčním využitím ve smyslu legendy schváleného plánu, pokud splňují omezení z odstavců (4) c-d

a nezbytné doplňkové stavby pro zajištění provozu sportovišť, rekreačních ploch a ZOO;

b) mimo území přístavu jsou výjimečně přípustné krátkodobé deponie materiálu určeného k přímé nakládce na loď a na návaznou dopravu;

c) se nesmí umístit stavby pro bydlení, školství, zdravotnictví a sociální péči, určené pro zaměstnávání osob s těžkým zdravotním postižením, stavby pro státní a městskou správu, pro integrovaný záchranný systém, archivů, depozitářů uměleckých děl, knihoven, civilní ochrany, skládky odpadu nebo jiného materiálu, stavby pro uskladnění látek ohrožujících životní prostředí, pracující s jaderným materiálem, pro živočišnou výrobu, stavby dočasně¹⁰ s výjimkou dočasných staveb zařízení stavenišť pro stavby v tomto území povolené a časově omezené jejich dobou výstavby a stavby a plochy pro skladování potravin. Dále se nesmí umístit čerpací stanice pohonných hmot (s výjimkou čerpacích stanic, které slouží výhradně pro zásobování lodní dopravy pohonnými hmotami)¹¹, stanice a nadzemní objekty Metra, hromadné podzemní garáže, čistírny odpadních vod, veterinární kliniky, stavby pro výrobu, při níž vznikají nebo se používají látky znečišťující životní prostředí, zařízení k likvidaci odpadu, sběrné dvory, sklady a skládky rozpustných a snadno rozplavitelných materiálů, hřbitovy a plochy pro pohřbívání zvířat;

d) se nesmí provádět úpravy terénu způsobem zhoršujícím odtokové poměry.

(5) V záplavovém území průtočném (C):

a) se nesmí umístit stavby ani dočasně s výjimkou staveb sloužících k údržbě vodních ploch nebo k provozním účelům správce vodních toků a ploch, stavby objektů a zařízení, jejichž provoz a využití jsou vázány na vodní plochy (jezy, vodní elektrárny, plavební komory, odběrné objekty a pod.), a staveb systému protipovodňové ochrany. Výjimečně lze umístit stavby přístavů, zařízení sloužících vodní dopravě, liniové stavby (komunikace, inženýrské sítě) a nezbytné doplňkové stavby pro zajištění provozu sportovišť, rekreačních ploch, ZOO a krátkodobé deponie materiálu určeného k přímé nakládce na loď a na návaznou dopravu;

b) dále je zakázáno provádět terénní úpravy a výsadby souvislých ploch nízké zeleně zhoršující odtok povrchových

¹⁰ vyhláška č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů

¹¹ Zákon 254/2001 Sb., Vodní zákon - §7, odst. 3.

vod, těžit zeminu a nerosty způsobem zhoršujícím odtok povrchových vod, skladovat rozpustný a rozplavitelný materiál, předměty a látky ohrožující životní prostředí, zřizovat tábory, kempy a jiná dočasná zařízení, stavby a plochy pro skladování potravin.

(6) V aktivní zóně záplavového území (D) jsou požadavky na umístění staveb stanoveny zvláštními právními předpisy¹².

(7) Stavebně technické podmínky pro stavby v záplavových územích dle článku (1) stanoví zvláštní právní předpis¹³.

(8) V území určeném k ochraně je režim povolování staveb a evakuace osob stanoven zvláštními právními předpisy¹³.

(9) Vodní toky, plochy a záplavová území jsou vymezena ve výkresech č. 4 a 9, kategorie záplavových území ve výkrese č. 33 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.11. OCHRANA ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNÍHO FONDU A LESA

(1) Veškeré pozemky určené k plnění funkce lesa¹⁴ a pozemky, které jsou součástí zemědělského půdního fondu¹⁵ a jsou určené ke změně funkčního využití (zejména pro účely výstavby), jsou v souladu s obecně závaznými předpisy označeny ve výkrese č. 20 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.12. OSTATNÍ REGULATIVY

7.12.1. PODMÍNĚNOST STAVEB

(1) **Výtoňský most:** výstavba je podmíněna realizací Městského okruhu v jihozápadní části od Strahovského tunelu po Barrandovský most. Výtoňský most bude nízkovodní, se zapojením do stávající uliční sítě obou nábrežích. Most nebude přímo napojen na nadřazenou komunikační síť.

(2) **Výstavba tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov - Holyně:** další rozvoj a výstavba na dotčeném katastrálním území Hlubočepy a katastrálním území Holyně jsou možné až po realizaci tramvajové tratě v úseku Hlubočepy – Barrandov a následně Holyně.

(3) **Výstavba Bubny-Zátory:** další rozvoj a výstavba v uvedeném území jsou možné až po realizaci Městského okruhu v úseku Strahovský

tunel – Pelc-Tyrolka. Podmíněnost se týká katastrálního území Holešovice.

(4) **Most Zlíchov - Dvorce:** most je realizovatelný až po dokončení Městského okruhu v úseku Radlická - Strakonická.

(5) **Komunikační propojení Zbraslav - Radotín přes Berounku:** výstavba komunikačního propojení je podmíněna předchozí realizací silničního okruhu hlavního města Prahy v úseku Slivenec - Jesenice a komunikačního propojení Lipence - Černošice.

(6) **Hagibor:** výstavba zařízení s hromadnou návštěvností je podmíněna realizací druhého vestibulu stanice Želivského na trase metra A.

(7) **Výstavba Západního města** je možná až po vybudování komunikace Jinočanské, nové komunikace s pracovním názvem „větev 71“ a rekonstrukce ulice Jáchymovské s výjimkou lokalit, které nejsou podmíněny výstavbou těchto komunikací.

(8) **Uvedení do provozu křižovatky na dálnici D1 v prostoru Újezd / Šeberov** je možné za předpokladu, že bude bezprostředně realizována komunikace mezi touto křižovatkou a Jesenicí.

(9) **Další výstavba v katastrálním území Stodůlky, Třebonice,** tj. v prostoru Shopping Park Praha – Třebonice jižně od Rozvadovské spojky, je možná až po realizaci dostatečně kapacitní návazné komunikační sítě v daném území, jmenovitě pak těchto staveb:

- a) napojení ulice Na Radosti na Pražský (silniční) okruh
- b) spojka ul. Řevnická – Západní město
- c) větev V 71 – část
- d) větev V 72 – část
- e) MÚK Řevnická – Rozvadovská spojka včetně kolektorových komunikací podél Rozvadovské spojky a napojení větve V 73 na MÚK.

(10) **Transformace panelární WOLF, Holešovice** je podmíněna rekultivací celého území mezi Vltavou a železničním tělesem a realizací veřejně prospěšné stavby pro sport a rekreaci v ploše území rekreace.

(11) **Výstavba v území na Manínách a v předpolí Libeňského mostu** je podmíněna výstavbou komunikace Pobřežní III. i IV.

(12) Podmíněnost staveb je graficky znázorněna v příloze č. 1 této průvodní zprávě.

7.12.2. VELKÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ

(1) Pro velká rozvojová území bude pořízena podrobnější územně plánovací dokumentace nebo územně plánovací podklad v rozsahu celého velkého rozvojového území nebo jeho ucelené části, vymezené pořizovatelem územního plánu.

(2) Uspořádání funkčního využití ve velkých rozvojových územích je směrně s výjimkou nadřazených celoměstských systémů (zahrnující územní systém ekologické stability, celoměstský systém zeleně, stavby systému dopravy a technického vybavení), jejichž trasy mohou být podrobnější územně plánovací dokumentací nebo územně plánovací

podkladem upřesněny. Procentuelní podíl jednotlivých funkčních ploch ve vymezeném území je závazný.

(3) Velká rozvojová území jsou uvedena ve výkrese č. 4 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.12.3. VELKÁ ÚZEMÍ REKREACE

(1) Uspořádání funkčního využití ve velkých územích rekreace je směrně s výjimkou nadřazených celoměstských systémů (zahrnující územní systém ekologické stability, celoměstský systém zeleně, stavby systému dopravy a technického vybavení).

(2) Úprava funkčního využití v rámci velkých území rekreace je podmíněna pořízením podrobnějšího podkladu.

(3) Velká území rekreace jsou vymezena ve výkrese č. 4 schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

7.13. CIVILNÍ OCHRANA

(1) Ve všech územně plánovacích podkladech a územně plánovací dokumentaci, které rozpracovávají územní plán hlavního města Prahy, musí být řešeny požadavky civilní ochrany, a to textově i graficky v samostatné doložce CO nebo samostatné části dokumentace označené jako „řešení CO“. Tato dokumentace musí obsahovat řešení problematiky CO ve vymezeném území, a to vždy se zakreslením stávajících a nově navrhovaných opatření CO v souladu s doložkou CO územního plánu hlavního města Prahy.

7.14. VYMEZENÍ NĚKTERÝCH POJMŮ

Pro účely textové části územního plánu se rozumí:

(1) **Autovrakoviště** jsou provozovny, kde dochází ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování autovraků.

(2) **Doplňková funkční využití** jsou samostatně nezobrazitelné nezbytné funkce prorůstající všemi typy funkčních ploch a tvořící jejich doplněk, nezbytný pro fungování území.

(3) **Doplňkovou stavbou pro chovatelství a pěstitelství** v obytném území se rozumí stavba plnicí doplňkovou funkcí k hlavnímu funkčnímu využití na pozemku, tj. k bydlení, sloužící chovu drobných domácích užitkových zvířat a k uskladnění nářadí a plodin.

(4) **Doplňková stavba pro zajištění provozu sportovišť, rekreačních ploch a ZOO v záplavovém území průtočném a neprůtočném** je přízemní nepodsklepená stavba o ploše do 100 m² a výšce stavby do 4,5 m.

¹² Zákon č. 254 / 2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), vyhláška č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů.

¹³ vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech k zabezpečení integrovaného záchranného systému

¹⁴ ve smyslu zákona č. 289/1995 Sb. o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon)

¹⁵ ve smyslu zákona č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu v aktuálním znění

(5) **Drobná zahradní architektura** zahrnuje zahradní altány, hudební pavilony, pergoly, kašny, oranžerie, schodiště, terasy, plastiky apod.

(6) **Drobné vodní plochy** jsou vodní plochy menší než 2 500 m².

(7) **Funkční využití** je souhrn obecně přípustných funkcí v dané funkční ploše, které jsou pro jednotlivá území taxativně vyjmenovány, a proto není nutno jejich vhodnost jednotlivě posuzovat.

(8) **Funkční plocha** je vymezená na výkrese č. 4 (plán využití ploch) hranicí jednoho typu funkčního využití, znázorněná příslušným barevným odstínem a označená kódem.

(9) **Kapacita území** je dána hrubou podlažní plochou funkcí umístěvaných v území. Celková kapacita tvoří součet hrubých podlažních ploch všech funkcí. Převažujícím podílem celkové kapacity se rozumí jejich nadpoloviční podíl.

(10) **Kompostárny** jsou zařízení na zpracování biologicky rozložitelného odpadu, jak anaerobními tak i aerobními metodami.

(11) **Lesní školky** jsou plochy, na kterých se pěstuje sadební materiál lesních dřevin.

(12) **Malá ubytovací zařízení** jsou stavby pro přechodné ubytování do 20 lůžek.

(13) **Malé sběrné dvory** umožňují odkládat omezený sortiment odpadů v menším množství než u sběrných dvorů a doplňují síť jejich rozmístění. Mají menší nároky na dopravní obsluhu. Plocha je max. 1 000 m².

(14) **Maloobchodní zařízení** je prodejní jednotka sloužící k přímému prodeji spotřebiteli.

(15) **Migrační bariéry** se rozumí stavba či jiná antropogenní překážka znemožňující či závažně omezující průchod jednotlivých organismů krajinou. Vzhledem k odlišnosti nároků různých druhů na prostupnost krajiny je všechny případy nutno posuzovat jednotlivě s přihlédnutím k potenciálně dotčené skupině organismů.

(16) **Monofunkční plocha** je plocha určená pro stanovenou funkci v převažujícím podílu celkové kapacity, která vylučuje využití pro jiný typ funkcí s výjimkou funkcí uspokojující potřeby území vymezeného danou funkcí a souvisejících s vymezeným funkčním využitím, doplňkových a výjimečně přípustných, které je možno v daném území umísťovat, povolovat jejich změny a změny v jejich užívání.

(17) **Nebytový dům** je stavba, v níž převažují jiné funkce nad funkcí bytovou.

(18) **Nerušící služby¹⁶ a provoz** jsou služby, které provozováním, výrobním a technickým zařízením nenarušují negativními účinky a vlivy provoz a užívání staveb a zařízení ve

svém okolí a nezhoršují životní prostředí souvisejícího území nad přípustnou mírou.

Za nerušící služby nelze považovat autoservisy, klempírny, lakovny, truhlárny, betonárny a provoz, vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území.

(19) **Nerušící výroba¹⁶** je taková výroba, která provozováním, výrobním a technickým zařízením nenarušuje negativními účinky a vlivy provoz a užívání staveb i zařízení ve svém okolí a nezhoršuje životní prostředí souvisejícího území nad přípustnou mírou. Jedná se především o negativní účinky hlukové, negativní účinky zhoršující dopravní zátěž na komunikační síť a o účinky zhoršující kvalitu ovzduší a prostředí.

(20) **Drobná nerušící výroba** je malosériová a řemeslná výroba, která svým charakterem a kapacitou nemění charakter území, vyjádřený hlavním funkčním využitím, neovlivňuje negativně související území svým provozem a neklade zvýšené nároky na dopravní zátěž území. Jako drobnou nerušící výrobu nelze povolit např. autoservisy, klempírny, lakovny, truhlárny, betonárny a další provoz vyžadující vstup těžké nákladové dopravy do území.

(21) **Nezbytné plochy pro technické vybavení** jsou nespecifikované plochy nepřesahující 2 500 m² uvnitř jiné funkční plochy, které slouží k umístění nezbytných plošných zařízení technické infrastruktury včetně retenčních nádrží, protihlukových opatření a příslušných liniových vedení.

(22) **Ostatní vzdělávací zařízení** jsou taková vzdělávací zařízení, která nejsou zapsána v rejstříku škol a školských zařízení MŠMT a nenaplňují definici školských zařízení ve smyslu §7 školského zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání.

(23) **PID** – Pražská integrovaná doprava je komplexní systém hromadné dopravy osob v Praze a jejím okolí, který je tvořen městskou hromadnou dopravou v Praze (metro, tramvaje, lanové dráhy a městské autobusové linky), příměstskou a městskou železniční dopravou, příměstskou autobusovou dopravou a záchytými parkovišti P+R.

(24) **Pobytová louka** je plocha s trvalým travním porostem určená pro rekreační aktivity, které nevyžadují speciální zázemí.

(25) **Podíl bydlení** je procento stanovené z celkových hrubých podlažních ploch všech nadzemních podlaží stavby.

(26) **Polyfunkční objekt** je stavba sdružující dvě nebo více funkcí, z nichž žádná nemá výrazně převažující charakter.

(27) **Polyfunkční území** je území určené pro více funkcí. Jeho funkční, doplňkové a výjimečně přípustné využití určuje funkce, které je možno v území umísťovat, povolovat jejich změny a změny v jejich užívání.

(28) **Rostlý terén** je plocha, pod níž není půdní profil oddělen od skalního podloží žádnou stavbou a která umožňuje zdárný růst vegetace a přirozený vsak srážkových vod.

(29) **Q2002** je kulminační průtok Vltavy a Berounky dosažený v srpnu 2002.

(30) **Sběrné dvory** umožňují odkládat vybrané druhy odpadů ve větším množství. Jedná se převážně o objemný odpad, stavební odpad, BRO (biologicky rozložitelný odpad), dřevo, kovy, papír, sklo, plasty, pneumatiky, vyřazená elektrozařízení a nebezpečné složky komunálního odpadu.

(31) **Sběrný surovin** (Sběrný recyklovatelných materiálů) doplňují funkci Sběrných dvorů z hlediska rozsahu a množství odebíraných surovin (odpadů). Odebírané suroviny jsou především různé druhy kovů, papír, sklo atd. Sběrný surovin jsou zařízení s převážně nerušící funkcí.

(32) **Služební byt** je byt, který je umístěn ve stavbě, případně komplexu staveb, sloužících jinému funkčnímu využití než je bydlení a je určen pro osoby, které mají ke stavbě nebo komplexu staveb vlastnické právo a pro osoby vykonávající zde stálou správu nebo službu.

(33) **Stavební mezera** je nezastavěné místo ve stávající souvislé zástavbě, charakterizované tím, že se jedná o plošně malou chybějící část zástavby v poměru ke stávajícím objektům (zpravidla oproti plánu nerealizovanou), jejíž zastavovací schéma je z okolní struktury zřejmé.

(34) **Školy a školská zařízení** jsou definována v § 7 a dalších školského zákona č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším odborném a jiném vzdělávání.

(35) **Účelová komunikace** - je pro účely této vyhlášky definována ve stejném smyslu jako v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů¹⁷.

(36) **Uspokojující potřeby území vymezeného danou funkcí** jsou stavby či zařízení sloužící pro příslušně definované funkční využití ve spojitě funkční ploše zobrazené ve výkrese č. 4.

(37) **Území vymezené danou funkcí** je spojitá plocha s funkcí stanovenou barevným odlišením a kódem dle výkresu č. 4 (plánu využití ploch).

(38) **Územní plán resp. ÚPn** je pro účely testové části zjednodušený termín pro označení územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.

(39) **Vědeckotechnologický park** je komplex zařízení pro vědeckou, výzkumnou a vzdělávací činnost podporující rozvoj

¹⁷ účelová komunikace

(1) účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Příslušný silniční správní úřad může na návrh vlastníka účelové komunikace a po projednání s příslušným orgánem Policie České republiky upravit nebo omezit veřejný přístup na účelovou komunikaci, pokud je to nezbytně nutné k ochraně oprávněných zájmů tohoto vlastníka.

(2) účelovou komunikaci je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu. Tato účelová komunikace není přístupná veřejně, ale v rozsahu a způsobem, který stanoví vlastník nebo provozovatel uzavřeného prostoru nebo objektu. V pochybnostech, zda z hlediska pozemní komunikace jde o uzavřený prostor nebo objekt, rozhoduje příslušný silniční správní úřad.

¹⁶ve smyslu znění zák. č. 17/1992 Sb. o životním prostředí

nových technologií a nových forem podnikání s částečně integrovanými souvisejícími službami a doplňkovými funkcemi, rozvolněného charakteru zástavby s významným podílem parkově upravených ploch.

(40) Velké administrativní komplexy jsou plochy pro administrativní stavby umístované mimo smíšená území všeobecná a smíšená území městského jádra.

(41) Velké skladovací areály jsou plochy pro specializovaná skladovací a distribuční velkoplošná zařízení bez přímé územní vazby na výrobní podniky, zahrnující stavby i skladovací plochy, síla a nádrže.

(42) Velké sportovní areály jsou komplexy sportovních staveb a otevřených sportovních ploch, jejichž provoz vyvolává hromadné nárazové zatížení území.

(43) Velké rozvojové území (VRÚ) je území, u kterého se v době zpracování návrhu ÚPn předpokládá další vývoj názorů na jeho možné využití a funkční uspořádání. Z tohoto důvodu je uvnitř vymezeného VRÚ funkční využití směrné a je zde vyhlášena stavební uzávěra.¹⁸

(44) Velké území rekreace (VÚR) je území, u kterého převládá funkční využití určené pro rekreaci obyvatel. Vzhledem k tomu, že se v takto vymezeném území předpokládá další možný vývoj názorů na přesné funkční uspořádání, je vnitř hranic VÚR funkční využití směrné.

(45) Vilaům je bytový dům o nejvýše třech plnohodnotných nadzemních podlažích a podkroví v rozvolněné zástavbě.

(46) Vybraná komunikační síť je síť dálnic a rychlostních silnic, silnic a místních komunikací zařazených do funkčních ploch SD, S1, S2 a S4.

(47) Vozidlové komunikace jsou místní a účelové komunikace určené převážně pro provoz silničních motorových vozidel, které nejsou zařazeny do vybrané komunikační sítě.

(48) Výjimečné přípustné funkční využití definuje funkce, pro jejichž umístění v území je stanoven zvláštní postup.

(49) Vysokoškolská zařízení jsou součástí vysokých škol, což ve smyslu zákona o vysokých školách¹⁹ jsou: fakulty, vysokoškolské ústavy, jiná pracoviště pro vzdělávací a vědeckou, výzkumnou, vývojovou, uměleckou nebo další tvůrčí činnost nebo pro poskytování informačních služeb, účelová zařízení pro kulturní a sportovní činnost, pro ubytování a stravování zejména členů akademické obce nebo zajišťování provozu školy.

(50) Výšková hladina je dána převládající výškou hřebenu střech či atik rovných střech v charakteristickém vzorku zástavby v dané lokalitě.

(51) Výšková dominanta drobná nebo **místní** je část stavby, vystupující nad výškovou hladinu okolní zástavby i objektu vlastního, nepřesahující zpravidla výšku dalšího podlaží.

Zdůrazňuje pozici objektu v urbanistické struktuře (např. nároží, zdůraznění vstupu, schodiště apod.).

(52) Výšková stavba je taková stavba, která svou výškou překračuje výškovou hladinu dané lokality.

(53) Zařízení obecně je soubor staveb, stavba nebo její část, která slouží převážně jedné funkci.

(54) Zařízení pro neorganizovaný sport jsou volně přístupné otevřené sportovní plochy, obvykle bez doplňkových staveb.

(55) Zařízení záchranného bezpečnostního systému zahrnuje hasičské stanice, stanice zdravotnické záchranné služby a zařízení Policie ČR, Městské policie a Civilní obrany.

(56) Záchranný bezpečnostní systém je tvořen záchrannými, bezpečnostními a speciálními službami, majícími své sídlo na území města. Koordinuje činnosti záchranných složek integrovaného záchranného systému, které směřují především k ochraně lidských životů a majetku občanů. Ochranou těchto dvou oblastí se zabývají státní instituce k tomu určené a to jsou: Hasičský záchranný sbor ČR, Zdravotnická záchranná služba, Policie ČR a Civilní obrana. K nim se řadí speciální složky, kterou je na území hl.m. Prahy např. Městská policie;.

(57) Zřejmou nepřesností kresby hranic se rozumí případ, kdy hranice funkční plochy má vést jednoznačně po hranici pozemku a ve velmi omezeném rozsahu se od této hranice pozemku odchyluje. Maximální akceptovatelná nepřesnost hranice funkční plochy od hranice pozemku je odchylka max. 1,0 mm na obě strany od osy čary v měřítku ÚPn.

7.15. POUŽITÉ ZKRATKY

CO	civilní ochrana
HMP	hlavní město Praha
MŠMT	ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
PID	Pražská integrovaná doprava
PPR	Pražská památková rezervace
P+R	záchytná parkoviště systému Park and Ride (zaparkuj a jeď)
TV	technické vybavení
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚPn	územní plán (Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy)
VVTL	plynovod o velmi vysokém tlaku
VTL	plynovod o vysokém tlaku

8. REGULATIVY FUNKČNÍHO A PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ- SMĚRNÁ ČÁST

8.1. VYMEZENÍ SMĚRNÉ ČÁSTI

Funkční využití území v rámci kategorie veřejného vybavení a v rámci kategorie území oddechu je směrné.

Hranice polyfunkčních území uvnitř kategorie obytná území, uvnitř kategorie smíšená území a hranice možného využití uvnitř území oddechu jsou směrné.

Hranice monofunkčních ploch uvnitř kategorie příroda, krajina a zeleň, uvnitř kategorie pěstební plochy a uvnitř kategorie veřejné vybavení jsou směrné. Hranice mezi kategorií příroda, krajina a zeleň a monofunkční plochou sady, zahrady a vinice jsou směrné.

Tvary křižovatek v rámci funkčních ploch umožňujících vozidlové komunikace, tunelové úseky dopravních staveb (kromě stanic metra), trasy vysokorychlostních tratí a trasy lanovek jsou směrné.

Hranice mezi urbanisticky významnými plochami a dopravními spojeními (náměstí, shromažďovací prostory apod.) zahrnutými do urbanisticky významných ploch a dopravních spojení (DU) a zastavitelnými funkčními plochami jsou směrné při zachování plošného rozsahu veřejných prostranství.

Vymezení nezbytných přeložek liniových staveb technického vybavení, vyvolaných jinými stavbami, jsou směrné.

Interakční prvky územního systému ekologické stability (ÚSES) jsou směrné.

Uspořádání funkčního využití ve velkých rozvojových územích a velkých územích rekreace je směrné s výjimkou nadřazených celoměstských systémů, které jsou závazné.

Konkrétní trasy liniových dopravních staveb a technického vybavení ve velkých rozvojových územích a velkých územích rekreace jsou směrné.

Výhledové funkční využití území a výhledové trasy liniových staveb jsou směrné.

Hranice současně zastavěného území je směrná.

8.2. PODÍL BYDLENÍ

Pro centrální část města je stanoven minimální směrný podíl bydlení. U nových staveb vzniklých po demolici obytých objektů a objektů s podílem bytových ploch, u stavebních úprav, nástaveb a přístaveb obytných domů a objektů s podílem bytových ploch bude zachován původní nebo stávající rozsah bytových ploch, případně bude navýšen tak, aby neklesl pod předepsaný limit.

¹⁸ vyhláška hl. m. Prahy č. 33/1999

¹⁹ Zákon č. 111/1998 Sb., o vysokých školách, ve znění pozdějších předpisů

Podíly bydlení v centrální části města jsou směrné a jsou zobrazené ve výkrese č. 36 územního plánu hlavního města Prahy.

8.2. REGULATIVY PROSTOROVÉHO USPOŘÁDÁNÍ

Územní plán hlavního města Prahy obsahuje vedle základní funkční regulace, stanovené plánem využití ploch, základní regulativy prostorového uspořádání, které stanovují míru využití území v navrhovaných rozvojových a vybraných transformačních funkčních plochách. Míra využití území stanovená pro rozvojová a transformační území je směrná.

8.3. MÍRA VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Míra využití území je stanovena pro území obytná, území smíšená, pro území výroby a služeb, dále pro zvláštní komplexy obchodní a zvláštní komplexy ostatní.

Pro jednotlivé typy území je vyjádřena kódy A – K. Ke každému kódu je stanoven koeficient podlažních ploch (KPP) a v závislosti na podlažnosti koeficient zeleně (KZ). Oba koeficienty KPP a KZ jsou vztaheny k rozloze vymezené funkční plochy. Jako pomocný prvek míry využití území je uveden koeficient zastavěné plochy (KZP), který má informativní charakter.

KPP - koeficient podlažních ploch stanovuje maximální míru využití vymezené funkční plochy. Je to podíl maximální hrubé podlažní plochy objektů k rozloze vymezené funkční plochy. Maximální kapacita funkční plochy vyjádřená v m² hrubé podlažní plochy se vypočítá vynásobením rozlohy funkční plochy a KPP. Hrubá podlažní plocha se pro tento účel vypočte součtem:

- hrubých podlažních ploch ve všech nadzemních podlažích (včetně ustupujících pater), vypočtených na základě vnějších rozměrů budovy v každém jednotlivém nadzemním podlaží nebo příslušné části a započítatelné části podkroví.
- částí hrubých podlažních ploch podzemních podlaží využitých hlavní funkcí, vypočtených na základě vnějších rozměrů budovy v každém jednotlivém podzemním podlaží
- hrubých podlažních ploch podlaží částečně zapuštěných do svahu (využitých z dominantní části hlavní funkce) pod i nad úroveň vstupního patra.

Koeficient podlažních ploch (KPP) je směrný a je nepřekročitelný.

KZ - koeficient zeleně stanovuje minimální podíl započítávaných ploch zeleně k vymezené funkční ploše. Odvozuje se z KPP a podlažnosti. Koeficient zeleně je směrný.

KZP - koeficient zastavěné plochy je podíl maximální plochy zastavitelné nadzemními objekty vztahený k vymezené funkční ploše. To znamená, že stanovuje maximální plochu, kterou je možno zastavět nadzemními stavbami. Koeficient zastavěné plochy je informativní.

Podlažnost stanovuje průměrný počet podlaží ve vymezené funkční ploše. Je to podíl hrubé podlažní plochy k zastavěné ploše. Podlažnost je prvek informativní.

Koeficienty míry využití území pro jednotlivé typy území A - K jsou uvedeny v následující tabulce míry využití území.

Regulativy jsou zobrazeny v grafické části územního plánu ve výkrese č. 4.

SMĚRNÁ ČÁST		INFORMATIVNÍ ČÁST			
KÓD	KPP	KZ	PODLAŽNOST	KZP	TYPICKÝ CHARAKTER ZÁSTAVBY
A	0,2	0,65	1	0,2	izolovaná rodinná zástavba
		0,80	2+P,U	0,1	rodinné domy s nadstandardními parcelami
B	0,3	0,50	1	0,3	přízemní rozvolněná zástavba ¹
		0,65	2	0,15	rozvolněná zástavba ¹
		0,75	3+P,U	0,10	velmi rozvolněná zástavba ¹
C	0,5	0,30	1	0,5	přízemní zástavba, halové stavby
		0,45	2	0,25	nízkopodlažní zástavba
		0,55	3 a více	0,17	převážně nízkopodlažní zástavba
D	0,8	0,35	do 2	0,4	nízkopodlažní zástavba
		0,5	3	0,27	nízkopodlažní zástavba
		0,55	4	0,2	rozvolněná nízkopodlažní zástavba městského typu ²
		0,55	5 a více	0,16	rozvolněná zástavba městského typu ²
E	1,1	0,15	do 2	0,55	rozvolněná nízkopodlažní zástavba městského typu ²
		0,35	3	0,37	rozvolněná nízkopodlažní zástavba městského typu ²
		0,45	4	0,28	rozvolněná zástavba městského typu ²
		0,5	5 a více	0,22	rozvolněná zástavba městského typu ²
F	1,4	0,25	do 3	0,47	zástavba městského typu ²
		0,4	4	0,35	zástavba městského typu ³
		0,45	5	0,28	rozvolněná zástavba městského typu ²
		0,45	6 a více	0,23	typu ²

G	1,8	0,25	do 4	0,45	kompaktní zástavba městského typu ⁴
		0,35	5	0,36	zástavba městského typu ³
		0,4	6	0,3	rozvolněná zástavba městského typu ²
		0,45	7	0,26	rozvolněná zástavba městského typu ²
H	2,2	0,25	do 4	0,55	kompaktní zástavba městského typu ⁴
		0,3	5	0,44	zástavba městského typu ³
		0,35	6	0,36	zástavba městského typu ³
		0,4	7	0,31	rozvolněná zástavba městského typu ²
I	2,6	0,1	do 4	0,65	velmi kompaktní zástavba městského typu ⁵
		0,25	5	0,52	kompaktní zástavba městského typu ⁴
		0,3	6	0,43	zástavba městského typu ³
		0,35	7	0,37	zástavba městského typu ³
J	2,6	0,3	do 8	0,33	solitery, výškové domy
		0,35	10	0,26	
		0,4	12	0,22	
		0,4	13 a více	---	
K	3,2	0,1	do 5	0,64	velmi kompaktní zástavba městského typu ⁵
		0,2	6	0,53	kompaktní zástavba městského typu ⁴
		0,25	7	0,46	
		0,25	8	0,4	zástavba městského typu ³ , výškové domy
		0,35	9	0,36	
		0,35	10 a více	0,32	

Poznámka: charakteristiky zástavby městského typu se vztahují na všechny druhy staveb odpovídajícího funkčního využití.

¹ROZVOLNĚNÁ ZÁSTAVBA je zástavba s nízkou mírou využití území, tvořená samostatnými stavbami či malými skupinami staveb (izolované domy, dvojdomy, viladomy), které obvykle netvoří souvislou uliční frontu.

²ROZVOLNĚNÁ ZÁSTAVBA MĚSTSKÉHO TYPU je území, ve kterém jsou umístěny samostatné stavby, skupiny staveb, nebo stavby v otevřených blocích, které nemusí tvořit souvislou uliční frontu.

³ZÁSTAVBA MĚSTSKÉHO TYPU zahrnuje uzavřené nebo polootevřené bloky a objekty, tvořící souvislou uliční frontu.

⁴KOMPAKTNÍ ZÁSTAVBA MĚSTSKÉHO TYPU je tvořena převážně uzavřenými bloky a souvislou uliční frontou.

⁵VELMI KOMPAKTNÍ ZÁSTAVBA MĚSTSKÉHO TYPU je tvořena uzavřenými bloky, tvořící souvislou uliční frontu s vysokou mírou využití území.

9. ÚZEMÍ SE ZVLÁŠTNÍM REŽIMEM

V průběhu posledních let bylo na území hl. m. Prahy pořízeno mnoho kvalitních územně plánovacích podkladů a zastavovacích podmínek, které řešily důležité lokality, vyžadující stanovení podrobnější regulace. Hloubka zpracování těchto podkladů usnadňuje zpracování a projednání dokumentace pro územní a stavební řízení. Z tohoto důvodu jsou výsledky výše zmíněných materiálů zohledněny v návrhu územního plánu s odkazem na jejich konkrétní výstupy. Vymezení řešených území je promítnuto do samostatného výkresu.

Zároveň jsou navržena a zobrazena území, pro která je doporučeno, vzhledem k jejich důležitosti v hierarchii města, zpracování podrobnějších regulativů, ať už formou zastavovacích podmínek nebo územně plánovacích podkladů.

Území se zvláštním režimem se dělí na:

- území se zpracovanou urbanistickou studií, která byla uzavřena závěrečným protokolem
- území se zpracovanými zastavovacími podmínkami
- území kde je doporučeno zpracovat podrobnější regulativy

Výběr podkladů pro území se zvláštním režimem

Uvedeny jsou územně plánovací podklady (urbanistické studie), které byly veřejnoprávně projednány a uzavřeny závěrečným protokolem tzv. "Zásadami regulace a uspořádání území", který byl projednán s městskou částí. Tyto podklady se průběžně pořizují pro celé území města.

Uvedeny jsou vydané zastavovací podmínky většinou zpracované ÚRM na základě projednané podkladové studie, výsledků soutěže, či dalšího projednání. Regulační podmínky vydané před r. 1994 nejsou zohledněny. Většinou zahrnují území, kde již bylo vydáno stavební povolení, nebo jde o jednotlivé drobnější pozemky.

Pro území Pražské památkové rezervace bude zpracována podrobnější územně plánovací dokumentace.

V nově vymezených lokalitách je doporučeno vydání zastavovacích podmínek nebo změna podmínek již zpracovaných.

Nové lokality byly vybrány podle kritérií, která zohledňují význam místa a závažnost problematiky možného řešení. Obecně splňují lokality jednu nebo více následujících podmínek:

- centrální oblasti MČ,
- významná kompoziční místa,
- pohledově exponovaná území,

- území na okrajích zástavby, kde se předpokládá aktivní urbanizace, citlivá z hlediska ochrany životního prostředí, krajiny a zeleně,
- území měnící svou transformací zásadně charakter a funkci,

Zásady pro řešení území se zvláštním režimem

1) Lokality je třeba řešit v celém rozsahu nebo po logických celcích.

2) Pokud jsou navrženy lokality součástí hlavních rozvojových území, tj. území, kde je uspořádání území směrné, musí dojít nejprve k potvrzení funkčního členění území návazným územně plánovacím podkladem nebo územně plánovací dokumentací.

3) Podklady pro doplnění území se zvláštním režimem (zastavovací podmínky, územně plánovací podklady) se pořizují na základě žádosti města, městských částí nebo odboru územního rozhodování MHMP.

Závěrečné protokoly pořízených územně plánovacích podkladů budou po schválení Zastupitelstvy městských částí průběžně doplňovány do seznamu území se zvláštním režimem.

Využívání všech výše zmíněných podkladů musí být vždy v souladu s uspořádáním schváleného územního plánu.

Seznam území se zvláštním režimem

Seznam lokalit, pro které byl zpracován podrobnější územně plánovací podklad a vydán závěrečný protokol ZP "zásady regulace a uspořádání území:

Lokalita	Datum vydání ZP
1. Modřany - Baba II	11. 1995
2. Prosek centrum - Starý Prosek	04. 1996
3. Lysolaje	09. 1996
v rozsahu ploch dle platného ÚPn HMP	09. 1999
4. Bohnice	10. 1996
5. Černý Most - sever	11. 1996
6. Klánovice	11. 1996
7. Libeň - Vysočany	02. 1997
8. Čakovice	05. 1997
9. Staré Malešice - Rybníčky	06. 1997
10. Dolní Chabry	01. 1998
11. Lipence	01. 1998
12. Troja - Podhoří	03. 1998
13. Technologický park Praha	05. 1998
14. Hodkovičky - V náklích	07. 1998
15. Modřany - Na Beránku	09. 1998
16. Smíchov - střed	10. 1998
17. Barrandov	12. 1998

18. Maniny - centrum	02. 1999
19. Letňany - západ	03. 1999
20. Žižkov - Malešická	03. 1999
21. Dlážděnka	11. 1999
22. Štvanice	11. 1999

Seznam lokalit s vydanými zastavovacími podmínkami:

Lokalita	Datum vydání
1. Vypich, č. kat. 2552/2, k. ú. Břevnov	07.1994
2. Nákladové nádraží	10.1994
3. Vítězné náměstí, k. ú. Dejvice	04.1995
aktualizace	11.1999
4. Bohnice č. kat. 1305, 1306	
Lodžská, Rokossovského, K Pazderkám	10.1995
5. Břevnov - Bělohorská,	
č. kat. 2877, 2876, 2871, 2869, 2865, 2863,	
2867, 2860, 2859, 2855, 2857, 2853, 2852/111.1995	
6. Hořejší nábřeží, č. p.557, 558	11.1995
7. Jinonice - U kříže	11.1995
8. Souběžná I. - SouběžnáII., č. p. 296, 297.	11.1995
9. Holečkova - Švédská,	
č. p. 3410, 3412 - 3431, 3433	01.1996
10. Velká skála	10.1996
11. Karlovo nám. - Resslova	01.1997
12. Na slupi - Horská	01.1997
13. Vysočany - centrum	01.1997
14. Nové Butovice - Petržilkova ul.,	
Sluneční náměstí	06.1997
15. Broumarská - Vajgarská	08.1997
16. Ohrada	11.1997
17. Běchovice centrum - jih	02.1998
18. Těšnov č. kat. 214, k. ú. Karlín	03.1998

Seznam lokalit, pro které je doporučeno stanovit podrobnější regulativy:

Pražská památková rezervace (PPR) - v území bude zpracována podrobnější ÚPD.

1. Za OD TESCO - Spálená ul. - Purkyňova ul.
2. areál kasáren Jířího z Poděbrad
3. dostavba při ul. Na Florenci
4. území při Italské ul. a Churchillově náměstí
5. Zvonařka
6. Těšnov
7. Dolní Libeň - Invalidovna
8. Košínska
9. Horní Libeň - Vychovatelna

10. Troja - Pelc Tyrolka
11. Šutka - Písečná - Velká Skála
12. Bohnice - centrum
13. Čimice - okraj léčebny
14. Kobylisy - sever
15. Kobylisy - Hornátecká
16. Ládví - Mazanka
17. Centrum Ďáblice
18. Ďáblice - Střelničná
19. Prosek - centrum sever
20. Praha 9 - Podvinní
21. Praha 9 - Sokolovská - Na rozcestí
22. Vysočany - Kolbenova - Poděbradská
23. Hrdlořezy - Spojovací
24. Staré Kyje
25. Hloubětín - Poděbradská
26. Letňany - jih
27. Centrum Prosek - jih
28. Březiněves - jih
29. Březiněves - centrum
30. Čakovice - západ
31. Čakovice - Stará náves
32. Kbely - centrum
33. Satalice - centrum
34. Vinoř - centrum
35. Černý Most - jih
36. Dolní Počernice - jih
37. Dolní Počernice - sever
38. Běchovice - centrum
39. Újezd nad Lesy - centrum
40. Újezd nad Lesy - sever
41. Klánovice - sever
42. Koloděje - jih
43. Stadion Viktoria Žižkov
44. Staré Vršovice
45. Kohinoor, Moskevská, Eden
46. Hagibor
47. Horní Viktorka (Třebešín)
48. Starostrašnická - V Olšínách
49. Bohdalec - Nad Vršovskou horou
50. Na Slatinách
51. Nové Strašnice
52. Tiskařská
53. Průmyslová - sever
54. Průmyslová - Štěrboholská radiála
55. Nákupní centrum Štěrboholy
56. Štěrboholy - jihozápad
57. Rabakovská - Ke Kablu
58. Průmyslová - jih, předpolí centra Hostivař
59. Centrum Hostivař
60. Plynárna Měcholupy

61. Kozinec - sever
62. Kozinec - jih
63. Ostroh nad Hostivařskou přehradou
64. K Měcholupům - za zastávkou
65. Hornoměcholupská ulice
66. Bydlení Petrovice - nad Dobrou vodou
67. Uhříněves - za nádražím
68. Uhříněves - náměstí
69. Uhříněves - východ
70. Kolovraty - rozvoj podél silnice
71. Nuselský pivovar
72. Předmostí Nuselského mostu
73. Pankrácká pláň
74. Plynárna Michle
75. Budějovické náměstí
76. Braník - Ledárny
77. Krč - Zálesí
78. Roztyly - Ryšavého
79. Devětsil - Chodov
80. Opatov centrum
81. Kiz II, Praha 11
82. Flora - západ, Praha 11
83. Horní Počernice - Chvaly
84. Kunratice - centrum
85. Kunratice, Vídeňská - Dobrovická
86. Nové Dvory - centrum
87. Modřany - Sofijské náměstí
88. Centrum Staré Modřany
89. Komořany - Šabatka
90. "Bulvár", Praha 11
91. Lokalita Miličov, Praha 11
92. Sportovní areál Hostivař
93. Újezd u Průhonic, u dálnice D1
94. Újezd u Průhonic - severovýchod
95. Severní část nádraží Smíchov
96. Smíchov - Jih (mezi ulicemi
Nádražní, Strakonická a mostem na Výtoni)
97. Hlaváčkova - Starokošířská
98. Buďánka
99. Areál bývalého závodu Křižík v Košířích
100. Za opravnou, Motol
101. Centrum Radlice
102. Štorkánova
103. Staré Butovice - Jinonice
104. Jinonice - jih (okolí Radlické radiály)
105. Přístavba areálu AB Barrandov sever
106. Nové Butovice - centrum
107. Nová Ves
108. Západní Město - centrum
109. Slivenec východ
110. Slivenec dostavba centra

111. Slivenec západ
112. Starolázeňská - Malá Chuchle
113. Na hvězdárně
114. Radotín centrum
115. Zbraslav, K výtopně
116. Lipence, na skládce
117. Ulice Jeremiášova, přestavba zahr. osady
118. Zličín ČKD Tatra - východ
119. Okolí stanice metra Zličín
120. Dlouhá míle
121. Řepy - centrum
122. Řepy - SZSS
123. Bílá Hora
124. Veleslavín - Kladenská, Evropská
125. Horoměřická - Evropská
126. Hotel Praha - jih
127. Úřednická kolonie
128. Kotlářka
129. Sladovny
130. Generála Píky
131. Hradčanská, Letenská pláň
132. Holešovický trojúhelník
133. Holešovice - Bubny - Zátory
134. Dělnická a holešovický meandr jih
135. Štvanice
136. Nebušice - západ
137. Suchdol - Internacionální
138. Hořejší nábřeží II (mezi ulicemi Svornosti, Na Valentince, Vltavská)
139. Zenklova (mezi Vychovatelnou a Kobyliským náměstím)
140. sídliště Bohnice

Území se zvláštním režimem jsou zobrazena v grafické části dokumentace ve výkresu č. 34.

10. OCHRANNÁ PÁSMA, CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ, DALŠÍ OMEZENÍ

Podmínky rozvoje hlavního města jsou limitovány souhrnem daností, které vyplývají z přírodních podmínek území, z kulturně historického bohatství a z účinků provozu technických staveb.

Ochranná pásma a chráněná území, včetně podmínek jejich vzniku a pravidel chování v nich, jsou vymezena obecně závaznými předpisy a jejich rozsah je vyznačen ve výkresu č. 38. „Ochranná pásma a chráněná území“ schváleného územního plánu hlavního města Prahy.

10.1. PŘÍRODA A KRAJINA

Chráněnými územími přírody, krajiny a zeleně (ve smyslu zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů) jsou:

- zvláště chráněná území a jejich ochranná pásma,
- registrované významné krajinné prvky,
- přírodní parky,
- chráněná krajinná oblast Český kras,
- lesy,
- vodní toky a vodní plochy,
- údolní nivy.

Zvláště chráněná území (ZCHÚ) - Limity využití ZCHÚ jsou dány především zákonem č. 114/92 Sb. o ochraně přírody a krajiny. Protože prioritní je zde ochrana přírodních hodnot, byla všechna ZCHÚ zařazena do monofunkčních ploch zeleně. Přístup by měl být pouze po vyhrazených cestách. Výjimkou jsou významné rekreační prostory, například přírodní památka Královská obora (Stromovka), rozsáhlejší lesní celky patřící mezi ZCHÚ apod., kde je možno předpokládat vyšší návštěvnost. Ani zde by však neměla vznikat sportovně-rekreační zařízení.

Územní systém ekologické stability (ÚSES) - V rámci prací na ÚPn bylo obecnou snahou přiřadit všem prvkům ÚSES odpovídající funkční využití, tedy některou z kategorií zeleně (LR - lesní porosty, ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy, ZMK - zeleň městská a krajinná, IZ - izolační zeleň). Tomu odpovídají omezení pro využití těchto ploch. Prioritou je výsadba zeleně. V některých případech je zde možno zakládat cesty pro pěší a cyklisty, vždy však musí být dodrženy alespoň minimální prostorové parametry jednotlivých prvků ÚSES. U stávajících objektů trvalého charakteru se předpokládá jejich zachování a možnost oprav.

Ve zcela výjimečných případech, většinou z důvodu omezené průchodnosti území, byla trasa biokoridoru vymezena i v jiných

funkčních plochách (například ve svazích mezi Prosekem a Vysočany v čisté obytné území). Zde by alespoň nemělo docházet k dalšímu zastavování trasy koridoru.

Registrované významné krajinné prvky – Jsou to ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny utvářející typický vzhled nebo přispívající k udržení její stability. Ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce.

Přírodní parky - Limity využití přírodních parků jsou dány příslušnými vyhláškami HMP. Výstavba by se měla omezit na dostavbu stávajících sídel v souladu se schválenými dokumentacemi a měl by být posílen rekreační význam území. Záměry vždy musí respektovat přírodní a krajinnářské hodnoty, pro které byl dotčený přírodní park vyhlášen. Sportovně-rekreační aktivity by měly být lokalizovány tak, aby plnily funkci nárazníkového pásma pro nejvzácnější lokality uvnitř parků.

Historické zahrady - Historické zahrady jsou zařazeny do evidence památkově chráněných ploch zeleně, při malé rozloze zapsány do tzv. doplňkového listu. Památkově chráněné plochy zeleně je nutné respektovat jako nezastavitelné. Nevhodné může být i jejich sportovní využívání, je-li kapacitně a prostorově nepřiměřené.

Parky a parkové plochy - Parky, parkové plochy a parkové pásy jsou nezastavitelné a jejich provoz se řídí platnou vyhláškou o veřejné zeleni pro hl. město. Stávající parky a parkové plochy je možné obohacovat objekty, které doplňují jejich vybavenost, ale zachovávají prostorovou kompozici dřevin.

Lesy - Provoz a využití lesních porostů a pozemků určených k plnění funkce lesa evidovaných v LPF i mimo něj se řídí platným zákonem o lesích. Z něho vyplývá i požadavek stanovit v lesním hospodářském plánu rozsah zalesnění. Je nutné respektovat lesní porosty jako nezastavitelné. V případě prostorových možností je třeba zachovávat odstup rozvojových území od stávajícího lesa jako prostupné nezastavitelné přírodní pásmo, nebo pás stávajících zahrad, nebo zahrádkové osady.

10.2. NEROSTNÉ BOHATSTVÍ

Zásady zabezpečení ochrany nerostného bohatství a jeho hospodářného využívání vyplývá ze zákona ČNR č. 44/1988 Sb. o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů a z předpisů souvisejících.

Chráněnými územími využitelných přírodních zdrojů ve smyslu uvedeného zákona a předpisů souvisejících jsou:

- ložiska a dobývací prostory nerostných surovin,
- chráněná ložisková území.

Ve smyslu uvedeného zákona a předpisů souvisejících jsou chráněnými územími využitelných přírodních zdrojů rovněž ložiska a dobývací prostory nerostných surovin a chráněná ložisková území.

Dobývací prostor - je stanoven na základě výsledků průzkumu ložiska podle rozsahu, uložení, tvaru a mocnosti ložiska se zřetelem na jeho zásoby a uložené poměry tak, aby ložisko mohlo být hospodárně využito. Dobývací prostor je rozhodnutím o využití území v rozsahu jeho vymezení na povrchu. V případech, kdy nebylo stanoveno chráněné ložiskové území, se dobývací prostor považuje za CHLÚ. V územním plánu jsou vyznačené dobývací prostory vedeny jako těžební plochy.

Chráněné ložiskové území - znamená ochranu ložiska proti znemožnění nebo ztížení jeho dobývání. V zájmu ochrany nerostného bohatství se nesmí v CHLÚ zřizovat stavby a zařízení, které nesouvisí s dobýváním výhradního ložiska (§16 - §19 horního zákona). V návrhu územního plánu jsou CHLÚ dle výše uvedených kritérií vyznačena a respektována.

Výhradní bilancované ložisko - na území České republiky tvoří tato ložiska nerostné bohatství a jsou ve vlastnictví ČR. Bilancované ložisko je využitelné v současnosti a vyhovuje stávajícím technickým a ekonomickým podmínkám jeho využití. Podle §15 horního zákona jsou v územním plánu respektována a zakreslena výhradní ložiska nerostných surovin a funkční využití území je navrženo tak, aby nebyla vyloučena možnost následného využití ložiska nerostné suroviny.

Nevýhradní ložisko - je součástí pozemku a náleží vlastníkovému pozemku (§7 horního zákona).

Nebilancovaná ložiska - podle § 14 horního zákona se jedná o ložiska v současné době nevyužitelná, ale je předpoklad jejich využití v budoucnosti s ohledem na očekávaný technický a ekonomický vývoj. V ÚPn jsou i tato nebilancovaná ložiska respektována a navržená funkce území nevylučuje možnost využití ložiska v budoucnosti.

10.3. ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND

Ochrana ZPF vyplývá ze zákona č. 334/1998 Sb. a vyhlášky č. 13/1994. Zemědělská půda je na základě bonitovaných půdní -

ekologických jednotek (BPEJ) zařazena do pěti tříd ochrany, přičemž půdy zařazené do I. třídy ochrany je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Půdy II. třídy ochrany jsou také vysoce chráněné a jen podminěně odnímatelné a podminěně zastavitelné.

Půdy III., IV. a V. třídy ochrany je možné využít pro výstavbu nebo jinou nezemědělskou funkci s výjimkou vymezených ochranných pásem a dalších zájmů ochrany přírody.

10.4. PAMÁTKOVÁ PÉČE

Ochrana památek a kulturních hodnot (ve smyslu zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů) se vztahuje na:

- objekty a areály zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek ČR a jejich ochranná pásma,
- území městských památkových rezervací (PPR - Pražská památková rezervace),
- území vesnických památkových rezervací (VPZ),
- ochranná pásma (OP),
- území městských památkových zón (MPZ),
- území vesnických památkových zón (VPZ),
- archeologické lokality.

Na území hl. m. Prahy jsou vyhlášena následující památkově chráněná území:

městské památkové rezervace: Pražská (PPR)

vesnické památkové rezervace:

Praha 5 – Stodůlky
Praha 6 – Ruzyně

městské památkové zóny: Praha 2 – Vinohrady, Žižkov, Vršovice

Praha 2 – Nusle
Praha 5 – Barrandov
Praha 5 – osada Bud'ánka
Praha 5 – Smíchov
Praha 6 – Baba
Praha 6 – Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice
Praha 6 – Staré Střešovice
Praha 6 – Střešovičky
Praha 6 – Tejnka
Praha 6 – vilová kolonie Ořešovka
Praha 7 – Rybáře
Praha 8 – Karlín
Praha 8 – Staré Bohnice
Praha 8 – Staré Ďáblice

Praha 9 – Kralovice
Praha 10 – Stará Hostivař

Památkové rezervace a památkové zóny - jsou výrazným limitem pro další rozvoj území. Je nutné uchránit kulturní dědictví, které se v těchto územích dochovalo. Podmínky pro stavební a další činnosti v památkových rezervacích jsou součástí příslušného zákonného ustanovení, kterým byly vyhlášeny. Podmínky pro stavební a další činnosti v památkových zónách jsou stanoveny obecně závaznými vyhláškami hlavního města Prahy. Při nové výstavbě, přestavbě a modernizaci musí být zohledněn charakter a měřítko zástavby a prostorové uspořádání památkových zón. Rozsah nové výstavby, přestavby a modernizace musí být přiměřený památkovému významu jejich jednotlivých částí.

Archeologické lokality. Na území Prahy je pravděpodobně přítomnost archeologických památek, které je nutné chránit a zachovávat. Pouze v odůvodněných případech je lze nechat zaniknout odborně provedeným záchranným výzkumem. To platí nejen pro vyhlášená památkově chráněná území, ale pro celé území Prahy, které je nutné pokládat za území s archeologickými nálezy zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Na území města se nacházejí vyhlášené archeologické lokality, které jsou územním plánem plně respektovány.

Archeologické terény zachované v podzemí zvláště v historickém centru města jsou nedílnou součástí památkové hodnoty města a jeho historické autenticity, pro niž je Pražská památková rezervace zařazena do seznamu památek chráněných UNESCO. Dosud nenarušené archeologické památky a původní terény je nutné chránit a v co největší míře zachovávat.

10.5. OCHRANNÁ PÁSMA DOPRAVNÍCH STAVEB

K dopravním stavbám na území hl. m. Prahy se vztahují:

- ochranná pásma vybraných pozemních komunikací (ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb),
- ochranná pásma letiště s výškovým omezením a ochranná hluková pásma letiště,
- ochranná pásma drah celostátních a regionálních a ochranné pásma dráhy speciální (metro).

Jelikož ochranná pásma vznikají až dnem nabytí právní moci územního rozhodnutí, jsou pro účely ÚPn vynesena i ochranná pásma navrhovaných staveb vybraných pozemních komunikací (viz dále),

navrhované paralelní vzletové a přistávací dráhy letiště Ruzyně a výhledových vysokorychlostních tratí.

Silniční ochranná pásma silnic - jsou stanovena zákonem č. 13/97 Sb. o pozemních komunikacích. Ten v § 30, čl. 1 definuje ochranná pásma komunikací mimo souvisle zastavěné území obcí.

V ÚPn je ochranné pásmo vyznačeno pouze pro Pražský okruh, který je definován jako "rychlostní místní komunikace" a pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy v pásmu městského území mezi Pražským okruhem a hranicí města.

Podle § 30, čl. 2, odst. a) je ochranné pásmo pro dálnice, rychlostní silnice a rychlostní místní komunikace stanoveno 100 m od osy přílehlého jízdního pásu této komunikace. Pro silnice I. třídy pak 50 m od osy vozovky přílehlého jízdního pásu.

Ostatní ochranná pásma dle tohoto zákona jsou v návrhu územního plánu zohledněna, ale nejsou vymezena v jeho grafické části vzhledem k nemožnosti jejich vyjádření v použitém měřítku zpracované dokumentace.

Negativní vlivy z provozu dopravy přinášejí do území zhoršení hygienických podmínek, které omezují využití území města. Ke zmírnění těchto dopadů a pro zvýšení využitelnosti takto zasažených území jsou v územním plánu po provedených výpočtech hluku a exhalací navržena technická opatření omezující negativní účinky dopravních staveb.

Ochranná pásma dráhy - jsou stanovena zákonem č. 266/94 Sb. o drahách. Šířka ochranných pásem je definována v § 8. Pro účely územního plánu a vzhledem k měřítku jeho zpracování byla vyznačena ochranná pásma pouze pro dráhy celostátní a regionální a dráhu speciální (metro).

Šířka ochranných pásem je definována v § 8 a pro dráhy celostátní a dráhy regionální je 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy. Pro dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy (toto ustanovení se týká výhledových tras vysokorychlostních tratí). U speciální dráhy (metra) je stanoveno 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje.

Ostatní ochranná pásma dle tohoto zákona jsou v návrhu územního plánu zohledněna, ale nejsou vymezena v jeho grafické části vzhledem k nemožnosti jejich vyjádření v použitém měřítku zpracované dokumentace.

Ochranná pásma letiště - jsou stanovena zákonem č. 49/97 Sb. a doplněna předpisem L 14 OP o ochranných pásmech leteckých pozemních zařízení. V grafické části návrhu ÚPn je vyznačeno ochranné pásmo provozních ploch letiště a ochranné pásmo letiště s výškovým omezením v rozsahu do výšky vnitřní vodorovné plochy.

Ostatní ochranná pásma dle tohoto zákona a předpisu jsou v návrhu územního plánu zohledněna, ale nejsou vymezena v jeho

grafické části vzhledem k přehlednosti a srozumitelnosti dalšího obsahu dokumentace.

10.6. OCHRANNÁ PÁSMA TECHNICKÉHO VYBAVENÍ

V územním plánu jsou v oblasti technického vybavení vymezená:

- ochranná a bezpečnostní pásma nadřazených energetických liniových staveb (ve smyslu zákona 458/2000 Sb.),
- ochranná pásma ropovodů a produktovodů (ve smyslu vládního nařízení 29/1959 Sb.),
- ochranná pásma telekomunikačních zařízení (ve smyslu zákona 127/2005 Sb.).

V územním plánu jsou v oblasti technického vybavení vymezena ochranná pásma venkovního vedení velmi vysokého napětí 110 kV, 220 kV a 400 kV a bezpečnostní pásma plynovodů o vysokém a velmi vysokém tlaku dle zákona č. 458/2000 ze dne 28. listopadu 2000 o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon). Ostatní ochranná a bezpečnostní pásma dle tohoto zákona musí být při využití území respektována, v grafické dokumentaci nejsou vymezována z důvodu nemožnosti jejich vyjádření v použitém měřítku 1:10 000.

Ze stejných důvodů nejsou vymezována ochranná pásma liniových vedení zásobování vodou a kanalizací ve smyslu zákona 274/2001 Sb.

V oblasti telekomunikací jsou vymezena ochranná pásma radioreléových vysílacích zařízení a ochranná pásma radioreléových paprsků v úsecích jejich tras, kde spodní hrana ochranného pásma je ve výšce do 50 m nad terénem.

1. a 2. pásmo hygienické ochrany současného odběru úpravny vody v Podolí z Vltavy vyhlášené rozhodnutím Odboru vodního a lesního hospodářství, energetiky a zemědělství NVP zn. 5663/85/PE/Harb ze dne 17.12.1985 není v grafické dokumentaci vymezováno.

Využívání ploch v ochranných pásmech je přípustné po projednání s příslušným správcem sítě.

10.7. STANOVENÁ ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ, AKTIVNÍ ZÓNA

V záplavových územích stanovených ve smyslu zákona 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů je nutný souhlas vodoprávního úřadu ke stavbám a zařízením (dle § 17 výše uvedeného zákona). Ustanovení § 67 tohoto zákona o omezení umístování, povolování a provádění staveb v záplavových územích tím není dotčeno.

Na vodních tocích Vltavě a Berounce je vymezeno záplavové území nejvyšší zaznamenané přirozené povodně (srpen 2002) a aktivní zóna pro průtoky s periodicitou 100 let. Na drobných vodních tocích jsou vodoprávním úřadem stanovena záplavová území pro průtoky, které se vyskytují při přirozené povodni s periodicitou 100 let. Rozsah záplavových území bude periodicky po 2 letech aktualizován novým výpočtem, zejména v návaznosti na změny v území.

Záplavová území se dělí na :

- A) území určená k ochraně
 - A₁) - zajišťované městem
 - A₂) - zajišťované individuálně
- B) území neprůtočná
- C) území průtočná
- D) aktivní zónu

10.8. STAVEBNÍ UZÁVĚRY A DALŠÍ LIMITY

Stavební uzávěry jsou specifikovány jako:

- stavební uzávěra nadřazeného komunikačního systému města, vydaná rozhodnutím Odboru územního rozhodování MHMP čj. 123033/97 ze dne 23. 4.1997,
- stavební uzávěra pro trasy městské kolejové dopravy (ve smyslu vyhl. HMP č. 14/2001),
- stavební uzávěra Masarykova nádraží,
- stavební uzávěra na Letenskou pláň a Letenské sady.

Limity území jsou dále velká rozvojová území (ve smyslu vyhl. HMP č. 33/1999) a velká území rekreace.

11. CIVILNÍ OCHRANA

Cílem řešení problematiky civilní ochrany (CO) v územně plánovací dokumentaci je vytvořit podmínky pro možnost zabezpečení hlavních úkolů CO v řešeném území.

V současné době je CO koncipována především jako souhrn organizačních, technických, záchranných a dalších opatření, které mají chránit obyvatelstvo a majetek před následky mimořádných událostí, které vyvolávají stav nouze. Jedná se zejména o provozní havárie, živelné pohromy a ozbrojené konflikty.

Mezi hlavní úkoly CO patří především zabezpečení varování a vyrozumění obyvatelstva, individuální a kolektivní ochrana obyvatelstva, evakuace a snížení následků mimořádných událostí pomocí záchranných prací.

Uspokojení zajištění úkolů CO a možnost jejich uplatnění v rámci územně plánovací, přípravné, projektové a prováděcí dokumentace je zakotveno v zákoně č. 50/1976 Sb. ve znění pozdějších předpisů a ve vyhlášce č. 5/1979 Sb. NVP ve znění pozdějších předpisů.

Územní plán hl. m. Prahy, který je územním plánem sídelního útvaru v měřítku 1:10 000, řeší pouze funkční využití území se základní prostorovou regulací, nikoliv lokalizaci jednotlivých staveb. Proto nelze do tohoto dokumentu, při jeho vypovídací schopnosti, problematiku konkrétních opatření CO uspokojivě zpracovat.

Vzhledem k výše uvedenému se ve všech plánovacích podkladech a dokumentacích a dokumentacích územního a stavebního řízení, které realizují nebo dále rozpracovávají tento územní plán, musí řešit v souladu s uvedenými právními normami, požadavky CO, a to jak textově, tak i graficky. Samostatná doložka CO nebo samostatná část výše uvedené dokumentace, označená jako "Řešení CO", bude vždy obsahovat způsob řešení problematiky CO v řešeném území nebo u nové stavby, a to vždy s vyjmenováním a zakreslením stávajících a nově navrhovaných opatření CO. Jde především o:

- umístování prvků varovacího a vyrozuměvacího systému na střechy nebo jiné části vybraných staveb, k zabezpečení varování obyvatelstva (s označením konkrétních staveb),
- přízpůsobování podzemních částí staveb nebo podzemních dopravních a technických staveb pro účely úkrytí obyvatelstva podle požadavků na stálé úkryty (s označením těchto staveb),
- zajištění dostatečné průchodnosti území a množství evakuačních tras,
- vyčleňování prostorů ve stavbách pro účely evakuace obyvatelstva a uskladňování prostředků individuální ochrany obyvatelstva (s označením těchto staveb),
- zabezpečení možnosti ovlivňovat a realizovat opatření pro snížení následků mimořádných událostí a usnadnění záchranných prací.

Tato doložka bude zpracována ve spolupráci s příslušným orgánem CO v podrobnosti, odpovídající měřítku příslušné dokumentace.

12. VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY

12.1. OBECNÁ USTANOVENÍ

Územní plán hlavního města Prahy v souladu se zákonem č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů ve své textové i grafické části vymezuje veřejně prospěšné stavby (VPS).

Veřejně prospěšnými stavbami lze rozumět stavby určené pro veřejně prospěšné služby a pro veřejné technické vybavení území podporující jeho rozvoj a ochranu životního prostředí (viz odstavec 3, § 108 stavebního zákona - např. stavby pro zneškodňování odpadů, pro zásobování vodou, odvádění odpadních vod a jejich čištění, pro veřejnou dopravu, pro veřejné školství, pro veřejnou správu a pod.). Stavební zákon taxativně neuvádí seznam staveb, které by bylo možno obecně označit jako stavby veřejně prospěšné.

Ustanovení obsažené v § 108 stavebního zákona je v souladu s Ústavou České republiky a s Listinou základních práv a svobod. Je zákonnou cestou, jak zasáhnout do existujících vlastnických práv a vytvořit tak potřebné předpoklady pro využití pozemku nebo staveb k realizaci veřejných zájmů.

Zabezpečování veřejného zájmu nově realizovanými stavbami je zpravidla náročné na rozsah potřebných pozemků, přičemž nejsou vyloučeny ani zásahy do existujících staveb. Pokud schválená veřejně prospěšná stavba omezuje vlastnická práva k pozemkům nebo ke stavbám, je podle Listiny základních práv a svobod možné ve veřejném zájmu tyto pozemky či stavby vyvlastnit nebo vlastnická práva omezit.

O veřejně prospěšnosti staveb rozhoduje při schvalování územního plánu Zastupitelstvo hl. m. Prahy.

Pro vyvlastnění pozemků a staveb stavební zákon definuje čtyři důvody, z nichž se územního plánu týkají pouze dva:

1) Veřejně prospěšné stavby podle schválené územní plánovací dokumentace.

2) Provedení asanace sídelního útvaru nebo asanačních úprav podle schválené územní plánovací dokumentace.

Aby mohlo být provedeno vyvlastnění, nepostačuje pouhé naplnění účelu, pro který je možno vyvlastňovat, ale musí být splněny ještě další podmínky stanovené stavebním zákonem:

- **Musí být prokázáno, že účelu vyvlastnění nelze dosáhnout dohodou nebo jiným přijatelným způsobem.**
- **Vyvlastnění musí být v souladu s cíli a záměry územního plánování prokazované zpravidla územním rozhodnutím.**
- **Vyvlastnění může být provedeno jen v nezbytném rozsahu, to znamená, že v případech, kdy lze dosáhnout**

účelu vyvlastnění pouhým omezením práva, nelze odejmout právo v plném rozsahu.

VPS jsou vyhlášené stavby, které vyplývají z celkové koncepce územního plánu a které mají celoměstský význam. Jedná se zejména o plochy veřejného vybavení (školství, zdravotnictví, sociální péče, správa, bezpečnost a pod.) a liniové a plošné stavby dopravní a technického vybavení. Vzhledem k tomu, že na území hl. m. Prahy není schválena podrobnější územní plánovací dokumentace a ani v nejbližší budoucnosti nelze počítat s většinovým pokrytím území regulačními plány, jsou do seznamu veřejně prospěšných staveb - na základě požadavků samospráv městských částí - zahrnuty i některé stavby místního charakteru, které jsou v návrhu ÚPn zobrazitelné.

Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy převzal jako základ veřejně prospěšných staveb stavby již vyhlášené v Územním plánu - Stabilizovaná území z roku 1994, včetně schválených změn a doplňků.

Veřejně prospěšné stavby jsou zaříděny do jednotlivých skupin a označeny kódem. Příbuzné skupiny jsou v grafické části vždy vyznačeny stejnou barvou.

Kódy jednotlivých VPS podle seznamu v textové části sestávají z pořadového čísla ve skupině, označení skupiny a pořadového čísla městské části. Např. 3/VS/11 značí v pořadí 3. veřejně prospěšnou stavbu pro školství in Praze 11.

Veřejně prospěšné stavby jsou ve výkresové a tabulkové části zaříděny do některé z následujících skupin označených dvoupísmenným kódem:

Technické vybavení

- TY - vodní toky a plochy
- TV - zásobování vodou
- TK - kanalizace
- TE - zásobování elektrickou energií
- TT - zásobování teplem
- TP - zásobování plynem
- TI - zařízení pro přenos informací
- TR - kolektory
- TO - odpady

Dopravní stavby

- DK - pozemní komunikace
- DM - metro
- DT - tramvaj
- DZ - železnice
- DN - autobusová nádraží
- DR - parkoviště (garáže) P + R
- DL - letiště
- DV - veřejné prostory, náměstí
- DO - ostatní dopravní stavby a stavby související s dopravou (např. protihlukové valy podél komunikací)

Veřejné vybavení

- VS - školy
- VZ - zdravotnictví a soc. péče
- VM - městská správa
- VA - armáda a bezpečnost
- ZV - vysoké školy
- VO - ostatní

Sport a rekreace

- SR - sportovní a rekreační areály

Stavby v zeleni

- ZH - hřbitovy
- ZP - parky

Pokud je plošný průmět navrhované veřejně prospěšné stavby menší než 0,25 ha nebo pokud je stavba bez specifikace rozlohy a přesného umístění součástí jiné funkční plochy, je v grafické části vyznačena kruhovým symbolem v příslušné barvě. Liniové stavby, procházející-li několika městskými částmi, jsou diferencovány v poslední části kódu číslem příslušné městské části. Pořadové číslo i označení skupiny zůstává vždy stejné.

Některé VPS přesahují hranice hl. m. Prahy. Části těchto staveb bude nutno vyhlásit jako veřejně prospěšné v rámci vyšší dokumentace – v návrhu územního plánu velkého územního celku pražského regionu.

Přehled veřejně prospěšných staveb je zobrazen v grafické části územního plánu hl. m. Prahy ve výkresu č. 25.

12.2. ŘAZENÍ MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ

Městské části jsou řazeny od 1 do 15 podle obvyklého označení, ostatní v abecedním pořadí od 16 do 57:

1. MČ Praha 1
2. MČ Praha 2
3. MČ Praha 3
4. MČ Praha 4
5. MČ Praha 5
6. MČ Praha 6
7. MČ Praha 7
8. MČ Praha 8
9. MČ Praha 9
10. MČ Praha 10
11. MČ Praha 11
12. MČ Praha 12
13. MČ Praha 13
14. MČ Praha 14
15. MČ Praha 15

16. MČ Benice

- 17. MČ Běchovice
- 18. MČ Březiněves
- 19. MČ Čakovice
- 20. MČ Dolní Chabry
- 21. MČ Dolní Měcholupy
- 22. MČ Dolní Počernice
- 23. MČ Dubeč
- 24. MČ Ďáblice
- 25. MČ Praha 20
- 26. MČ Praha 19
- 27. MČ Klánovice
- 28. MČ Koloděje
- 29. MČ Kolovraty
- 30. MČ Královice
- 31. MČ Křeslice
- 32. MČ Kunratice
- 33. MČ Praha 18
- 34. MČ Libuš
- 35. MČ Lipence
- 36. MČ Lochkov
- 37. MČ Lysolaje
- 38. MČ Nebušice
- 39. MČ Nedvězí
- 40. MČ Petrovice
- 41. MČ Přední Kopanina
- 42. MČ Praha 16
- 43. MČ Řeporyje
- 44. MČ Praha 17
- 45. MČ Satalice
- 46. MČ Sliveneč
- 47. MČ Suchdol
- 48. MČ Šeberov
- 49. MČ Štěrboholy
- 50. MČ Troja
- 51. MČ Praha 22
- 52. MČ Praha 21
- 53. MČ Újezd u Průhonice
- 54. MČ Velká Chuchle
- 55. MČ Vinoř
- 56. MČ Zbraslav
- 57. MČ Zličín

**Seznam veřejně prospěšných staveb je uveden ve
vyhlášce o závazné části ÚPn**

13. STAV ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PŘÍPRAVY V REGIONU

Při zpracování územního plánu bylo nutné pro znalost návaznosti širších vztahů monitorovat rozvojové tendence navazujících obcí, jak jsou obsaženy v jejich územně plánovacích dokumentacích. V období 1995 - 1996 byla zpracována a v řadě případů též schválena (zejména v okrese Praha-západ) řada územních plánů v podstatě bez jakékoliv koordinace z polohy regionálního pohledu na rozvoj území. Tento vývoj pokračoval i v roce 1997 a lze předpokládat, že v době, kdy bude dokončen ÚPn Prahy, budou zřejmě již schváleny ÚPn všech obcí v okrese Praha-západ sousedících s Prahou a schváleny i některé ÚPn obcí v okrese Praha-východ, resp. tyto ÚPn budou dovedeny do fáze návrhu (event. konceptu). Územní plán hl. m. Prahy nemůže tento trend ovlivnit, domníváme se však, že sumarizace navrhovaných rozvojových kapacit může zpětně posloužit i představitelům obcí v příměstském regionu jako informace o dění v jejich okolí, zejména z hlediska konkurence rozvojových záměrů.

Součástí vlastní analýzy je i rámcová představa zpracovatelů územního plánu na možné redukce rozvojových aktivit. V žádném případě se však nejedná (a ani jednat nemůže) o část územního plánu, která by byla předmětem schvalování. Může však sloužit jako podklad pro formulaci zadání vyšší dokumentace s upozorněním na nadoptimální rozvoj hlavních funkcí, tj. bydlení a ekonomických aktivit jak z hledisek potřeby Prahy a vlastního příměstského území, tak na disproporce tohoto rozvoje se stavem a předpokládaným rozvojem infrastruktury, především dopravní. Nezanedbatelným problémem je i velký rozvoj dnes zcela malých sídel (bez základního občanského vybavení) i proponovaný rozvoj sídel v území s podprůměrným obytným a krajinným potenciálem. I v konceptu ÚPn hl. m. Prahy byl uvažovaný rozvoj nadsazen, na rozdíl od příměstského území však byl v návrhu korigován na základě přijatých kritérií.

Zřejmě i nadále bude docházet ke konkurenci rozvojových nabídek jednotlivých obcí v příměstském území mezi sebou i ke konkurenci obcí v příměstském území s okrajovými sídly (městskými částmi), které jsou dnes administrativně součástí hl. m. Prahy. Přestože koordinace územního vývoje na hranicích Prahy nebude jednoduchou záležitostí, cílem by měla být budoucí spolupráce, a to i v situaci, kdy pro to nejsou vytvořeny vhodné legislativní předpoklady.

Tato sumarizace pochopitelně nemohla analyzovat motivy extrémního rozvoje některých sídel, i když je lze ve většině případů vytušit, ani ekonomické a další předpoklady následné realizace předpokládaných záměrů.

Mimo shromážděné, dostupné ÚPD a komentování rozvojových záměrů z regionálního pohledu (vč. znalostí rozvojových předpokladů sousedních území v rámci Prahy) byla provedena zajímavá analýza dosavadního skutečného rozvoje jednotlivých sídel.

Tato analýza potvrdila (až na výjimky) několik tezí:

- **dynamika rozvoje kontaktního území je výrazně větší než na obvodových územích Prahy i Prahy jako celku,**
- **dynamika skutečného rozvoje území v příměstských územích potvrzuje výraznou diferenciaci obcí a jejich seskupení v tomto území,**
- **velmi často skutečný zájem investorů nekoresponduje s proponovaným rozvojem, promítnutým a schváleným v ÚPn,**
- **až na výjimky dochází k rozvoji v sídlech, resp. částech příměstského území, kde k tomuto rozvoji docházelo i v dřívějším období, zejména v období prosperity mezi válkami.**

Velká část územních plánů není koordinována s územními plány sousedních obcí, nezabývá se možnými důsledky velkého rozvoje svého území na dopravní síť i na únosnost krajinného prostředí.

Ve sledovaném území, až na výjimky (Říčany, Hostivice, aj.), nejsou větší města se strukturovanou ekonomickou základnou a se stávající či předpokládanou sociální infrastrukturou, schopnou saturovat potřeby nových obyvatel či ekonomických aktivit. Proponovaný rozvoj u naprosté většiny sídel nevyplývá z vlastních potřeb či možností, ale (a to je daleko významnější) ani z ověřovaného zájmu o bydlení či podnikání v konkrétním území (sídle). To, že u naprosté většiny rozvojových záměrů sídel dosud nedošlo ani k částečnému naplnění (během dosavadních 5 - 7 let) svědčí o tom, že rozvojové strategie obcí nebyly zodpovědně formulovány. U některých územních plánů lze vysledovat i nedostatečnou profesionální úroveň zpracování, neboť rozvojové koncepce popírají komplexnost přístupu, která by měla být urbanismu vlastní.

Zpracovaná ÚPD má velice rozdílnou úroveň, a to jak v pojetí struktury ÚPn (členění a charakteristika funkčních ploch, regulativy aj.), tak i z hlediska etapizace a kvantifikace. Pro zjednodušení byly v této analýze sledovány dvě oblasti - tj. komerční plochy (vč. ploch skladů, služeb a výroby - většinou nerušící) a plochy bydlení (u ploch pro bydlení byl vzhledem k naprosté převaze ploch pro výstavbu RD použit orientační ukazatel 10 bytů na 1 ha celkové plochy nového obytného území, uváděny jsou však i převzaté údaje z ÚPn).

Jako součást tohoto materiálu byly zpracovány demografické rozborby kontaktního území.

13.1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Kontaktní území zahrnuje 70 obcí, z toho 26 z okresu Praha-východ a 44 z okresu Praha-západ.

Kontaktní území bylo vymezeno tak, aby zahrnovalo bezprostředně navazující obce. Tento přístup byl porušen v jediném případě Křenice (prostorová vazba na "malá" sídla na území Prahy - Kralovice - 290 obyv., Nedvězí - 218 obyv.). Ve třech případech bylo sledováno v rámci stávajících koridorů osídlení i vzdálenější území. Jedná se o koridory benešovské a berounské trati s výrazným rozvojem v minulosti i v současné době a o území jižně Dolních Břežan, kde zejména v obcích Ohrobec a Zvole již došlo či dochází k významné realizaci rozvojových záměrů. Lze konstatovat, že takto vymezené území zahrnuje podstatnou část rozvojových aktivit obou okresů, které mohou mít bezprostřední důsledky na potřebu koordinace územního rozvoje se sousedním územím hl. m. Prahy.

Původně byly do tohoto území zahrnuty i dvě obce z okresu Beroun - Hlánská a Zadní Třebeň, které jsou organickou součástí Dolního Poberouní (jsou sledovány v demografické analýze). Vzhledem k tomu, že ÚPD těchto obcí v polovině roku 1997 nepokročila do fáze konceptu, nebylo možné je porovnávat. Vzhledem ke vzdálenosti od Prahy již nelze očekávat jejich přímé (intenzivní) vazby, mimo rekreace. Ta však naopak vykazuje vazby daleko za hranice okresů Praha-východ a Praha-západ.

Sledované (kontaktní) území je obdobně jako území Prahy výrazně diferencované z hlediska krajinného prostředí. Za nadprůměrné lze považovat krajinné prostředí (zázemí) obcí Husinec, Klecany, Zdiby, Šestajovice, Jirny, Úvaly, Říčany, Světlá, Všeň, Strančice, Dobřejovice, Průhonice, Dolní Břežany, Ohrobec, Zvole, Březová-Oleško, Vrané n.Vlt., Měchenice, Trnová, Jílovíště, Všenory, Dobříchovice, Karlík, Lety, Řevnice, Černošice, Vonoklasy, Třebotov, Kosof, Hostivice, Tuchoměřice, Stáňovice, Únětice, Úholičky a Roztoky. Jedná se o polovinu ze sledovaných obcí, z nich však některé nesplňují další kritéria pro možný výraznější rozvoj, tj. zejména kvalitu dopravního spojení s Prahou nebo bližším obslužným centrem. Z hlediska dopravní dostupnosti centrální oblasti Prahy totiž budou úspěšně konkurovat vzdálenější sídla, zejména v říčansko-benešovském koridoru, vybaveném jak kvalitní železniční dopravou, tak výborným silničním spojením (D1), např. Mnichovice, Mirošovice, Senohraby.

V rámci značně velkého administrativního území Prahy je řada lokalit, které mají srovnatelné parametry s příměstským územím. Lze však konstatovat, že zejména v celém rozsahu nepokryjí potřebu a že bydlení mimo Prahu bude mít i některá další pozitiva. Předpokladem soustředěného zájmu o určité území je nepochybně kvalita dopravního spojení s jádrem regionu.

Časová dostupnost (a taktový standard hromadné dopravy) např. od Senohrab (vzdálených od centra Prahy cca 30 km) je značně lepší než např. od Chotče (15 km od Prahy), ale i lepší než řady sídel uvnitř Prahy (např. 20 km vzdálené Chloupčice).

I při srovnatelných parametrech krajinného prostředí bude z dalších hledisek možný zájem o "využití" jednotlivých lokalit značně diferencovaný.

13.2. POSOUZENÍ JEDNOTLIVÝCH LOKALIT

13.2.1. Okres Praha-východ

Husinec-(Řež)

Schválený územní plán. Sídlo v meandru řeky Vltavy. Železniční zastávka za řekou (lávka). Silniční vazby přes Klecany silnicí vedenou severní přeložkou (mimo sídlo). Nejvýznamnější ekonomickou aktivitou je Ústav jaderného výzkumu. Pro rozvoj bydlení jsou navrhovány plochy v rozsahu cca 7 ha na východní okraji obce při silnici III/2425.

Klecany

Územní plán dosud není dokončen. Původní koncept uvažoval s více jak 60 ha nových ploch pro bydlení a více jak 90 ha nových ploch pro komerční využití. Následně byly rozvojové plochy redukovány přibližně na polovinu, i tak je tato nabídka zřejmě nadbytečná. Pro komerční využití je sledována (od sídla oddělená) plocha mezi dálnicí D8 a silnicí II/608 o rozloze cca 38 ha (malá část této plochy leží na k. ú. Zdiby). Pro tuto lokalitu byl schválen plán zóny. Přípravované využití zřejmě zahrne jen část sledovaného záměru. Území má dobrou vazbu na dálnici D8 (MÚK Zdiby), je vhodné pro logistické a podobné činnosti, méně vhodné pro obchodní využití.

Zdiby

Územní plán dosud není dokončen. Koncept po redukcí uvažuje s více jak 90 ha nových ploch pro bydlení a s téměř 40 ha pro komerci. Původní záměry byly u bydlení cca 160 ha a u komerce cca 60 ha. Obec představuje největší koncentraci objektů individuální rekreace severně Prahy. Vzhledem k členitému terénu je jen menší část tohoto fondu vhodná pro transformaci na bydlení. Pro rozvoj lokality Brnky (bydlení) jsou nezbytné rozsáhlé podmiňovací investice, při redukcí kapacity zřejmě dlouhodobě nereálné. Území při silnici II/608 (Ústecká ulice) ve směru na Kobylisy bude (zejména po dostavbě severní části SO) atraktivní pro komerční využití.

Spojení do Prahy je prostřednictvím dálnice D8 (MÚK Zdiby na severovýchodním okraji sídla), nebo starou silnicí přes Dolní Chabry (čtyřpruh). Významnější rozvoj obce je podmiňován novými páteřními komunikacemi na severním a jižním obvodu východní části obce.

Sedlec

Územní plán je dokončen, dosud není schválen. Uvažuje se s cca 6 ha pro bydlení, výhled dalších 5 ha zřejmě nebude sledován. Pro komerční využití jsou navrženy 3 ha na východním okraji obce. Vzhledem k nabídce ploch na sousedním k. ú. Klecany zřejmě nebudou využity. Výhledové napojení obce bude jen od směru od Pakoměřic (MÚK na I/9) nebo prostřednictvím III/0083 a silnice II/608. Stávající napojení z prostoru MÚK Zdiby bude při přestavbě trasy I/9 zrušeno.

Boňanovice

V neschváleném zadání bylo sledováno cca 28 ha pro bydlení a přes 15 ha pro komerci (při silnici II/243 Březiněves - Líbeznice). Většina záměrů byla opuštěna. Na územním plánu se nepokračuje. Plochy směrem k Boňanovickému háji na západním okraji sídla jsou zajímavé pro bydlení.

Hovorčovice

Původní urbanistická studie počítala se značným rozvojem bydlení. Po redukcích představují nové plochy pro bydlení cca 7 ha (výhled dalších cca 13 ha). Sídlo je bez krajinného zázemí a dobré vazby na významné silnice. Železniční trať Praha - Neratovice není z hlediska příměstské dopravy atraktivní. Severovýchodní částí obce by měla vést trasa tratě pro vysoké rychlosti (VRT). Pro komerční využití jsou navrženy 4 ha.

Veleň-Mirovice

Koncept územního plánu uvažuje se 21 ha nových ploch pro bydlení a s cca 2 ha ploch pro komerci. Obec nemá dobrou vazbu na nadřazenou silniční síť, krajinný potenciál je průměrný. Mezi oběma částmi obce je navrhováno vedení tratě pro vysoké rychlosti (VRT).

Přezletice

Územní plán je ve stavu přepracovaného zadání. Sledováno je cca 20 ha nových ploch pro bydlení. Za nevhodné lze považovat obestavování Ctěnického potoka a praktický srůst se sousední Vínou. Krajinný potenciál je ve srovnání s okolními sídly podprůměrný. V sousední Vínou, která je přirozeným centrem skupiny sídel zasahující území mimo Prahu, je dostatečná nabídka rozvojových ploch pro bydlení.

Podolanka

Obec má územní plán ve fázi zadání. Rozvoj je sledován na několika malých plochách v celkovém rozsahu do 4 ha. Sídlo prostorově navazuje podél silnice II/610 na blízkou Vinoř.

Jenštejn

Územní plán je ve stavu návrhu. Nové plochy pro bydlení představují 5 ha. Jedná se o doplnění zástavby v obou sídlech (Jenštejn, Dehtáry).

Radonice

Územní plán je ve stavu zadání. V současné době je sledován rozvoj bydlení v rozsahu cca 3 ha, uvažovány však jsou další rezervy o rozsahu cca 25 ha (zřejmě nereálné). Značné rozvojové záměry jsou sledovány v oblasti komerce (téměř 30 ha), přičemž původně bylo uvažováno dalších 80 ha. Obec má vazbu na silnici II/610 (Vinoř) prostřednictvím III/0108 a na R10 prostřednictvím III/0113. Vzhledem k nabídce ploch v blízkých Horních Počernicích jak pro bydlení, tak i pro komerci je významnější rozvoj Radonic málo reálný.

Zeleneč

Pro sídlo Zeleneč je zpracován návrh územního plánu, pro část Mstětice je schválen plán zóny.

Územní plán uvažuje s rozvojem bydlení na ploše 27 ha v návrhovém období a s dalšími 5,5 ha ve výhledu. V zóně Mstětice se uvažuje s využitím cca 110 ha pro komerci (vč. výroby). Rozvojové záměry zřejmě nejsou reálné. Vzhledem k dobré vazbě Mstětice na železnici i dálnici D11 (MÚK Jirny) lze považovat za reálný rozvoj v rozsahu cca 50 ha (jižně silnice II/10162). Rozvoj bydlení vzhledem ke konkurenčním lokalitám v Jirnech, Šestajovicích i Horních Počernicích lze považovat za nereálný. Dopravní dostupnost Prahy po silnici II/611 i po železnici (trať Praha - Lysá n.L.) se zlepší po dokončení trasy B metra (terminály Počernická, Rajska zahrada). Nedostatkem ÚPn je neopouštění územní rezervy pro parkoviště při železniční stanici Zeleneč.

Šestajovice

Územní plán je ve stavu konceptu. Rozvojové plochy byly v průběhu projednávání výrazně redukovány. Přesto představují pro bydlení cca 43 ha a pro komerci cca 3 ha. Zástavba navazuje na sousední Klánovice.

Šestajovice mají nepřímou vazbu na žst. Zeleneč na trati Praha - Lysá n.L. a na žst. Klánovice na trati Praha - Kolín. V prostoru Klánovic je počítáno se zachytným parkovištěm (P+R), v Zelenči se

s ním neuvažuje. Po dostavbě MÚK Horní Počernice-východ selepší i vazba na D11 ve směru do Prahy. Regionální vazby dnes využívají především silnici II/611, procházející Horními Počernicemi. V blízké době bude dokončena trasa B metra s terminálem Počernická.

Jirny

Územní plán je zpracováván společně s obcí Šestajovice. Po redukcích rozvojových ploch je sledováno cca 44 ha pro bydlení a cca 22 ha pro komerční využití (část těchto záměrů, např. logistická základna firmy Rewe, již byla realizována). Poloha při MÚK D11 se silnicí II/101 i blízká možnost překládky ve stanici Mstětice je zajímavá pro rozvoj komerčních aktivit. Předpokladem rozvoje bydlení je výstavba alespoň části silnice II/101 (D11-Zálesí), a tím vyloučení tranzitní dopravy ze sídel Jirny a Nové Jirny (prostorově oddělená část).

Úvaly

Město má schválený územní plán. Ten předpokládá rozvoj bydlení v rozsahu cca 47 ha (ve výhledu dalších cca 35 ha) a komerčních aktivit v rozsahu cca 22 ha. Město má dobré spojení s Prahou prostřednictvím železniční trati Praha - Kolín (v prostoru stanice je malá územní rezerva pro terminál P+R). Silniční spojení s využitím I/12 znamená průjezd zastavěným územím Újezda n.L. a Běchovic. Přeložka této silnice je sledována do r. 2010. Rozvoj bydlení je uvažován v řadě menších lokalit, pouze dvě jsou větší než 5 ha (v návrhovém období). Zřejmě nereálný je větší rozvoj v lokalitě Horoušánky (dostavba sousední obce). Pro komerční aktivity je zajímavá lokalita na jihovýchodním okraji obce v místě budoucí křižovatky silnice II/101 se silnicí I/12. Obestavování severní strany stávající silnice I/12 novým bydlením, stejně jako výraznější rozvoj jižní (touto silnicí oddělené) části města by měly být časově odsunuty po realizaci přeložky I/12.

Dobročovice

Dosud nebyly zahájeny ani přípravné práce na územním plánu. Sídlo má malé územní rezervy v zastavěném území a na severovýchodním okraji. Zřejmě nelze předpokládat výraznější rozvoj.

Květnice

Územní plán je ve fázi návrhu. Katastrální území zasahuje až k zastavěnému území sousední obce Sibřina. Územní plán předpokládá velký rozvoj bydlení na cca 16 ha v návrhovém období a na dalších 22 ha ve výhledu. Pro komerci (občanské vybavení) jsou navrhovány ve výhledu cca 4 ha.

Obec nemá vyhovující dopravní napojení. Významnější rozvoj obce bude možný až po výstavbě nové trasy I/12 s uvažovanou MÚK Sibřina. Vzhledem ke konkurenčním blízkým lokalitám na jižním okraji

Újezda n.L. a v Kolodějích lze uvažovaný rozvoj sídla považovat za nereálný. Nereálný je rovněž návrh několika přeložek silnic III. třídy.

Sibřina

Územní plán je ve stadiu konceptu; uvažuje s malým rozvojem bydlení cca 2,5 ha v sídle Sibřina a 1 ha v sídle Stupice. Výhledové plochy v Sibřině mají rozsah cca 5,5 ha. Plochy pro komerci jsou uvažovány v rozsahu cca 8 ha.

Přes současné administrativní rozdělení Sibřiny a Květnice by bylo žádoucí společné zpracování územního plánu, sledující propojení obou sídel při reálném možném rozvoji v tomto území.

Křenice

Obec nebyla sledována v rámci tzv. kontaktního území. V současné době má zpracovaný koncept územního plánu.

Říčany

Město má zpracovaný návrh územního plánu. Pro rozvoj bydlení je v návrhovém období uvažováno s cca 93 ha, ve výhledu je dalších cca 30 ha nových ploch. Pro komerční využití je sledováno cca 55 ha v návrhu a dalších 25 ha ve výhledu. Některé plochy již byly využity. Týká se to zejména komerčních ploch při MÚK silnice II/101 s D1 (k. ú. Jažlovice) a proluk ve východní části města, navazujících na ulici Olivovou.

ÚPn sleduje severní přeložku silnice II/333 (v novém pasportu I/2) a jižní přeložku silnice II/107 s novým napojením na současnou trasu silnice II/101 v prostoru hřbitova.

Město má velmi dobré železniční spojení s Prahou. ÚPn neuvažuje s novou zastávkou Říčany jih (doporučovanou v ÚPG pražského regionu), přestože je v tomto území sledován výrazný rozvoj bydlení.

Silniční spojení s Prahou je dnes preferováno přes dálnici D1 s využitím provozovaného úseku silnice II/101 Říčany - Modletice (II/101) jako přivaděče. Černokostelecká silnice (II/333) prochází na území Prahy v dlouhých úsecích zastavěným územím a její využití pro spojení s centrální oblastí Prahy je časově nevýhodné. Při sledovaném vedení SO ve variantě JVD by úsek Kolovraty - Běchovice přenášel též radiální vazby (s vazbou na budovanou šterboholskou radiálu). Realizace SO bude zřejmě znamenat další rozvoj Říčan.

Je pravděpodobné kompaktnější obestavení dnešní trasy II/101, která nebude mít nadřazenou funkci a "přitažení" aktivit města prostřednictvím nové vazby území MÚK II/107 s SO (k. ú. Kuří). Silnice II/101 bude v celém jihovýchodním úseku veden po trase SO.

Hlavní rozvojové lokality pro bydlení (nad 10 ha) jsou:

- v severozápadním a severovýchodním kvadrantu křižovatky silnic II/101 a II/333 směrem k Rokytce, území mezi Rokytkou a novou trasou II/333 (Na skalách),
- na východním okraji řada menších ploch severně a jižně Olivovy ulice,
- na jihozápadním okraji města (Nad cihelnou).

Nejvýznamnější výhledovou lokalitou je území východně rybníka Marvánek směrem k železniční trati na jižním okraji města. Výhledově lze předpokládat pokračování rozvoje podél silnice na Světice (Široká ul.).

Světice

Obec má schválený územní plán. Vzhledem k poměrně malému rozsahu k. ú. je uvažován poměrně velký rozsah rozvojových ploch. V návrhovém období je sledováno cca 16 ha a ve výhledu dalších 7 ha pro bydlení. Větší plochy pro komerci se neuvažují.

Sídlo má dobré propojení na nadřazené centrum Říčany, vzdálené cca 2 km, a prostřednictvím železnice též do Prahy. Napojení na SO se zlepšil realizací jižní tangenty Říčan (přeložka II/107). Dostavba jižního okraje obce až na hranici obce neumožňuje v rámci území obce realizaci přeložky silnice Mnichovice - Říčany, pro tu je nutné zachovat územní rezervu na sousedním území Všeštar a Strančic.

Všeštarý

Dosud nebyly zahájeny práce na územním plánu. Obec má řadu menších rozvojových ploch (proluk v zástavbě), zejména po obou stranách silnice III/1012 na Světice a podél silnice na Strančice v rozsahu cca 6 ha. V tomto území je potřebné zachovat územní rezervu pro průchod přeložky silnice od Mnichovic na II/107. Obec je vzdálena cca 1 km od žst. Strančice (možnost P+R). Strančice jsou rovněž přirozeným nadřazeným centrem s poměrně dobrou vazbou na dálnici D1 (MÚK Všechromy).

Strančice

Územní plán je ve fázi konceptu. Administrativní území zahrnuje mimo vlastních Strančic řadu dalších územně oddělených sídel (Otice, Svojšovice, Všechromy, Kašovice, Předhoře, Sklenku).

Pro bydlení je sledován rozvoj na více než 50 ha, pro komerci na cca 15 ha. Územní plán se též zabývá výhledovým uspořádáním silniční sítě, zejména vazbami na MÚK Všechromy, přes kterou jsou napojeny nejen Strančice, ale i další sídla vč. blízkého nadřazeného centra Mnichovice.

Rozvíjení všech sídel řešeného území lze považovat za problematické, vhodnější by bylo rozvoj soustředit do vlastního těžiště a do sídel Všechromy (zejména komerční aktivity ve vazbě na MÚK na D1) a Svojšovice, kde by bylo možné případně zřídit novou železniční zastávku s možností P+R i pro blízké Velké Popovice, příp. rozvojové území ve směru na Kamenici (při silnici II/107).

Území má velmi dobré silniční i železniční spojení s Prahou. V ÚPG pražského regionu se ve Strančicích uvažovalo s ukončením ramene městské železnice s intervalovým provozem (v žst. Mnichovice nelze odstavovat soupravy).

Modletice

Územní plán je ve fázi konceptu. Ve vazbě na MÚK silnice II/101 s D1 je rozvíjena významná komerční zóna (částečně též na k. ú. Jazlovce - součást města Říčany). Komerční plochy jsou uvažovány v rozsahu téměř 40 ha, bydlení v rozsahu necelých 10 ha v obou sídlech, tj. Modleticích a Doubravici. Uvažovaný rozsah rozvojových ploch lze považovat za nadměrný a po využití lokalit bližších Praze za ekonomicky problematický u obchodních činností. Zásobovací základny a opravárenství však mají ve vazbě na silnici II/101 vhodnou lokalizaci.

Uvažované bydlení zřejmě nebude schopné konkurovat významnějším lokalitám v Průhonicích a blízkých Dobřejevicích.

Dobřejevice

Obec má schválený územní plán. Pro rozvoj bydlení jsou proponovány plochy o celkovém rozsahu téměř 25 ha, z toho dvě třetiny v návrhovém období. Významná část záměrů je již realizována či rozestavěna. Pro komerci jsou uvažovány plochy o rozsahu cca 9 ha na jihozápadní straně obce při silnici na Herink (křižovatka s II/101). Atraktivita území obce v blízkosti Průhonického parku se zvýší po dobudování křižovatky Čestlice jih na D1 a dokončení propojení s Průhonicemi místní komunikací po východní straně parku (stávající silnice vedoucí přes park by měla být uzavřena pro průjezd).

Nupaky

Územní plán je ve fázi přepracovaného zadání. Představa o obestavění (oboustranném) dálnice D1 v délce cca 1,5 km komerčními aktivitami; území není na D1 napojeno. Celkový rozsah komerčních aktivit by měl být přes 50 ha, rozsah nových ploch pro bydlení cca 25 ha. Vzhledem k nabídce v konkurenčních lokalitách se jedná o nereálné záměry. Území s mimořádně podprůměrnými podmínkami pro bydlení (řádní krajina, pole bez zeleně), bez přímého napojení na D1. Rozvoj není koordinován se sousedními obcemi ani z hlediska dopravních vazeb.

Čestlice

Obec má schválený územní plán, zpracovaný společně se sousedními Průhonicemi, se kterými prakticky vytváří jediný sídelní útvar.

Významným rozvojovým stimulem je MÚK Průhonice, (napojující území na D1), která byla velkým nákladem zásadně přestavěna. V souvislosti s dříve uvažovaným rozvojem tzv. Jihovýchodního Města na sousedním k. ú. Prahy Benice a Pitkovice byl zpracován a schválen Doplněk územního plánu, umožňující i částečný rozvoj Jihovýchodního města na k. ú. Čestlice. V Územním plánu hl. m. Prahy je rozvoj v tomto území redukován a přesouvá se do výhledu po roce 2010. V ÚPn Čestlice budou zřejmě opouštěny výhledové plochy s tím související.

Ve vlastních Čestlicích je sledováno pro bydlení cca 45 ha, z toho cca 15 ve výhledu. Využití těchto ploch se poněkud opožďuje pro absenci infrastruktury v obytné části sídla. Naopak k výraznému rozvoji došlo v oblasti komerčních aktivit, kde je již využita podstatná část (cca 60 %) z rozvojových ploch v návrhovém období o rozsahu cca 55 ha. Ve výhledu je sledována zejména územní rezerva (jihozápadně dálnice D1) na ploše téměř 25 ha. Čestlická komerční zóna je dnes zřejmě nejvýznamnější lokalitou v příměstském území Prahy (cca 5 ha této zóny leží na k. ú. sousedních Průhonic).

V nejbližším období lze předpokládat dobudování infrastruktury též ve stávajícím i uvažovaném zastavěném obytném území obce a následný rozvoj bydlení ve vazbě na dnes již rozsáhlou ekonomickou základnu obce.

13.2.2. Okres Praha-západ

Průhonice

Obec má schválený územní plán, zpracovaný společně pro Čestlice a k. ú. Zdiměřice z obce Jesenice.

Průhonice mají výhodnou dopravní polohu při stávající dálnici D1 s dobrou dostupností na stanici C metra Opatov. Disponují rozsáhlou technickou a sociální infrastrukturou. Image obce podporuje vysoce hodnotný zámecký park, několik hotelů, kongresové centrum a výzkumné ústavy. Hluboké údolí Botiče rozděluje obec na dvě části; východní část směrem k dálnici D1 je nyní téměř dostavěna, přetrvávajícím problémem západní části je nové napojení na D1 (MÚK Újezd).

Územní plán sledoval rozvoj bydlení v rozsahu necelých 70 ha, z podstatné části v návrhovém období a rozvoj komerčních aktivit v návrhovém období v rozsahu 50 ha, ve výhledu dalších 40 ha. Jako významný prvek ochrany parku je po jeho západním obvodu navrhováno golfové hřiště o celkovém rozsahu 104 ha, z toho 43 ha na k. ú. Průhonice, zbytek na sousedním k. ú. Zdiměřice. Zatímco řada lokalit pro bydlení již byla využita či je připravována k výstavbě (mimo východní části též plochy v zónách Jezírka a Komárov na základě zpracované ÚPD zón), rozvoj komerčních aktivit se dosud soustřeďuje téměř výhradně do východní zóny, která téměř v celém rozsahu leží na k. ú. Čestlice. Severozápadní komerční zóna byla prověřována několika studii, lze předpokládat určitou modifikaci oproti schválenému územnímu plánu. Její poloha bezprostředně na hranicích Prahy, při propojovací kapacitní komunikaci R3 (II/603)-D1 je velmi atraktivní. S otevřením nového vstupu do území lze mimo komerčních aktivit předpokládat i rozvoj bydlení v lokalitách Rozkoš (částečně na k. ú. Zdiměřice) a Zdiměřice, uvažovaných po obvodě golfového hřiště.

Zdiměřice

Sídlo má schválený územní plán společně s navazující obcí Průhonice z důvodu ochrany okolí zámeckého parku. Navrhováno je zde výhradně bydlení; v návrhovém období cca 7,5 ha v lokalitě Rozkoš a cca 8,5 na východním okraji sídla Zdiměřice. Ve výhledu se uvažuje s dalšími cca 17 ha severně současného zastavěného území sídla směrem k Rozkoši. Pro severní část k. ú. Zdiměřice byl zpracován Doplňk územního plánu, řešící rozvoj lokality Drazdy, bezprostředně spolu s částí k. ú. Vestec navazující na zastavěné území Hrnčičů (administrativní součást Prahy). Podstatná část této lokality (uvažovaná pro bydlení v rozsahu cca 8 ha) je již zastavěna.

Jesenice

Obec má schválený územní plán, zahrnující vlastní Jesenici a k. ú. Osnice, kde leží sídla Kocanda a Osnice. Územní plán pro část Zdiměřice byl zpracován v rámci Průhonice, územní plán pro část Horní Jirčany je zpracován v rámci územního plánu Psáry - Dolní Jirčany - Horní Jirčany.

Jesenice leží na stávající trase silnice II/101 (Zbraslav R4 - Modletice D1) v místě křížení se starou budějovickou silnicí (II/603), na kterou se napojuje další radiála na Jílovsko (II/105). Po západní straně k. ú. by měla procházet budoucí R3. Jesenice představuje vstupní místo ve směru na Jílovsko a Kamenicko; obec je zatěžována silnou rekreační dopravou do jižně ležících území (zejména dolní Posázaví). Uvažovaná trasa SO ve variantě JVD je vedena jižně od Jesenice a Osnice.

ÚPn sleduje mimořádně rozsáhlý rozvoj ve třech lokalitách:

- vlastní Jesenice - bydlení 55 ha návrh a 25 ha výhled, komerce 15 ha návrh a 25,5 ha výhled,

- Kocanda-Osnice - bydlení 52 ha návrh a 54 ha výhled, komerce 2 ha návrh,

- území mezi Průhonickým parkem a silnicí II/101 18 ha návrh a 44 ha výhled,

- v lokalitě Horní Jirčany je sledováno dalších cca 35 ha pro bydlení (vše v návrhovém období) a cca 8,5 ha pro komerci,

Souhrnně je v administrativním území Jesenice sledováno pro rozvoj bydlení 159 ha v návrhovém období a dalších 97 ha ve výhledu.

I když má Jesenice nepochybně značné rozvojové předpoklady, nabídka území pro výstavbu téměř 3 000 nových bytů je mimo jakékoliv regionální souvislosti. Podmínkou významnějšího rozvoje území jižně Prahy je výstavba nové kapacitní komunikace (R3) alespoň v příměstském území a na ni navazujícího "přivaděče" Vestec - Újezd na pankráckou radiálu. S vybudováním terminálu Písnice na trase D metra nelze uvažovat před rokem 2010. I tato skutečnost by měla být promítnuta do rozvojových koncepcí sídel v tomto území.

Vestec

Územní plán je ve fázi návrhu. Obec do určité míry koordinuje svůj rozvoj s jižně ležící Jesenicí a severovýchodně ležícím sídlem Hrnčičů (Praha). Pro bydlení je navrhováno cca 24 ha v návrhovém období a 6 ha ve výhledu, pro komerci cca 20 ha v návrhovém období.

Obec leží při významné jižní radiále (dnes II/603), má dobré spojení na terminály metra C Kačerov, Roztyly, Opatov. Ve výhledu je v těsné blízkosti (Písnice) předpokládán nový terminál metra. V současné době západní část obce zatěžuje silná tranzitní doprava. Stávající a navrhované bydlení leží mimo tuto komunikaci. Při ní jsou naopak soustřeďovány komerční aktivity. Již dnes má obec významnou ekonomickou základnu. ÚPn navrhuje poměrně rozsáhlé zvětšení ploch zeleně, zejména ve východní části sídla. Cílem je zlepšit krajinné prostředí sídla. Po západním a severním obvodě jsou vedeny významné komunikace SO se vstupem R3 a propojení na D1.

Zlatníky

Územní plán je ve fázi návrhu. Počítá s propojením obou sídel (Zlatníky, Hodkovice) a jejich obestavením prakticky po celém obvodě (sídla leží uprostřed polí, v krajíně s nízkou obytnou hodnotou). Z navrhovaných ploch pro bydlení v rozsahu 22,5 ha bylo 20 ha uvažováno v návrhovém období. Plochy propojující obě sídla v rozsahu cca 13 ha byly přesunuty do rezerv, jejich využití je značně problematické. Pro komerční aktivity jsou navrhovány plochy podél silnice Hodkovice - Dolní Břežany v rozsahu 4,5 ha v návrhu a dalších 4,5 ha ve výhledu. Vzhledem k tomu, že se jedná o plochy při nevýznamné silnici III/00314, nebude zřejmě o ně velký zájem.

Dolní Břežany

Územní plán je ve fázi návrhu. Sídlo leží na současné trase silnice II/101, vedené břežanským údolím od Zbraslavi na Jesenici. Je významným nástupním centrem pro jižně ležící rekreační oblast na terase pravého břehu Vltavy.

Součástí obce jsou dvě oddělená sídla Dolní Břežany a Lhota, která má dnes převážně rekreační funkci. Předpokladem rozvoje obce je převedení tranzitní dopravy východním obchvatem. Jedná se sice o stávající silnici III/10115, ta však přenáší značné množství rekreační dopravy. S rozvojem sídel jižně Dolních Břežan pro bydlení (Ohrobec, Zvole) se však již nejedná jen o rekreační špičky. Komunikace by měla umožňovat vazbu území na budoucí terminál na trase metra D (P+R). Územní plán nabízí pro bydlení v návrhovém období v Dolních Břežanech cca 32 ha, ve Lhotě cca 15 ha, ve výhledu pak cca 18 a 19 ha.

I přes nesporně vysokou hodnotu obytného prostředí, zejména ve Lhotě, se zdá být nabídka ploch pro bydlení nadsazena. Komerční plochy o rozsahu 5,5 ha (návrh) na jižním okraji sídla a 8 ha (výhled) na severovýchodním okraji jsou navrhovány mezi budoucí obchvat a stávající komunikace.

Ohrobec

Územní plán je ve fázi konceptu. Jedná se o sídlo s významnou rekreační funkcí (Károv), v posledním období též s velkým rozvojem bydlení. Územní plán sleduje rozvoj bydlení na plochách 29 ha (návrh) a 13 ha (výhled), lokalita směrem ke Károvu o rozsahu cca 12 ha je téměř zastavěna.

Lze předpokládat i určitou změnu rekreačního využívání ve prospěch bydlení. Týká se to zejména lokality Károv, založené na pravidelné uliční síti, postupně dovybavované infrastrukturou. Pro komerční aktivity jsou uvažovány plochy o rozsahu cca 4,5 ha v centru obce. Územní plán předpokládá vybudování východního obchvatu sídla, navazujícího na rovněž připravovaný obchvat jižně ležící Zvole.

Zvole

Obec má schválený návrh územního plánu. Předpokládán je výrazný rozvoj obce zejména jižním směrem, kde rozsáhlé pozemky již byly vybaveny infrastrukturou. Pro bydlení v návrhovém období je uvažováno s cca 43 ha, pro výhled dalších 19 ha. Pro komerční využití jsou sledovány plochy 2,7 ha (návrh) a 10,5 ha (výhled). Tyto plochy leží při uvažovaném východním obchvatu. Vzhledem k poměrně velké vzdálenosti od Prahy i vzhledem k tomu, že zásadní přestavbu silnice III/10115 (tvořící rozvojovou osu území) lze předpokládat zřejmě až v dlouhodobém výhledu, nelze považovat uvažovaný rozvoj za reálný.

Březová-Oleško

Územní plán je ve fázi konceptu. Území má převážně rekreační funkci. V poslední době však již dochází k transformaci části rekreačního fondu na bydlení. Obec je místní komunikací spojena s Vraným n/Vltavou, kde je možný přestup na železnici. Silniční spojení je přes Zvoli a Dolní Břežany. Územní plán nabízí pro rozvoj bydlení téměř 38 ha, z toho více jak 20 ha v návrhovém období. Komerční aktivity nejsou sledovány. Je však uvažováno nových cca 12 ha ploch pro rekreaci (na lesních pozemcích). Sledovaný rozvoj není reálný, je podmíněn výstavbou infrastruktury (vč. komunikací), kterou již konkurenční (Praze bližší) sídla mají připravenou.

Vrané nad Vltavou

Obec má schválený územní plán. Obec má dobré železniční spojení s Prahou, trať je však potřeba rekonstruovat. Terminál Vrané n/Vltavou (ÚPn pro něj neuvažuje dostatečné plochy) by mohl po rekonstrukci Březovské a Pražské ulice sloužit i pro blízkou Březovou. ÚPn sleduje pro rozvoj bydlení v návrhovém období cca 16 ha, ve výhledu pak dalších 15,5 ha, pro komerci celkem 4 ha. Sídlo má vlastní ekonomickou základnu a významnou rekreační funkci. Podmínkou výrazného rozvoje je zlepšení silničního napojení. To je možné výstavbou relativně krátkého mostu v místě dnešního přívozu na severovýchodním okraji obce, který by obec napojil na levobřežní silnici II/102 (dnes je obec napojena účelovou komunikací po pravém břehu Vltavy. Výstavba mostu by umožnila i rozvoj obslužné funkce pro blízké Měchenice (dnes jen železniční spojení). Existence mostu podmiňuje i další rozvoj papíren ve Vraném n/Vltavou.

Měchenice

Územní plán obce je ve fázi konceptu. Jedná se o obec s významným podílem rekreace, která leží v poměrně členitém terénu nad údolím Vltavy a Bojovského potoka. Spojení s Prahou je po silnici II/102 na Zbraslav a R4. Provozováno je též železniční spojení. Vzhledem ke stavu tratě (včetně mostu přes Vltavu) se uvažuje s ukončením provozu. Dopravní spojení na Dobříš a Mníšek pod Brdy je upřednostňováno po R4. Územní plán sleduje pro rozvoj bydlení lokalitu na terase o rozsahu cca 6 ha. Plocha je již zčásti využita.

Trnová

Obec má schválený územní plán. Přístupná je přes Jiloviště (vzdálené 3 km), leží uprostřed lesa. Územní plán sleduje rozvoj bydlení v rozsahu téměř 50 ha, z toho cca 10 ha v návrhovém období (původně 32 ha). Vzhledem k tomu, že tato úvaha byla vázána na konkrétního investora, bude skutečný rozvoj zřejmě velmi omezený. Větší rozvoj je podmíněn výstavbou infrastruktury, ta však není reálná.

Jiloviště

Obec má schválený územní plán. Dobré silniční spojení na Zbraslav a Prahu po R4. Obec má poměrně omezené rozvojové možnosti. Nové bydlení je navrhováno na 8 ha, komerce na cca 5 ha (návrh) a cca 1,5 ha (výhled). Poměrně komplikovaně je rozloženo dopravní napojení území na R4. Územní plán tuto situaci nezlepšuje.

Všenory

Obec má schválený územní plán. Má dobré železniční spojení na Smíchov. Silniční spojení trasou III/11513 přes Jiloviště na R4 je nejlepší ze všech obcí Dolního Poberouní. Vzhledem k charakteru terénu i zástavby podél komunikace, však není možné vést touto trasou jinou než místní dopravu. Obec má omezené rozvojové možnosti. Pro bydlení je uvažováno se 7,5 ha v návrhovém období a 8 ha ve výhledu, pro komerci cca 4,5 ha. Obec je prakticky srostlá s pravobřežní částí Dobřichovic (Brunšov). Žst. Stanice Dobřichovice leží těsně za hranicemi Všenor, takže umožňuje obsluhu západní části území obce. Větší část území spadá na zastávku Všenory.

Dobřichovice

Obec má schválený územní plán. Má dobré železniční spojení na Smíchov. Žst. je v poněkud excentrické poloze vůči zastavěnému území sídla. Silniční spojení přes Černošice a Radotín je velmi komplikované. Územní plán sleduje obchvat silnice II/115, ten však zřejmě není v návrhovém období reálný. Potřebnější je nové přemostění Berounky vč. mimoúrovňového překonání trati Praha - Beroun. Územní plán vede novou komunikací po východním obvodu zastavěného území přes východní zhlaví železniční stanice. Celkem je pro bydlení uvažováno 16,5 ha nových ploch, z toho 11,5 v návrhovém období. Pro komerci jsou navrhovány 3 ha.

Karlík

Dříve součást Dobřichovic, dosud nebyly zahájeny práce na územním plánu. Významnou funkcí je rekreace; Karlické údolí je však již součástí k. ú. Mořinka (okres Beroun). Rozvoj bydlení lze předpokládat na 3 - 4 ha (většinou enklávy ve stávající zástavbě). Nelze vyloučit ani změnu rekreačního využívání některých objektů ve prospěch bydlení.

Lety

Územní plán je ve fázi nedokončeného konceptu. Sídlo je prostorově srostlé s Dobřichovicemi (levobřežní část) a Řevnicemi (na obou březích). Docházka na železnici do žst. Řevnice (cca 1,5 km). Silniční spojení s Prahou je jak přes Černošice (II/115), tak přes Mořinu velmi špatné. Územní plán sleduje severní obchvat silnice II/115, navazuje na trasu v Dobřichovicích. Pro bydlení je sledováno cca 21,2 ha

v návrhovém období a cca 7,7 ha ve výhledu. Pro komerci pak celkem cca 4 ha.

Řevnice

Nejvýznamnější město dolního Poberouní; jediné ze sídel má významnější obslužnou funkci pro své okolí. Dobré železniční spojení s Prahou (Smíchov). Přes Řitku má po R4 možnost silničního spojení nezávislé na trase II/115, resp. přes proponované (ne však reálné) trase přes Mořinu. Poloha nového mostu přes Berounku byla odsunuta na sousední území Hlásné a Zadní Třebáně. Toto propojení, stejně jako nové propojení silnice od Mníšku p/Brdy (II/116) mostem přes údolí Moklického potoka, není v návrhovém období reálné. Žadoucí by bylo společné řešení rozvoje území minimálně se západní částí obce Lety a sídlem Rovina, které je prostorově oddělenou částí Hlásné Třebáně.

Územní plán sleduje pro rozvoj bydlení plochy v rozsahu cca 40 ha, z toho o něco více než polovinu v návrhovém období. Pro komerční využití je uvažováno s cca 3 ha, což lze vzhledem k obslužné funkci sídla považovat za nedostačující. Je však možné tyto potřeby zčásti realizovat na území sousedních Let.

Černošice

Schválený územní plán. Největší sídlo dolního Poberouní, morfologicky oddělené od okolního osídlení. Mimo vlastního sídla obslužná funkce jen pro malá sídla Vonoklasy a Roblín.

Dobré železniční spojení s Prahou (Smíchov) prostřednictvím dvou stanic: Černošice a Dolní Mokropsy. Hlavní rozvojové plochy jsou na terase (Stará a Nová Vráž). Silniční osou je stávající II/215 (Vrážská-Dobřichovická ul.), zprostředkující vazby dalších sídel Poberouní (Dobřichovice, Lety, aj.) jak do Černošic, tak dále ve směru na Radotín a Prahu. Sídlo nemá propojení na druhou stranu Berounky - Lipence. Poloha mostu v prostoru Kazína neumožňuje optimální vazby západní části Lipenců ke stanicím železnice. Problematická je i vazba rozvojových lokalit v Černošicích k tomuto přemostění. Pro silniční spojení na Prahu zůstává pouze stávající trasa II/115 s komplikovaným průjezdem Radotína. Tato trasa bude vždy zatěžována minimálně dopravou z blízkých Dobřichovic.

Rozvojové plochy pro bydlení jsou sledovány v rozsahu 73 ha (vše v návrhovém období), pro komerci v rozsahu cca 9 ha. Významnější rozvoj ekonomických aktivit vzhledem k parametřům silniční sítě však není možný. Největší rozvojová lokalita ve Staré Vráži má rozlohu cca 25 ha. Okolo 5 ha mají dvě lokality v Mokropsích a další dvě v Nové Vráži. Dopravní obsluha může být limitem v případě rozsáhlejšího využití uvažovaných ploch.

Vonoklasy

Územní plán je ve stadiu konceptu. Sídlo je v izolované poloze na terase převážně obklopené lesy, přístupné odbočkou ze silnice Černošice - Roblín (III/1157). Plně závislé na automobilové dopravě. Uvažovaný rozvoj bydlení cca 13 ha návrh a 4 ha výhled je zřejmě nereálný.

Třebotov

Územní plán je schválený. Hlavní přístup přes Radotín silnicí II/101 (nemá parametry II. třídy), možné je též spojení přes Choteč na Ořech. Poměrně velké sídlo se základním vybavením. V místě je nemocnice nadmístního významu. Součástí obce je i osada Solopysky s vysokým podílem individuální rekreace, která není přímo z Třebotova přístupná, napojení je z Černošic odbočkou ze silnice na Roblín.

Hlavní rozvojové plochy jsou uvažovány na jižním svahu severně silnice II/101. V návrhovém období je sledováno cca 8,5 ha pro bydlení (převážně v tomto území), ve výhledu jsou sledovány dvě lokality po 3,5 ha, jedna na jihozápadním okraji obce, druhá při silnici na Radotín (ta je již v současné době zainvestována). Pro komerci jsou uvažovány tři plochy o souhrnné výměře cca 3 ha.

Kosoř

Územní plán je ve fázi návrhu. Izolované sídlo, přístupné slepou silnicí z trasy II/101 Radotín-Třebotov. Územní plán obestavuje téměř celý obvod sídla. Pro bydlení je uvažováno celkem 21 ha, z toho o něco víc než polovina v návrhovém období, pro komerci necelé 3 ha (na západní straně obce, přístupné přes dnešní obytné území). Sledovaný rozvoj lze považovat za nadsazený.

Choteč

Schválený územní plán. Sídlo leží cca 1 km severně Třebotova ve složitém terénu. Nepříznivé je vedení silnice na Ořech, zprostředkující též vazby blízkého Třebotova. Územní plán předpokládá využití cca 5,5 ha, z toho 2,5 ha ve výhledu.

Ořech

Schválený územní plán. Sídlo leží při trase SO (MÚK napojující pražskou městskou část Řeporyje). V Řeporyjích je železniční zastávka, vzdálenost od Ořecha cca 1,5 km.

Úvahy o větším významu této křižovatky nejsou z hlediska možného průjezdu Řeporyjemi přijatelné. Územní plán sleduje obchvat silnice III/510 po severozápadním obvodu sídla jako komunikaci, napojující rozvojové plochy. V návrhovém období je uvažováno

s rozvojem bydlení v rozsahu cca 20 ha, ve výhledu dalších 13,5 ha. Rozsáhlé jsou rovněž záměry v komerci - cca 11,5 a 7,5 (výhled). Vzhledem k velmi nízké obytné hodnotě krajiny v okolí sídla, lze uvažované záměry rozvoje bydlení považovat za nadsazené.

Zbuzany

Územní plán schválený. Sídlo bezprostředně navazuje na Ořech. V místě je zastávka na železniční trati Rudná - Smíchov. Dnes je sídlo přístupné přes Ořech, výhledově bude hlavní napojení novou MÚK Jinočany, umožňující napojení tzv. Západního Města na SO i přístup přes toto území na terminál metra B Stodůlky. Do této křižovatky je také orientováno napojení budoucí silnice od Řevnice (přes Mořinu a Chýnici). Rozvojové plochy pro bydlení jsou uvažovány zejména na jihozápadním okraji sídla. Celkem je sledováno téměř 19 ha (v návrhovém období), největší lokalita má rozlohu 13 ha. Pro komerci je uvažováno cca 13 ha. Rozvojové záměry jsou nadsazené.

Dobříč

Schválený územní plán. Malé sídlo, sousedící s Jinočany a Zbuzany, dnes napojené přes Ořech na SO. Leží v zemědělské krajině s malým podílem zeleně. Územní plán uvažuje s cca 9 ha pro bydlení, ve výhledu je sledováno dalších 6 ha. Pro komerci je navrženo 2,5 ha a ve výhledu dalších cca 3,5 ha.

Jinočany

Schválený územní plán. Na SO je dnes sídlo napojeno přes MÚK Třebonice. Předpokládá se nová MÚK Jinočany. Vzdálenost od železniční zastávky Zbuzany je cca 1 km. Po výstavbě tzv. Západního města získá obec dobrý přístup na stanici metra B Stodůlky (dnes přes Chrášťany na terminál Zličín).

Územní plán sleduje rozvoj bydlení v rozsahu 15,5 ha (vše návrh). Komerční plochy jsou sledovány v rozsahu 24 ha (návrh) a 8,5 ha (výhled). Největší lokalita na severním okraji území o rozsahu 11 ha.

Chrášťany

Územní plán je ve fázi konceptu. Sídlo leží v jihozápadním kvadrantu MÚK dálnice D5 a SO. Na SO je sídlo napojeno stávající křižovatkou se silnicí III/0058 (necelý 1 km jižně MÚK Třebonice) a po dokončení křižovatky Třebonice v souvislosti s pokračováním SO ve směru na Řepy a Ruzyni novým napojením silnice II/605. Osou území je silnice II/605, která umožňuje též vazbu na blízký terminál na konečné stanici metra B Zličín. Území sleduje především komerční využití ploch v souvislosti se strategickou polohou na hranicích Prahy při dálnici D5. Rozsah těchto ploch je cca 33,5 ha. Pro rozvoj bydlení jsou sledovány dvě větší lokality v západní části sídla o rozloze cca 10 ha a 3 ha.

Nučice

Schválený územní plán. Obec leží jižně od Rudné, se kterou je téměř srostlá. V místě je železniční stanice, která má význam především pro nákladní dopravu. Obec nemá přímý přístup na MÚK Rudná na dálnici D5. V rámci výstavby komerční zóny při této křižovatce je realizováno etapové řešení. Územní plán předpokládá vedení trasy II/101 jihozápadním obchvatem sídla ve směru na Kuchař.

Pro bydlení je navrhováno cca 7,5 ha (návrh) a 4,5 ha (Výhled), pro komerci cca 3 ha nových ploch. Předpokládá se transformace většiny bývalých výrobních ploch pro komerční aktivity.

Rudná

Schválený územní plán, následně zpracovány dva doplňky. První změna znamenala rozšíření komerčních ploch na západním okraji území o cca dalších 30 ha (část již byla realizována), druhá změna rozšíření obytného území na jižním okraji (u žst. Nučice) o dalších 11,5 ha a na východním okraji o cca 2,5 ha.

Rudná leží při křižovatce dálnice D5 se silnicí II/101. Tato poloha je velmi vhodná pro logistickou a podobnou činnost. Územní plán sledoval pro komerční aktivity původně cca 65 ha, po změně se tento rozsah zvětšil na 95 ha. Souvislá zóna na západním okraji obce má rozlohu asi 63 ha, zřejmě se jedná o dosud největší realizovaný záměr v regionu. Do výhledu je však zařazeno dalších cca 21,5 ha ploch, ležících mezi současným zastavěným územím a dálnicí D5.

Pro rozvoj bydlení byl původní záměr 24 ha rozšířen na cca 37 ha. I přes velký rozvoj komerčních aktivit nelze předpokládat, že by nabídka ploch byla v celém rozsahu využita. Rovněž nabídka bydlení v poměrně málo atraktivním prostředí se zdá být nadsazená.

Drahelčice

V nedávné době byly zahájeny práce na pořízení územního plánu. Lze se domnívat, že podstatná část investorů se již zachytila na území sousední Rudné. Plochy při přeložce silnice II/101 (AO) směrem na Unhošť a Kladno však zřejmě budou zajímavé. Dokončená studie uvažuje pro bydlení v návrhovém období 22 ha, ve výhledu dalších 9 ha. Pro komerci je navrhováno 13 ha (návrh) a 5 ha (výhled). Rozsah plochy pro bydlení lze považovat za nereálný.

Chýně

Schválený územní plán. Obec leží mezi Rudnou a Hostivíci, nemá přímé napojení na nadřazené silnice. Územní plán sleduje velký rozvoj jak v oblasti bydlení (54,3 ha, z toho 32 ha v návrhovém období), tak v oblasti komerčních aktivit (38 ha, z toho 6,5 v návrhovém období). Zatím byl realizován jeden skladový areál o rozsahu cca 3 ha. Vzhledem k nízké hodnotě krajinného prostředí je nereálný uvažovaný rozvoj bydlení. Pro komplikované dopravní spojení nemohou být komerční

plochy konkurenční blízkým lokalitám v Rudné, Chrášťanech a po výstavbě nové R6 též v Hostivici a Jenči.

Jeneč

Schválený územní plán. Velmi kompaktní sídlo, navazující východně na blízké město Hostivice. Územní plán sledoval především rozvoj komerce na plochách necelých 20 ha v návrhovém období a dalších 15 ha ve výhledu. Uvažované plochy by byly ve velkém rozsahu zavlečkovatelné s dobrou vazbou na budoucí MÚK Jeneč, připojující též severně ležící obce Hostouň a Dobrovíz. Plochy pro bydlení byly uvažovány v rozsahu 13 ha (návrh) a 6,5 ha (výhled). Obec má železniční spojení s Prahou a Kladnem. Do výhledu je uvažováno s přes-tavbou tratě na rychlodráhu.

Vzhledem k přehodnocení výhledového uspořádání dráhového systému letiště Ruzyně (paralelní dráha) bude žádoucí přehodnotit, zredukovat rozvoj obytné funkce, která byla navrhována na plochách na jižním okraji sídla, které byly mimo hlukové zatížení ze stávající VPD. Po výhledové dostavbě paralelní VPD by tyto plochy byly zasaženy hlukem z jejího provozu. Potřebné bydlení pro rozvojové komerční aktivity lze realizovat v blízké Hostivici.

Hostivice

Územní plán je schválený, následně i doplněk, měnící především částečně etapizované využití ploch. Významné město, ležící jižně od letiště Ruzyně, se železničním spojením s Prahou, Kladnem a Berounem. Silniční spojení s Prahou stávající trasou I/6. Výstavba nové R6, která chybí v úseku Velká Dobrá - Řepy (SO) se oproti předpokladům (uvezení do provozu do r. 2000) o několik let zřejmě opozdí. Tato skutečnost se již projevila v opuštění či pozastavení některých komerčních záměrů, které uvažovaly s mimořádnou dopravní polohou území v blízkosti letiště s dobrou vazbou na další radiály R7 a D5 prostřednictvím SO. Realizace projektu příměstské "rychlodráhy" by dopravní obsluhu tohoto koridoru přinesla novou kvalitu.

V severní části města mezi stávající železniční tratí a budoucí trasou R6 jsou navrhovány komerční plochy. Bydlení se rozvíjí v jižních lokalitách ve vazbě na areál Břve s řadou rybníků. Změna dráhového systému letiště Ruzyně by mohla znamenat rozvoj na dalších plochách severně přeložky R6, a to jak na území Prahy, tak i na navazujícím území Hostivice. Pro bydlení je sledováno cca 40 ha v návrhovém období a cca 40 ha ve výhledu. Pro komerci je návrhovém období sledováno cca 42 ha, územní rezerva zahrnuje dalších cca 158 ha. Jedním z uvažovaných rozvojových programů bylo též vystavění ve vazbě na stanici "rychlodráhy" o možné rozloze 40-60 ha. Územní plán Prahu situuje tuto aktivitu do prostoru Letňan, sledována byla i varianta Ruzyně (na území Prahy). Rozvoj letiště Ruzyně a jeho okolí bude zřejmě jedním z hlavních úkolů regionální dokumentace.

Tuchoměřice

Schválený územní plán, následně zpracován doplněk, rozšiřující využití komerčních ploch v návrhovém období o cca 30 ha. Sídlo ležící východně od silnice R7, napojeno na tuto silnici MÚK (společně se západně ležící Kněževsi), přístupné též přímo z MÚK, napojující na R7 letiště Ruzyně.

Územní plán navrhuje rozsáhlý rozvoj bydlení v rozsahu cca 38,8 ha převážně na jižních svazích na severním obvodu obce. Rovněž se uvažuje s velkým rozvojem komerčních aktivit na 45,4 ha v návrhovém období a 88 ha územních rezerv. Z těchto rezerv bylo 29,8 ha převedeno změnou ÚPn do návrhového období. Osm hektarů ze změny územního plánu již bylo využito pro logistické centrum, které je napojeno rekonstruovanou silnicí III/0073 od MÚK Středokluky. Územní plán sleduje možnost severní obvodové komunikace, která by vyloučila dopravu od Lichocevese a Static mimo zastavěné území obce. Na severozápadním okraji sídla je železniční zastávka. Trať do žst. Jeneč je mimo provoz, je zajišťována jen nákladní doprava do Středokluk. Uvažovaných rozvojových ploch je zřejmě nadbytek, blízkost letiště Ruzyně však může znamenat další zájem o komerční výstavbu. Na jihozápadním okraji sídla při silnici R7 je cca 50 ha ploch s přímým napojením od letiště.

Kněževs

Schválený územní plán. Obec bezprostředně sousedí na jihu s areálem letiště. Na severním okraji je žst. Středokluky, umožňující obsluhu stávajících i uvažovaných aktivit. Pro bydlení jsou uvažovány plochy 6,5 ha. Pro komerci 9 ha (návrh) a cca 14 ha (výhled). Rozvoj bydlení je vzhledem k blízkosti letiště problematický, rozvoj komerčních aktivit je možný vzhledem k dobré dopravní vazbě na R7 a výhledově též na SO.

Středokluky

Územní plán je ve fázi návrhu. Sídlo leží západně od silnice R7. Územní plán uvažuje s rozvojem bydlení na cca 12,7 ha (návrh). Zcela nereálný je rozvoj části Čermovičky, ležící uprostřed polí více jak 2 km od vlastního sídla v rozsahu 2,8 a 1,7 ha. Další redukce ploch v rozsahu 3,8 ha a 2,4 ha lze předpokládat na západním obvodu sídla. Relativně málo ploch (2,5 ha) je navrženo pro komerci. Územní plán se nezabývá rozvojem Nových Středokluk, které leží cca 1,5 km jihovýchodní směrem při žst. Středokluky. Větší část tohoto areálu je na k. ú. Tuchoměřice. Žádoucí by bylo společné řešení této zóny včetně navazujícího území Kněževsi.

Lichoceves

Schválený územní plán. Sídlo leží uprostřed polí mimo vazby na významnější komunikace.

Vazba na silnici R7 je velmi komplikovaná přes Čičovice do MÚK Středokluky (cca 6 km) nebo přes Tuchoměřice (cca 5 km). Železniční zastávka Noutonice je využitelná jen pro nákladní dopravu. Na území obce leží dvě malá sídla Lichoceves s uvažovaným rozvojem bydlení 39 ha v návrhovém období a dalších 38 ha ve výhledu a Noutonice s cca 19 ha v návrhu a 11 ha ve výhledu. Celkem je sledován rozvoj na neuvěřitelných cca 107 ha a výstavba téměř 2 000 bytů (v RD). Komerční plochy jsou navrhovány v rozsahu 12 ha.

Rozvoj byl iniciován konkrétním investorem, který již zřejmě v další přípravě nebude pokračovat. Ve schválené podobě lze územní plán pro přirozený vývoj považovat za nepoužitelný. Vytvoření nového "města" o cca 6 000 obyvatelích v lokalitě Lichoceves lze v sídelní struktuře pražského regionu považovat za omyl.

Velké Přílepy

Schválený územní plán. Spojení s Prahou silnicemi II/240 a II/241 přes Černý Vůl. Rozvoj byl iniciován stejným investorem jako v Lichocevesi, zde však bylo cca 35 RD dokončeno a dalších 70 RD rozestavěno, prodáno bylo asi 290 bytů. Byla připravována výstavbu asi 485 bytů (většinou v RD) na 25 ha. Územní plán, který celkem sledoval plochy pro bydlení v rozsahu 43 ha po celém obvodu sídla, nenavrhol nově komerční plochy, ale ani se nezabýval řešením dopravy, zejména zlepšením vazby na novou trasu silnice II/101 Kralupy-R7, která by pro Velké Přílepy a okolní osídlení znamenala zlepšení dopravy do Prahy (přes R7). Navrhovaný rozvoj nepochybně nebude naplněn. Případné dokončení rozestavěných bytů ale potvrdí význam obce s určitými střediskovými funkcemi v tomto území.

Statenice

Schválený územní plán. Sídlo ležící v údolí Únětického potoka, mimo vlastních Static též lokalita Černý Vůl. Spojení s Prahou silnicemi II/241 přes Suchdol či II/240 přes Horoměřice. Územní plán sleduje náročné a zřejmě nereálné přemostění údolí v Černém Volu na trase II/240. Komplikované je i napojení sídla na stávající silnici. Územní plán předpokládá velký rozvoj bydlení (44,1 ha návrh) a 36,6 ha (výhled). Navrhovány jsou cca 2 ha pro komerci. Plochy pro bydlení v návrhovém období jsou sledovány na jižním okraji obce, ve výhledu na severozápadním okraji obce. Lze předpokládat výraznou redukci rozvojových záměrů.

Horoměřice

Územní plán je ve fázi návrhu. Poměrně velké sídlo s vazbami na Prahu přes Přední Kopaninu, Jenerálku (II/240), Lysolaje a Suchdol. Po jižním obvodu sídla je vedena severozápadní část SO s předpokládanou realizací do r. 2010. Tím se výrazně zlepši vazby jak ve směru na letiště Ruzyně, tak vazby přes Suchdol na Podbabu. Územní plán navrhuje pro bydlení plochy v rozsahu cca 34,5 ha, část je již realizována. Ve výhledu

je sledováno dalších 28 ha. Pro komerční využití jsou uvažovány plochy v rozsahu 15 ha (návrh) a 14 ha (výhled) mezi obcí a budoucí trasou SO s dobrou vazbou na MÚK SO se silnicí II/240. Rozvoj bydlení lze vzhledem k tomu, že území je částečně zasaženo hlukem z leteckého provozu, považovat za úměrný. Bude nutné posoudit vliv paralelní dráhy na další rozvoj obce.

Únětice

Územní plán schválený. Sídlo ležící ve složitém terénu na svazích údolí Únětického potoka mezi silnicemi Roztoky - Velké Přílepy (III/2421) a Velké Přílepy - Suchdol (II/241). Vzdálenost do Roztok je cca 3,5 km a Horoměřic cca 2 km. Územní plán předpokládá rozvoj bydlení na ploše 7,5 ha, z toho 4 ha tvoří rozvojové lokality na jižních svazích v severní části obce. Na severním okraji obce územní plán navrhuje nespecifikovanou územní rezervu o rozloze 4 ha.

Úhohličky

Územní plán je ve fázi návrhu. Sídlo leží při silnici III/2407, spojující Velké Přílepy s Libčicemi nad Vltavou. Vzdálenost od Velkých Přílep je cca 1,5 km, ve vzdálenosti cca 1 km leží železniční zastávka Úhohličky na trati Praha - Kralupy n/Vltavou.

Územní plán navrhuje velký rozvoj bydlení (cca 29,6 ha návrh a 5,3 ha výhled) i komerčních ploch (5 ha). Uvažovaný rozvoj bydlení nelze v této lokalitě považovat za reálný.

Roztoky

Schválený územní plán. Sídlo leží severně od Prahy v ohbí řeky Vltavy. Dopravní spojení prostřednictvím železniční trati Praha - Kralupy n/Vltavou, žst. Roztoky a zastávka Žalov. Podstatná část sídla se rozkládá na terase nad údolím Vltavy, přímá dostupnost železniční dopravy je z tohoto důvodu omezena. Silniční spojení do Prahy (Dejvice) je silnicí II/241, která severozápadním směrem pokračuje na Černý Vůl.

Územní plán sleduje pro bydlení cca 54 ha v návrhovém období (výhled není specifikován). Pro komerční aktivity je uvažováno cca 6 ha nových ploch. Vzhledem k velikosti města i možnému zájmu o lokalitu není územní plán nadhodnocen, z hlediska nabídky komerčních ploch spíše podhodnocen. Problémem sídla je jeho poměrně izolovaná poloha a tím i omezená regionální působnost. V případě výhledové výstavby nízkododního mostu přes Vltavu, umožňujícího propojení na Klecany, by mohla být rozvíjena určitá spolupráce. Pro Klecany a Zdíby by zřejmě byla zajímavá vazba na železniční dopravu, Klecany by pro pravobřežní obce (vč. Husince) mohly poskytovat některé obslužné funkce.

13.3. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

13.3.1. Bydlení

Při zjednodušené úvaze, že na 1 ha nové plochy lze realizovat cca 10 bytů (v RD), vychází celková nabídka ve zpracované (či rozpracované) ÚPD v kontaktním území na cca 21,5 tis. bytů. Ve sledovaném území je cca 10,8 tis. rekreačních objektů, které při transformaci na trvalé bydlení (cca 1/3) mohou znamenat dalších cca 3,5 tis. bytů. V kontaktním území se tedy nabízí možnost zvýšení počtu bytů o cca 25 tisíc. To by bylo méně než je odhadována potřeba Prahy, realizovaná mimo její administrativní území (cca 30 tis. bytů). Tato potřeba však nepochybně nebude uspokojována v celém rozsahu v tomto kontaktním území, ale i v dalších (vzdálenějších) lokalitách (v této analýze nesledovaných).

Jedná se zejména o sídla městského typu, tj. zejména Brandýs n/Labem, Čelákovice, Český Brod, Kostelec n/Černými Lesy, Jílové u Prahy, Mníšek p/Brdy, která jsou nepochybně součástí regionu s tradičním velkým spádem do Prahy.

Dále se jedná o některé významné rozvojové lokality, především Psáry - Jirčany, Kamenice - Velké Popovice, Mnichovice - Senohraby, Mukařov - Jevany, Líbeznice - Měšice, Řitka - Lišnice. Nabídka nových bytů v těchto prostorech sice nebyla předmětem analýzy, lze ji však bezpečně odhadnout na více než 15 tis. bytů.

Až na výjimky bylo v ÚPD obcí sledováno tzv. nadstandardní bydlení (často v lokalitách, které pro to nemají předpoklady). Tyto úvahy nebyly korigovány ekonomickými podmínkami jednotlivých obcí ani ověřením skutečné poptávky. Důkazem toho je, že naprostá většina těchto záměrů byla zcela nebo z velké části opuštěna.

Z toho vyplývá, že (v souhrnu) nejsou výrazně nadhodnocené počty možných nových bytů (za reálnou lze považovat potřebu cca 20 tis. v tomto území), ale především rozsah "zabíraných" pozemků. Nepochybně určitá část nových bytů v tomto území bude realizována v malých bytových domech (vila-domy ap.) a značná část v intenzivních formách zastavění (především řadové domy, dnes často neuváženě odmítané). Pořízení nového bytu (domu) vyžaduje značně vysoké náklady především budoucích uživatelů, do jisté míry též obcí (infrastruktura). Záměry opomíjející základní ekonomické souvislosti jsou většinou předem odsouzeny k neúspěchu.

Lze konstatovat, že pro uvažovaný počet bytů bude zapotřebí výrazně nižší celkový rozsah nových ploch. Tuto skutečnost potvrzují některé ÚPn zejména měst (Říčany, Černošice), ale i dalších významnějších obcí (Šestajovice, Průhonice, Jesenice, Dobříchovice, Velké Přílepy), kde je dosahováno v průměru okolo 15 nových bytů na 1 ha.

Z řady ÚPn nebylo možné přesně identifikovat navrhovaný horizont. Z tohoto důvodu členění na návrh a výhled je potřebné považovat za orientační a údaje nejsou zcela srovnatelné. Mimo počtu odvozených bytů od ploch pro bydlení jsou v tab. uvedeny i údaje z územních plánů. Některé plochy byly následně (oproti konceptu) vypuštěny nebo přesunuty do rezerv; to se podařilo promítnout do ploch (a z nich odvozených počtů bytů) nikoliv do původně uváděných počtů bytů. V řadě případů byly po konzultacích se zástupci obcí, pořizovateli i zpracovateli ÚPn korigovány rozsahy ploch v návrhovém období u části obcí (tzn., že některé bilanční hodnoty nemusí odpovídat údajům z jednotlivých ÚPn). Závažným problémem tedy není celkový rozsah rozvoje bydlení, odhadovaná potřeba by v podstatě korespondovala s úvahami v návrhovém období, vč. odhadované transformace rekreačních objektů. Problém je spíše v tom, že v řadě případů je velký rozsah bydlení uvažován v lokalitách, které nesplňují nejvýznamnější rozvojové předpoklady, za které lze považovat dopravní dostupnost danou existujícími či plánovanými dopravními trasami a kvalitou obytného prostředí, danou především hodnotou okolní krajiny. Z těchto hledisek lze za největší disproporce považovat "plánování" rozvoje prostoru Velké Přílepy, Státnice a Lichoceves. V tomto území byla sledována intenzivní výstavba (20 až 25 bytů na hektar). V obci Lichoceves bylo uvažováno téměř 1 900 bytů, ve Velkých Přílepech cca 500 bytů a ve Státnicích cca 650 bytů (údaje v tabulce jsou korigovány průměrem 10 bytů na 1 ha).

okres	sektor	návrh počtu bytů - dle ÚPn	návrh počtu bytů - redukován	počet bytů a byty - realizované a byty - rozestavěné	nejzajímavější lokality
Praha východ	sever	2 490	1 030	260	Zdíby
	východ	3 030	1 500	590	Šestajovice Úvaly
	jihovýchod	3 600	2 730	915	Říčany Průhonice
Praha západ	jih	4 020	2 900	660	Jesenice Ohrobec
	jihozápad Poberouní	3 010	1 650	720	Černošice Dobříchovice
	jihozápad Rudensko	1 280	730	245	Zbuzany Rudná
	severozápad Hostivicko	550	580	240	Hostivice
	severozápad Tuchoměřicko -Roztocko	3 260	1 830	815	Velké Přílepy Horoměřice Roztoky

Nejmenší dynamika dosavadního rozvoje je patrná podle očekávání na severu. Severozápadní území je nezbytně posuzovat diferencovaně (nepochybně rozvojové předpoklady mají Roztoky a Horoměřice).

Obce s realizovaným rozvojem nad 70 nových bytů vč. rozestavěných po r. 1991:

obec	byty1991	návrh nových bytů		nárůst bytů o%	realizováno bytů	index bytů realiz./návrh	index bytů
		dle ÚP	dle ploch				
Zdiby	346	982	747	215,9	87	0,12	0,25
Šestajovice	366	782	434	118,6	180	0,41	0,49
Úvaly	1 657	509	471	28,4	261	0,55	0,16
Řičany	3 856	1 340	934	24,2	573	0,61	0,15
Průhonice	542	830	639	117,9	183	0,29	0,34
Jesenice	607	2 250	1 585	261,1	261	0,16	0,43
Ohrobec	100	204	422	422	111	0,26	1,11
Černošice	1 438	1 000	730	50,8	204	0,28	0,14
Dobřichovice	873	300	115	13,2	177	1,54	0,2
Řevnice	1 098	800	212	19,3	74	0,35	0,07
Rudná	980	260	370	37,8	82	0,22	0,08
Hostivice	1 400	400	400	28,6	230	0,58	0,16
V. Přílepy	277	510	430	155,2	282	0,66	1,02
Horoměřice	544	360	345	63,4	176	0,51	0,32
Roztoky	2 168	450	540	24,9	177	0,33	0,08

V některých obcích již byla realizována (resp. rozestavěna) více jak třetina bytů uvažovaných v návrhovém období (tj. většinou do roku 2010). Týká se to zejména měst a obcí: Úvaly, Řičany, Ohrobec, Hostivice, Velké Přílepy, Horoměřice, Roztoky a Dobřichovice. Tomuto podílu se přibližují Průhonice a Černošice. S výjimkou Ohrobec se jedná o větší sídla s určitým vybavením (většinou bývalé střediskové sídlo). V ojedinělých případech došlo u malých sídel k velice dynamickému rozvoji, většinou však velké záměry některých malých obcí nebyly potvrzeny a s projevující se stagnací zájmu zřejmě v "návrhovém" období potvrzeny nebudou.

Vzhledem k tomu, že z dosavadního vývoje (jedná se již téměř o polovinu návrhového období, předpokládaného většinou v intervalu 2005 - 2010) nebude dosažení předpokládaného vývoje reálné, pokusili jsme se o určitou korekci ploch v návrhovém období.

V řadě případů tyto úvahy korespondují i s novějšími představami obcí i některých zpracovatelů ÚPn, kteří byli konzultováni. Pro "redukci" byla zvolena kritéria podobná jako při práci na ÚPn Prahy (kvalita prostředí, dopravní napojení, vybavení území infrastrukturou aj.). Navíc bylo možné vycházet z již realizovaného vývoje v některých částech kontaktního území, a to jak z dokončených či rozestavěných bytů (převážně v RD), tak i z informací o "zainvestování" některých lokalit. Uvažované redukce "snižují" původní záměry souhrnně cca o 1/3, pochopitelně jsou výrazně diferencovány.

Mimo dlouhodobě atraktivní lokality dochází k poměrně výraznému rozvoji bydlení v prostoru Rudenska. Toto území má v současné době dobré dopravní napojení: terminál metra B Zličín a existující úsek SO s vazbou na dálnici D5.

Ve dvou případech "předbíhá" rozvoj příměstského území rozvoj navazujícího území "uvnitř" Prahy. Jedná se o již zmíněné Rudensko, kde v navazujícím území tzv. Západního Města jsou území Prahy významné (využitelné) rozvojové plochy a Jesenicko (výrazně dynamičtější než navazující území Kunratice - Pisnice).

13.3.2. Komerční aktivity

Pomineme-li výstavbu malých hotelů a dovybavení obchodním zařízením některých sídleh, jsou komerční aktivity v příměstském území téměř výhradně orientovány na sklady, výrobní a opravárenské služby, v menší míře na obchodní zařízení nadmístního významu (většinou prodejní sklady přístupné i individuálním zákazníkům). Tato zařízení jsou téměř výhradně lokalizována při významných silničních radiálách, zejména při jejich křížení se silničním okruhem (SO) a okruhem aglomeračním (AO). Tato koncepce je nepochybně správná a ÚPn ji většinou akceptují. Z hlediska dosavadní realizace je však již skutečnost poněkud deformovaná především tím, že se výstavba okruhů i radiál výrazně opožďuje, a tudíž je zájem soustřeďován do lokalit, které již jsou dobře dopravně napojeny. Týká se to zejména koridorů dálnic D1 a D5, kde jsou dnes realizovány rozhodující kapacity. Vzhledem k neexistenci SO (mimo dvou krátkých úseků) jsou proto tyto investice vysouvány o cca 10 km od Prahy do polohy AO. Ten sice (s výjimkou jihovýchodní části Jesenice - Řičany) nemá normové parametry, ale alespoň fyzicky existuje v pasportové silnici II/101, která umožňuje některé tangenciální dopravní vztahy regionu.

V jednotlivých koridorech jsou v návrhovém období nabízeny tyto plochy (v hektarech) pro komerci:

D5	180	z toho Rudná 95 , Chrást 35
R6	68	z toho Hostivice 42, Jeneč 20
R7	65	z toho Tuchoměřice 65
D8	140	z toho Klecany 100, Zdiby 40
R10	30	z toho Radonice 30
D11	140	z toho Zeleneč (Mstětice) 112, Jirny 22
I/12	30	z toho Úvaly 22
I/2 (II/333)	25	z toho Řičany 25
D1 250		z toho Řičany 30, (Nupaky 50), Čestlice 55, (Průhonice 50), Modletice 40
II/603	35	z toho Vestec 20

960 celkem

Areály Průhonice (SZ zóna) a Nupaky (zatím ve fázi záměru) nemají napojení na D1. V současné době je využita více jak polovina uvažovaných ploch v zónách Čestlice - Průhonice (východ) a Modletice -Řičany (Jazlovce).

Při trase R4 se v kontaktním území neuvažuje s větší komerční zónou.

Mimo koridory D1 a D5 (rozsáhlá zóna na západní straně obce, MÚK s 10) jsou další lokality zatím realizovány jen v rozsahu několika hektarů. U většiny koridorů jsou dále sledovány výhledové územní rezervy, je však otázkou, zda v celém rozsahu budou využity kapacity uváděné v návrhovém, resp. výhledovém období.

Celkově je v kontaktním území uvažováno pro komerční využití cca 1 230 ha. Provedená korekce snižuje tento rozsah na hodnotu pod 1 000 ha, což přibližně odpovídá plochám, ležícím při významných silničních radiálách. V řadě případů však jsou sledovány další rozsáhlé územní rezervy. Významnější korekce těchto záměrů je problematická, neboť privátní investoři vkládají kapitál téměř výhradně do lokalit, kde (vzhledem k již existující infrastruktuře a vazbám) mohou očekávat jeho návratnost.

Rozsah nabízených ploch pro komerční využití je zřejmě dostatečný až nadbytečný, je potřebné jej považovat za nabídku, která nemusí být využita.

Rozsáhlé komerční aktivity jsou pochopitelně sledovány též na vstupu většiny výše sledovaných radiál do území hl. m. Prahy, většinou ve vazbě na budoucí SO.

Vytváření komerčních zón na obvodě města může mít i některé pozitivní důsledky. Především může výrazně snížit hybnost za prací (do širší centrální oblasti města) nabídkou nových pracovních příležitostí nejen pro dojíždějící z regionálního zázemí Prahy, ale i pro obyvatele velkých obytných souborů na obvodě města, kteří dnes dojíždějí za prací převážně do vnitřního města. Tato nová skutečnost by měla být promítnuta i do budoucí organizace hromadné dopravy.

Stav územně plánovací přípravy v regionu a názor na možnosti rozvoje v regionu jsou zobrazeny v grafické části dokumentace ve výkresu č. 40. a 41. Bilanční údaje jednotlivých obcí jsou uvedeny v tabulkové části průvodní zprávy.

C) SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH TEXTOVÉ ČÁSTI

1. Hustota obyvatelstva v MČ 1997
2. Trvale bydlící obyvatelstvo
3. Podíl cenovných domácností jednotlivců
4. Průměrný počet m2 obytné plochy/1 osobu
5. Průměrný počet m2 obytné plochy/1 byt
6. Průměrný počet obyt.místností nad 8m2/1 byt
7. Průměrné stáří domů
8. Bytová výstavba v Praze
9. Dokončené byty dle druhu výstavby
10. Podíl dětí a mládeže
11. Základní školy
12. Základní a střední školství v r.2010
13. Podíl mládeže
14. Střední školy a učiliště
15. Nemocnice a léčebné ústavy
16. Podíl obyvatel v poproduktivním věku
17. Sociální péče
18. Sociální péče a zdravotnictví v r.2010
19. Podíl obyvatel s vyšším a vysokoškolským vzděláním
20. Vysoké školy a koleje
21. Vysoké školy v r.2010
22. Obchod a administrativa v r.2010
23. Sport a rekreace v r.2010
24. Rozmístění pracovních příležitostí v r.1996
25. Rozmístění pracovních příležitostí v r.2010
26. Kvalita zemědělské půdy-současný stav
27. Plochy zeleně
28. Převažující funkce nezastav. ploch městské krajiny
29. Zahrádky a zahrádkářské osady
30. Postup výstavby hlavních komunikací
31. Postup výstavby metra

D) SEZNAM PŘÍLOH VÝKRESOVÉ ČÁSTI

Seznam výkresů návrhu ÚPnSÚ hlavního města Prahy

- 1) Širší vztah 1 : 100 000
- 2) Současné využití území 1 : 25 000
- 3) Zásady urbanistické koncepce 1 : 25 000
- 4) Plán využití ploch 1 : 10 000
- 4a) Plán využití ploch 1 : 25 000
- 5) Doprava 1 : 10 000
- 5a) Doprava 1 : 25 000
- 6) Komunikační síť 1 : 25 000
- 7) Hromadná doprava 1 : 25 000
- 8) Železniční doprava 1 : 25 000
- 9) Vodní hospodářství a odpady 1 : 10 000
- 10) Energetika 1 : 10 000
- 11) Spoje a kolektory 1 : 10 000
- 12) Vodní toky 1 : 25 000
- 13) Zásobování vodou 1 : 25 000
- 14) Odkanalizování a odpady 1 : 25 000
- 15) Zásobování elektrickou energií 1 : 25 000
- 16) Zásobování plynem 1 : 25 000
- 17) Zásobování teplem 1 : 25 000
- 18) Spoje 1 : 25 000
- 19) Územní systém ekologické stability 1 : 10 000
- 19a) Územní systém ekologické stability 1 : 25 000
- 20) Vyhodnocení záborů ZPF a LPF 1 : 10 000
- 20a) Vyhodnocení záborů ZPF a LPF 1 : 25 000
- 21) Vyhodnocení návrhu z hlediska ovzduší I.
Zdroje znečištění ovzduší 1 : 25 000
- 22) Vyhodnocení návrhu z hlediska ovzduší II.
Průměrné roční koncentrace oxidu siřičitého 1 : 25 000
- 23) Vyhodnocení návrhu z hlediska ovzduší III.
Průměrné roční koncentrace oxidů dusíku 1 : 25 000
- 24) Vyhodnocení návrhu z hlediska hluku 1 : 10 000
- 24a) Vyhodnocení návrhu z hlediska hluku 1 : 25 000
- 25) Veřejně prospěšné stavby 1 : 10 000
- 25a) Veřejně prospěšné stavby 1 : 25 000
- 26) Bydlení - regulace 1 : 25 000
- 27) Veřejné vybavení 1 : 25 000
- 28) Ostatní nebytové funkce 1 : 25 000
- 29) Sport a rekreace 1 : 25 000
- 30) Systém zeleně 1 : 25 000
- 31) Podrobné členění ploch zeleně 1 : 10 000
- 32) Plochy LPF a plochy s charakterem lesa 1 : 25 000
- 33) Kategorie zátopových území na Vltavě a Berounce 1 : 10 000
- 33a) Kategorie zátopových území na Vltavě a Berounce 1 : 25 000

- 34) Území se zvláštním režimem 1 : 25 000
- 35) Památková ochrana 1 : 25 000
- 36) Podíly bydlení v centrální části města 1 : 10 000
- 37) Vymezení zastavitelného území 1 : 25 000
- 38) Ochranná pásma a chráněná území 1 : 10 000
- 38a) Ochranná pásma a chráněná území 1 : 25 000
- 40) Stav územně plánovací přípravy v regionu 1 : 25 000
- 41) Názor na možnosti rozvoje regionu 1 : 25 000

E) SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ

A LITERATURY

- 1) Faktické obyvatelstvo Prahy (výzkumná zpráva), Přírodovědecká fakulta UK, Praha, duben 1995
- 2) Statistické informace - bytová výstavba v ČR - Český statistický úřad
- 3) Praha 1991 - výsledky sčítání v urbanistických obvodech, Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Praha 1995
- 4) Sčítání lidí, domů a bytů 1991, Praha, Městská statistická správa v hl. m. Praze, 1992-1993
- 5) Prognóza vývoje obyvatelstva Prahy a jejího zázemí (1992 - 2010), B. Burcin, T. Kučera, Přírodovědecká fakulta UK, Praha, 1993 - 1994
- 6) Health and the Environment, Report to the Commission on Sustainable Development, UNED-UK, London, May 1994
- 7) Statistics of world large cities 1993, Tokyo Metropolitan Government
- 8) Obyvatelstvo, bydlení a bytový fond v územích České republiky 1961 - 1991, Terplan a.s. Praha, prosinec 1993,
- 9) Výběrové šetření pracovních sil, ČSÚ Praha, zima 1994/95
- 10) Materiály Úřadu práce Praha, 1993, 1994, 1995
- 11) Piša, V. et al. (1995) Modelové hodnocení kvality ovzduší na území Prahy, IMIP/ATEM Praha
- 12) Pretel, J. et. al. (1995) Air Pollution Modelling in the Capitol of Prague, Proceedings of the 21st ITM/NATO Workshop, Baltimore
- 13) Pretel, J. (1994), Mikroklima měst z hlediska kvality ovzduší, Ochrana ovzduší, 44, č. 5/6
- 14) Neužil, V., Heppner, P.: Vliv druhu a kvality paliva na produkci emisí NO_x, CO a uhlovodíků při spalovacích procesech na různých typech kotlů, srovnávací studie pro TRANSAG, KONEKO s.r.o., Praha 1997
- 15) Erban, P.: Předpoklady vývoje tepelně-technických charakteristik a v důsledku toho potřeb tepla v nejbližších 10 - 15 letech v hl. m. ČR Praha, VUPEK, a.s., Praha 1998
- 16) Svoboda, J.: Numerical modeling of the atmospheric boundary layer over a hilly landscape, Stud. geoph. geod. 1990
- 17) Piša, V. a kol.: Aktualizace modelového hodnocení kvality ovzduší na území hl.m. Prahy (A1), IMIP, Praha 1996
- 18) Pretel, J.: Klimatologická studie pro potřeby zpracování návrhu Úpn hl.m. Prahy, ÚRM, 1996
- 19) Böhm, S., Brechler, J., Piša, J.: Air Quality in the Capital of Prague (Czech republic), Proceeding of the 21th CCMS/NATO Technical Meeting On Air Pollution Modelling and its Application, Nov. 6 - 10, 1995, AMS, Baltimore, MD, USA
- 20) Projekt hospodaření s odpady v hl.m. Praze, leden 1996
- 21) Komise rady pro zpracování Projektu hospodaření s odpady v hl.m. Praze
- 22) Praha - životní prostředí 93/94, 95, 96, 97, IMIP
- 23) Směrnice Rady evropských společenství o čištění městských odpadních vod 91/271/EHS, 1991
- 24) Usnesení rady Zastupitelstva hl.m. Prahy č. 1094/97 - K návrhu na realizaci protipovodňových opatření hl.m. Prahy do r. 2002
- 25) Předpoklady energet.zásobování hl.m. Prahy palivy a energií (dohoda r. 1993, PRE a. s., PP a. s., PT a. s., m.č.,MHMP, ÚHA)
- 26) A. Chlum, Vodohospodářská výstavba na Vltavě, 1961
- 27) Novák, Iblová, Škopek, Vegetace v úpravách vodních toků a nádrží
- 28) Votruba, Broža, Hospodaření s vodou v nádržích, 1966
- 29) Roth, Kroupa, Vodárenství I, 1970
- 30) Sukovítý, Višňovský, Vodárenství II, 1971
- 31) Šratr, Synáčková, Inženýrské sítě, Praha 1992
- 32) Herle a kol., Hydraulické tabulky stok, Praha 1971
- 33) Pravidla Generelu odvodnění hl.m. Prahy, Praha 1995
- 34) Kašpárek, Krejčová, Vztah mezi úhrnem, trváním a periodicitou dešťů pro území Prahy, Praha 1993
- 35) Způsob a podmínky vypouštění odpadních vod během dešťového odtoku, Praha 1996
- 36) Kos, Právní předpisy na úseku vypouštění odpadních vod v územích EU - Praha
- 37) Směrnice rady Evropských společenství o čištění městských odpadních vod (91/271/EHS)
- 38) Směrnice rady Evropských společenství o kvalitě vody pro koupání (76/160/EEC)
- 39) Směrnice rady Evropských společenství o kvalitě sladkých vod vyžadujících ochranu nebo zlepšení za účelem podpory života ryb (78/659/EEC)
- 40) Energetický koncept Prahy (phare C4/92), March Consulting Group 1995
- 41) Ing. M. Kubín, DrSc, Tepla a elektřina pro Prahu, 1997
- 42) Výroční zprávy Pražské teplařenské a.s., 1995 - 1997
- 43) Zpravodaj Pražské teplařenské a.s. 1994 - 1997
- 44) Výroční zprávy Pražské teplařenské a.s. 1994 - 1996
- 45) Provozní zprávy Pražské energetiky a.s. 1994 - 1996
- 46) Zásady dopravní politiky hl.m. Prahy, 1995
- 47) Usnesení vlády ČR č. 631 o rozvoji dálnic a čtyřproudých silnic pro motorová vozidla v české republice do roku 2005 (schváleno 10.11.1993)
- 48) Usnesení vlády ČR č. 528, aktualizace usnesení č. 631 (schváleno 16.10.1996)
- 49) Data o dopravě v Praze (ÚDI, 1992, 93, 94, 95, 96)
- 50) Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 1995, Ředitelství silnic a dálnic, 1997
- 51) Aktualizace prognózy rozvoje dopravy v Praze pro časový horizont 2010, ÚDI 1993
- 52) Intenzity automobilové dopravy na sledované síti 1991 a 1996, pracovní den 6 - 22 hodin, ÚDI 1992 a 1997
- 53) Dílčí výsledky průzkumu dopravy v Praze a pražském regionu, ÚDI září 1997
- 54) Údaje o rozmístění obyvatel a pracovních příležitostí na území hl.m. Prahy pro období 1991 a 1996, ÚRM
- 55) Rozmístění obyvatel a pracovních příležitostí na území hl.m. Prahy pro návrhové období roku 2010, ÚRM
- 56) Rozmístění obyvatel a pracovních příležitostí na území pražského metropolitního regionu pro návrhové období 2010, iLF, koncept Prognózy PMR, 1995
- 57) Kohout, J. Vančura - Praha 19. a 20. století, technické proměny 58
- 58) A. Miksánková - Výstavba Prahy 1945 - 1980
- 59) B. Borovička, J. Hrůza - Praha, 1000 let stavby města
- 60) J. Hrůza - Město Praha
- 61) O. Nový, kolektiv PPÚ - Architekti Praze
- 62) T. Č. Zelinka - Pražská předměstí
- 63) I. Borkovský a kol. - Praga caput regni
- 64) E. Poche - Procházky Prahou
- 65) F. Štědrý - Průmyslové stavby
- 66) K. Maier, V. Řezáč - Ekonomie v území
- 67) Statistická ročenka školství 1996/97 - Ústav pro informace ve vzdělávání
- 68) Databáze Ústavu zdravotnických informací a statistiky
- 69) Roční výkaz o zařízeních sociální péče za rok 1997 - Soc (MPSV) 1 - 01
- 70) Roční výkaz o sociální péči a dávkách sociálního zabezpečení za r. 1997 - V (MPSV) 10 - 01 zar. 1997
- 71) Analýza pražské obchodní sítě - INCOMA 1996
- 72) Analýza trhu s kancelářskými plochami v Praze - INCOMA 1996
- 73) Kultura v Praze 1997 - T.R.S.
- 74) Píchal Z. et. al.: Praha a inženýrská geologie ČVTS PÚDIS Praha 1979
- 75) Kleček M. et al.: Vymezení rizikových ploch na území Prahy z hlediska možného negativního ovlivnění hydrogeologických poměrů, K+K průzkum, Praha 1994
- 76) Král J.: Vymezení nezastavitelných ploch z hlediska geologie a geomorfologie, K+K průzkum, Praha 1994
- 77) Sokol A. et al.: Regionální surovinová studie okresu Praha - město, NIS ČR - stf. Geofond, PÚDIS Praha a.s., 1992
- 78) ČSN 731001 "Základová půda pod plošnými základy"
- 79) Územně technický podklad Nadregionální a regionální ÚSES ČR, MMR ČR 1996
- 80) Návod na užívání ÚTP regionálních a nadregionálních ÚSES ČR, MMR ČR, MŽP ČR, 1996
- 81) Löw J. a spol.: Rukověť projektanta místního systému ekologické stability, nakladatelství Doplněk, Brno 1995
- 82) Culek M. a kol.: Biogeografické členění České republiky, Enigma Praha 1996
- 83) Löw a spol., s.r.o.: Generel místního územního systému ekologické stability města Prahy, 1993
- 84) Moravec J., Neuhöusl R. a kol.: Přirozená vegetace území hlavního města Prahy a její rekonstrukční mapa, Academia Praha, 1991
- 85) Natura pragensis, Studie o přírodě Praha 3 - 12, ČUOP, středisko pro hl.m. Prahu, 1985 - 1995
- 85) Metodika mapování krajiny, SMS Praha, 1994
- 86) Metodika mapování krajiny, VaMP - ČUOP Praha, 1994

- 87) Němec J., Ložek V. a kol.: Chráněná území ČR 2 - Praha, Consult Praha, 1997
- 88) Löw J. a spol.: Návrh plánu ÚSES přírodního parku Prokopské údolí, I. etapa 1995, II. etapa 1996, Brno
- 89) Löw J. a spol.: Návrh plánu ÚSES v oblasti Divoké Šárky, Brno 1996
- 90) Hurych V.: Sadovnická dendrologie, SZN Praha, 1973
- 91) Sedláček F., Rauch O., Hezina F.: ÚSES. Lokalizace biokoridoru mezi Ďáblickým a Čimickým hájem, NATURCHEM leden 1996
-