KONCEPT UP

ŠIRŠÍ VZTAHY

DÍL A

hlavní město Praha koncept

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

Obsah

Obsah **3**
1. Širší vztahy **5**
1.1 Uspořádání krajiny v širších vztazích **5**
1.2 Postavení města v systému osídlení **6**
1.3 Širší vztahy krajinné infrastruktury - ÚSES **6**
1.4 Širší vztahy dopravní infrastruktury **7**
1.4.1 Silniční doprava 7
1.4.2 Veřejná hromadná doprava osob 7
1.4.3 Železniční doprava 7
1.4.4 Cyklistická a pěší doprava 7
1.4.5 Letecká doprava 8
1.4.6 Vodní doprava 8
1.5 Širší vztahy technické infrastruktury **10**
1.5.1 Zásobování vodou 10
1.5.2 Odkanalizování 10
1.5.3 Vodní toky 10
1.5.4 Zásobování teplem 10
1.5.5 Zásobování zemním plynem 10
1.5.6 Produktovody a ropovody 10
1.5.7 Zásobování elektrickou energií 10
1.5.8 Elektronická komunikace 10
1.5.9 Odpadové hospodářství 10
2. Soulad s PÚR, nadřazenými ÚPD a se stavebním zákonem **11**
2.1 Soulad s Politikou územního rozvoje ČR **11**
2.2 Soulad se ZUR hl. m. Prahy a ZUR Středočeského kraje **14**
2.3 Soulad s cíli a úkoly územního plánování **16**
2.3.1 Cíle územního plánování 16
2.3.2 Úkoly územního plánování 16

1. Širší vztahy

Praha, hlavní město České republiky, je politickým, ekonomickým, kulturním a turistickým centrem celostátního i mezinárodního významu. Leží v geograficky výhodné poloze uprostřed Evropy. Výraznou předností Prahy je unikátní kulturně-historické dědictví i značný ekonomický potenciál. Území bezprostředně sousedící s Prahou i širší oblast kolem ní přenášejí oběma směry vazby nejen přírodní a krajinné, ale i intenzivní vazby civilizační, tedy sídelní, sociální, ekonomické, dopravní a technické, které způsobují enormní zátěž kontaktního území a projevují se ve všech oblastech řešených územním plánem. Vyplývá z nich nutnost spolupráce se sousedním Středočeským krajem při hledání společných řešení problémů.

1.1 Uspořádání krajiny v širších vztazích

Krajina na rozhraní hl. m. Prahy a Středočeského kraje je člověkem využívána a kultivována již po staletí. V důsledku toho v ní doposud převládalo zemědělské hospodaření mezi rozptýlenými sídly různé velikosti. V posledním období v souvislosti s probíhající suburbanizací dochází k výrazné proměně příměstského prostoru, jejímž průvodním jevem je ztráta tradičních přírodních a krajinných vazeb. Plán proto počítá s ochranou stávajících hodnot a v místech s nižším stupněm ekologické stability navrhuje vytvářet nová přírodě blízká území s převážně extenzivními formami rekreace jako doplňující funkcí. Jsou rozvíjeny nejen tangenciální vztahy po obvodu města, ale předpokládá se i radiální propojení ploch zeleně směrem do Středočeského kraje. Soubor stávajících a uvažovaných ploch zeleně bývá zjednodušeně označován jako zelený pás kolem Prahy a potenciální prostor pro jeho naplnění je zobrazen ve schématu S1 Koncepce krajiny. Tato myšlenka vychází z Koncepce zeleného pásu hl. m. Prahy schválené Radou hl. m. Prahy v roce 2008 a bude dále upřesňována a rozvíjena na základě spolupráce s příslušnými orgány Středočeského kraje, které aktuálně připravují podobné dokumenty pro své správní území.

V rámci zkvalitnění výše popisované příměstské krajiny je vhodné obtížně využitelné či pro zemědělství nevhodné pozemky zalesňovat. Vedle zakládání lesů má význam i rozvoj nelesních forem zeleně, zvláště tam, kde není žádoucí zásadně měnit stávající charakter otevřené krajiny. Je nutné posílit retenční schopnost území zakládáním rozptýlené zeleně a trvalých travních porostů a zároveň rozvíjet v minulosti redukovanou síť pěších a cyklistických stezek včetně doprovodné vegetace pro celkové zlepšení prostupnosti území v Praze i mimo ni.

Plán navrhuje vybranou část ploch zeleně zařadit do tzv. celoměstského systému zeleně hl. m. Prahy, který je třeba propojit se systémem zeleně v regionu, především s významnými přírodními lokalitami Středočeského kraje (Český kras, povodí Kačáku, Voděradské bučiny, Kersko, Úpor či Veltruský luh). Naplnění této koncepce by také posílilo funkčnost územního systému ekologické stability.

V řešeném území se nachází osm evropsky významných lokalit (EVL) soustavy Natura 2000, z toho dvě zasahují do Středočeského kraje. Jde o EVL Radotínské údolí v Českém krasu a EVL Břežanské údolí na jižním okraji města. Integrita těchto lokalit je respektována včetně předmětu ochrany. Ve výkresu širších vztahů je zakreslena Ptačí oblast Křivoklátsko, vzhledem ke své poloze a vzdálenosti od Prahy však nemá žádný vliv na systémové vazby mezi Prahou a Středočeským krajem.

1.2 Postavení města v systému osídlení

Praha zaujímá v systému osídlení České republiky dominantní pozici. Je přirozeným centrem Středočeského kraje, Čech a celé republiky. Její vazby na úrovni regionální, republikové i středoevropské jsou mimořádně intenzivní. Je také křižovatkou většiny dopravních koridorů v České kotlině, kterými jsou přenášeny i významné středoevropské vazby.

Praha je správním centrem středočeského regionu, pro který je nepostradatelným zdrojem pracovních příležitostí (více než 90 tisíc osob dojíždí do Prahy za prací), vzdělávání (20 tisíc osob dojíždí do pražských škol), centrem zdravotnictví, kultury, obchodu, služeb i dalších aktivit sloužících k uspokojování potřeb jeho obyvatel. Hlavní město naopak využívá nejen přírodní a rekreační zázemí regionu, ale také napojení na technickou a dopravní infrastrukturu, zdroje pitné vody a předpokládá společné řešení problémů s odkanalizováním, hospodaření s odpady atd.

Území za hranicí Prahy definované Politikou územního rozvoje České republiky 2008 (schválenou usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009) jako Rozvojová oblast Praha (OB1) je již od roku 1990 dynamicky se rozvíjejícím prostorem a centrem mimořádného zájmu podnikatelských aktivit. Intenzivní nárůst monofunkční bytové výstavby, ke kterému došlo v souvislosti s levnějšími a dostupnějšími pozemky mimo Prahu, se od roku 2001 výrazně zrychluje (tzv. příměstská suburbanizace). Při nedostatečné koordinaci výstavby vzniká tzv. „urban sprawl“ nesoucí s sebou provozní problémy zejména v oblasti dopravního napojení nebo nedostatečné kapacity občanské vybavenosti. Prostorově roztříštěná, nesouvislá a územně minimálně organizovaná zástavba má v řadě případů nepříznivé ekonomické, sociální a environmentální dopady.

V pražském regionu dochází také k výrazné proměně ekonomického potenciálu - na jedné straně k útlumu průmyslové výroby a na straně druhé k rozvoji komerčně-industriálních zón při hlavních radiálních trasách v příměstském území (komerční suburbanizace). Poptávka po pracovní síle převyšující vlastní zdroje působí na snížení dojížďky do Prahy a vyvolává i protisměrnou vyjížďku za prací, zejména z velkých pražských sídlišť. Nadměrná koncentrace ekonomických aktivit podél hlavních silničních tahů ale má negativní vliv na krajinu a strukturu osídlení. Často jde o značně diskutabilní zásahy do krajiny s rizikem, že záměry nebudou v plném rozsahu dokončeny. Nevhodná je zejména urbanizace dálničních koridorů, proto je nezbytné v případě větších rozvojových programů analyzovat rizika a formulovat limity území. Jde především o zachování kulturní hodnoty krajiny, přírodních prvků a krajinného rázu včetně prostupnosti území, přijatelnou intenzitu využití území, zachování tradičních sídelních struktur, vazbu na sociální infrastrukturu a na systémy hromadné dopravy zejména kolejové. Je nutné podporovat polyfunkčnost nových sídelních celků a vznik regionálních center, která se stanou zdroji pracovních příležitostí a místem pro uspokojování základních životních potřeb obyvatel nejbližšího okolí, což přispěje ke snížení požadavků na přetíženou občanskou vybavenost a dopravní infrastrukturu v Praze.

1.3 Širší vztahy krajinné infrastruktury - ÚSES

Bližší i širší okolí Prahy je s územím hlavního města provázáno prostřednictvím ÚSES systémem stávajících a navržených krajinných prvků se specifickými požadavky. Z nadregionálních prvků mají relevantní význam biokoridory spojené s údolím Vltavy (ať už osy vázané na vlastní řeku a její nivu, či teplomilná doubravní osa ve svazích nad Vltavou) a na ně se logicky napojující biokoridory v údolí Berounky. Dále pak přibližně po západním a severozápadním okraji Prahy prochází mezofilní hájová osa, která propojuje oblast Českého krasu s nadregionálním biocentrem Údolí Vltavy, ležícím převážně již mimo území hlavního města. Téměř celý úsek tohoto biokoridoru mezi Radotínským údolím a Šáreckým údolím bude nutné založit, a to na území Prahy i Středočeského kraje. Oproti tomu jiná, také mezofilní hájová osa propojující Voděradské bučiny s nivou Labe se pouze dotýká východního okraje hl. m. Prahy a do území řešeného tímto plánem zasahuje výhradně prostřednictvím plně funkčního nadregionálního biocentra Vidrholec.

Z regionálních prvků přesahují hranice Prahy biocentrum Šance na jejím jižním okraji, dále obě biocentra v Radotínském údolí a biocentrum Únětický háj u Přední Kopaniny. Regionální biokoridor na severu propojuje Ďáblický háj s Bořanovickým hájem a je převážně určen k založení, zato biokoridor na Vinořském potoce směřující k Labi a biokoridor na Botiči, který je s Hrnčířskými loukami spojen přes správní území obce Průhonice, mají větší část funkčních úseků. Řadu vazeb do středočeského regionu zprostředkovávají i prvky lokální úrovně, ty však nelze vzhledem ke zvolenému měřítku ve výkresu *O2 - Širší vztahy* zobrazit.

Řešení je na nadregionální a regionální úrovni koordinováno s UP VÚC Pražského regionu.

1.4 Širší vztahy dopravní infrastruktury

1.4.1 SILNIČNÍ DOPRAVA

Praha je důležitou křižovatkou silniční sítě České republiky, značný význam má i v evropském kontextu. Komunikační síť na území Čech se vyznačuje radiálním založením hlavních tras směřujících z jednotlivých směrů do hlavního města.

Do Prahy jsou zaústěny dálnice D1 (Praha – Brno), D5 (Praha – Plzeň), D8 (Praha – Teplice), D11 (Praha - Hradec Králové), k těmto stávajícím dálnicím ještě přibude dálnice D3 (Praha – České Budějovice). Rychlostní silnice směřující k Praze tvoří rychlostní silnice R6 (Praha – Karlovy Vary), R4 (Praha – Strakonice), R7 (Praha – Chomutov), R10 (Praha – Mladá Boleslav – Turnov), dále silnice I. třídy I/2 (Praha – Kostelec nad Černými lesy), I/9 (Praha – Česká Lípa) u obce Zdiby, I/12 (Praha – Kolín) a další silnice II. a III. třídy.

Na navrženou komunikační síť hlavního města na okraji Prahy navazuje z regionu u Zbraslavi v údolí Vltavy silnice II/102, z oblasti Poberouní silnice II/115, na jihozápadě u Jinočan silnice II/116 v upravené trase, na západě u Chrášťan silnice II/605, u Řep silnice II/606, na severozápadě u Suchdola silnice II/241, II/242 v údolí Vltavy u Sedlece, na severu silnice II/608 severně od Dolních Chaber, silnice II/243 u Březiněvsi, na severovýchodě na mimopražském území u Přezletic nová trasa silnice II/244, u Vinoře silnice II/610, na východě u Horních Počernic silnice II/611, na jihovýchodě je v regionu vymezena nová trasa silnice II/335, na jihu jižně od Kunratic je na komunikační systém hlavního města napojena silnice II/603.

K nejvýznamnějším silnicím II. třídy patří silnice II/101, která propojuje významné obce v regionu (např. Říčany, Brandýs nad Labem, Neratovice, Kralupy nad Vltavou) a území Prahy se dotýká pouze okrajově na jihu města. Zatraktivnění této komunikace přinese zkvalitnění dopravy v regionu a může tak přispět k omezení části regionálních dopravních vztahů přes území hlavního města.

Systém dálnic, rychlostních silnic, silnice I/2, I/12 a další vybrané silnice a místní komunikace budou na rozhraní hl. m. Prahy a pražského regionu vzájemně propojeny Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy). Vymezená trasa Pražského okruhu respektuje zprovozněné úseky na západě i východě hlavního města, rozestavěné úseky na jihu Prahy, na jihovýchodě Prahy připravovaný úsek Běchovice – D1 v poloze východně od Uhříněvsi mezi Kolovraty a Říčany, na severovýchodě Prahy v poloze východně od Satalic, kolem Vinoře a jižně od Březiněvsi, na severozápadě hlavního města s tunelem v Suchdole.

1.4.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA OSOB

Významnou roli pro dopravní obsluhu hlavního města a přilehlého Pražského regionu tvoří komplexně pojatý systém Pražské integrované dopravy, který zajišťuje relativně vysokou časovou, prostorovou a tarifní provázanost jednotlivých subsystémů bez ohledu na dopravce. Do této soustavy jsou integrovány kromě městské hromadné dopravy také příměstská doprava železniční a autobusová a záchytná parkoviště P+R.

V Praze je základ městské hromadné dopravy vymezen sítí čtyř tras metra a výrazně rozšířenou tramvajovou sítí. Na okraji města jsou vymezeny významné terminály veřejné dopravy ve vazbě na stávající i nové stanice metra, případně tramvajovou nebo železniční dopravu, ke kterým budou směřovat regionální autobusové linky. Nejvýznamnější terminály jsou vymezeny v lokalitách Černý Most (s vazbou na trasu metra B), Letňany (s vazbou na trasu metra C), Suchdol (s vazbou na tramvajovou trať Dejvice – Suchdol), Dlouhá míle (s vazbou na železniční spojení Praha – Letiště Ruzyně (pro trasu A je na Dlouhé míli ve variantě zajištěna územní rezerva), Zličín (s vazbou na trasu metra B), Horka na Západním Městě (s vazbou na větev metra trasy B), Smíchovské nádraží (s vazbou na trasu metra B, železniční a tramvajovou dopravu), Depo Písnice (s vazbou na trasu metra D), Depo Hostivař (s vazbou na trasu metra A).

U koncových (i dalších) stanic metra a vybraných železničních stanic jsou vymezena parkoviště (garáže) záchytného systému P+R. Systém záchytných parkovišť P+R je rovněž zastoupen u vybraných železničních stanic a zastávek nejen v Praze, ale i v přilehlé části Pražského regionu.

Od terminálu Depo Písnice je na území Prahy směrem na jih k Vestci (Jesenici) vymezena segregovaná trasa pro příměstskou autobusovou dopravu do jižní části regionu, kterou je potenciálně možné využít i pro jiný systém veřejné dopravy.
Mezi Jižním Městem a přilehlou částí Pražského regionu (oblastí Průhonic a Čestlic) je na území Prahy vymezena územní rezerva pro tramvajovou trať.

Na severovýchodě Prahy je na území hlavního města vymezena územní rezerva pro eventuální kolejové spojení Praha – Brandýs nad Labem / Stará Boleslav.
Na severozápadě Prahy není vyloučena potenciální možnost prodloužení tramvajové trati od vymezeného terminálu v Suchdole do přilehlé části regionu (směr Horoměřice). Pro tuto možnost však územní plán územní rezervu nevymezuje.

Pro mezinárodní a nejdůležitější vnitrostátní autobusovou dopravu je vymezeno centrální autobusové nádraží Praha-Florenc. Ostatní vnější autobusová doprava, především doprava příměstská, bude soustředěna převážně do celoměstsky významných terminálů příměstské dopravy u stanic metra a železnice na okraji hlavního města.

1.4.3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční uzel Praha (ŽUP) je významnou součástí železniční sítě České republiky a z hlediska mezistátní dopravy i evropské železniční sítě. Do ŽUP je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC a AGTC. Stávající koncepci železniční dopravy doplní systém vysokorychlostní železnice (VRT – vysokorychlostní trati) a na jihovýchodě Prahy do Prahy zaústěná nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova. V územním plánu jsou trati, které jsou součástí systému vysokorychlostní železnice, vymezeny jako úseky novostaveb navržených v parametrech vysokorychlostní dráhy, zvyšující kapacitu hlavních tratí systému konvenční železnice. Dosaženo tak bude segregace různých segmentů železniční dopravy.

V centru Prahy jsou vymezeny koridory územních rezerv pro nové převážně tunelové úseky železničních tratí, které zachovávají možnost pro plně průjezdné uspořádání ŽUP.

Do Prahy jsou zaústěny železniční trati:
- č. 011 Praha – Kolín,
- č. 070 Praha – Mladá Boleslav – Turnov,
- č. 091 Praha – Kralupy nad Vltavou,
- č. 120 Praha – Kladno – Chomutov,
- č. 122 Praha – Hostivice – Rudná,
- č. 171 Praha – Beroun,
- č. 173 Praha – Rudná – Beroun,
- č. 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Dobříš / Čerčany,
- č. 221 Praha – Benešov,
- č. 231 Praha – Lysá nad Labem – Nymburk.

Železniční uzel Praha je na základě mezinárodních dohod součástí těchto tranzitních železničních koridorů:
- I. koridor: SRN / Berlín – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – Rakousko/Vídeň,
- III. koridor: SRN / Norimberk (Domažlice – / SRN / Mnichov) – Cheb – Plzeň – Praha – dále v trase I. koridoru do České Třebové – Olomouc – Ostrava – Polsko / Slovensko),
- IV. koridor: SRN – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – České Velenice – Rakousko / Linec (Horní Dvořiště – Rakousko / Vídeň).

Železniční síť zaústěná do Prahy bude zmodernizována tak, aby její parametry odpovídaly mezinárodním dohodám a rostoucímu významu železniční dopravy.

1.4.4 CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

Koncepci cyklistické dopravy v Praze tvoří koridory cyklistické infrastruktury, jimiž jsou vedeny páteřní a hlavní cyklotrasy celoměstského významu. V regulativech se v rámci těchto koridorů ukládá povinnost realizovat pro provoz cyklistů vhodná opatření stavebního i dopravně-organizačního charakteru. Součástí vymezeného systému cyklistické dopravy v Praze jsou i cyklistické trasy, které mají zásadní význam pro rozvoj cyklistické dopravy mezi hlavním městem a územím Pražského regionu, navazující na plánované významné dopravní cyklostezky na území Středočeského kraje. K nejvýznamnějším cyklotrasám propojujícím Prahu s regionem patří cyklotrasy podél Vltavy, Berounky a dalších vodních toků, dále to jsou cyklotrasy, které propojují lokality se zachovaným přírodním prostředím nebo propojují národní či mezinárodní síť cyklotras (Greenway, EuroVelo).

Pro pěší dopravu je třeba mezi Prahou a regionem vytvořit příznivější podmínky. Předpokladem pro rozvoj pěší dopravy v uvedené relaci je zachování kvality příměstské krajiny jako kulturního dědictví, zamezení srůstání jednotlivých sídel, obnova tradičních historicky vzniklých tras a nabídka nových pěších propojení.

1.4.5 LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava díky své rychlosti a nezávislosti na pozemních bariérách spojuje hl. m. Prahu s celým světem. Dominantní roli v rámci Prahy i celé České republiky z hlediska významu i dopravního výkonu má pražské mezinárodní Letiště Ruzyně. Letiště Kbely je určeno pro vojenské účely, letiště Letňany a Točná doplňují základ sítě letišť na území hlavního města. Na Letišti Ruzyně se předpokládá částečná přestavba dráhového systému, která do budoucna zajistí kromě vyšší kapacity letiště v počtech pohybů letadel i jejich směrování mimo hustě obydlené části hlavního města. Navržený dráhový systém je založen na principu dvou paralelních drah, které budou provozně nezávislé. Vzletová a přistávací dráha 13/31 je zachována, avšak provoz na ní bude pouze výjimečný, a to v případech, kdy některá z paralelních hlavních vzletových a přistávacích drah bude uzavřena pro nezbytné opravy nebo v případě extrémní meteorologické situace, která neumožní bezpečné přistání nebo vzlet na některé ze dvou paralelních drah.

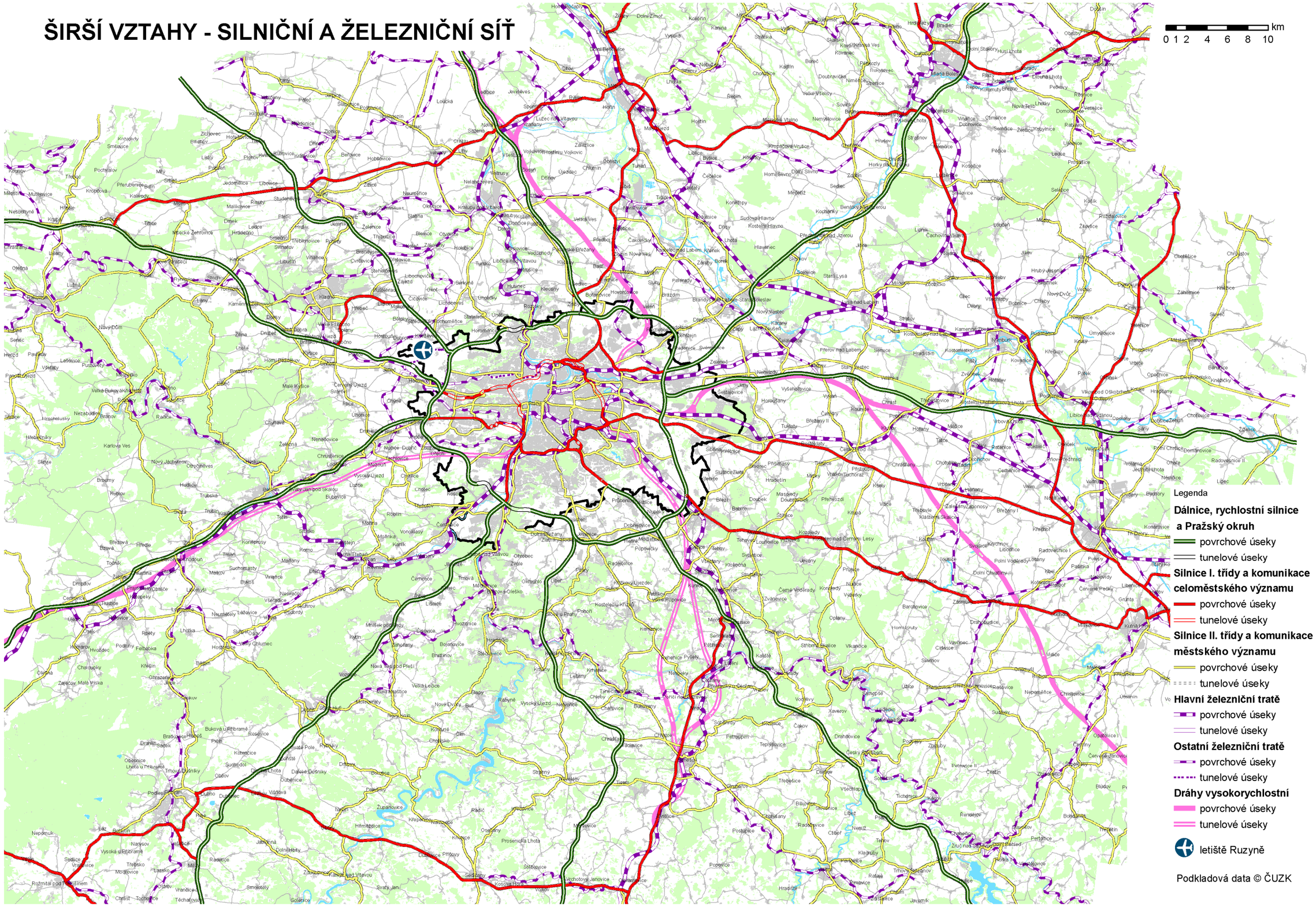
Realizaci nové paralelní vzletové dráhy 06R/24L plán podmiňuje výstavbou kolejového spojení Letiště Ruzyně s centrem Prahy.

Z ostatních letišť v regionu je významnější role vymezena letišti Vodochody.

1.4.6 VODNÍ DOPRAVA

Vodní doprava bude realizována po vodních cestách Vltavy, která je splavná od Třebenic po soutok s Labem, Berounky, která je splavná od přístavu Radotín po soutok s Vltavou, a Labe, které je splavné od Chvaletic až do Hamburku. Praha je sítí průplavů a kanálů napojena na evropské vodní cesty s přímým spojením s námořními přístavy Štětín, Rotterdam, Brémy, Antverpy, Marseille (ve výhledu) i s přístavem Konstanta (průplav Rýn – Mohan – Dunaj). Nejvýznamnější přístavy v Praze jsou přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín a terminál osobní vodní dopravy u Palackého, Jiráskova a Čechova mostu.

ŠIRŠÍ VZTAHY - SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ SÍŤ



1.5 Širší vztahy technické infrastruktury

V nadřazených systémech technické infrastruktury jsou vytvořeny výrazné vztahy mezi hl. m. Prahou, Středočeským krajem i dalšími oblastmi republiky.

1.5.1 ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

V zásobování pitnou vodou jsou stabilizovány zdroje vody Želivka a Káraný. Rezervním zdrojem je Úpravna vody Podolí. Z městského nadřazeného systému zásobování vodou jsou vedeny přívody vody do Kladna, Berouna, Roztok, Říčan a Úval.

1.5.2 ODKANALIZOVÁNÍ

V odkanalizování budou napojeny Hostivice na Prahu. Odpadní vody z části Suchdola budou i nadále odváděny na ČOV Roztoky. Na ČOV Vinoř budou napojeny Přezletice, Podolanka, Jenštějn a Radonice. Z Císařského ostrova bude vybudován štolový přivaděč do Drastů, kam bude vymístěno stávající kalové hospodářství z ÚČOV.

1.5.3 VODNÍ TOKY

Vltava a Berounka svými povodňovými průtoky po mimořádné povodni v srpnu 2002 zasáhla území hl. m. Prahy tak, že byla přehodnocena protipovodňová ochrana na území hlavního města a byla stanovena ochrana území Prahy pro průtoky v srpnu 2002 + 30 cm. Protipovodňová ochrana je v centrální části města dokončena, v okrajových částech města se dokončuje.

Neúměrný rozvoj obcí ležících v povodí Vltavy mimo území hlavního města negativně ovlivňuje průtokové poměry na drobných vodních tocích na území hlavního města. Naopak územní rozvoj hlavního města způsobuje vodohospodářské problémy v povodí Labe na území Středočeského kraje. Situace se dále zhorší, pokud nebudou realizována protipovodňová opatření na dotčených drobných vodních tocích nebo usměrněn rozvoj obcí.

1.5.4 ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

Zásobování teplem propojené Pražské teplárenské soustavy CZT, umístěné v pravobřežní části města a v návrhu i v oblasti Holešovic, zajišťuje tepelný napáječ vedený z hlavního zdroje soustavy – elektrárny Mělník I.

1.5.5 ZÁSOBOVÁNÍ ZEMNÍM PLYNEM

Zásobování Prahy zemním plynem je zajišťováno ze soustavy tranzitních VVTL plynovodů provozovaných RWE Transgas, a. s. Do Prahy je plyn přiváděn VVTL plynovody z vnitrostátních předávacích stanic VVTL potrubím do VVTL regulačních stanic zásobujících pražský VTL systém provozovaný Pražskou plynárenskou, a. s.

- VVTL regulační stanice Dolní Měcholupy je zásobována dvěma VVTL plynovody z VPS Limuzy a VPS Veselí nad Lužnicí spojujícími se v provozním uzlu Hájek.
- VVTL regulační stanice Třeboradice je napájena VVTL plynovodem Polerady – Třeboradice.
- VVTL regulační stanice Sibřina je umístěna na plynovodu Limuzy – Dolní Měcholupy.
- Do VVTL systému patří také podzemní zásobník plynu Háje v okrese Příbram.

V případě potřeby mohou být využity další vstupní body do pražského plynárenské soustavy:

- VVTL regulační stanice Drahelčice a VVTL regulační stanice Mstětice umístěné na systému vnitrostátních VVTL plynovodů, jejichž provozovatelem je RWE Středočeská plynárenská, a. s., odkud jsou vedeny VTL plynovody napojující pražský okružní VTL plynovod,
- provozní uzly Suchdol a Krabošice propojující VTL síť Pražské plynárenské Distribuce, a. s. a RWE – Středočeské plynárenské, a. s.

Z pražského dvojitého okružního VTL plynovodu jsou zásobovány některé obce mimo území hl. m. Prahy.

1.5.6 PRODUKTOVODY A ROPOVODY

V katastrálním území Třeboradice prochází územím hl. m. Prahy společný koridor ropovodu Družba a produktovod celostátního významu. Ropovod Družba provozovaný společností MERO, a. s. je veden z těžebních oblastí na území Ruska přes Bratislavu do Záluží u Mostu a je propojen s centrálním tankovištěm ropy v Nelahozevsi. Produktovod provozovaný společností ČEPRO, a. s. je součástí produktovodního systému propojujícího sklady a střediska společnosti ČEPRO, a. s. s rafineriemi v Litvínově a Kralupech nad Vltavou. V současné době je plánována výstavba nového ropovodu souběžně se stávajícím potrubím, dále výstavba nového produktovodu pro zásobování Letiště Ruzyně pohonnými hmotami.

1.5.7 ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Napojení Prahy na celostátní elektrizační přenosovou soustavu 400 kV zajišťují transformovny 400/110 kV Řeporyje a Chodov. TR Řeporyje je napojena vedením 400 kV s rozvodnami Hradec, Prosenice a Kočín, TR Chodov k rozvodnám Kočín a Čechy Střed. Dále je nadzemním vedením 400 kV propojena TR Řeporyje a TR Chodov. Napojení na přenosovou soustavu 220 kV zajišťuje transformovna 220/110 kV Malešice napojená nadzemním vedením 220 kV k rozvodně Čechy Střed. Uvedené stanice spolu s TR Sever zapojené do soustavy 110 kV mají charakter vstupních transformoven, ze kterých je distribučními vedeními 110 kV napájen systém napájecích bodů – transformoven 110/22 kV, sloužících pro zásobování hl. m. Prahy a dalších částí pražské aglomerace elektrickou energií.

Pro krytí zvýšených potřeb a zajištění bezpečnosti dodávek elektrické energie pro Prahu i Středočeský region je navrhováno rozšíření TR 400/100 kV Řeporyje pro připojení dalšího nadzemního vedení 400 kV z Výškova a vybudování nové transformovny 400/110 kV Sever napájené odbočkou ze stávajícího vedení Výškov – Čechy střed.

1.5.8 ELEKTRONICKÁ KOMUNIKACE

V elektronických komunikacích je území hl. m. Prahy propojeno se Středočeským krajem sítí dálkových optických kabelů a páteřními radioreléovými trasami.

1.5.9 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

V oblasti odpadového hospodářství jsou v rámci širších vztahů na základě Plánu odpadového hospodářství vybrány skládky s volnou kapacitou přesahující 100 000 m^3, které lze využít v případě krizových situací (např. při povodních apod.) pro Prahu. Jde o zařízení Skládka Přibyšice, Hejdof, Skládka Úholičky, Skládka Radim, Skládka Michalovice, Skládka Benátky nad Jizerou, Lom Rabín II a Skládka Uhy.

2. Soulad s PÚR, nadřazenými ÚPD a se stavebním zákonem

2.1 Soulad s Politikou územního rozvoje ČR

Dne 20. července 2009 schválila vláda České republiky usnesením č. 929/2009 aktualizovanou Politiku územního rozvoje 2008, zpracovanou podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. V následujícím textu je hodnocen soulad řešení konceptu UP hl. m. Prahy s tímto zněním Politiky územního rozvoje.

V usnesení vláda ukládá úkoly pouze ministrům. Na rozdíl od usnesení vlády o schválení Politiky územního rozvoje 2006 už vláda nic nedoporučuje hejtmanům a primátorovi hl. m. Prahy. Zmínky o jejich spolupráci s ministry jsou uvedeny v úkolech pro některé ministry:

ministr pro místní rozvoj:

- *zpracovat ve spolupráci s dotčenými ministry, vedoucími ostatních ústředních správních úřadů, hejtmany a primátorem hlavního města Prahy a vládě do 31. prosince 2012 předložit Zprávu o uplatňování Politiky územního rozvoje České republiky 2008 a aktualizovaný návrh Politiky územního rozvoje,*

ministr životního prostředí:

- *navrhnout vládě do 31. prosince 2010 ve spolupráci s ministrem pro místní rozvoj, hejtmany a primátorem hlavního města Prahy vytvoření územních rezerv potřebných pro dopracování a stabilizaci systému velkoplošných chráněných území s cílem posilovat ekologickou stabilitu území,*
- *ve spolupráci s ministrem pro místní rozvoj, ministrem zemědělství, s hejtmany krajů a primátorem hlavního města Prahy zajišťovat při uplatňování Politiky územního rozvoje 2008 provázanost ochrany zemědělského půdního fondu, protipovodňové ochrany a přírodě blízkých opatření k adaptaci na změny klimatu.*

Z formulace tohoto úkolu pro hlavní město Prahu vyplývá povinnost respektovat a uplatňovat Politiku územního rozvoje ČR z roku 2008 pouze nepřímo a spolupodílet se na plnění souvisejících úkolů z usnesení, což se netýká přímo obsahu PÚR 2008. Hlavní důvod pro její respektování a uplatňování tak spočívá v povinnosti dodržet § 31 odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), podle kterého je Politika územního rozvoje ČR závazná pro zpracování zásad územního rozvoje i územních plánů.

Politika územního rozvoje 2008 obsahuje následující obecné priority a cíle územního rozvoje, které je třeba respektovat při územně plánovací činnosti:

(14) Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.

Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.

Plnění:

Tato priorita územního rozvoje ČR je v případě hlavního města Prahy beze zbytku respektována jak ve zpracovaných Zásadách územního rozvoje, tak v konceptu územního plánu, jak dokládají příslušné kapitoly textové části i výkresová část konceptu UP. Koncept UP důsledně chrání zděděné přírodní, kulturní i civilizační hodnoty. Zpřísňuje za tím účelem zejména prostorovou regulaci výstavby, zatímco funkční regulaci zjednodušuje a zpružňuje ve prospěch snazšího reagování na potřeby změn v území vyplývající z měnících se ekonomických a sociálních potřeb, pokud nejsou provázeny negativními důsledky na životní prostředí a veřejné zdraví.

(15) Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanizmy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhovat při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.

Plnění:

Koncept UP důrazem na zvyšování kvality vytvářeného prostředí, na pestrost a vyváženost úrovně různých forem bydlení i občanského a technického vybavení vytváří podmínky zabraňující degradaci některých částí města a prostorově-sociální segregaci. Koncept UP snahou o návrat bydlení do historického jádra města, o integraci, dovybavení a kultivaci panelových sídlišť v organismu města co nejpestřejší nabídkou různých forem bydlení a větším podílem ploch smíšených funkcí vytváří podmínky pro integraci a sociální smír různých skupin obyvatelstva. K tomuto přispívá i návrh rozsáhlé sítě veřejné hromadné dopravy s důrazem na rozvoj tramvajové sítě jako bezbariérového dopravního prostředku.

(16) Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Při řešení ochrany hodnot území je nezbytné zohledňovat také požadavky na zvyšování kvality života obyvatel a hospodářského rozvoje území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.

Plnění:

V konceptu UP jsou upřednostněna komplexní řešení respektující urbánní i časový kontext. Pracovní znění (1. čtení) konceptu UP bylo podrobně konzultováno se zástupci jednotlivých městských částí a výsledná podoba konceptu obsahuje na základě těchto konzultací v mnohých plochách variantní řešení, podrobené Vyhodnocení vlivů na územní rozvoj. To je předkládané v konceptu jak dotčeným správním úřadům, tak veřejnosti k diskusi o výběru variant pro návrh. Ten bude výsledkem diskuse a rozhodnutí volených orgánů města, v níž se mohou uplatnit všechny zájmy v území, takže i tento úkol z PÚR ČR je v konceptu UP plněn.

(17) Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí, zejména v regionech strukturálně postižených a hospodářsky slabých a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.

Plnění:

Koncept UP nabízí dostatek zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí v sekundárním a zejména terciálním sektoru, přestože hlavní město Praha nepatří díky pestrosti a četnosti nabídky k strukturálně postiženým nebo hospodářsky slabým oblastem.

(18) Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi urbánními a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.

Plnění:

Koncept UP respektuje úlohu hlavního města Prahy jako jednoho z hlavních center osídlení ČR, plnícího mnohé funkce pro celou zemi a pro Středočeský kraj a s nutností podle toho dimenzovat potřebné plochy zejména pro veřejné vybavení. Koncept UP respektuje fakt, že Praha je největším zdrojem pracovních příležitostí pro široké okolí a přizpůsobuje tomu i dopravní a technickou infrastrukturu a dopravní obsluhu. Návrh koncepce dopravní infrastruktury podporuje polycentrickou strukturu novými prvky sítě veřejné hromadné dopravy propojující významná městská centra kolejovou dopravou mimo centrální přestupní uzly.

Uvnitř města vytváří předpoklady pro odlehčení historického jádra města jednak rozšířením celoměstského centra, jednak rozvojem hierarchické struktury dalších městských center s regionálním nebo lokálním dosahem tak, aby se územně rozložila nabídka veřejné vybavenosti a snížila generovaná dopravní zátěž. Obdobný princip decentralizace je v konceptu UP uplatněn u pracovních příležitostí a příležitostí pro regeneraci sil, sport a rekreaci.

(19) Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.

Plnění:

Koncept UP redukuje rozvoj na dosud nezastavěném území a posiluje podíl přestavby v zastavěném území města. Navrhuje polyfunkční využití „brownfields“ zejména v plochách opouštěných železnicí. V odůvodněných případech a s odvoláním na reálný demografický vývoj nevyužívá všechny zastavitelné plochy stávajícího UP a plochy rezerv. Koncept UP chrání veřejnou zeleň a minimalizuje její fragmentaci jak vymezením krajinného území a celoměstského systému zeleně, tak v regulativech využití ploch s rozdílným způsobem využití.

(20) Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability a k zajištění ekologických funkcí krajiny i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.

Plnění:

Přes specifika hlavního města Prahy jako velkoměsta, v němž téměř polovinu správního území tvoří zastavěné a ostatní plochy, jsou zásady ochrany přírody, krajiny, vod i přírodních prvků v zastavěném území důsledně respektovány, jak dokládají příslušné kapitoly textové zprávy i výkresová část konceptu UP.

(21) Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.

Plnění:

Koncept UP respektuje a chrání stávající zeleň města a ÚSES, dotváří jejich systém návrhem nových ploch zeleně s respektováním společného záměru se Středočeským krajem vytvořit postupně tzv. zelený pás kolem Prahy, dotvořit a uchránit tzv. zelené klíny zasahující z obvodu dovnitř organismu města, tangenciálně je propojit s využitím modelace terénu (především nezastavitelné svahy a nivy vodních toků) a zvětšit podíl plochy lesů a dalších typů zeleně ve městě, a to i na úkor záboru ZPF zejména v severovýchodním segmentu města. Ve vnějším pásu města chrání nezastavěné území před nepřiměřeným rozšiřováním zatím izolovaných sídel a jejich srůstáním v procesu suburbanizace, dbá na prostupnost území. Orientací rozvoje na kvalitu a na přestavbová území přitom současně přiměřeně chrání kvalitní ZPF.

(22) Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).

Plnění:

Koncept UP usiluje o rozšíření nabídky atraktivit v celostátním měřítku, především do lokalit mimo přetížené historické jádro města, a současně je dopravně lépe zpřístupňuje (oblast Trojské kotliny, sportovně-rekreační areál na soutoku Vltavy a Berounky, nové výstaviště Letňany ap.). Koncept UP zdůrazňuje potřebu prostupnosti území a nově stanovuje důležitá pěší propojení a doplnění sítě cyklotras a cyklostezek ve vazbě na síť na území Středočeského kraje.

(23) Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.

Plnění:

Vzhledem ke specifice Prahy, kde cca polovinu plochy správního území města tvoří zastavěné území, se tento požadavek uplatňuje opatřeními k omezení fragmentace krajiny, zajištění prostupnosti území jak pro živočichy a rostliny (systém zeleně a ÚSES), tak pro člověka (infrastruktura nemotorové dopravy). Zejména ve vnějším pásmu města brání srůstání dosud izolovaných sídel venkovského charakteru na úkor nezastavěného území a spojuje nebo situuje do tunelů některé koridory dopravní a technické infrastruktury (části silničních okruhů a radiál, VRT). Pražský okruh, který je specifickou součástí TEN-T, je proto v kritických místech, kde hrozí kolize s obytným územím, veden v tunelových, resp. zakrytých úsecích se zajištěním nezbytných povrchových napojení na dopravní systém města, jehož je významnou součástí. Poloha Pražského okruhu na obvodu vnějšího pásma města je důležitá s ohledem na prognózované rozvržení dopravních vztahů. Okruh v poloze při hranici hlavního města ve většinovém podílu přenáší značnou část mimotranzitní automobilové dopravy, tj. vnější zdrojovou a cílovou dopravu i část vnitroměstské dopravy mezi okrajovými částmi Prahy. Jeho oddálení od Prahy by přineslo například zvýšení rizika překračování kapacity části Městského okruhu a zvýšenou zátěž komunikací v kompaktním městě a potřebu řešit náhradní komunikační spojení uvnitř města. Důvodem vymezení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v PÚR ČR 2008 je převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města. Tato podmínka je v územním plánu splněna, protože trasa okruhu intenzivní zástavbou města neprochází, naopak vyvádí tranzitní a zbytnou dopravu z intenzivně zastavěných oblastí historického jádra a kompaktního města. Ke zmírnění bariérového efektu dopravních staveb územní plán přispívá i návrhy na dodatečné zakrytí úseků dopravních staveb biomosty či přes ně předepsaným vedením pěší nebo cyklistické infrastruktury. Navrhované liniové stavby technické infrastruktury jsou dle možnosti umísťovány do souběhu s ostatními stavbami dopravní a technické infrastruktury.

(24) Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).

Plnění:

Koncept UP vytváří územní předpoklady pro rozvoj kolejové veřejné hromadné dopravy, a to především rozvojem sítě tramvají a vytvořením podmínek pro větší zapojení železnice do dopravní obsluhy Prahy a přilehlého regionu. Jednou z podmínek dalšího rozvoje Letiště Ruzyně je obsluha kolejovým systémem s elektrickou trakcí, což vše může přispět nejen ke kapacitnímu zlepšení dopravní obsluhy, ale i k omezení IAD a negativních dopadů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Územní plán rovněž stanovuje etapizaci rozvoje některých lokalit obytného území s podmínkou vázanou na vybudování adekvátní dopravní a technické infrastruktury.

(25) Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod. V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.

Plnění:

Koncept UP respektuje územní nároky protipovodňové ochrany dle vodního zákona a vyhodnocení zkušeností z povodní v roce 2002, zjištěná sesuvná území a skalní řícení dle podkladů Geofondu v UAP. Přirozenou retenci reguluje jak technickými opatřeními v území, tak předepsaným podílem zeleně na rostlém terénu v zastavitelných a transformačních plochách. Dále koncept vytváří předpoklad pro ochranu niv drobných potoků a břehových porostů před zástavbou nebo oráním až ke korytům vodotečí ke snížení povodňových škod v zástavbě i na ZPF.

(26) Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.

Plnění:

V konceptu UP jsou limity záplavových území plně respektovány; záplavová území jsou, co se týká zastavitelnosti, chápána jako nerozvojová území.

(27) Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.

Plnění:

Koncept UP vychází z potřeby polycentrického rozmístění občanské vybavenosti k odlehčení historického jádra města, zlepšení její dostupnosti z okrajových částí města i z mimopražských sídel, ke snížení nároků na dopravní obsluhu i zátěže životního prostředí města negativními dopady dopravy. V rámci širších vztahů řeší vazby na Středočeský kraj. Vytváří územní a prostorové předpoklady pro rozvoj všech druhů dopravy uvnitř města, pro spojení regionální, celostátní i mezinárodní v souladu s požadavky PÚR ČR obsaženými v jejích dalších ustanoveních.

(28) Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.

Plnění:

Koncept UP řeší rozvoj území v potřebných věcných i časových souvislostech mj. vymezením etap, jejich podmíněností a vymezením územních rezerv. Pro veřejnou infrastrukturu vymezuje veřejně prospěšné stavby a opatření. Ochranu kvalitních městských prostorů zajišťují vymezení důležitých veřejných prostranství a zpřísněné regulativy prostorové regulace, které v konceptu UP budou předmětem projednání s dotčenými správními úřady i veřejností.

(29) Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest.

Plnění:

Koncept UP přispívá ke zlepšení návaznosti jednotlivých druhů osobní dopravy vytvořením podmínek pro spojení letiště Praha–Ruzyně s městem kolejovou dopravou, rozšiřováním sítě metra prodloužením stávajících tras a plánováním nové trasy D, návrhem nových tratí tramvají, reorganizací železničního uzlu Praha a provozu v něm, obnovou zrušených a zřizováním nových zastávek na železničních tratích k většímu zapojení železnice do MHD a PID, návrhem ploch pro parkoviště systému P+R u vhodných dopravních terminálů, reorganizací terminálů autobusové příměstské dopravy, zlepšením podmínek vodní dopravy na Vltavě, doplněním sítě cyklotras a návrhem a ochranou důležitých pěších propojení. Všechna tato opatření směřují k preferenci ekologicky příznivých druhů dopravy a k umožnění regulování vjezdu nákladní silniční a individuální automobilové dopravy do města a zejména do jeho centra. Pro železniční nákladní dopravu a pro překládku ze železnice na silnici navrhuje využít stávající plochy železnice nebo vymezuje nové plochy pro moderní zkombinované způsoby zásobování města s vazbou na železnici (city-logistika).

(30) Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.

Plnění:

Pro zásobování pitnou vodou je stávající systém zásobování a zdrojů kapacitně dostatečný s rezervou, rozvoj v některých částech města si vyžádá posílení akumulací a posílení nebo obnovu vodovodních řádů. Koncept UP tyto nároky respektuje stejně jako liniové i plošné nároky odkanalizování a čištění odpadních vod.

(31) Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.

Plnění:

Při koncentraci a hustotě zástavby v hl. m. Praze jsou podmínky pro uplatnění decentralizované výroby energie z obnovitelných zdrojů omezené a ve struktuře zdrojů zatím marginální. Využívání obnovitelných zdrojů energie v hl. m. Praze je představováno umísťováním staveb hlubinných vrtů pro tepelná čerpadla na pozemcích majitelů, využíváním sluneční energie a spalováním biomasy, jejichž realizace nevyžaduje územní nároky.

(32) Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.

Plnění:

Koncept UP vytváří podmínky pro zvyšování standardu stávajícího bytového fondu a zachování podílu bydlení zejména v centrální části města, pro strukturální přestavbu upřednostňuje regulativy využívání území činnostmi s nižší ekologickou zátěží.

Koncept UP také plně respektuje **rozvojové oblasti a rozvojové osy** ve středočeském prostoru **dle Politiky územního rozvoje ČR 2008**, schválené usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009. Rozvojová oblast Praha (OB1) je tímto dokumentem vymezena jako území hlavního města Prahy a obcí ze správních obvodů obecních úřadů obcí s rozšířenou působností (ORP) Benešov (pouze severní část), Beroun, Brandýs n. L. – Stará Boleslav, Černošice, Český Brod (bez obcí v JV části), Dobříš (pouze SV část), Kladno (bez obcí v JZ části), Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Mělník (pouze JZ části), Neratovice, Říčany (bez obcí ve východní části) a Slaný (pouze jižní část).

Ve *výkresu širších vztahů* je vymezení rozsahu Rozvojové oblasti Praha upřesněno v souladu s návrhem ZUR Středočeského kraje (dle výkresu č. *I.1. Uspořádání území kraje*, publikovaného v časopise Urbanismus a územní rozvoj, ročník XII, číslo 1 -2/2009). Rozvojové osy republikové úrovně jsou znázorněny schematicky.

Správního území hl. m. Prahy ani jejího bezprostředního okolí se netýká žádná z tzv. **specifických oblastí ČR**, z jejich stanovení proto nevyplývají žádné požadavky na koncept UP.

Koncept UP respektuje všechny v PÚR 2008 vyjmenované **koridory a plochy dopravy** a v podrobnosti UP je zpřesňuje, jako jsou multimodální koridor M1 – Praha – České Budějovice, koridory vysokorychlostní dopravy VR 1 (Drážďany) – hranice ČR – Praha – Brno – hranice ČR (- Bratislava/Vídeň), (Norimberk) – hranice ČR – Plzeň – Praha, **koridory konvenční železniční dopravy** C-E 40a (Norimberk) – hranice ČR – Cheb – Plzeň – Praha, C-E 551 Praha – Benešov u Prahy – České Budějovice – hranice ČR – (Linec), **koridor dálnice D3** Praha – Tábor – České Budějovice – hranice ČR – (Linec), **SOP - silniční okruh kolem Prahy**, **koridor vodní dopravy** VD2 Mělník – Praha – Třebenice (Vltava), **koridor kombinované dopravy** KD 1 (Zawidów) – hranice ČR – Liberec – Lysá nad Labem – Praha, **letiště** L 1 – paralelní vzletová a přistávací dráha na letišti Praha-Ruzyně. **Veřejná logistická centra pro kombinovanou dopravu nejsou v hlavním městě vymezena** (pro hl. m. Prahu není takový úkol v PÚR stanoven konkrétně, přípustná je existence takovéhoto terminálu na území Středočeského kraje pro oba kraje).

Koncept UP respektuje všechny **koridory a plochy technické infrastruktury**, uvedené v PÚR 2006 s územním nebo funkčním vztahem ke správnímu území Prahy nebo k jejímu okolí (v širších vztazích), jako jsou **koridory dálkovodů** DV 1 - ropovod Družba – zdvojení v úseku Radostín – centrální tankoviště Nelahozeves, DV 2 - zdvojení potrubí centrální úložiště Nelahozeves – propoj na ropovod IKL, E 5 – plocha pro elektrickou stanici 400/110 kV Praha – sever vč. vyvedení elektrického výkonu vedením 400 kV s nasmyčkováním na V 410, P 8 – VVTL plynovod DN 500 PN 63 Háje (Příbram) – Drahelčice.

2.2 Soulad se ZUR hl. m. Prahy a ZUR Středočeského kraje

Koncept UP rozpracovává Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (jako kraje) do podrobností odpovídajících předepsanému obsahu a měřítku územního plánu. Ačkoliv ZUR hl. m. Prahy nebyly v době zpracování konceptu UP ještě vydány, jsou zásadní priority, principy a územně plánovací záměry či opatření v nich obsažené v převážné míře respektovány. Jako klad se při tom projevil fakt, že požadavek na respektování ZUR hl. m. Prahy byl obsažen již v zadání a obě územně plánovací dokumentace zpracovával tentýž tým pracovníků URM, který se spolupodílel i na vypracování UAP Prahy jako kraje i obce. Nejsou řešeny shodně pouze v případech, kdy se při podrobnějším zkoumání dílčích záměrů ukázalo, že je dosažení souladu se ZUR při respektování daných limitů rozvoje území a názorů MČ obtížné nebo nemožné. Odlišností je např. přesun části trasy prodloužení metra A za stanicí Motol na letiště Praha-Ruzyně do rezerv. Podrobnější zpracování na úrovni UP vedlo v některých případech k odlišnému pojmenování některých jevů, (např. hierarchie městských center). Některé odlišnosti řešení od ZUR jsou v konceptu UP prezentovány jako **dílčí územní varianty řešení**. Nejde však v žádném případě o zásadní koncepční nebo věcné rozpory mezi oběma dokumenty.

V Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy jako kraje byly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci formulovány následující priority:

1. *Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy*
2. *Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy*
3. *Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města*
4. *Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území*
5. *Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy*
6. *Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Pražského regionu*
7. *Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze*
8. *Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.*
9. *Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města*
10. *Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému*
11. *Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města*
12. *Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického jádra*

Tyto priority jsou v konceptu UP respektovány.

Návrhový horizont pro prognostické bilance (demografické, urbanistické atd.), rozvojové předpoklady a navrhovanou regulaci využití a prostorového uspořádání území byl stanoven k roku 2020.

Obecné zásady územního rozvoje kraje - Hl. m. Praha, které je třeba respektovat v územním plánu, jsou formulovány takto:

a) navrhnout podmínky vyváženého rozvoje 3 historických pásem: celoměstského centra, kompaktního města a vnějšího pásma,

b) ověřit podmínky pro rozšíření celoměstského centra,

c) podrobně ověřit vymezení a možnosti funkčního využití rozšířeného kompaktního města,

d) pro ochranu panoramatu města, zejména s ohledem na PPR, a pro ochranu dalších exponovaných pohledových horizontů zajistit účinnou výškovou regulaci nové zástavby,

e) vytvořit a chránit přiměřené rezervní plochy pro potřebnou budoucí občanskou, dopravní a technickou infrastrukturu a pro zeleň,

f) při návrhu obytné, zdravotnické a školské zástavby ověřit, zda nejsou překročeny hygienické limity pro hlukovou zátěž stanovené platnými právními předpisy,

g) ověřit umístění nových celoměstsky důležitých staveb a areálů, pro areály s vysokou návštěvností ověřit umístění mimo centrální oblast v místech s dobrou obsluhou veřejnou hromadnou dopravou,

h) stanovit regulativy pro obchodně-společenská centra celoměstského a regionálního významu - Zličín, Černý Most, Letňany,

i) upřesnit vymezení zelených klínů a zelených os, ověřit možnost propojení se systémem zeleně za hranicí hl. m. Prahy,

j) zpřesnit vedení ÚSES, doplnit jej o úroveň lokální při dodržení předepsaných parametrů,

k) prověřit rozvoj dopravních systémů se zřetelem na principy udržitelného rozvoje,

l) prověřit rozvoj všech systémů technického vybavení nezbytných pro rozvoj města,

m) vytvořit územní předpoklady pro ochranu a využívaní ložisek nerostů především z hlediska možného střetu s jinými veřejnými zájmy,

n) kapacity transformačních území uvnitř Městského okruhu ověřit z hlediska prostorového uspořádání a možnosti dopravní obsluhy území.

Všechny tyto úkoly jsou splněny v konceptu územního plánu, respektive ve vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj, které je nedílnou součástí konceptu územního plánu.

Požadavky nadmístního významu na koordinaci územně plánovacích činností a na řešení v územně plánovací dokumentaci pro vymezené části hlavního města Prahy, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury, jsou v ZUR stanoveny takto:

Podmínky obnovy a rozvoje struktury:

- *respektovat vymezený rozsah kompaktního města,*
- *preferovat transformaci území před rozvojem v nezastavěném území při respektování stávajících hodnot transformačního území,*
- *preferovat v centrální části města kvalitativní změny před kvantitativními,*
- *zachovat rozvolněnou sídelní strukturu ve vnějším pásmu města, zamezit nežádoucímu srůstání tradičních jader osídlení,*
- *zamezit dalšímu rozšiřování zastavěného území kolem hranic města, a tím zachovat možnost propojení pásů zeleně uvnitř města se zelení v příměstské krajině,*
- *omezit vznik nových monofunkčních území generujících dopravní zátěž,*
- *podporovat transformaci monofunkčních ploch na polyfunkční,*
- *vytvořit předpoklad pro zvýšení ekologické stability a snížení prašnosti v příměstské krajině navrhováním vhodných funkčních ploch zeleně na úkor orné půdy,*
- *respektovat ochranu historického jádra města,*
- *respektovat určující charakter vnějšího pásma jako příměstské a venkovské krajiny.*

Koordinace:

a) Respektovat, koordinovat a na úrovni městských částí i mezi nimi navzájem zajišťovat vazby všech celoměstských systémů, a to zejména:

- *celoměstské koncepce polycentrického uspořádání území,*
- *systému lokalizace významných rozvojových oblastí,*
- *systému lokalizace koncentrovaných celoměstsky významných funkcí,*
- *nadřazeného systému dopravní a technické infrastruktury,*
- *územního systému ekologické stability,*
- *celoměstského systému zeleně,*
- *celoměstského systému protipovodňové ochrany.*

b) Vytvářet podmínky pro územní návaznost spojitých systémů:

- *respektovat koridory nadmístního významu vymezené v zásadách územního rozvoje,*
- *respektovat vymezení zelených klínů.*

c) Zajistit územní rezervy pro rozvoj všech systémů při respektování stávajících hodnot transformačního území.

Všechny tyto úkoly, které jsou shodné s cíli územního plánování i s úkoly stanovenými PUR ČR 2008 nebo jsou s nimi v souladu, jsou v konceptu UP beze zbytku respektovány. Úkol „zamezit dalšímu rozšiřování zastavěného území kolem hranic města a tím zachovat možnost propojení pásů zeleně uvnitř města se zelení v příměstské krajině“ vyžaduje respektování i za hranicemi správního území Prahy na území sousedících obcí Středočeského kraje, a proto je podmíněn účinnou koordinací s příslušnými orgány sousedního kraje.

Koncept UP byl zpracován se znalostí pracovního znění ZUR Středočeského kraje, jejichž obsah byl využit zejména při zpracování výkresu širších vztahů v grafické části ilustrující odůvodnění a v popisu širších vztahů v textové části. Protože ani ZUR Středočeského kraje nejsou dosud projednány a vydány, mají i pro řešení vazeb na obsah konceptu UP hl. m. Prahy pouze orientační charakter. Budou-li ZUR Středočeského kraje vydány před dokončováním návrhu UP hl. m. Prahy, promítnou se změny v nich i do tohoto návrhu zejména ve výkresu a popisu širších vztahů řešeného území.

2.3 Soulad s cíli a úkoly územního plánování

Cíle a úkoly územního plánování jsou stanoveny v § 18 a § 19 stavebního zákona. V konceptu UP jsou plněny takto:

2.3.1 CÍLE ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Plnění:

Tento základní princip dlouhodobé udržitelnosti vývoje města je v konceptu UP důsledně dodržován.

(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.

Plnění:

Soustavnost a komplexnost řešení účelného využití a prostorového uspořádání území hl. m. Prahy je zajištěna kontinuitou a návazností prací na platný územní plán, na zpracované územně analytické podklady a Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy.

(3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících ze zvláštních právních předpisů.

Plnění:

Tato činnost přísluší pořizovateli – OÚP MHMP a požadavky z ní vyplývající pro zpracovatele jsou promítnuty do zadání UP.

(4) Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti. S ohledem na to určuje podmínky pro hospodárné využívání zastavěného území a zajišťuje ochranu nezastavěného území a nezastavitelných pozemků. Zastavitelné plochy se vymezují s ohledem na potenciál rozvoje území a míru využití zastavěného území.

Plnění:

Tyto základní principy územního plánování jsou v konceptu UP respektovány a v navrhovaném řešení ve variantách se hledá optimální sladění dílčích veřejných i soukromých zájmů na harmonickém rozvoji území, respektujícím záležitosti již rozhodnuté a směřujícím na trajektorii dlouhodobé udržitelnosti vývoje města v souladu s demografickou prognózou a potřebami obyvatel i návštěvníků města.

(5) V nezastavěném území lze v souladu s jeho charakterem umísťovat stavby, zařízení a jiná opatření pouze pro zemědělství, lesnictví, vodní hospodářství, těžbu nerostů, pro ochranu přírody a krajiny, pro veřejnou dopravní a technickou infrastrukturu, pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků a dále taková technická opatření a stavby, které zlepší podmínky jeho využití pro účely rekreace a cestovního ruchu, například cyklistické stezky, hygienická zařízení, ekologická a informační centra.

Plnění:

I když se toto ustanovení vztahuje především na územní řízení o umísťování staveb a v územním plánu lze v odůvodněných případech vymezit zastavitelné plochy i v nezastavěném území, koncept UP tento princip nového stavebního zákona respektuje a plošnou extenzi hlavního města Prahy na nezastavěné území výrazně redukuje dokonce v porovnání s platným územním plánem a jeho územními rezervami. Výrazně více než předchozí územní plány navrhuje územní rozvoj formou přestaveb v již zastavěném území a jeho podstatu shledává spíše v růstu kvality utvářeného prostředí, než v kvantitativním růstu počtu obyvatel nebo plošné rozlohy zastavěného území. Regulativy využití ploch v krajinném (nezastavěném) území plně odpovídají tomuto požadavku.

(6) Na nezastavitelných pozemcích lze výjimečně umístit technickou infrastrukturu způsobem, který neznemožní jejich dosavadní užívání.

Plnění:

Tato zásada je v konceptu UP plně respektována, jak dokládají regulativy funkčního využití zejména pro všechny typy ploch krajinného území, celoměstský systém zeleně a ÚSES.

2.3.2 ÚKOLY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

(1) Úkolem územního plánování je zejména

a) zjišťovat a posuzovat stav území, jeho přírodní, kulturní a civilizační hodnoty,

Plnění:

Je obsaženo v územně analytických podkladech hl. m. Prahy, jejichž analýzy a doporučení koncept UP plně využívá.

b) stanovovat koncepci rozvoje území včetně urbanistické koncepce s ohledem na hodnoty a podmínky území,

Plnění:

Je obsaženo v příslušných kapitolách textové zprávy a v grafice konceptu UP.

c) prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy, rizika s ohledem například na veřejné zdraví, životní prostředí, geologickou stavbu území, vliv na veřejnou infrastrukturu a na její hospodárné využívání,

Plnění:

Je součástí variant řešení dílčích území a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území.

d) stanovovat urbanistické, architektonické a estetické požadavky na využívání a prostorové uspořádání území a na jeho změny, zejména na umístění, uspořádání a řešení staveb,

Plnění:

Je součástí regulativů plošné a prostorové regulace v závazné části konceptu UP.

e) stanovovat podmínky pro provedení změn v území, zejména pak pro umístění a uspořádání staveb s ohledem na stávající charakter a hodnoty území,

Plnění:

Je součástí plošné a prostorové regulace a podmínek stanovených pro konkrétní zastavitelné plochy, plochy přestavby a ploch s etapizací.

f) stanovovat pořadí provádění změn v území (etapizaci),

Plnění:

Součástí konceptu UP je jak stanovení etapizace, tak časové a věcné podmíněnosti staveb a využití území.

g) vytvářet v území podmínky pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof a pro odstraňování jejich důsledků, a to přírodě blízkým způsobem,

Plnění:

Součástí konceptu UP jsou i prostorové nároky protipovodňové ochrany a fungování bezpečnostních složek včetně integrovaného záchranného systému.

h) vytvářet v území podmínky pro odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn,

Plnění:

Koncept UP je svým zaměřením na vytváření podmínek pro co nejvyšší diverzitu oborů a činností, tvořících pracovní příležitosti, zaměřen spíše na prevenci negativních důsledků náhlých hospodářských změn než na odstraňování jejich důsledků. Preferencí transformačních procesů zajišťuje plynulou přeměnu nevyužívaných nebo nevhodně využívaných ploch.

i) stanovovat podmínky pro obnovu a rozvoj sídelní struktury a pro kvalitní bydlení,

Plnění:

Koncept UP vytváří dostatečné předpoklady pro zejména kvalitativní rozvoj sídelní struktury a pro kvalitu bydlení mimo jiné i vytvářením podmínek pro zvýšení podílu modernizace a rekonstrukce stávajícího bytového fondu a pro návrat bydlení do historického jádra hlavního města, stanovuje podmínky prostorové koncepce města.

j) prověřovat a vytvářet v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území,

Plnění:

Koncept UP vytváří v území podmínky pro hospodárné vynakládání prostředků z veřejných rozpočtů na změny v území především tlakem na racionální využití již zastavěného území a dále etapizací a stanovením časové a věcné podmíněnosti využití ploch s realizací podmiňujících nebo souvisejících investic.

k) vytvářet v území podmínky pro zajištění civilní ochrany,

Plnění:

Požadavky a potřeby civilní obrany jsou v konceptu UP plně respektovány.

l) určovat nutné asanační, rekonstrukční a rekultivační zásahy do území,

Plnění:

Koncept UP stanovuje plochy a podmínky pro potřebné transformační zásahy do stavu a využití území.

m) vytvářet podmínky pro ochranu území podle zvláštních právních předpisů před negativními vlivy záměrů na území a navrhovat kompenzační opatření, pokud zvláštní právní předpis nestanoví jinak,

Plnění:

Koncept UP obsahuje regulativy, zajišťující ochranu veřejných zájmů podle zvláštních předpisů, zejména na úsecích ochrany památek, ochrany přírody a krajiny a ochrany vod. Respektuje však přiměřeně i ostatní předpisy k ochraně veřejných zájmů, zejména se snaží vytvářet územní podmínky pro snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Kompenzační opatření nejsou stanovena.

n) regulovat rozsah ploch pro využívání přírodních zdrojů,

Plnění:

Koncept UP respektuje minimální rozsah ploch určených pro těžbu nerostů na správním území města, zejména stavebního kamene a přiměřeně chrání vodní zdroje a ZPF.

o) uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče.

Plnění:

Poznatky z těchto oborů lidského poznání se v konceptu UP uplatňují při stanovení urbanistické koncepce i při formulaci regulativů funkčního využití a prostorového uspořádání území.

(2) Úkolem územního plánování je také vyhodnocení vlivů politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu na vyvážený vztah územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území (dále jen „vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území“); jeho součástí je posouzení vlivů na životní prostředí zpracované podle přílohy k tomuto zákonu a posouzení vlivu na evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast, pokud orgán ochrany přírody svým stanoviskem takovýto vliv nevyloučil.

Plnění:

Protože orgán ochrany přírody a krajiny ve svém stanovisku k zadání nevyloučil možnost ovlivnění lokalit NATURA 2000 a jejich předmětů ochrany, bylo pro koncept UP zadáno a je zpracováno vyhodnocení vlivů navrhovaného řešení na udržitelný rozvoj. Vyhodnocení bylo zadáno externímu zhotoviteli metodou „ex-ante“ tak, aby mohlo dojít již v průběhu prací na konceptu k předávání dílčích výsledků práce a ke vzájemnému kontaktu obou zpracovatelských týmů a k pozitivnímu ovlivnění řešení konceptu UP.

KONCEPT UP

DÍL B

ÚDAJE O SPLNĚNÍ ZADÁNÍ

up hlavní město Praha koncept

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Obsah

Obsah **3**
1. Požadavky vyplývající ze strategických dokumentů Prahy a UAP **5**
1.1 Požadavky vyplývající z aktualizovaného Strategického plánu hl. m. Prahy **5**
1.2 Požadavky vyplývající z UAP **5**
2. Požadavky vyplývající ze zadání územního plánu **6**
2.1 Požadavky na rozvoj území hlavního města Prahy **6**
2.1.1 Požadavky na plošné a prostorové uspořádání území (urbanistickou koncepci a koncepci uspořádání krajiny) 8
2.1.2 Požadavky na řešení veřejné infrastruktury 9
2.1.3 Požadavky na ochranu a rozvoj hodnot území 10
2.1.4 Požadavky na veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření a asanace 10
2.1.5 Další požadavky vyplývající ze zvláštních právních předpisů (například požadavky na ochranu životního prostředí, veřejného zdraví, civilní ochrany, obrany a bezpečnosti státu, ochrany ložisek nerostných surovin, geologické stavby území, ochrany před povodněmi a jinými rizikovými přírodními jevy) 11
2.1.6 Požadavky a pokyny pro řešení hlavních střetů zájmů a problémů v území 11
2.1.7 Požadavky na vymezení zastavitelných ploch a ploch přestavby s ohledem na obnovu a rozvoj sídelní struktury a polohu hl. m. Prahy v rozvojové oblasti (na rozvojové ose) 12
2.1.8 Požadavky na vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií 12
2.1.9 Požadavky na vymezení ploch a koridorů, pro které budou podmínky pro rozhodování o změnách jejich využití stanoveny regulačním plánem 12
2.1.10 Požadavky na vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území, pokud dotčený orgán ve svém stanovisku k návrhu zadání UP hl. m. Prahy uplatnil požadavek na zpracování vyhodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí, nebo pokud nevyloučil významný vliv na evropsky významnou lokalitu či ptačí oblast 12
2.1.11 Případný požadavek na zpracování konceptu UP hl. m. Prahy včetně požadavků na zpracování variant 12
2.2 Požadavky na strukturu a formu územního plánu **13**
2.2.1 Textová část 13
2.2.2 Grafická část 13
2.3 Požadavky na odůvodnění územního plánu **14**
3. Požadavky uplatněné pořizovatelem v průběhu zpracování konceptu **16**

1. Požadavky vyplývající ze strategických dokumentů Prahy a UAP

1.1 Požadavky vyplývající z aktualizovaného Strategického plánu hl. m. Prahy

Rozvíjet hlavní město Prahu jako úspěšné a respektované město v nové Evropě, jako město prosperující, vlídné a se spokojenými obyvateli, přitažlivé a udržitelné, spolehlivě fungující a bezpečné, dynamické a vstřícné, funkčně a prostorově vyvážené. K tomu směřují následující cíle Strategického plánu:

1. *Vytváření příznivého podnikatelského prostředí*
2. *Podpora vzdělání a vědy směřující k naplnění role Prahy jako inovačního centra republiky*
3. *Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města a lepší využívání turismu*
4. *Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů – pozemky, nemovitostmi, infrastrukturou, energiemi, vodou i financemi ve smyslu zásad udržitelného rozvoje; vyvažování jejich vzájemných vazeb*
5. *Rozvoj polycentrické struktury města*
6. *Cílevědomé budování „partnerství pro Prahu“ při řízení, plánování a financování chodu a výstavby města, zejména mezi občany, veřejnou a privátní sférou, za aktivní účasti státu*

Územní plán přispívá k plnění těch cílů, které jsou řešitelné nástroji územního plánování.

1.2 Požadavky vyplývající z UAP

Koncept UP, podobně jako ZUR hl. m. Prahy, důsledně vychází ze zjištění, dosažených při zpracování UAP hl. m. Prahy, zejména z Rozboru podmínek pro udržitelný rozvoj a z formulace úkolů pro navazující územně plánovací dokumentaci v kapitole *4. Určení problémů k řešení*. V ní jsou rozvedena východiska a obecné celoměstské problémy a dále problémy v urbanistické struktuře, v přírodě a krajině a v životním prostředí, hlavní urbanistické, dopravní a hygienické závady, ohrožení území, místa územních střetů záměrů s limity využití území, specifické oblasti a problémy k řešení, ke kterým hledá koncept UP adekvátní odpovědi při nezbytném respektu k dosaženému stávajícímu stavu a k již rozhodnutým koncepčním záměrům stávajícího územního plánu a vydaným územním rozhodnutím. Koncept UP adekvátně reaguje na problémy vytypované v kapitolách Oblasti s problémy urbanistické koncepce a ochrany urbanistických, přírodních a kulturních hodnot, Oblasti s významným potenciálem rozvoje na transformačních plochách, ale s problémy se starými ekologickými zátěžemi, Oblasti s očekávaným vývojem ve vybraných lokalitách a Problémy rozvoje dopravní infrastruktury.

V Rozboru udržitelného rozvoje území byly podrobně specifikovány a rozvedeny problémy, které je třeba řešit v následné územně plánovací dokumentaci. Jde o následující skupiny problémů, které je nutné řešit:

1. *Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území, zejména nedostatečná prostorová a v tom i výšková regulace a nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města*
2. *Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně, zejména její úbytky a postupující fragmentace*
3. *Problémy hygieny životního prostředí, zejména znečištění ovzduší a hluk z dopravy*
4. *Odstranění hlavních urbanistických, dopravních a hygienických závad ve městě*
5. *Respektování a minimalizace ohrožení v území, jako jsou nestabilní a poddolovaná území ap., místa územních střetů záměrů s limity*
6. *Problémy specifických oblastí*
7. *Problémy rozvojových a přestavbových území*
8. *Problémy dopravní infrastruktury*
9. *Problémy urbanistické koncepce a ochrany urbánních, přírodních i kulturních hodnot*

Zadání ukládalo dále vycházet z Politiky územního rozvoje a ze Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy jako kraje a z ustanovení stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek. Hodnocení, jak jsou tyto úkoly v konceptu UP plněny, je předmětem kapitoly *A.2 Soulad s PÚR, nadřazenými ÚPD a se stavebním zákonem*.

Zadání také ukládalo zajistit v konceptu vyhodnocení vlivů navrhovaného řešení na udržitelný rozvoj. Toto vyhodnocení je obsahem samostatné přílohy zpracované externím zpracovatelem.

2. Požadavky vyplývající ze zadání územního plánu

Zadání územního plánu hlavního města Prahy, schválené Zastupitelstvem hlavního města Prahy 29. května 2008 usnesením č. 17/43, uložilo v souladu s novým stavebním zákonem stanovit základní koncepci rozvoje území včetně prostorového uspořádání, ochrany hodnot apod. a v souvislostech a podrobnostech území obce vymezit hospodářské priority rozvoje hl. m. Prahy a jejího budoucího směřování v souladu se Zásadami územního rozvoje kraje Praha a Politikou územního rozvoje České republiky. Přitom sledovat priority vycházející z aktualizovaného Strategického plánu hl. m. Prahy a řešit problémy rozvoje města vyplývající z Územně analytických podkladů hl. m. Prahy (UAP).

2.1 Požadavky na rozvoj území hlavního města Prahy

MEZINÁRODNÍ POSTAVENÍ PRAHY

- *přispět k dalšímu posílení významu Prahy především jako významné evropské metropole 21. století v rámci středoevropského prostoru, která je centrem kultury a vzdělání, správním centrem navazujícím na dobré tradice, historický odkaz a mezinárodní renomé;*
- *v souvislosti s členstvím v EU vytvořit podmínky pro umístění sídel významných evropských institucí, pořádání mezinárodních akcí kulturního, vědeckého, společenského, politického i sportovního charakteru tak, aby byla současně zajištěna důsledná ochrana hodnot města před negativními dopady hromadných akcí (např. situování rozsáhlejších sportovních i jiných areálů s velkou návštěvností mimo centrální oblast města);*
- *dbát na důslednou ochranu kulturních památek, národních kulturních památek a všech památkově chráněných území s archeologickými nálezy, zejména historického jádra města, zapsané na listině UNESCO mimo jiné např. navržením konkrétních regulativů k ochraně opticky exponovaných horizontů, zelených svahů, hodnotných průhledů, kompozičních prvků apod., vymezených v UAP s cílem ochránit jedinečný obraz města; ale i ochranu ostatních památkových rezervací, památkových zón a ochranného pásma PPR;*
- *vytvořit podmínky pro rovnováhu rozvoje turistického ruchu na jedné straně a ochrany kulturních hodnot a komfortu obyvatel na straně druhé např. vytvářením atraktivních nových lokalit s cílem odlehčit turisticky nejvíce exponované oblasti města;*
- *vytvořit podmínky pro přiměřený rozvoj významu města z pohledu mezinárodní dopravy na jedné straně a ochrany hodnot životního prostředí a pohody obyvatel na straně druhé.*

PRAHA – HLAVNÍ MĚSTO ČESKÉ REPUBLIKY

- *vytvořit podmínky pro zachování a rozvoj významu Prahy jako centra kultury a umění, vědy, výzkumu a školství, obchodu a finančnictví;*
- *zajistit vhodné rozvojové plochy pro celostátně významné veřejné budovy kulturní, sportovní, vědecké, školské, společenské (např. koncertní síň, vysokoškolský kampus apod.);*
- *vytvořit podmínky pro zkvalitnění terminálů dálkové a meziregionální veřejné dopravy včetně komfortních přestupních vazeb.*

PRAHA – CENTRUM PRAŽSKÉHO REGIONU

- *zajistit rozvojové plochy pro regionální instituce;*
- *zajistit rozvojové plochy pro regionálně významná kulturní, sportovně-rekreační, školská, společenská, církevní zařízení apod.;*
- *eliminovat nástroji územního plánu negativní dopady nevyváženého vývoje, při kterém značný podíl chybějících funkcí supluje hlavní město, s nežádoucím efektem nárůstu dopravních zátěží;*
- *podpořit rozvoj a ve spolupráci se sousedními obcemi vytvořit podmínky pro rozvoj a zkvalitnění systému integrované příměstské veřejné dopravy s kolejovou dopravou jako páteřním prvkem s kvalitními přestupními vazbami a systémem záchytných parkovišť;*
- *koordinovat a systémově vyvažovat rozvoj území situovaných v okrajové oblasti v souvislosti s místními podmínkami a fungujícími vazbami na sousední obce Středočeského kraje tak, aby vzájemný rozvoj a využití území a nebyly příčinou nežádoucí závislosti;*
  zajistit regionální návaznost mezi Prahou a Středočeským krajem s ohledem na potřeby veřejné infrastruktury (odpadové hospodářství, energetika atd.).

PRAHA – MÍSTO PRO BYDLENÍ, PRÁCI I ODPOČINEK

- *vytvořit podmínky pro ochranu stávajících hodnot urbánního prostředí pro zdravé bydlení;*
- *zajistit předpoklady zvyšování obytného standardu města zejména důslednou ochranou stávajících veřejných prostranství, zvyšováním podílu veřejné zeleně a míst pro krátkodobou rekreaci a dále vytvořením podmínek pro umístění nových veřejných prostranství včetně veřejné zeleně a ostatních ploch pro občanské vybavení ve vhodné docházkové vzdálenosti;*
- *navázat na zásady polycentrické Prahy a dále je rozvíjet;*
- *v centrální části podporovat kvalitativní nikoli kvantitativní rozvoj území včetně zachování stávajícího rozsahu funkce bydlení;*
- *rozvoj bydlení podmínit zajištěním dopravní obsluhy (především MHD) a technické infrastruktury ve vazbě na stávající sítě;*
- *vytvořit podmínky pro vhodně strukturované pracovní příležitosti ve vazbě na obytná území;*
- *vytvořit podmínky pro ochranu potenciálních ploch pro celoměstskou rekreaci a jejich napojení na centrální oblasti města veřejnou, cyklistickou a pěší dopravou včetně návrhu opatření pro cyklisty;*
- *vytvořit podmínky pro důsledné zachování stávajícího rozsahu funkce bydlení v centru hlavního města, zejména pak Památkové rezervace hl. m. Prahy (PPR).*

PRAHA – KRÁSNÉ MĚSTO

- *chránit estetické kvality a hodnoty urbánního prostředí města jako živého neustále se rozvíjejícího organismu, především urbanistickou strukturu a její přiměřené měřítko, kompozici, stylovou různorodost, krajinný rámec a další hodnoty vymezené UAP obce;*
- *vytvořit nástroje a zásady ochrany urbanistického dědictví minulých generací, citlivě na ně navazovat soudobými prostředky a přispět novodobým vkladem k hodnotám Prahy jako města uchovávajícího stopy různých období a stylů;*
- *vytvářet předpoklady pro hierarchizaci města, tj. pro odstupňování funkcí, vazeb a významu území města jako celku i jeho jednotlivých svébytných částí;*
- *vytvořit nástroje pro zamezení živelného neorganizovaného zastavování území;*
- *chránit strukturu zástavby podtrhující výraznou morfologii města;*
- *zachovat a důsledně chránit přirozeně i záměrně vzniklý kontrast střídání urbanizovaných enkláv s výraznými předěly ploch zeleně, zelených svahů a nezastavěných náhorních plošin a údolí směřujících k vltavské kotlině;*
- *chránit hodnoty pražských panoramat v dálkových i blízkých pohledech, zejména ve vztahu k PPR;*
- *navrhnout funkční či prostorovou transformaci nevhodně využívaných území narušujících estetickou harmonii území;*
- *navrhnout rozvoj původních vesnických sídel začleněných do území hl. m. Prahy úměrně jejich významu.*

2.1.1 POŽADAVKY NA PLOŠNÉ A PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ (URBANISTICKOU KONCEPCI A KONCEPCI USPOŘÁDÁNÍ KRAJINY)

Územní plán navrhne strukturu funkčních ploch v souladu se Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy s cílem zajistit regionální návaznost a prostorovou kontinuitu rozvoje hl. m. Prahy a Středních Čech.

Bude využívat především těchto nástrojů

- *vymezení nezastavitelného území a stanovení jeho režimu;*
- *uplatnění regulativů funkčního využití území v zastavitelném území;*
- *vymezení ploch s rozdílným způsobem využití především s ohledem na vzájemnou neslučitelnost činností, specifikování přípustných, nepřípustných a podmínečně přípustných funkcí;*
- *řešení problematiky překryvu funkčních ploch v horizontálních úrovních;*
- *uplatnění regulativů míry využití území;*
- *uplatnění regulativů výškového zónování;*
- *prověření možnosti umístění výškových staveb a stanovení jejich výškových limitů;*
- *uplatnění regulativů plošných zásahů do historických podzemí a obecná regulace využití podzemí.*

Vhodným rozmístěním jednotlivých funkcí bude urbanistická koncepce územního plánu sledovat vytvoření předpokladů pro snižování přepravních nároků ve městě a jeho okolí.

Při vymezení zastavitelného a nezastavitelného území bude vycházet z následujících principů a požadavků:

Rozvojové plochy

- *nově vymezit zastavěné území;*
- *rozvoj města chápat jako vyvážený rozvoj všech funkcí, nejen jako rozvoj zastavitelného území;*
- *pro stávající i rozvojové plochy stanovit přiměřené intenzity zástavby zajišťující všestranně vyvážený rozvoj;*
- *nové rozvojové plochy podmínit vyhovující a dostatečnou kapacitou veřejné infrastruktury (zejména s ohledem na obsluhu veřejnou dopravou, možnost zajištění dostatečně kapacitní dopravní obsluhy území a technickou infrastrukturu ve vazbě na stávající sítě) a bezkonfliktností z hlediska ochrany veškerých hodnot území stanovených na základě znalostí vycházejících ze závěrů územně analytických podkladů;*
- *dbát na založení odpovídajícího podílu zeleně a veřejných prostorů.*

Centra

- *vycházet z polycentrického principu;*
- *upřesnit možnosti lokalizace rozvojových ploch pro ústřední instituce mimo centrální oblast města;*
- *účinnými prostředky bránit vylidňování centra města (např. podporou vysokoškolské funkce včetně ubytování, podporou trvalého bydlení atd.);*
- *vytvářet předpoklady pro vznik nových urbanistických kompozic.*

Celoměstské systémy

- *v celoměstském měřítku sledovat a rozvíjet jednotlivé systémy veřejné dopravní a technické infrastruktury, občanského vybavení a veřejných prostranství, dále systémy bydlení a rekreace, pracovních příležitostí, výroby, zeleně, územního systému ekologické stability atd.);*
- *vyváženým podílem a koexistencí různých funkcí v území snižovat přepravní nároky a vytvořit tak předpoklady pro omezení stávající a vznik nové zbytné automobilové dopravy;*
- *rozvoj území směřovat do míst s možností kvalitní obsluhy veřejnou dopravou, v územích s navrhovanou vysokou intenzitou zástavby podmínit rozvoj obsluhou kolejovou veřejnou dopravou;*
- *zajistit podmínky pro zkvalitnění a další rozvoj systému integrované městské a příměstské veřejné dopravy osob včetně systému záchytných parkovišť P+R;*
- *zajistit podmínky pro efektivní zásobování města kombinovanou nákladní přepravou železnice - komunikace, voda - komunikace, železnice - voda s využitím moderních mulitmodálních principů (city-logistika);*
- *v území zajistit podmínky pro vyšší podíl cyklistické dopravy a odstraňovat bariéry pěší prostupnosti území;*
- *zamezit úbytku stávajících ploch zeleně, podporovat jejich rozvoj, zkvalitnění a zapojení do celoměstského i lokálního systému;*
- *chránit hodnoty příměstské krajiny a zamezit srůstání sídel ve vnějším pásu města, respektovat pestrost přírodních podmínek na území hl. m. Prahy;*
- *zvyšovat ekologickou stabilitu krajiny snižováním podílu orné půdy ve prospěch vhodnějších forem zeleně (např. trvalé travní porosty, lesy apod.);*
- *zachovat a rozvíjet celoměstský systém zeleně jako nedílnou součást struktury celého města nad rámec systému ekologické stability;*
- *systémově a dlouhodobě zlepšovat prostupnost krajiny z hlediska její rekreační využitelnosti, tj. odstraňováním bariér jak pro pěší a cyklisty vytvářením propojení vhodnými typy funkčních ploch, tak i pro ostatní organismy (formou biokoridorů ÚSES), především pak v místech kolize s nadřazenou a kapacitní dopravní sítí;*
- *nabídkou atraktivního funkčního využití vhodných lokalit vytvářet předpoklady pro odlehčení turisticky nejvíce exponované oblasti města.*

2.1.2 POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY

Doprava

- *v návrhu dopravní infrastruktury navázat na dopravní koncepci stávajícího územního plánu;*
- *respektovat stabilizovaný rozsah dopravní sítě jednotlivých dopravních systémů a dále jej rozvíjet především s důrazem na preferenci a posílení kvality veřejné dopravy, případně ve spolupráci s orgány územního rozvoje Středočeského kraje se zabývat možnostmi umístění nových systémů integrované dopravy s ohledem na předpokládané rozvojové aktivity;*
- *v systému Pražské integrované dopravy (PID) zajistit v území podmínky pro vzájemné přestupní vazby mezi jednotlivými subsystémy a pro rozvoj příměstské železnice s důsledně průjezdným uspořádáním;*
- *rozvinout systém záchytných parkovišť P+R ve vazbě na systém MHD a PID;*
- *v návrhu dopravní infrastruktury rozvíjet koncepci, která povede k omezení a ke zklidnění dopravy v širším centru města (zejména v PPR a jejím okolí);*
- *vytvářet podmínky pro zavádění systémů městské železnice;*
- *dopravní koridory a plochy určené k umístění tras i zařízení koncipovat také s ohledem na jejich dopady na kvalitu životního prostředí;*

Technická infrastruktura

- *na úrovni nadřazených systémů řešit uspořádání technické infrastruktury v oborech: zásobování vodou, odkanalizování, zásobování teplem, zásobování plynem, zásobování elektrickou energií, elektronická komunikace (telekomunikace a radiokomunikace), kolektory. Řešení koncipovat v souladu se schválenými oborovými koncepčními materiály, strategickými cíli rozvoje města a krytím potřeb rozvoje dalších funkcí města;*
- *zásobování vodou orientovat na celoměstský systém zásobování pitnou vodou, dále v této oblasti vytvořit podmínky pro zlepšení úrovně provozování vodárenského systému vytvořením územních rezerv pro posílení akumulačních objemů vodojemů (pro rozvoj města navrhovaný územním plánem), vytvořit podmínky pro výraznou obnovu a modernizaci vodárenských čerpacích stanic, zkapacitnění a výměny nadřazené vodovodní trubní sítě i s ohledem na nutnost snížení ztrát pitné vody;*
- *v oblasti odkanalizování a čištění odpadních vod stabilizovat výhledové řešení čištění odpadních vod pro hl. m. Prahu způsobem respektujícím limity území a přírodní a kulturní hodnoty. Zajistit odkanalizování dalších lokalit města (stávající, rozvojové) a postupné přepojování stávajících lokálních ČOV na soustavný stokový systém hl. města v návaznosti na vytvoření potřebné čistírenské kapacity Ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV). Nadále sledovat dlouhodobý záměr vymístit ÚČOV mimo urbanizované území hl. m. Prahy a dalších sídel (územní rezerva pro umístění ÚČOV byla vymezena u Klecan v platném Územním plánu VÚC Pražského regionu);*
- *zajistit územní podmínky pro retenci vod. Při stanovení budoucích rozvojových ploch respektovat mimo jiné i podrobné hydrogeologické průzkumy průsaků vody v území;*
- *vymezit terénní deprese k retenci přívalových vod a zároveň pro akumulaci vody a navrhnout regulativy pro využití takto vymezených ploch;*
- *u vodních toků respektovat celou síť zejména drobných vodních toků jako přirozenou a přírodní odvodňovací síť v území;*
- *vyloučit novou výstavbu v záplavových územích drobných vodních toků;*
- *vymezit a důsledně dodržovat nezastavěnost dosud volných území podél vodních toků v souladu se zákonem č.254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), nebo v plošném rozsahu ÚSES.*
- *z důvodu bezpečnosti respektovat ochranná pásma vodních děl;*
- *v oborech energetiky postupovat v souladu se schválenou Územní energetickou koncepcí pro hl. město Prahu (ÚEK) předpokládající další rozvoj technické infrastruktury potřebné pro zásobování města palivy a energiemi;*
- *respektovat cíle a opatření Plánu odpadového hospodářství hl. m. Prahy - především rozšíření nabídky ploch pro nakládání s odpady;*
- *možnosti nového územního rozvoje na rozsáhlejších plochách navazujících na zastavěné území bez vybudované technické infrastruktury (zejména zásobování pitnou vodou a odkanalizování) podmínit požadavkem zainvestování navazujícího zastavěného území.*

Občanská vybavenost

- *vymezit a důsledně chránit plochy určené pro veřejnou a občanskou vybavenost (včetně územních rezerv) ve vazbě na obytná území s důrazem na školské, zdravotnické a sociální vybavení;*
- *podmínit rozvoj bytové funkce jednak přiměřeným rozvojem občanského vybavení s důrazem na školské, zdravotnické a sociální vybavení ve vhodné docházkové vzdálenosti a současným vznikem veřejných prostranství a zeleně, jednak možností racionálního napojení na dopravní systém hl. m. města s důrazem na veřejnou dopravu a na technickou infrastrukturu;*
- *zajistit podmínky pro rozvoj místních i celoměstských zařízení pro školství, zdravotnictví a sociální péči, kulturu, sport a další volnočasové a rekreační aktivity;*
- *zajistit předpoklady pro vznik zařízení pohybové rekreace a aktivit pro nejširší veřejnost, resp. zabezpečující potřeby většinové části populace, která není tělovýchovně organizovaná a která pohybovou aktivitu potřebuje zdaleka nejvíce.*

2.1.3 POŽADAVKY NA OCHRANU A ROZVOJ HODNOT ÚZEMÍ

Územní plán bude vytvářet nástroje pro účinnou ochranu urbanistického, architektonického a archeologického dědictví a pro ochranu historických, kulturních, estetických, duchovních, přírodních i technických hodnot území v souladu s výše uvedenými požadavky, především stanovením regulativů územního plánu zajišťujícími účinnou ochranu všech hodnot, a to zejména:

V oblasti ochrany životního prostředí

- *hledáním rovnováhy mezi potřebami dopravní a technické infrastruktury na jedné straně a ochranou životního prostředí na straně druhé;*
- *vhodným umísťováním aktivit zatěžujících okolí mimo centrální oblast hl. města Prahy (např. situování rozsáhlejších sportovních i jiných areálů s velkou návštěvností) a s ohledem na minimalizaci negativních dopadů na obyvatele města (s ohledem na zvláště chráněná území a dochovaný ráz krajiny);*
- *koordinací s Generelem odvodnění hl. m. Prahy, se vznikajícími plány oblastí povodí Berounky, povodí Dolní Vltavy a povodí Horního a středního Labe, a s chystanými aktualizacemi rozsahu záplavových území vodních toků;*

V oblasti ochrany historických, kulturních, estetických a duchovních hodnot

- *obecně postupovat v zájmu ochrany genia loci;*
- *dbát na důslednou ochranu Památkové rezervace hl. m. Prahy (PPR), vesnických památkových rezervací (PR), resp. rezervací lidové architektury, památkových zón (PZ) a ochranného pásma PPR (OP PPR), ploch historických parků a zahrad, ploch archeologických památek a navržených krajinných památkových zón, jednotlivých národních kulturních památek (NKP), nemovitých kulturních památek (KP), památkově chráněných areálů a souborů věcí. Mimo jiné např. ochranou opticky exponovaných horizontů, panoramat a dálkových pohledů a stanovením vhodných regulativů;*
- *aktivně chránit kulturní hodnoty a komfort obyvatel např. vytvářením nových atraktivit v lokalitách mimo zatížená území s cílem odlehčit dopravně a turisticky nejvíce exponované oblasti města;*
- *zachovávat a chránit historicky vzniklou kvalitní urbanistickou strukturu a prvky urbanistické kompozice včetně jejich výškové rozmanitosti;*
- *vytvořit nástroje a zásady ochrany urbanistického dědictví minulých generací, citlivě na ně navazovat soudobými prostředky a přispět novodobým vkladem k hodnotám hl. m. Prahy jako města uchovávajícího stopy různých období a stylů;*
- *navrhnout funkční či prostorovou transformaci nevhodně využívaných území narušujících estetickou harmonii území;*

V oblasti zachování přírodních hodnot

- *chránit před extenzivním rozvojem na plochách zeleně a jiných nezastavěných plochách;*
- *jednoznačně preferovat nejprve využití všech transformačních a přestavbových území (např. brownfields a dalších míst vhodných k dostavbě v území);*
- *chránit hodnoty krajinného rázu vltavské kotliny a příměstské krajiny jak před narušováním pohledového kontextu necitlivými dopady zástavby, tak úbytkem vlastních ploch zeleně;*
- *zajistit ochranu krajinných hodnot přírodních parků včetně jejich bezprostředního okolí;*
- *chránit a rozvíjet systém příměstských lesů;*
- *stanovit podmínky ochrany výrazného fenoménu bezlesých náhorních plošin (např. Vidoule, Dívčí hrady apod.);*
- *zamezit zastavování zelených svahů a snižování podílu trvalých travních ploch,*
- *zamezit srůstání sídel ve vnějším pásu města;*
- *respektovat pestrost přírodních podmínek na území hl. m. Prahy;*
- *při uplatňování zásad protipovodňové ochrany dbát na zachování rovnováhy mezi přírodními podmínkami a potřebou ochrany hodnot a dále nezmenšovat rozlivový prostor Vltavy, Berounky a jejích přítoků;*
- *v transformačních a stabilizovaných plochách chránit a pokud možno navyšovat podíl zeleně.*

2.1.4 POŽADAVKY NA VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY, VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ A ASANACE

Územní plán hl. m. Prahy vymezí veřejně prospěšné stavby pro veřejnou infrastrukturu určené k rozvoji nebo ochraně zřizované ve veřejném zájmu v členění na:

- *liniové stavby a plochy dopravní infrastruktury;*
- *liniové stavby a plochy technické infrastruktury včetně protipovodňových opatření;*
- *plochy pro občanské vybavení pro vzdělání, výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu apod.;*
- *stavby a plochy specifické určené k zajištění zvláštních podmínek pro obranu a bezpečnost státu, civilní ochranu, vězeňství včetně ploch pro zajištění požární ochrany;*
- *veřejná prostranství.*

Dále vymezí veřejně prospěšná opatření nestavební povahy určená ke snižování ohrožení území, k rozvoji nebo k ochraně přírodního, kulturního a archeologického dědictví v členění na:

- *opatření k ochraně územního systému ekologické stability;*
- *nestavební opatření k ochraně proti povodním;*
- *opatření k ochraně archeologického dědictví.*

V návrhu územního plánu budou pozemky určené pro veřejně prospěšnou stavbu nebo opatření, u kterých má hl. m. Praha předkupní právo, vymezeny včetně identifikace dotčených nemovitostí a údajů o plošném rozsahu.

2.1.5 DALŠÍ POŽADAVKY VYPLÝVAJÍCÍ ZE ZVLÁŠTNÍCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ (NAPŘÍKLAD POŽADAVKY NA OCHRANU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉHO ZDRAVÍ, CIVILNÍ OCHRANY, OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU, OCHRANY LOŽISEK NEROSTNÝCH SUROVIN, GEOLOGICKÉ STAVBY ÚZEMÍ, OCHRANY PŘED POVODNĚMI A JINÝMI RIZIKOVÝMI PŘÍRODNÍMI JEVY)

Územní plán bude důsledně respektovat všechny limity a požadavky vycházející ze zvláštních předpisů, nebude-li v rámci řešení rozporů dohodnuto s dotčeným orgánem kompromisní řešení.

V oblasti civilní ochrany a ochrany obyvatelstva bude UP hl. m. Prahy splňovat podmínky pro následující požadavky:

a) zajištění evakuačních tras a evakuačních středisek,
b) pokrytí území hl. m. Prahy kvalitním varovným signálem s možností hlasové informace,
c) návrh míst sloužících improvizovanému úkrytu obyvatelstva,
d) vymezení ploch určených pro zajištění podmínek pro nouzové ubytování a stravování,
e) plochy pro opatření zajišťující dekontaminaci osob a věcných prostředků,
f) plochy pro opatření k zajištění materiálu civilní ochrany a k poskytnutí humanitární pomoci,
g) plochy pro opatření k zajištění ochrany území před povodněmi a sesuvem půdy,
h) ochrana území hl. m. Prahy před vlivy nebezpečných látek skladovaných na území hl. m. Prahy,
i) území určené k ochraně objektů kritické infrastruktury regionálního významu,
j) plochy vymezené k zajištění provozu požární techniky a odběrných míst k hašení.

2.1.6 POŽADAVKY A POKYNY PRO ŘEŠENÍ HLAVNÍCH STŘETŮ ZÁJMŮ A PROBLÉMŮ V ÚZEMÍ

Územní plán bude hledat technicky, funkčně, investičně a environmentálně přijatelná řešení následujících okruhů problémů a střetů v území.

Doprava

- *vzrůstající plošné nároky a požadavky na kapacitu pozemních komunikací pro silniční dopravu, provozní plochy, plochy pro „dopravu v klidu“ proti zájmu na ochraně zachované urbánní struktury hl. města Prahy zejména v amátkové rezervaci hl. m. Prahy, ve vesnických památkových rezervacích (v památkových rezervacích s dochovanými soubory lidové architektury), v památkových zónách, ale i v dalších částech města, na zachování ploch městské, vyhrazené i soukromé zeleně, prvků ÚSES a chráněných území přírody,*
- *potřeba prostupnosti území pro pěší a cyklistickou dopravu (zachování a doplnění cest) a bezbariérového průtahu pěší a cyklistické dopravy podél většiny vodotečí pokud možno v průběhu celé délky toku územím hl. m. Prahy oproti zachování prioritní ochrany ÚSES (pouze v odůvodněných a výjimečných případech je možné tyto funkce v prvcích ÚSES agregovat);*
- *vzrůstající intenzita silniční dopravy na pozemních komunikacích doprovázená růstem emisí hluku a škodlivin v ovzduší a proti tomu zájem na ochraně nebo obnovení zdravých životních podmínek obyvatel užívajících bytový fond v objektech přiléhajících k nejvíce zatíženým komunikacím a přilehlých veřejných prostorech;*
- *snaha po dalším rozšíření kapacit pro leteckou dopravu s nezbytným rozšiřováním jejich ochranných pásem (bezpečnostních, hlukových) oproti zájmu na dalším rozvoji těmito záměry dotčených městských částí a na zachování zdravých životních podmínek stávajících obyvatel;*
- *nutnost vymezení koridorů pro trati vysokorychlostní železnice oproti ochraně zastavěného území i přírodních hodnot podle aktuálních podkladů.;*
- *stoupající nároky na využití a splavnění toku Vltavy a Berounky a související využití náplavek v centru a navazujících ploch mimo centrum hl. města oproti zájmu na zachování přírodních a rekreačních hodnot.*

Technická infrastruktura

- *tlak na rychlé zkapacitnění a zvýšení účinnosti procesu čištění odpadních vod v ÚČOV na Císařském ostrově prodlužující desetimiliardovou investicí její životnost v této lokalitě, proti snaze rehabilitovat širší prostor Bubenče, Stromovky, Výstaviště, Troji jako významných rezidenčních čtvrtí se soustředěním sportovních, rekreačních a vzdělávacích institucí a zařízení nadměstského významu v cenném přírodním a krajinném kontextu.*

Rozvojové záměry versus jiný obecný zájem

V zásadě nepřipustit bez průkazu nezbytnosti v obecném zájmu:

- *umísťování dalších komerčních aktivit i bydlení na dosud „volné“ plochy v zastavěném území města a jeho další „zahušťování“ na úkor městské veřejné, vyhrazené i soukromé zeleně se všemi negativními dopady;*
- *změny využití pozemků určených dosud územně plánovací dokumentací pro občanské zařízení zejména pro předškolní a školní výchovu, ale i sociální služby, kulturu, zdravotnictví pro jiné účely (převážně komerční aktivity) oproti zájmu na zachování dostatku územních rezerv pro veřejnou občanskou vybavenost pro vzdálenější výhled v hospodářské a sociální oblasti, po odeznění demografických výkyvů apod.;*
- *vyšší intenzitu využití území zvyšováním hladiny zástavby nástavbami, střešními vestavbami a návrhy na umístění vysokopodlažních budov bez ohledu na urbanistický (a v tom i památkový) kontext oproti nejen památkářskému, ale i obecně kulturnímu zájmu uchránit vnitřní Prahu a zejména Památkovou rezervaci hl. m. Prahy a památkové zóny a jejich prostorově kompoziční vztahy ke krajinnému rámci i v širším optickém kontaktu s ní (v nivě řeky, na pohledově exponovaných horizontech a za nimi);*
- *umísťování dalších obytných souborů i komerčních aktivit do záplavových území na nových terénních úpravách se všemi negativními vlivy z toho vyplývajícími;*
- *zvyšování kapacit stávajících atraktivních funkcí navzdory dosažení maximální únosnosti daného území z hlediska dopravy, vodohospodářské infrastruktury i dalších negativních dopadů (problematika Trojské kotliny, fotbalový stadión na Letné apod.).*

Příroda a krajina, životní prostředí

- *relativně vysoký podíl orné půdy a nejmenší podíl (ve srovnání s ostatními kraji) pozemků určených k plnění funkce lesa oproti rozvoji ekologicky stabilnějších forem zeleně (lesy, trvalé travní porosty apod.), a to především v oblastech deficitních (např. tzv. severní terasa, jihovýchodní a západní okraj Prahy apod.) a v místech soustředěných zájmů ochrany přírody (pro snížení rekreačního tlaku na zvláště chráněná území včetně lokalit soustavy Natura 2000) při současné koordinaci se situací v navazujícím správním území Středočeského kraje;*
- *nutnost systémově a dlouhodobě zlepšovat prostupnost krajiny jak z hlediska její rekreační využitelnosti, tj. odstraňováním bariér pro pěší a cyklisty a vytvářením propojení vhodnými typy funkčních ploch, tak odstraňováním migračních bariér pro ostatní organismy (formou biokoridorů ÚSES), především pak v místech kolize s nadřazenou a kapacitní dopravní sítí;*
- *nutnost vytvořit účinný mechanismus ochrany hodnotné vegetace a zajistit zachování odpovídajícího podílu zeleně v zastavěném území;*
- *využít funkce povrchového odvodnění jako krajinotvorných prvků v zastavěném území.*

Tyto rozpory a problémy je třeba řešit prostředky územního plánování v reálných variantách např. s pomocí prostorové segregace (např. využití podzemí), návrhů změn funkčního využití pozemků a staveb, stavebními uzávěrami, návrhem ochranných opatření a striktně dodržovaných regulativů funkčního využití území, návrhem náhradních dlouhodobě vyhovujících lokalit (ÚČOV) apod.

Kromě uvedených hlavních problémů a střetů budou při zpracovávání územního plánu průběžně řešeny i další problémy a střety veřejných a soukromých zájmů.

2.1.7 POŽADAVKY NA VYMEZENÍ ZASTAVITELNÝCH PLOCH A PLOCH PŘESTAVBY S OHLEDEM NA OBNOVU A ROZVOJ SÍDELNÍ STRUKTURY A POLOHU HL. M. PRAHY V ROZVOJOVÉ OBLASTI (NA ROZVOJOVÉ OSE)

Na základě analýz obsažených v UAP hl. m. Prahy vymezí územní plán zastavěné území; v souladu se stanovenými rozvojovými osami dle ZUR hl. m. Prahy vymezí zastavitelné plochy a plochy přestavby; s ohledem na obnovu a rozvoj sídelní struktury a polohu hl. m. Prahy stanoví plochy nezastavitelné a jejich režim při respektování těchto zásad:

- *před rozvojem na plochách zeleně a jiných nezastavěných plochách jednoznačně preferovat nejprve využití všech transformačních území (brownfields);*
- *v zásadě navázat na stávající koncepci rozvojových ploch, případnou redukci či rozšíření rozvojových zastavitelných ploch je třeba náležitě zdůvodnit;*
- *prověřit potřebu zachování, redukce či rozšíření územních rezerv;*
- *dát přednost možnostem rozvoje uvnitř zastavěného území před možnostmi rozvoje na volných plochách za podmínky dodržení odpovídajícího podílu zeleně a nezastavěných ploch v rámci současně zastavěného území;*
- *navrhnout podle potřeby nové rozvojové plochy v souladu s rozvojovými osami a plochami stanovenými na úrovni ZUR hl. m. Prahy;*
- *zajistit předpoklady zvyšování obytného standardu města zejména důslednou ochranou stávajících veřejných prostorů, veřejné zeleně a míst pro krátkodobou rekreaci a zajištěním veřejné a občanské vybavenosti ve vhodné docházkové vzdálenosti;*
- *navázat na zásady polycentrické Prahy a dále je rozvíjet;*
- *v centrální části podporovat kvalitativní, nikoli kvantitativní rozvoj území;*
- *vytvářet předpoklady pro hierarchizaci území města jako celku i uvnitř jednotlivých svébytných celků;*
- *bránit živelnému neorganizovanému a nekoncepčnímu zastavování území;*
- *chránit strukturu zástavby podtrhující výraznou morfologii města;*
- *zachovat a důsledně chránit přirozeně i záměrně vzniklý kontrast střídání urbanizovaných enkláv s výraznými předěly ploch zeleně, zelených svahů a nezastavěných náhorních plošin a údolí směřujících k vltavské kotlině.*

2.1.8 POŽADAVKY NA VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, VE KTERÝCH BUDE ULOŽENO PROVĚŘENÍ ZMĚN JEJICH VYUŽITÍ ÚZEMNÍ STUDIÍ

Územní plán vymezí území, ve kterých bude uloženo prověřit změny jejich využití územní studií, a to podle potřeby následovně:

- *pro rozsáhlejší rozvojová území;*
- *pro území, kde je třeba rozhodnout o dílčím variantním řešení;*
- *pro území, kde je třeba řešit střet zájmů;*
- *pro dopravní a technické koridory apod.*

2.1.9 POŽADAVKY NA VYMEZENÍ PLOCH A KORIDORŮ, PRO KTERÉ BUDOU PODMÍNKY PRO ROZHODOVÁNÍ O ZMĚNÁCH JEJICH VYUŽITÍ STANOVENY REGULAČNÍM PLÁNEM

Územní plán hl. m. Prahy v případě potřeby vymezí území, pro která budou podmínky pro rozhodování o změnách jejich využití stanoveny regulačním plánem. Mezi vymezená území budou zahrnuta především území s plošnou památkovou ochranou, tj. území Památkové rezervace hl. m. Prahy (PPR), území vesnických památkových rezervací (památkových rezervací s dochovanými soubory lidové architektury) a památkových zón.

2.1.10 POŽADAVKY NA VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚZEMNÍHO PLÁNU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, POKUD DOTČENÝ ORGÁN VE SVÉM STANOVISKU K NÁVRHU ZADÁNÍ UP HL. M. PRAHY UPLATNIL POŽADAVEK NA ZPRACOVÁNÍ VYHODNOCENÍ Z HLEDISKA VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, NEBO POKUD NEVYLOUČIL VÝZNAMNÝ VLIV NA EVROPSKY VÝZNAMNOU LOKALITU ČI PTAČÍ OBLAST

Řešení UP hl. m. Prahy bude posouzeno z hlediska vlivů na životní prostředí s ohledem na následující skutečnosti:

- *zadání UP hl. m. Prahy stanoví rámec pro umístění záměrů zařazených v příloze č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění;*
- *dotčený orgán ochrany přírody a krajiny ve svém stanovisku k projednávanému návrhu zadání UP hl. m. Prahy nevyloučil významný vliv na evropsky významné lokality a ptačí oblasti (lokality soustavy Natura 2000).*

Vyhodnocení vlivu Územního plánu hl. m. Prahy na životní prostředí bude zpracováno osobou oprávněnou dle § 19 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a vyhodnocení vlivů na území evropsky významné lokality a ptačí oblasti fyzickou osobou, která je držitelem zvláštní autorizace podle § 45i odst. 3 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí bude provedeno přiměřeně v rozsahu přílohy zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění. Vyhodnocení se bude týkat řešeného i širšího dotčeného území a bude postihovat vlivy navrhovaných záměrů na jednotlivé složky životního prostředí, území chráněná podle zvláštních předpisů a na veřejné zdraví se zaměřením na další aspekty, především:

- *zohlednění výstupů oborových koncepčních materiálů hl. m. Prahy v oblasti životního prostředí, neboť stav některých složek životního prostředí může představovat významný limitující faktor některých rozvojových aktivit (imisní stropy, překračování imisních limitů);*
- *posouzení, jak koncepce zohledňuje výsledky vyhodnocení vlivů zásad územního rozvoje hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území;*
- *vyhodnocení, zda koncepce řeší problematiku prostorové struktury sídla a navazujícího území s ohledem na fragmentaci krajiny, přednostním využitím brownfields či velkoplošnými aktivitami generujícími nadměrnou zátěž prostředí (např. prašnost, hluk a doprava);*
- *při hodnocení akcentovat jak lokální, tak holistickou perspektivu vlivu koncepce;*
- *součástí vyhodnocení bude i návrh případných opatření vedoucích k eliminaci, minimalizaci a kompenzaci negativních vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví;*
- *vyhodnocení vlivů bude zpracováno včetně závěrů, doporučení a návrhu stanoviska s uvedením formulací, zda lze z hlediska negativních vlivů na životní prostředí s jednotlivými navrhovanými plochami a koridory, resp. koncepcí jako celkem souhlasit, souhlasit s podmínkami, nebo nesouhlasit.*

2.1.11 PŘÍPADNÝ POŽADAVEK NA ZPRACOVÁNÍ KONCEPTU UP HL. M. PRAHY VČETNĚ POŽADAVKŮ NA ZPRACOVÁNÍ VARIANT

Územní plán bude zpracován ve fázi konceptu s variantními řešeními dílčích problémů veřejné infrastruktury a souvisejících funkcí v souladu se závěry Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

Při zpracování Územního plánu hl. m. Prahy (konceptu i návrhu) bude zohledněna analýza zkušeností z používání platného ÚPn SÚ hl. m. Prahy. Konceptem řešení nového územního plánu bude prověřena nová metodika tvorby UP.

Tyto požadavky zadání koncept územního plánu vesměs splňuje.

2.2 Požadavky na strukturu a formu územního plánu

2.2.1 TEXTOVÁ ČÁST

Zadání požadovalo, aby územní plán obsahoval v závazné části:

a) vymezení řešeného území;
b) vymezení zastavěného území;
c) koncepci rozvoje území obce, ochrany a rozvoje jeho hodnot;
d) urbanistickou koncepci včetně vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a systému sídelní zeleně;
e) koncepci veřejné infrastruktury včetně podmínek pro jejich umísťování;
f) koncepci uspořádání krajiny včetně vymezení ploch a stanovení podmínek pro změny v jejich využití, územní systém ekologické stability, prostupnost krajiny, protierozní opatření, ochranu před povodněmi, rekreaci, dobývání nerostů a podobně;
g) stanovení podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití s určením převažujícího účelu využití (hlavní využití), pokud je možné jej stanovit, přípustného využití, nepřípustného využití, popřípadě podmínečně přípustného využití těchto ploch a stanovení podmínek prostorového uspořádání, včetně základních podmínek ochrany krajinného rázu (například výškové regulace zástavby, intenzity využití pozemků v plochách);
h) vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit;
i) vymezení dalších veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo;
j) údaje o počtu listů územního plánu a počtu výkresů k němu připojené grafické části.

Tyto požadavky splňuje koncept UP až na bod i), jehož plnění je v měřítku Prahy nereálné. Stavební zákon požaduje pro každou takovou veřejně prospěšnou stavbu či opatření vymezit dotčené pozemky a zajistit s tím související zápis do katastru nemovitostí. Splnění tohoto požadavku by v měřítku Prahy znamenalo zápis do katastru nemovitostí pro velké množství pozemků, dotklo by se mnoha vlastníků a znamenalo by omezení pro obrovské území, protože zápis je nutno provést i u pozemků, kterých by se stavba či opatření dotýkala jen minimálně. Dále vzhledem ke lhůtě pro uplatnění předkupního práva stanovené na 6 měsíců, jejímž marným uplynutím právo zaniká, by po schválení územního plánu nastala situace, kdy by mohlo být městu nabídnuto k odkoupení velké množství pozemků ve velmi krátké době, a i z tohoto důvodu se jeví využití tohoto práva jako nereálné. Z pohledu veřejných zájmů nesplnění požadavku bodu i) nebude mít negativní dopad, protože institut vyvlastnění tím zůstává nedotčen.

Textová část územního plánu měla dále obsahovat:

a) vymezení ploch a koridorů územních rezerv a stanovení možného budoucího využití včetně podmínek pro jeho prověření;
b) vymezení ploch a koridorů, ve kterých je prověření změn jejich využití územní studií podmínkou pro rozhodování a dále stanovení lhůty pro pořízení územní studie, její schválení pořizovatelem a vložení dat o této studii do evidence územně plánovací činnosti;
c) vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití a zadání regulačního plánu;
d) stanovení pořadí změn v území (etapizaci);
e) stanovení minimální velikosti změnou UP hl. m. Prahy měněné plochy;
f) vymezení území se stanovenou podmíněností staveb a funkčního využití území;
g) vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt;
h) vymezení staveb nezpůsobilých pro zkrácené stavební řízení podle § 117 odst. 1 stavebního zákona.

Všechny tyto požadavky kromě bodu g) koncept UP splňuje.

Naplnění bodu g) nepovažuje zpracovatel v měřítku územního plánu, který se nezabývá konkrétními stavbami, za účelné a potřebné, neboť považuje za dostatečné obecné vymezení v rámci jiných předpisů, především zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, a zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů.

Zpracovatel volil uspořádání textové části dle logiky celkové koncepce, proto se v pořadí jednotlivých bodů textové části odchyluje od pořadí bodů stanovených přílohou 7 k vyhlášce č. 500/2006 Sb. Z tohoto důvodu je do Odůvodnění zařazena srovnávací tabulka, z níž vyplývá umístění požadovaných údajů v jednotlivých kapitolách textové části.

2.2.2 GRAFICKÁ ČÁST

Grafická část územního plánu měla dle zadání obsahovat:

a) výkres základního členění území obsahující vyznačení hranic řešeného území, zastavěného území, zastavitelných ploch, ploch přestavby, ploch a koridorů územních rezerv a ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií nebo ve kterých budou podmínky pro jejich využití stanoveny regulačním plánem v měřítku 1 : 25 000;
b) hlavní výkres obsahující urbanistickou koncepci, zejména vymezení ploch s rozdílným využitím, dále koncepci uspořádání krajiny včetně ploch s navrženou změnou využití, koncepci veřejné infrastruktury včetně vymezení ploch a koridorů pro dopravní a technickou infrastrukturu, vymezení zastavěného území, zastavitelných ploch a ploch přestavby, ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby, pro veřejně prospěšná opatření a pro územní rezervy; v případě potřeby lze urbanistickou koncepci, koncepci uspořádání krajiny a koncepci veřejné infrastruktury zpracovat v samostatných výkresech v měřítku 1 : 10 000;
c) výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací v měřítku 1 : 10 000;
d) speciální výkresy v měřítku 1 : 10 000, popř. 1 : 25 000.

Grafická část územního plánu může být doplněna schématy a bude zpracována a vydána v měřítku 1 : 10 000, speciální výkresy v měřítku 1 : 10 000 nebo 1 : 25 000, širší vztahy v měřítku 1 : 50 000.

Tyto požadavky jsou v konceptu UP splněny.

2.3 Požadavky na odůvodnění územního plánu

Odůvodnění v textové části územního plánu má kromě náležitostí uvedených v příloze č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, obsahovat:

a) *vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších vztahů v území včetně souladu s územně plánovací dokumentací vydanou krajem;*
b) *údaje o splnění zadání;*
c) *komplexní zdůvodnění přijatého řešení a vybrané varianty včetně vyhodnocení předpokládaných důsledků tohoto řešení, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území;*
d) *informaci o výsledcích vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území spolu s informací, zda a jak bylo respektováno stanovisko k vyhodnocení vlivů na životní prostředí, popřípadě zdůvodnění, proč toto stanovisko nebo jeho část nebylo respektováno;*
e) *vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa.*

Koncept UP zatím neplní požadavek bodu c) - zdůvodnění vybrané varianty, neboť v konceptu ještě není o vybraných dílčích variantách rozhodnuto. Koncept však obsahuje doporučení, které dílčí varianty zpracovatel upřednostňuje. Také část bodu d) zatím nemůže být v konceptu splněna a bude dopracována až v návrhu.

Grafická část odůvodnění územního plánu měla obsahovat:

a) *koordinační výkres;*
b) *výkres širších vztahů dokumentující vazby na území sousedních obcí a Středočeského kraje;*
c) *výkres předpokládaných záborů půdního fondu.*

Tyto požadavky koncept UP také splňuje.

Jak je z výše uvedeného zřejmé, úkoly vyplývající ze zadání jsou v konceptu UP splněny, jak dokládají příslušné kapitoly textové části i výkresová část. Dílčí odchylky od zadání jsou v textu řádně zdůvodněny.

Tabulka: ***Porovnání obsahu závazné části a odůvodnění územního plánu s požadavky Zákonu č. 183/2006 Sb. a vyhlášky č. 500/2006 Sb. – příloha č. 7***

Závazná část		**Vyhláška č. 500/2006 Sb., příloha č. 7**	**Odůvodnění**		**Zákon č. 183/2006 Sb., Vyhláška č. 500/2006 Sb., příloha č. 7**
Číslo	Název Kapitoly		Číslo	Název kapitoly	
			A	**Širší vztahy**	§53 odst. 4, vyhl. II.1a)
			1	Širší vztahy	II.1 a)
			2	Soulad s PÚR, nadřazenými ÚPD a se stavebním zákonem	§53 odst. 4, vyhl. II.1a)
			B	**Údaje o splnění zadání**	II.1 b)
			1	Požadavky vyplývající ze strategických dokumentů Prahy a UAP	II.1 b)
			2	Požadavky vyplývající ze zadání územního plánu	II.1 b)
			3	Požadavky uplatněné pořizovatelem v průběhu zpracování konceptu	II.1 b)
			C	**Komplexní zdůvodnění**	II.1 c)
0	Vymezení řešeného a zastavěného území a pojmů	I.(1) a), j)	0	Vymezení řešeného a zastavěného území	II.1 c)
1	Koncepce uspořádání krajiny	I.(1) e)	1	Koncepce uspořádání krajiny	II.1 c)
2	Koncepce města	I.(1) b), c), (2) e), f)	2	Koncepce města	II.1 c)
3	Koncepce plošné a prostorové regulace	I.(1) f)	3	Koncepce plošné a prostorové regulace	II.1 c)
4	Koncepce rozvoje a přestavby města	I.(1) c), (2) a), b), c)	4	Koncepce rozvoje a přestavby města	II.1 c)
5	Koncepce krajinné infrastruktury	I.(1) e)	5	Koncepce krajinné infrastruktury	II.1 c)
6	Koncepce dopravní infrastruktury	I.(1) d)	6	Koncepce dopravní infrastruktury	II.1 c)
7	Koncepce technické infrastruktury	I.(1) d)	7	Koncepce technické infrastruktury	II.1 c)
8	Koncepce ekonomické infrastruktury	I.(2) d)	8	Koncepce ekonomické infrastruktury	II.1 c)
9	Veřejně prospěšné stavby a opatření	I.(1) g), h)	9	Veřejně prospěšné stavby a opatření	II.1 c)
10	Počet listů a výkresů územního plánu	I.(1) i)	10	Přílohy, tabulky	II.1 c)
			D	**Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj**	§53 odst.5, II.(1) d)
			E	**Vyhodnocení předpokládaných důsledků na ZPF a PUPFL**	II.(1) e)
			1	Zemědělský půdní fond	II.(1) e)
			2	Pozemky určené k plnění funkcí lesa	II.(1) e)

3. Požadavky uplatněné pořizovatelem v průběhu zpracování konceptu

Pořizovatel průběžně sledoval práce na konceptu, uspořádal několik kontrolních dnů k rozpracovanosti a zprostředkoval několik konzultací projektanta s pracovníky OÚP MMR.

V průběhu prací uplatnil pořizovatel OÚP MHMP jako dodatečný požadavek k zadání:

- zapracovat do konceptu UP schválené změny platného ÚP SÚ hlavního města Prahy z 6. vlny,
- zapracovat do konceptu ty změny z procesu pořizování, u kterých je podle vývoje projednání schválení pravděpodobné,
- zapracovat do konceptu UP akceptovatelné změny 7. vlny a ty návrhy celoměstsky významných změn a dalších změn z 8. vlny, které nejsou v rozporu s celkovou urbanistickou koncepcí. Některé dosud neschválené změny jsou v konceptu uvedeny jako dílčí varianty.

Tyto požadavky byly v rámci daných časových možností ve vztahu k postupu projednávaných změn respektovány a takové změny do řešení konceptu zahrnuty. Nezapracované změny, u kterých nebyl proces projednávání dosud ukončen a které budou kladně projednány a vyhlášeny opatřením obecné povahy, budou zapracovány do návrhu územního plánu.

KONCEPT UP

KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ

DÍL C

hlavní město Praha koncept

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

Obsah

0. Vymezení řešeného a zastavěného území 5
0.1 Vymezení řešeného území 5
0.2 Vymezení zastavěného území 6
1. Koncepce uspořádání krajiny 7
1.1 Krajina 7
1.1.1 Koncepční zásady rozvoje krajiny 7
1.1.2 KonkrétnÍ lokality 8
1.2 Příroda 9
1.2.1 Koncepční zásady zachování přírody ve městě 9
1.3 Zeleň 9
1.4 Prostupnost krajiny 10
1.5 Rekreační využívání krajiny 11
1.6 Dobývání nerostů 11
1.7 Pěstební a zemědělská činnost 12
1.8 Protierozní opatření 12
1.9 Ochrana před povodněmi 13
1.9.1 Ochrana před povodněmi na Vltavě a Berounce 13
1.9.2 Ochrana před povodněmi na drobných vodních tocích 13
1.9.3 Kategorie záplavového území 13
2. Koncepce města 15
2.1 Urbanistická koncepce 17
2.2 Koncepce plošného uspořádání města 17
2.2.1 Bydlení 18
2.2.2 Občanské vybavení veřejné infrastruktury 19
2.2.3 Ostatní občanské vybavení 22
2.2.4 Produkce 25
2.3 Koncepce prostorového uspořádání města 27
2.4 Koncepce rozvoje a přestavby 27
2.5 Životní prostředí 28
2.6 Dopravní infrastruktura 28
2.7 Technická infrastruktura 29
2.8 Koncepce ekonomické infrastruktury 29
2.9 Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb 30
2.10 Vymezení staveb nezpůsobilých pro zkrácené stavební řízení 30
3. Koncepce plošné a prostorové regulace 31
3.1 Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití 32
3.1.1 Plochy s rozdílným způsobem využití 32
3.1.2 Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití 32
3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch 33
3.2.1 Regulativy speciálních ploch a systémů 33
3.3 Prostorová regulace 33
3.3.1 Zásady prostorové regulace 33
3.3.2 Struktura 37
3.3.3 Výšková regulace 41
3.3.4 Podíl zeleně 41
3.3.5 Koeficient podlažních ploch 41
3.3.6 Specifické regulativy 45
3.3.7 Režim zvláštního posouzení přípustnosti 45
3.4 Veřejná prostranství 46
3.5 Změny Územního plánu hl. m. Prahy a minimální velikost změnou měněné plochy 46
4. Koncepce rozvoje a přestavby města 47
4.1 Významná rozvojová území 47
4.1.1 Významná rozvojová území městská 47
4.1.2 Významná rozvojová území rekreační 59
4.1.3 Významná rozvojová území krajinná 69
4.2 Významná přestavbová území včetně brownfields 85
4.3 Významné územní rezervy 109
4.3.1 Územní rezervy pro zástavbu 109
4.3.2 Územní rezervy pro rekreační využití 109
4.3.3 Územní rezervy pro zeleň 109
4.3.4 Územní rezervy pro dopravní infrastrukturu (plošné) 109
4.3.5 Územní rezervy pro dopravní infrastrukturu (bez plošného vyjádření) 109
4.3.6 Územní rezervy pro technickou infrastrukturu (plošné) 109
4.3.7 Územní rezervy pro technickou infrastrukturu (bez plošného vyjádření) 109
4.3.8 Územní rezervy v rámci variant 109
4.4 Území s variantním řešením 109
4.4.1 Urbanizovaná území řešená variantně 109
4.4.2 Varianty dopravní s plošným vyjádřením 149
4.4.3 Varianty dopravní bez plošného vyjádření 160
4.4.4 Varianty technické infrastruktury bez plošného vyjádření 164
4.5 Plochy a koridory k prověření územní studií 167
4.6 Plochy a koridory s podmínkou regulačního plánu 167
5. Koncepce krajinné infrastruktury 169
5.1 Územní systém ekologické stability 169
5.1.1 Koncepce ÚSES 169
5.1.2 Regulativy ÚSES 170
5.2 Celoměstský systém zeleně 175
6. Koncepce dopravní infrastruktury 177
6.1 Silniční doprava 177
6.1.1 Výchozí stav 177
6.1.2 Koncepce komunikační sítě 177
6.2 Veřejná doprava osob 183
6.2.1 Výchozí stav 183
6.2.2 Koncepce veřejné dopravy osob 183
6.3 Železniční doprava 191
6.3.1 Výchozí stav 191
6.3.2 Koncepce železniční dopravy 191
6.4 Pěší doprava 193
6.4.1 Výchozí stav 193
6.4.2 Koncepce pěší dopravy 193
6.5 Cyklistická doprava 194
6.5.1 Výchozí stav 194
6.5.2 Koncepce infrastruktury pro cyklisty 194
6.6 Letecká doprava 197
6.6.1 Výchozí stav 197
6.6.2 Koncepce letecké dopravy 197
6.7 Vodní doprava 197
6.7.1 Výchozí stav 197
6.7.2 Koncepce vodní dopravy 197

7. Koncepce technické infrastruktury ... 199
7.1 Zásobování vodou ... 200
7.2 Odkanalizování ... 202
7.3 Vodní toky ... 204
7.3.1 Vltava a Berounka ... 204
7.3.2 Drobné vodní toky na území hl. m. Prahy ... 204
7.4 Zásobování teplem ... 206
7.4.1 Centralizované zásobování teplem ... 206
7.4.2 Decentralizované zásobování teplem ... 206
7.5 Zásobování plynem ... 206
7.6 Produktovody a ropovody ... 209
7.7 Zásobování elektrickou energií ... 209
7.8 Elektronické komunikace ... 211
7.9 Kolektory ... 211
7.10 Odpadové hospodářství ... 212
8. Koncepce ekonomické infrastruktury ... 213
8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území ... 214
8.1.1 Území řešená v etapě ... 214
8.1.2 Území řešená v etapě v rámci variant ... 216
8.2 Odhad ekonomické náročnosti urbanistického rozvoje ... 217
8.2.1 Vlastnické poměry ... 217
9. Veřejně prospěšné stavby a opatření ... 219
9.1 Veřejně prospěšné stavby a opatření, pro které lze vyvlastnit ... 219
9.1.1 Veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury ... 219
9.1.2 Veřejně prospěšné stavby technické infrastruktury ... 219
9.1.3 Veřejně prospěšné stavby a opatření pro zvyšování retenčních schopností území a pro snižování ohrožení území povodněmi ... 220
9.1.4 Veřejně prospěšná opatření k ochraně přírodního dědictví ... 220
9.1.5 Veřejně prospěšná opatření k ochraně archeologického dědictví ... 220
9.1.6 Stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu ... 220
9.1.7 Stavby a opatření k asanaci území ... 220
9.2 Veřejně prospěšné stavby a opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo ... 221
9.2.1 Veřejně prospěšné stavby pro občanské vybavení ... 221
9.2.2 Veřejně prospěšné stavby pro veřejná prostranství ... 221
9.2.3 Ostatní druhy veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšná opatření ... 221
10. Přílohy, tabulky ... 223
10.1 Seznam výkresů a schémat ... 223
10.1.1 Textová část odůvodnění ... 223
10.1.2 Grafická část odůvodnění ... 223
10.2 Seznam zkratek ... 224
10.3 Převodní tabulka kódů ploch ... 225
10.4 Srovnání způsobu využití ploch Územního plánu s Územním plánem SÚ hl. m. Prahy (1999) a jeho změnou č. Z 1000/00 ... 226
10.5 Bilance základního členění ... 228
10.6 Bilance - základní návrh ... 229
10.7 Bilance - varianty ... 231
10.8 Bilance prostorové regulace ... 232

0. Vymezení řešeného a zastavěného území

0.1 Vymezení řešeného území

Řešené území zahrnuje celé území hl. m. Prahy o rozloze 496,1 km^2.

Území řešené Územním plánem hl. m. Prahy je tvořeno následujícími katastrálními územími:

Benice, Běchovice, Bohnice, Braník, Břevnov, Březiněves, Bubeneč, Čakovice, Černý Most, Čimice, Dejvice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč, Ďáblice, Háje, Hájek, Hloubětín, Hlubočepy, Hodkovičky, Holešovice, Holyně, Horní Měcholupy, Horní Počernice, Hostavice, Hostivař, Hradčany, Hrdlořezy, Chodov, Cholupice, Jinonice, Josefov, Kamýk, Karlín, Kbely, Klánovice, Kobylisy, Koloděje, Kolovraty, Komořany, Košíře, Královice, Krč, Křeslice, Kunratice, Kyje, Lahovice, Letňany, Lhotka, Libeň, Liboc, Libuš, Lipany, Lipence, Lochkov, Lysolaje, Malá Chuchle, Malá Strana, Malešice, Michle, Miškovice, Modřany, Motol, Nebušice, Nedvězí, Nové Město, Nusle, Petrovice, Pitkovice, Písnice, Podolí, Prosek, Přední Kopanina, Radlice, Radotín, Ruzyně, Řeporyje, Řepy, Satalice, Sedlec, Slivenec, Smíchov, Sobín, Staré Město, Stodůlky, Strašnice, Střešovice, Střížkov, Suchdol, Šeberov, Štěrboholy, Točná, Troja, Třebonice, Třeboradice, Uhříněves, Újezd u Průhonic, Újezd nad Lesy, Veleslavín, Velká Chuchle, Vinohrady, Vinoř, Vokovice, Vršovice, Vysočany, Vyšehrad, Zadní Kopanina, Záběhlice, Zbraslav, Zličín, Žižkov.

Území Prahy tvoří jednotný správní a samosprávný celek – hlavní město Prahu. Vnitřně se dělí v současné době na 22 městských správních obvodů a na 57 městských částí. Městské části jsou spravovány zastupitelstvy městských částí v čele s radami a starosty. Jejich rozhodnutí provádějí úřady městských částí.

Seznam městských správních obvodů včetně jejich městských částí:

Správní obvod Praha 1
- Praha 1

Správní obvod Praha 2
- Praha 2

Správní obvod Praha 3
- Praha 3

Správní obvod Praha 4
- Praha 4, Praha-Kunratice

Správní obvod Praha 5
- Praha 5, Praha-Slivenec

Správní obvod Praha 6
- Praha 6, Praha-Suchdol, Praha-Nebušice, Praha - Přední Kopanina, Praha-Lysolaje

Správní obvod Praha 7
- Praha 7, Praha-Troja

Správní obvod Praha 8
- Praha 8, Praha - Dolní Chabry, Praha-Březiněves, Praha-Ďáblice

Správní obvod Praha 9
- Praha 9

Správní obvod Praha 10
- Praha 10

Správní obvod Praha 11
- Praha 11, Praha-Křeslice, Praha-Šeberov, Praha-Újezd

Správní obvod Praha 12
- Praha 12, Praha-Libuš

Správní obvod Praha 13
- Praha 13, Praha-Řeporyje

Správní obvod Praha 14
- Praha 14, Praha - Dolní Počernice

Správní obvod Praha 15
- Praha 15, Praha - Dolní Měcholupy, Praha-Dubeč, Praha-Petrovice, Praha-Štěrboholy

Správní obvod Praha 16
- Praha 16 (Radotín), Praha - Velká Chuchle, Praha-Lochkov, Praha-Zbraslav, Praha-Lipence

Správní obvod Praha 17
- Praha 17, Praha-Zličín

Správní obvod Praha 18
- Praha 18, Praha-Čakovice

Správní obvod Praha 19
- Praha 19, Praha-Vinoř, Praha-Satalice,

Správní obvod Praha 20
- Praha 20

Správní obvod Praha 21
- Praha 21, Praha-Klánovice, Praha-Koloděje, Praha-Běchovice

Správní obvod Praha 22
- Praha 22, Praha-Královice, Praha-Nedvězí, Praha-Kolovraty, Praha-Benice

0.2 Vymezení zastavěného území

Účelem vymezení zastavěného území je vytvořit předpoklady pro jeho hospodárné využívání soustředěním nové výstavby zejména uvnitř jeho hranice. Spolu s navrženými rozvojovými plochami zajišťujícími městu další potenciál pak slouží k určení hranice zastavitelného území. Vymezení zastavěného území se tak stává nástrojem pro ochranu nezastavěného území před jeho neprověřenou přeměnou na území zastavěné.

Výchozí legislativa:

- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (§ 58 a 59)
- Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území
- Zákon č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu v aktualizovaném znění
- Vyhláška č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany ZPF
- Vymezení zastavěného území (ve smyslu stavebního zákona) – Metodický pokyn MMR, Odbor územního plánování, vydal Ústav územního rozvoje, Brno, duben 2007

Podklady pro stanovení hranice zastavěného území:

- Hranice intravilánu – dle vyhlášky ministerstva zemědělství a lesního hospodářství č. 97/1966 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, se intravilánem rozumí území, které bylo ke dni 1. 9. 1966 souvisle zastavěno nebo jinak technicky upraveno pro potřeby obce. Toto území je vždy součástí zastavěného území.
- Hranice současně zastavěného území – vychází z hranice vymezené v Územním plánu hl. m. Prahy schváleném 9. 9. 1999 ve výkresu č. 20 na základě zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu a jeho prováděcí vyhlášky č. 13/1994 Sb., jejíž průběh byl korigován s ohledem na výklad podle zák. č. 183/2006 Sb.
- Hranice parcel a druhy pozemků dle katastru nemovitostí – základní podklad pro určení zastavěných pozemků.
- Současný stav využití pozemků podle průzkumů – slouží k individuálnímu posouzení situací, kdy již byla realizována stavba na pozemku, který není v katastru nemovitostí zanesen jako stavební parcela. Území hl. m Prahy je natolik dynamicky se rozvíjejícím prostorem, že údaje v katastru nemovitostí neodpovídají v mnoha případech skutečnosti. Při striktním dodržení výkladu pojmu „stavební parcela“ podle § 27 písm. c) a d) zákona č. 344/1992 Sb., o katastru nemovitostí, bychom dospěli pouze k formálnímu stavu neodpovídajícímu současné reálné situaci. Na druhé straně není možné zahrnutím do zastavěného území fakticky potvrdit nezákonný stav.

Další zásady pro vymezení hranice zastavěného území:

1) Pozemky, na které bylo vydáno platné územní rozhodnutí, byly do zastavěného území zahrnuty, pokud již ÚR směřuje k realizaci.
2) Golfová hřiště byla zahrnuta pouze svojí zastavěnou plochou.
3) Zahrádkové osady byly zahrnuty, pokud jde o oplocené lokality zájmových organizací, popřípadě jiných právnických osob (§ 9 zákona číslo 334/1992 Sb.).
4) Stavební proluky jsou součástí zastavěného území dle individuálních specifických podmínek (do 0,5 ha).
5) Nadřazené komunikace nejsou součástí zastavěného území.

1. Koncepce uspořádání krajiny

Krajina tvoří základní prostor pro utváření města. Lidská sídla vznikala v krajině, proto je krajina v popisu koncepce územního plánu uváděna na prvním místě.

Vývoj města v minulých obdobích stále více ukrajoval ze svého okolí. Zároveň s administrativním růstem města byla čas od času k Praze přičleňována i část okolní nezastavěné krajiny. Vzhledem k současné suburbanizaci při hranicích hlavního města již s podobným procesem „dotování“ Prahy nově připojenou krajinou nelze počítat. Důraz, kladený na zachování udržitelného rozvoje, staví volnou krajinu uvnitř města do nezastupitelné role. Koncepce územního plánu směřuje k chápání krajiny jako prostoru plnícího svébytné městské funkce, nikoli pouze jako zásobárny potenciálních rozvojových ploch, i když ani tuto funkci nelze zcela vyloučit. Vzhledem k nepříliš dynamickému demografickému vývoji je však možné uspokojit potřeby města především „recyklací“ území, to je opětovným využitím tzv. brownfields, a transformací území jak funkčně, tak její urbanistické struktury, což umožní volnou krajinu zachovat pro rekreaci obyvatel města i jako stabilizující prvek ekologického systému.

Z hlediska regulativů územního plánu tvoří volná příměstská krajina základ území, které nadále není převážně určeno k zastavění a bude transformováno na stabilnější formy zeleně. Zahrnuje zejména tyto plochy s rozdílným způsobem využití: vodní (VO), lesní (ZL), nelesní (ZN), parkové (ZP), zemědělské a pěstební (PZ) a rekreace (RP). Zvláštním typem je rekreace, neboť přípustné využití tohoto typu území umožňuje určitou omezenou míru zástavby a jsou na něj uplatňovány regulativy prostorového uspořádání obdobně jako pro plochy v územích obytných a produkčních, tedy v zásadě zastavitelných.

Základní charakteristiku těchto ploch spolu s určením přípustných funkcí, podmínečně přípustných funkcí a nepřípustných funkcí popisuje kapitola *3. Koncepce plošné a prostorové regulace*.

O koncepci rozvoje příměstské krajiny pojednává zejména kapitola *1.1 Krajina*. Důležité zásady jsou uvedeny také v kapitolách *1.2 Příroda*, *1.3 Zeleň* a ve všech částech kapitoly *5. Koncepce krajinné infrastruktury*. Podrobnější charakteristiku rozvojových ploch krajinných (zeleně) obsahuje kapitola *4.1 Významná rozvojová území*.

Koncepce zastavitelného území je popsána v kapitole *2. Koncepce města*.

1.1 Krajina

Podrobný popis vývoje a uspořádání pražské krajiny a jejích nejvýznamnějších hodnot je podán v Územně analytických podkladech (ÚAP) hl. m. Prahy. Při formulaci uvedených zásad bylo také přihlédnuto ke koncepci Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze, kterou schválila Rada hl. m. Prahy v roce 2008.

Koncepce krajiny se v textové části Odůvodnění významně dotýkají také kapitoly *1.2 Příroda* a *1.3 Zeleň* a souvisí s ní celá kapitola *5. Koncepce krajinné infrastruktury*. Hlavní rozvojová území krajinná (zeleně) popisuje kapitola *4.1 Významná rozvojová území*.

Základní koncepce uspořádání krajiny včetně potenciálního prostoru pro naplnění zeleného pásu a hlavních zelených klínů je v odůvodnění vyjádřena ve schématu (v měřítku 1 : 25 000):

S1 - Schéma koncepce krajiny.

Nejvýznamnější rozvojové plochy krajinné (zeleně) jsou zobrazeny ve výkresech:

V1 - Základní členění území
V1v - Základní členění území – varianta.

Všechna čtyři uvedená pásma města obsahují výkresy:

V3 - Prostorová regulace a veřejná prostranství
V3v - Prostorová regulace a veřejná prostranství - varianty

Systém zeleně je podrobněji rozpracován v Odůvodnění ve výkresech:

O3 - Podrobné členění zeleně a ÚSES
O3v - Podrobné členění zeleně a ÚSES - varianty

1.1.1 KONCEPČNÍ ZÁSADY ROZVOJE KRAJINY

Pásma města

Navržený rozvoj krajiny vychází z výše naznačeného vývoje města a snaží se respektovat všechny dochované hodnoty. Pro účely plánu se proto pražské území dělí na čtyři jednotlivá pásma - historické jádro, kompaktní vnitřní město, kompaktní vnější město a vnější pásmo – pro něž určuje poněkud odlišné zásady rozvoje.

V oblasti historického jádra a jeho bezprostředního okolí je prioritou zachování jedinečného, po staletí vznikajícího panoramatu se střídáním zastavěných a převážně nezastavěných území včetně příslušných terénních hran. Více než tisíciletá kontinuita lidského osídlení zde neumožňuje velkoplošný rozvoj nových vegetačních prvků, proto nabývá na významu striktní ochrana všech stávajících parků a parkově upravených ploch.

V plánu je upřednostněn stavební rozvoj v obou pásmech kompaktního města, a to zejména v podobě transformace nevhodně využívaných ploch (plochy přestavby včetně brownfields), před plošným rozvojem zastavitelných ploch ve vnějším pásmu. Připouští se intenzivnější formy zástavby, které je ale nutné doplňovat rozvojem parků odpovídajícího rozsahu. Jedním z nejdůležitějších principů zůstává zachování nezastavěné části radiálně směřujících údolí a výrazných hřbetů tvořících „zelené“ klíny pronikající z příměstské krajiny hluboko do centrální části města.

Ve vnějším pásmu se podle plánu připouští dostavba stávajících sídel s přihlédnutím k jejich historickému vývoji a utváření terénu. Tato sídla by se měla vyvíjet autonomně (bez srůstání), v přirozené návaznosti na zastavěnou část obce a s vyloučením vzniku satelitů ve volné krajině, aby nedocházelo k dalšímu rozšiřování pásu periférií.

Významnou část vnějšího pásma plán určuje jako území potenciálně vhodné pro vznik tzv. zeleného pásu kolem Prahy. Koncepční důvody pro jeho vymezení jsou:

- zachování převážně nezastavěného charakteru vnějšího pásma,
- stanovení jasného limitu pro rozvoj vnějšího kompaktního pásma,
- omezení suburbanizačního procesu příměstského prostoru,
- zachování a posílení přírodně rekreačních vazeb mezi Prahou a Středočeským krajem,
- zvýšení ekologické stability dotčeného území,
- zlepšení prostupnosti krajiny,
- vytvoření podmínek pro rekreaci v přírodním prostředí, rozložení rekreační zátěže do většího území.

Zelený pás

Pro naplnění myšlenky zeleného pásu se navrhuje zejména kompenzace deficitu ekologicky stabilních ploch založením ploch lesních (ZL) a nelesních (ZN) na úkor stávající orné půdy. V plochách aktuálně využívaných jako orná půda, které nejsou navrženy k přeměně z ploch zemědělských a pěstebních (PZ), se upřednostňuje postupný převod orné půdy do stabilnějších kultur (trvalých travních porostů) za podmínky zachování jejich přirozeného produkčního potenciálu. Skutečný rozsah zalesnění je v navazujících fázích projektové přípravy v podrobnějším měřítku nezbytné konfrontovat s významnými krajinnými hodnotami (např. prověřit dálkové a panoramatické pohledy, průhledy na terénní a architektonické dominanty a podobně). Zemědělské a pěstební plochy lze však do zeleného pásu zahrnout jen doplňkově, stejně tak plochy parkové (ZP) a rekreace (RP).

V plánu je prozatím vymezen vhodný prostor pro naplnění zeleného pásu hl. m. Prahy z důvodu absence relevantních podkladů pro navazující území (konkrétně pro Středočeský kraj). Předpokládá se postupná koordinace rozvoje ploch zeleně v okolí hranic zmíněných krajů, bez níž nelze uvedené zásady naplnit. Po této koordinaci bude možné potvrdit zelený pás v závazné části plánu. Zelený pás je nezbytné ideově promítnout do Zásad územního rozvoje pro Středočeský kraj a konkrétně jej pak zapracovat do územních plánů přilehlých obcí.

Voda v krajině

Koncepce plánu u nových zastavitelných území navrhuje zásady vedoucí k udržení vody v území, její akumulaci a zpomalení odtoku, a tak zajišťuje zlepšování mikroklimatu a zvětšení vodních zásob pro bezdeštné období. V místech s vhodnými podmínkami je preferováno zasakování dešťových vod do podloží a doplňování tak zdrojů podzemních vod. V Praze jsou většinou vhodné podmínky pouze k tomu, aby se dešťové vody sváděly do podzemních objektů lokální retence ke krátkodobé akumulaci. Vody z těchto objektů odtékají pomalu a mechanicky předčištěné do kanalizace nebo vodoteče. I toto zpoždění a zrovnoměrnění odtoku přívalových srážek má však pro vodní hospodářství města velký význam.

K významným moderním trendům v přístupu k vodním tokům preferovaným na území hlavního města patří revitalizace koryt potoků, případně místní otevírání koryt zatrubněných toků a obnova zaniklých toků. Ve městě je to velmi problematické z prostorového hlediska, protože toky jsou často sevřené uvnitř zástavby s téměř kolmými nábřežními zdmi. Cílem revitalizačních úprav v městském prostředí je taková úprava toku, která umožní alespoň v omezené míře existenci vodní fauny a flóry při dodržení stability koryta, aby nedocházelo k narušení nábřežních zdí a objektů. V korytě nesmí být vytvořena překážka, která by negativně ovlivnila rozsah zátopového území.

Cílový přírodní charakter toků je v plánu zdůrazněn navrženými revitalizacemi v partiích, kde je nevhodná úprava, trasa či stav toku. Při revitalizacích a opravách bude kladen důraz na doplnění břehových porostů, vytvoření litorálních a břehových pásů vegetace. Stejně tak se navržené řešení snaží o důslednou rehabilitaci nezastavěných částí údolních niv a zbývajícího okolí vodních toků s preferencí různých forem zeleně a extenzivního rekreačního využití (bez nároků na rozsáhlé zázemí).

Další informace o vodních tocích, jejich revitalizacích a vodních dílech jsou uvedeny v kapitole *7. Technická infrastruktura*, zejména v kapitole *7.3 Vodní toky.*

Pohledově exponované svahy

Na obecné úrovni platí zásada nezastavování pohledově exponovaných a krajinářsky cenných struktur (pro Prahu typických skalních výchozů a lomových stěn, „zelených“ svahů a jejich hran, horizontů atd.).

1.1.2 KONKRÉTNÍ LOKALITY

Plán navrhuje zásadní přeměnu krajinného rázu v nivě řeky Berounky, která je dnes téměř výhradně zemědělsky obhospodařovaná (jako orná půda). V sousedství již průběžně realizovaných golfových hřišť severně od zástavby Lipenců vznikne významný pás zeleně – zejména ve vazbě na zmíněnou řeku. Výsadba na části plochy je nezbytná pro zajištění funkčnosti ÚSES (včetně dvou regionálních biocenter), významnou novinkou je lužní les mezi Dolními Černošicemi a Lipenci a vytvoření tzv. průlehu pro lepší odvedení povodňových vod na okraji Dolních Černošic. Paralelně s tím se rozvinou různé formy rekreace vázané na rozlehlé vodní plochy po vytěžení ložisek štěrkopísku před soutokem Berounky s Vltavou. Rehabilitace tohoto území umožňuje provedení vodohospodářských a krajinářských opatření zahrnujících mimo jiné místní obnovu původních členitých břehů řeky. Součástí řešení území je návrh zprůtočnění Lipanského potoka jeho napájením vodou z řeky Berounky.

Vltavské údolí v Troji považuje plán za oblast, jejíž detailní využití je třeba prověřit územní studií, a to vzhledem ke kumulaci a kombinaci přírodně krajinářských hodnot s atraktivními cíli krátkodobé rekreace (zoologická zahrada, botanická zahrada, Trojský zámek). Studie musí, stejně jako plán, potvrdit všechny tyto hodnoty a navrhnout všestranně vyvážené využití území. Nové plochy pro bydlení lze připustit pouze v pásu mezi protipovodňovou ochranou Vltavy a patou trojských svahů, které zůstávají dále nezastavitelné. Ústředními motivy jsou uvolnění vltavské nivy pro ÚSES v kombinaci s rekreací, zachování zelených svahů a místní doplnění výsadeb dřevin pro dotvoření krajinného rámce.

Skládka komunálního odpadu v Ďáblicích je řešena variantně – bez rozšíření a ve variantě plánu s mírným rozšířením západním směrem. Navržená varianta rozšíření skládky by měla být maximálně možným zvětšením jejího tělesa. Prioritou je postupná rekultivace skládky. Výsadby dřevin by měly směřovat k co nejlepšímu začlenění tohoto dnes dominantního útvaru do krajiny.

Náhorní plošina Dívčích hradů je nově koncipována na úkor orné půdy. Celou východní část včetně pohledově exponované hrany vltavského údolí vyplňují rozsáhlé plochy zeleně, západní část (v návaznosti na dnešní zástavbu Jinonic) má sloužit, při dodržení podmínky dostatečného odstupu od Prokopského údolí, vysokoškolskému areálu. Jelikož jde o rozsáhlé území mnohdy se významně uplatňující v dálkových pohledech, mělo by být při prověření v podrobnějším měřítku řešeno jako celek s přihlédnutím ke krajinným hodnotám.

V oblasti krasové krajiny pronikající do Prahy od jihozápadu navrhuje plán pouze dostavbu uvnitř nynějších sídel a v návaznosti na ně počítá s lokálním rozvojem rekreačních aktivit bez rozsáhlého zázemí. Důvodem je, že velká část tohoto území leží v chráněné krajinné oblasti Český kras. Plán respektuje stávající aktivní lomy v Radotínském a Dalejském údolí a navrhuje zde funkce, které po ukončení těžby umožní rekultivaci těchto prostorů a jejich začlenění do okolní krajiny.

Bezprostřední okolí řeky Vltavy, její nezastavěná část nivy, je určena k rehabilitaci s cílem postupně vymístit nevhodné aktivity a toto území věnovat rekreačnímu účelu bez nároků na rozsáhlé zázemí v kombinaci s plochami zeleně. Do údolí Vltavy nelze umísťovat dominanty, které by pohledově narušily tuto přirozenou osu města. Soutok Vltavy s Berounkou, dvou největších vodních toků v Praze, je pojímán jako významný fenomén, a proto se v tomto prostoru nepočítá s novým přemostěním ani s další urbanizací jeho okolí.

1.2 Příroda

Problematika ochrany přírody (ale i koncepčního přístupu k ní) je především v kompetenci orgánů ochrany přírody a do územního plánu se promítá spíše nepřímo, a to nejčastěji formou různých externích vstupů (zejména limitů). Jsou jimi zvláště chráněná území přírody (ZCHÚ) včetně evropské soustavy NATURA 2000, významné krajinné prvky (VKP) – ať už registrované či ze zákona – přírodní parky, památné stromy a další plochy s výskytem vzácných organismů nebo cenných ekosystémů. Specifickým prvkem zůstává územní systém ekologické stability (ÚSES) jako vstup z nadřazených územně plánovacích dokumentací a dalších koncepčních materiálů, v územním plánu je však modifikován, upřesňován a doplňován úměrně použitému měřítku. Všechny přírodní složky byly podrobněji popsány a vyhodnoceny v rámci Územně analytických podkladů Prahy.

1.2.1 KONCEPČNÍ ZÁSADY ZACHOVÁNÍ PŘÍRODY VE MĚSTĚ

V konceptu územního plánu jsou všechny přírodně nejcennější plochy (ZCHÚ, NATURA 2000, VKP) zařazeny mezi nezastavitelná území. V rámci možností bylo obecnou snahou vyloučit z potenciální zástavby jejich bezprostřední okolí a - kde to prostorové a jiné podmínky umožňují – začlenit zmíněné okolí do systému zeleně. Řešení také počítá s rozsáhlým rozvojem lesů a ploch s nelesní vegetací mimo zákonem chráněné části krajiny, mimo jiné i s cílem rozložit tlak související s různými lidskými aktivitami v příměstské oblasti. Rozvoj zastavitelného území je uvnitř přírodních parků omezen v souladu s příslušnými vyhláškami na dostavbu stávající obce (v návaznosti na její zastavěné části). Památné stromy jsou vzhledem k svému převážně bodovému, případně liniovému charakteru limitem mimo podrobnost územního plánu.

Z hlediska koncepce přírody nejsou pro území hl. m. Prahy stanoveny žádné zvláštní regulativy.

Koncepci ÚSES jako součást krajinné infrastruktury popisuje kapitola *5.1 Územní systém ekologické stability*.

1.3 Zeleň

Návrh uspořádání ploch zeleně vychází z průzkumů, bilancí a ze zásad územního rozvoje. Koncepce zelených ploch vychází z koncepce celé krajiny popsané v kapitole *1.1 Krajina* a reaguje na členění města do čtyř pásem: historického jádra, kompaktního vnitřního města, kompaktního vnějšího města a vnějšího pásma. K jednotlivým pásmům se v plánu přistupuje specifickým způsobem.

Kategorie izolační zeleň, která byla v předchozím územním plánu součástí ploch přírody, krajiny a zeleně, byla vzhledem k nové metodice členění ploch s rozdílným způsobem využití začleněna do ploch dopravní infrastruktury a ostatních ploch s rozdílným způsobem využitím. Možnost realizace vegetačního doprovodu dopravních ploch tím není dotčena.

Zelené plochy v historickém jádru

V historickém jádru je počet navrhovaných ploch zeleně minimální. Rozvoj bude směřován především do liniových prvků s cílem propojit co největší množství stávajících zelených ploch. Stávající plochy zeleně v historickém jádru jsou z velké části historické zahrady s památkovou ochranou. Významným způsobem se podílí na utváření charakteristického pražského panoramatu.

Zelené plochy v kompaktním vnitřním a vnějším městě

Pásmo kompaktního města již umožňuje realizaci větších zelených ploch. Půjde především o systém drobných parkových ploch, které budou snižovat deficity zeleně na území jednotlivých městských částí. Výrazněji se bude na plochách s vegetací podílet krajinná zeleň, která tvoří přechodový článek do vnějšího pásma města. Z velké části půjde o vegetaci doprovázející drobné vodní toky nebo vegetaci strmých svahů.

Větší počet nových ploch bude vznikat v rámci transformačních území ve vazbě na další plochy s rozdílným způsobem využití.

Zelené plochy ve vnějším pásmu

Ve vnějším pásmu plán počítá především s rozvojem ploch lesních, nelesních a trvalých travních porostů na stávající zemědělské půdě. Cílem je vytvořit mozaiku různých vzájemně propojených ploch, které se stanou součástí uvažovaného zeleného pásu kolem města.

Zeleň na území Prahy podporuje zájmy ochrany přírody, zajišťuje každodenní rekreaci a prostupnost území, je určitým ochranným prvkem v urbanizovaném prostoru, který mírní negativní civilizační jevy. Zajišťuje pěstební produkci převážně extenzivního charakteru, obohacuje město o kulturně-historické hodnoty a spoluvytváří urbanistický obraz města.

Zvláštní kategorií jsou hřbitovy, které jsou v plánu součástí parkových ploch.

Zeleň se dále kromě plošného nebo liniového vedení uplatňuje ve formě jednotlivých nebo skupinově rostoucích stromů. V plánu je označena jako zeleň vyžadující zvláštní ochranu. Při stavebních záměrech je nutné tuto zeleň respektovat. Podmínky pro tyto plochy jsou součástí kapitoly *3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch*.

Zároveň jsou v plánu stanoveny parkové plochy jako součást zastavitelného území formou „plovoucí značky“. V regulativech výrokové části v kapitole *3. Koncepce plošné a prostorové regulace* je určena jejich velikost. Umístění upřesní podrobnější dokumentace.

Podrobné členění ploch zeleně

Plochy s rozdílným způsobem využití nelesní ZN, zemědělské a pěstební PZ a parkové ZP jsou dále podrobně členěny. Plochy lesní ZL se nečlení.

Plochy nelesní ZN jako součást území krajinného jsou členěny na zeleň městskou ZNM, zeleň krajinnou ZNK a na louky a pastviny ZNL.

Zeleň městská je tvořena souborem vegetačních prvků v urbanizovaném prostředí, zahrnuje parkově upravené plochy, linie zeleně v zástavbě a pobytové louky.

Zeleň krajinná je tvořena souborem vegetačních prvků s převažující ekologickou a krajinotvornou funkcí. Zahrnuje zejména trvalé travní porosty, vegetační doprovod vodních toků, rozptýlené plošné či liniové porosty dřevin a bylin.

Plochy zemědělské a pěstební PZ jsou členěny na sady a zahrady PZZ, vinice PZV, zahradnictví PZA, zahrádky a zahrádkové osady PZO a plochy zemědělské PZR.

Plochy parkové ZP jsou členěny na parky ZPP a hřbitovy ZPH.

Při rozhodování o záměrech je třeba brát toto členění v úvahu, zejména při posuzování podmíněně přípustného využití, jako je například umísťování podzemních garáží se zelení na konstrukci v plochách nelesních a podobně.

Návrh umístění ploch s rozdílným způsobem využití (a tedy i ploch, kde je hlavním využitím zeleň) je ve výkresech:

V2 - Hlavní výkres

V2v - Hlavní výkres – varianty

Podrobné členění zeleně je vyjádřeno ve výkresu:

O3 - Podrobné členění zeleně a ÚSES

O3 v - Podrobné členění zeleně a ÚSES – varianty

Rozmístění ploch s rozdílným způsobem využití ve vztahu k pásmům města je ve výkresech:

V3 - Prostorová regulace a veřejná prostranství

V3v - Prostorová regulace a veřejná prostranství – varianty

1.4 Prostupnost krajiny

Nezbytnou nutností při rozvíjení města je zachování a postupné zlepšování prostupnosti krajiny pro člověka i volně žijící organismy. Postupná nevhodná fragmentace krajiny znamená vedle zpřetrhání vazeb mezi lidmi i velké ohrožení přirozené migrace celé řady živočišných druhů. Pro zachování přirozené funkce krajiny v kulturním i přírodním smyslu je tak třeba věnovat velkou pozornost a péči právě zachování její prostupnosti.

Z výše uvedených důvodů jsou obecné zásady vytváření ÚSES i konkrétní regulativy pro využití tohoto systému formulovány tak, aby byl vytvořen předpoklad pro postupné odstraňování stávajících bariér v krajině a aby nové stavby pokud možno takové bariéry nevytvářely. Pro zachování a zlepšování prostupnosti krajiny je nutné pro volně žijící organismy zakládat prvky ÚSES a pro člověka doplňovat sítě koridorů významných pěších propojení a cyklistické infrastruktury. Podmínkou je dodržení minimálních prostorových parametrů (například šířek biokoridorů) jednotlivých prvků ÚSES.

Zlepšování podmínek k chůzi vede kromě posílení její dopravní funkce i k rozvoji sociálních a kulturních vazeb mezi lidmi a okolní krajinou. Chůze stojí vždy na počátku i konci každé cesty. Velmi podobnou funkci plní i doprava cyklistická, která stejně jako chůze komplexně a harmonicky propojuje funkci dopravní, sociální i rekreační. K lidmi příznivě vnímanému prostředí města přispívá podpora přirozených, do krajiny dobře zapadajících a šetrných způsobů dopravy reprezentovaných právě dopravou pěší a cyklistickou.

1.5 Rekreační využívání krajiny

Odůvodnění rekreačního využívání krajiny je součástí kapitoly *2.4 Ostatní občanské vybavení.*

1.6 Dobývání nerostů

Podrobnou evidencí a rozdělením nerostných zásob na území hlavního města a jejich ochranou se zabývají územně analytické podklady obce. V současné době se na území města těží takřka výhradně stavební materiály, kamenivo v lomu na Zbraslavi, slivenecký mramor na obkladové desky a chodníkovou mozaiku spolu s vápencem k výrobě cementu a vápna v Radotínském údolí, opuka pro rekonstrukci historických staveb v lomu u Přední Kopaniny. Na katastru hlavního města i v jeho okolí jsou využitelné zásoby cihlářské suroviny. Velké zásoby sprašových hlín, spraší a zvětralých ordovických břidlic se nacházejí na území mezi Točnou, Dolními Břežany, Zlatníky, Dolními Jirčany a Jesenicí, dále se z okolí Uhřiněvsi táhnou vhodné plochy až ke Kolovratům a do okolí Říčan. Plošně rozsáhlý pokryv sprašových hlín a mocné sprašové závěje na svazích představují relativně velké zásoby kvalitních cihlářských surovin. Protože cihlářská surovina se často rozkládá na pozemcích s vysokou bonitou zemědělské půdy, dostává se její využití do střetu zájmů s ochranou zemědělského půdního fondu a se zemědělstvím.

Na území Prahy jsou od nejstarších dob používány ke stavebním účelům písky a štěrkopísky různého stáří a původu. Pleistocenní písky a písčité štěrky vytvářejí poměrně rozsáhlé akumulace v inundačním území, v terasovém systému Vltavy a na soutoku Vltavy a Berounky, kde vznikaly v různých obdobích akumulační činností řeky. Pokud nejsou příliš hlinité, poskytují dobrý stavební i betonářský materiál. Do budoucna se počítá se zahájením těžby štěrkopísků pro stavební účely v nivě Berounky.

Plochy určené k těžbě nerostných surovin nejsou vyznačeny samostatnou plochou s rozdílným způsobem využitím, ale jsou zobrazeny pouze překryvným značením. Jednotnou značkou se označují všechna evidovaná, bilancovaná a nebilancovaná ložiska; prognózní zásoby mají vlastní značení. Další překryvnou značkou jsou vymezena vyhlášená chráněná ložisková území a další typ překryvného značení byl použit pro vymezení dobývacích prostorů.

1.7 Pěstební a zemědělská činnost

Kvalita a struktura zemědělské půdy na území hl. m. Prahy je popsána v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy (kapitola UAP *2.2 Přírodní podmínky, krajina*).

Prostory, kde územní plán dlouhodobě akceptuje konvenční zemědělskou prvovýrobu – jde o plochy zemědělské a pěstební (PZ), jsou zachovány převážně v lokalitách s nejkvalitnější zemědělskou půdou I. a II. třídy ochrany (informace o předpokládaném podrobném rozdělení těchto ploch na plochy orné půdy, trvalých travních porostů, sadů, zahrad, vinic, zahradnictví a zahrádkových osad je znázorněna ve výkresu č*. O3 – podrobné členění ploch zeleně a ÚSES a O3v*). Převod orné půdy do trvalých travních porostů a zvýšení jejich podílu za podmínky zachování přirozeného produkčního potenciálu půdy je umožněn bez nutnosti změny územního plánu – viz kapitola *3.1 Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití*.

Část zemědělské půdy bude využita pro plochy rekreace (RP), ÚSES a pro doplnění a další rozvoj celoměstského systému zeleně ve formě ploch nelesních (ZN). Jsou to prostory s útlumem zemědělské produkce navržené na plochách s méně kvalitní půdou, v návaznosti na urbanizované prostory a tvoří je plochy s doplňkovým charakterem neintenzivních forem zemědělského hospodaření (rekreace, jízda na koni, chov koní).

Významné rozvojové plochy zeleně a územní rezervy pro zeleň, popsané v kapitole *4.1 Významná rozvojová území*, představují polyfunkční zemědělské plochy vhodné k zalesnění a prostory s protierozní ochranou zemědělského půdního fondu formou vegetačních opatření, která zároveň zvyšují heterogenitu krajiny, její prostupnost a ekologickou stabilitu. Dále jde o okrajové partie celoměstského systému zeleně při obvodu města, které mohou být potenciálním základem pro tzv. zelený pás kolem Prahy.

Koncepční zásady pro zemědělsky obhospodařovanou půdu:

- Zachování převážně nezastavěného charakteru vnějšího pásma a zároveň zvýšení ekologické stability území postupným převodem orné půdy do stabilnějších kultur (trvalých travních porostů).
- Podpora mimoprodukčních funkcí ZPF, které představují v zázemí velkoměsta výrazně větší veřejný zájem než produkce zemědělských komodit. Koncepce plánu klade důraz na mimoprodukční funkce ZPF, zejména pro ochranu přírody a krajiny, vodohospodářskou funkci území, protierozní ochranu a rekreaci. Rozšiřováním lesních porostů a ploch nelesní zeleně na zemědělskou půdu se zvýší ekologická stabilita labilních krajinných segmentů, zvýší se rekreační potenciál a prostupnost krajiny v zázemí města.
- Preference ekologického zemědělství - pro management krajiny, ploch přírodních parků a zvláště chráněných území je možné využívat neintenzivní formy chovu zvířat (spásání stepních biotopů a údolních niv).

Systematickým nákupem klíčových pozemků do vlastnictví města, motivováním uživatelů k přechodu na ekologické zemědělství a podporou kombinovaných forem zemědělského podnikání a rekreačních aktivit by bylo možné zajistit stabilizaci rozhodujících ploch pro mimoprodukční funkce.

Uvedené zásady mají vazbu na různé tématické kapitoly plánu, vlastní kapitola *1.7 Pěstební a zemědělská činnost* však není v závazné části naplněna.

Zásady ochrany zemědělského půdního fondu jsou uvedeny v odůvodnění v dílu *E Vyhodnocení předpokládaných důsledků na ZPF a PUPFL*.

1.8 Protierozní opatření

Území hlavního města není významně ohroženo větrnou a vodní erozí, nebylo ani zařazeno mezi území, pro která je možno čerpat finanční prostředky na protierozní opatření z Operačního programu Životní prostředí pro období 2008–2013. Větrnou a vodní erozí jsou potenciálně ohroženy lehčí půdy uložené na svazích a půdy ležící bezprostředně podél vodních toků. Obecně lze konstatovat, že trend převládající na území hlavního města, tedy zmenšování výměry zemědělsky obdělávané půdy ve prospěch trvalých porostů, a to jak travních, tak i se vzrostlou zelení, jednoznačně přispívá k omezování větrné i vodní eroze. Za další protierozní opatření lze například pokládat snahu o co nejdelší zdržení dešťové vody v území, čemuž napomáhá například obnova mezí, vysazování alejí a větrolamů, zvyšování retenční schopnosti území budováním průlehů, zasakovacích pásů a záchytných příkopů nebo navracením koryt drobných vodních toků do přírodě blízkého stavu. Obdobně lze pohlížet i na postupné budování územního systému ekologické stability.

Detailně se problematikou ochrany proti erozi tento plán nezabývá a nevymezuje ani plochy určené k protierozním opatřením.

1.9 Ochrana před povodněmi

Na Vltavě a Berounce, které při povodňových průtocích mohou svými rozlivy ohrožovat město a vodohospodářská opatření v povodí těchto vodních toků odpovídající ochranu nezajistí, bylo třeba navrhnout nutná protipovodňová opatření na ochranu hl. m. Prahy (dále jen protipovodňová opatření). Z tohoto důvodu byla navržena technická řešení na toku v místech záplav, která mají podobu linií protipovodňových opatření ohraničujících záplavové území určené k ochraně.

Labe zasahuje na území města jen povodím svých přítoků. Do Vltavy a Berounky jsou zaústěny drobné vodní toky, některé pramení za hranicí města.

1.9.1 OCHRANA PŘED POVODNĚMI NA VLTAVĚ A BEROUNCE

Na Vltavě a Berounce bylo po mimořádné povodni v srpnu 2002 aktualizováno stanovené záplavové území matematickým 2D povodňovým modelem Prahy. Poslední aktualizace 2D povodňového modelu Prahy proběhla v roce 2008. Na základě této aktualizace bylo na vodních tocích Vltavě a Berounce vymezeno záplavové území nejvyšší zaznamenané přirozené povodně ze srpna 2002 (Q_{2002} = 5 160 m^3/s), které vymezuje novou hranici záplavového území a aktivní zóna pro průtoky s periodicitou 100 let. Pro takto vymezené záplavové území byly v územním plánu stanoveny kategorie využití záplavového území, mimo aktivní zónu a byla navržena protipovodňová opatření vyjádřená jako linie, která ohraničuje záplavové území určené k ochraně.

Takto vymezené záplavové území na Vltavě a Berounce je rozděleno do tří kategorií s diferencovaným využíváním (A - území určená k ochraně, B - území neprůtočná, C - území průtočná). Příslušným vodoprávním úřadem OOP MHMP byla stanovena aktivní zóna (D) v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., vodní zákon.

Technická řešení protipovodňové ochrany na tocích jsou řešena jako pevná a mobilní. V současnosti jsou protipovodňová opatření pro Q_{2002} + 30 cm dokončena v centrální části hl. m. Prahy. Nejsou dokončena v okrajových oblastech na severu v Troji a na jihu v Radotíně a na Zbraslavi. Ve Velké Chuchli není výstavba protipovodňových opatření zahájena. Po projednání se zastupiteli MČ Zbraslav rozhodla Rada HMP, že příprava a realizace protipovodňových opatření na Zbraslavi bude pro povodňové průtoky s periodicitou 100 let (Q_{100} + 30 cm).

1.9.2 OCHRANA PŘED POVODNĚMI NA DROBNÝCH VODNÍCH TOCÍCH

Na drobných vodních tocích jsou vodoprávním úřadem stanovena záplavová území pro průtoky, které se vyskytují při přirozené povodni s periodicitou 100 let.

Protipovodňová opatření jsou vymezena v územní plánu stanovenou kategorií záplavového území (C - průtočná) a příslušným vodoprávním úřadem OOP MHMP stanovenou aktivní zónou (D), v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., vodní zákon. Funkční využití kategorií záplavového území průtočné (C) a aktivní zóny (D) je stejné jako pro Vltavu a Berounku. Dalšími prvky k ochraně před povodněmi jsou technická a netechnická opatření, kterými se rozumí zejména návrhy a rekonstrukce nádrží, suchých poldrů a rybníků, které zachycují přívalové vody, snižují a zpomalují jejich průtok. Dále se navrhují revitalizace, úpravy toků, jejich vyčištění, odkrytí koryt a zajištění retence v území.

1.9.3 KATEGORIE ZÁPLAVOVÉHO ÚZEMÍ

Pro záplavová území na Vltavě a Berounce jsou stanoveny kategorie:

A) území určená k ochraně

- A_1) - pro Q_{2002}
- A_2) - pro Q_{100}

B) území neprůtočná

C) území průtočná (společná pro Vltavu, Berounku a drobné vodní toky)

D) aktivní zóna (společná pro Vltavu, Berounku a drobné vodní toky)

Způsob funkčního využití kategorií A, B a C záplavového území a zásady jeho využití reagující na důsledky záplav v srpnu 2002, byly stanoveny podle povodňového nebezpečí s ohledem na hloubky a rychlosti povodňových průtoků a jsou uvedeny v kapitole *1.9 Ochrana před povodněmi* v závazné části.

V aktivní zóně záplavového území (D) jsou požadavky na umísťování staveb stanoveny zvláštními právními předpisy (zákon o vodách[1]).

Stavebně-technické podmínky pro stavby v záplavových územích stanoví zvláštní právní předpis[2].

V území určeném k ochraně je režim povolování staveb a evakuace osob stanoven zvláštními právními předpisy[3].

[1] Zákon 254/2001 Sb., vodní zákon - § 7, odst. 3.
[2] vyhláška č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů
[3] vyhláška Ministerstva vnitra č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech k zabezpečení integrovaného záchranného systému

2. Koncepce města

Praha se po staletí vyvíjela jako sídlo postupně se rozrůstající velikostí i významem. Byla založena v krajině vltavské kotliny s výrazně tvarovaným reliéfem, který se stal podnětným i determinujícím faktorem její dnešní tváře.

Vývoj města v minulých obdobích probíhal jednak přirozeným směrem od středu, při němž historické jádro města na sebe nabalovalo další vrstvy, jednak jako dostředný proces přidávající k městu další, dříve samostatná, sídla, která se při vlastním autonomním růstu dotkla hranic tehdejší Prahy a ta je přirozeně pohltila. Tak vznikla dnešní podoba několika pásem města s vlastní historií, odlišnou urbanistickou strukturou, různým měřítkem a charakterem.

Územní plán proto musí na tyto rozdílné charakteristiky městských pásem reagovat rozdílným přístupem při stanovování konkrétních regulativů ploch s rozdílným způsobem využití, struktury a výšky zástavby, dopravní a technické infrastruktury apod.

Urbanistická koncepce je zobrazena ve výkresech:

V1 - Výkres základního členění území
V2 - Hlavní výkres
V2v - Hlavní výkres – varianty
V3 - Prostorová regulace a veřejná prostranství
V3v - Prostorová regulace a veřejná prostranství – varianty
O1 - Koordinační výkres
O1v - Koordinační výkres – varianty

a ve schématech:

S2 - Koncepce města
S3 - Základní typy území
S4 - Schéma identifikační

Koncepce krajiny

Praha, hlavní město České republiky, představuje v zemi největší koncentraci městského obyvatelstva, pracovních příležitostí, státních a mezinárodních institucí, občanského vybavení, zejména vysokého školství, vědy a výzkumu a dalších ekonomických aktivit pro široké zázemí přesahující v některých aspektech hranice Středočeského kraje. Současně je i významným dopravním uzlem a vzhledem k poloze v srdci Čech křižovatkou evropských a důležitých vnitrostátních dopravních cest.

Ke dni 1. 1. 2008 žilo v Praze 1 212 tisíc trvale bydlících osob, tedy 11,7 % obyvatel České republiky, včetně asi 90 tisíc cizinců s povolením k trvalému pobytu. Za prací a studiem do hlavního města dojíždí kolem 220 tisíc osob, především ze Středočeského kraje. Dalších více než 200 tisíc osob v hlavním městě denně z různých důvodů pobývá (zahraniční i domácí návštěvníci, pracovníci na služebních cestách, nelegálně pobývající cizinci). V běžném dni se v hlavním městě pohybuje kolem 1,6 milionu osob.

Na základě analýz demografického vývoje zpracovaných v UAP se předpokládá, že do roku 2020 by celkový počet obyvatel hl. m. Prahy mohl dosáhnout 1,3 milionů trvalých obyvatel a 350 000 denních návštěvníků, což představuje 5% nárůst oproti současnému stavu.

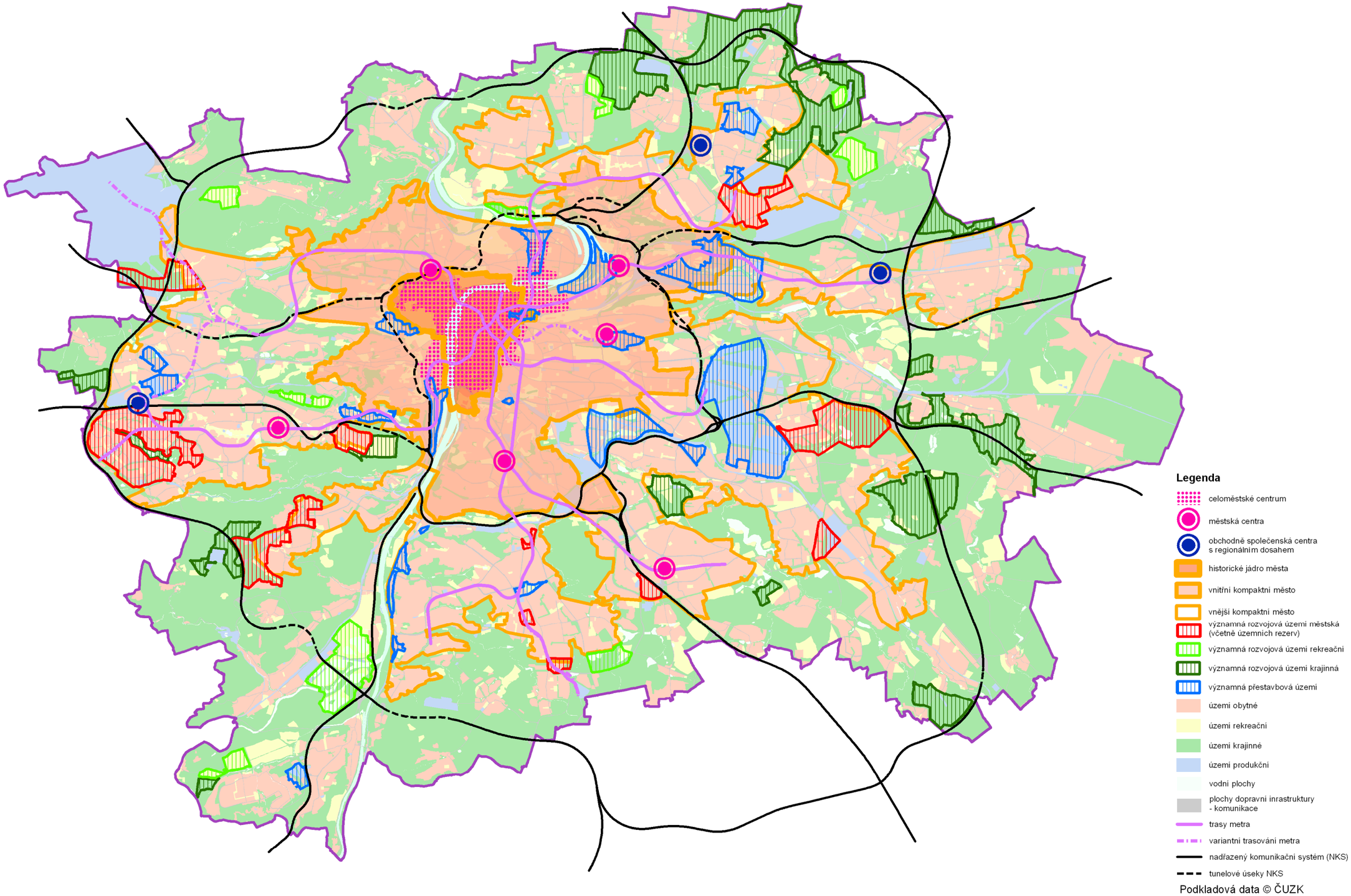
Hlavní město Praha je místem s vysokou koncentrací pracovních příležitostí a poměrně malou mírou nezaměstnanosti. Z celkového počtu pracovních příležitostí na území města nabízí téměř 80 % pracovních míst v terciérní sféře - administrativě, bankovnictví, pojišťovnictví, komunálních službách, obchodu a kultuře. Průmysl produkuje jen 11 % pracovních příležitostí. V příštích letech se předpokládá další rozvoj obslužné sféry, vědy a výzkumu a vybraných oborů průmyslu s vysokým zhodnocením materiálových a energetických vstupů, s vysokým podílem přidané hodnoty a výraznou inovační úrovní, s vazbami na vědu, výzkum a vývoj. Důležité je také zajistit rezervy pro veřejnou vybavenost, dlouhodobé záměry výstavní a veletržní politiky města a nabídnout další atraktivity související s cestovním ruchem.

Praha je významným historickým městem, jehož jádro (Památková rezervace v hl. m. Praze) bylo zapsáno na Seznam světového dědictví (UNESCO). Je městem, na jehož území jsou vedle památkových rezervací a zón, souborů a jednotlivých nemovitých kulturních památek i další kvalitní stavební unikáty a také po staletí se vytvářející subtilní prostorové vztahy a vazby mezi přírodními a lidmi vytvořenými dominantami.

Praha je bohatá na přírodní hodnoty vyžadující ochranu, které spolupůsobí při vytváření jejího obrazu a přispívají ke zlepšení stavu životního prostředí. Jsou to především řeky Vltava a Berounka včetně jejich přítoků, terénní morfologie, nezastavěné svahy se zelení uvnitř souvisle zastavěného města, dochovaná rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy.

Mezi hl. m. Prahou a navazujícími částmi Středočeského kraje je velmi těsný vztah, který ovlivňuje prostorové uspořádání, využití ploch a dimenzování občanské, dopravní a technické infrastruktury na území města. Vzájemná koordinace rozvoje na území Prahy a Středočeského kraje je nezbytná při návrhu zastavitelných ploch podél hranic hl. m. Prahy, rekreačních území, zeleného pásu kolem Prahy a především při návrhu dopravní a technické infrastruktury.

URBANISTICKÁ KONCEPCE



2.1 Urbanistická koncepce

Urbanistická koncepce obsažená v územním plánu vychází z vývoje města, z kontinuity jeho dlouhodobého územního plánování a z požadavků, které jsou kladeny na jeho další rozvoj. Urbanistická koncepce navazuje na kapitolu č. *1 Koncepce uspořádání krajiny.*

Potvrzuje členění města na pásma: historické jádro, kompaktní město a vnější pásmo. Kompaktní město je dále rozděleno na vnitřní a vnější kompaktní město. Územní plán současně vymezuje ve smyslu polycentrického uspořádání města systém jeho center. Potvrzuje význam celoměstského centra, tvořeného historickým jádrem města a předpokládá jeho rozšíření do navazujících území Smíchova, Holešovic-Bubnů a Karlína. Současně navrhuje rozvoj dalších městských center Libeň, Pankrác, Nové Butovice, Dejvice a posílení již existujících center lokálních.

Uvnitř jednotlivých pásem je navržen rozvoj podél historických a urbanizačních os, především těch, jejichž směr je podpořen vedením kapacitní veřejné hromadné dopravy, zejména kolejové. Vymezenými pásmy paprskovitě procházejí z příměstské krajiny do městské struktury zelené klíny vázané především na vodní plochy, terénní hrany a strmé svahy. Zelené klíny, které jsou navzájem propojeny zelenými (rozvojovými) osami, potvrzují dlouhodobě respektovanou zásadu nezastavování zelených svahů. Nově je podél hranice města vymezeno území pro další upřesnění zeleného pásu kolem Prahy.

Hlavní zásadou tohoto plánu je vytvořit podmínky preferující „recyklaci“ území před expanzí do krajiny.

Historické jádro města, které je totožné s vymezením Památkové rezervace v hl. m. Praze, je charakterizované vysokou hustotou zástavby a případné nevelké možnosti rozvoje i způsob transformace jsou limitovány památkovou ochranou. Rozvojový potenciál tvoří převážně dílčí přestavby a rekonstrukce, výjimečně pak dostavba proluk. Významným přestavbovým územím je pouze Masarykovo nádraží. Rozvojový potenciál na území historického jádra však nelze chápat pouze jako plošný rozvoj, ale je třeba sledovat jeho kvalitativní zlepšení především u veřejných prostranství.

Kompaktní město, které tvoří převážnou část území Prahy, obsahuje souvislou zástavbu vzniklou od 19. do počátku 21. století. Součástí kompaktního města jsou plochy s možnou a žádoucí funkční i strukturální transformací a zastavitelné plochy určené pro městskou zástavbu rozličného charakteru a různé hustoty. Toto významné pásmo se dále dělí na vnitřní a vnější kompaktní město.

Vnitřní kompaktní město zahrnuje části města navazující na jeho historické jádro, které byly založené převážně na konci 19. a na počátku 20. století jako samostatná předměstí a městské čtvrti. Součástí vnitřního kompaktního města jsou dále území zahradních měst a enklávy novodobější volné zástavby. Rozvojový potenciál tvoří především plochy přestavby včetně brownfields, zejména v původních průmyslových areálech a na železničních nádražích. Nevyužívaná industriální zástavba je vhodná pro funkční a částečně i prostorovou transformaci.

Vnější kompaktní město tvoří souvisle zastavěné území městských čtvrtí založených převážně po druhé světové válce. Jeho součástí jsou významné obytné celky doplněné o síť center, o rekreační zázemí a plochy s nabídkou pracovních příležitostí vytvářející podmínky pro fungující městskou strukturu. Území představuje zásadní potenciál pro rozvoj města, a to jak na plochách přestavby, tak v zastavitelných plochách navazujících často na neukončenou výstavbu obytných celků a jejich center.

Pro zajištění navrženého rozvoje je vnější kompaktní město rozšířené oproti současnému stavu na úkor vnějšího pásma. Vnější pásmo, které jinak tvoří prstenec podél hranic města, je v prostoru Západního Města a Zličína přerušené a kompaktní město se dotýká hranice Prahy. Tato koncepce, potvrzená v Zásadách územního rozvoje, byla obsažena i v předchozích územních plánech, kde byla navržena výstavba Jihozápadního a Západního Města podél trasy B metra tak, aby vyvážila rozvoj na druhém břehu Vltavy.

Vnější pásmo vymezuje územní plán mezi hranicí kompaktního města a hranicí hl. m. Prahy.

Ve vnějším pásmu, kde zůstávají doposud zachovány lokality s vysokým podílem nezastavěného území přírodního či zemědělského charakteru, stanovuje zastavitelné plochy, které umožní rozvoj jednotlivých, původně samostatných obcí bez jejich vzájemného srůstání.

Rozvojový potenciál tak spočívá v posílení rekreačního zázemí města a pouze v omezené možnosti rozvoje. V budoucnu, po využití potenciálu vnitřních pásem, může sloužit jako rezerva pro další vývoj města.

Hranice jednotlivých pásem města a vymezení center jsou vyznačené ve schématu *S2 – Koncepce města*.

2.2 Koncepce plošného uspořádání města

Územní plán navrhuje rovnoměrný rozvoj všech funkcí města rozdělených do 4 typů území s odlišnými charakteristikami, tj. do území krajinného, rekreačního, obytného a produkčního. Území krajinné se dělí na plochy lesní, nelesní, zemědělské a pěstební; území rekreační se dělí na plochy parkové, rekreace a sportu; území obytné na plochy veřejného vybavení, bydlení a smíšené; území produkční zahrnuje plochy dopravní infrastruktury vyjma komunikací, plochy produkce a technické infrastruktury.

Podrobnější členění těchto území je popsáno v kapitole *3. Koncepce plošné a prostorové regulace*.

Největší rozvoj se předpokládá v plochách bydlení, jejichž celkový navrhovaný rozsah je 11489,77 ha. Lokality pro různé formy bydlení jsou navrženy ve všech pásmech města, nejčastěji pak v kompaktním městě. Obecnou snahou je přednostně umísťovat bydlení ve vazbě na stávající zástavbu, v lokalitách s kvalitním životním prostředím a dobrou dopravní obsluhou, z níž nejdůležitější je veřejná hromadná doprava.

V protikladu s rozvojem bydlení v transformačních a rozvojových územích probíhá dlouhodobý úbytek bytů v celoměstském centru, konkrétně na území historického jádra Prahy (Památkové rezervace v hlavním městě Praze). Územní plán zde proto navrhuje regulaci bydlení tak, aby nedocházelo k jeho dalšímu nežádoucímu úbytku.

Územní plán předpokládá vznik plnohodnotných obytných souborů s potřebným občanským vybavením. Jako nezbytnou součást rozvoje bydlení navrhuje lokální a městská centra. Výjimečné postavení má celoměstské centrum.

Celoměstské centrum leží převážně na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze. Jeho součástí jsou i nová centra, která vznikla v navazujících historických čtvrtích Smíchov, Holešovice, Karlín a Vinohrady. Celoměstské centrum je specifické způsobem využití a koncentrací historických památek, z nichž některé jsou vnímány jako hlavní symboly státu, např. Pražský hrad, Vyšehrad, Národní divadlo atd. Kumulují se zde instituce celoměstského a celostátního významu včetně úřadu prezidenta republiky, úřadu vlády a Parlamentu ČR. Je zde soustředěna největší nabídka občanského vybavení, pracovních příležitostí a správy města. Koncentrace těchto funkcí a výrazné zatížení turistickým ruchem zvyšují objem automobilové dopravy, ovlivňují systém veřejné hromadné dopravy, jsou v protikladu s požadavky na zachování bydlení a na památkovou ochranu městské struktury i jednotlivých objektů.

Územní plán potvrzuje polyfunkční využití centra a zařazuje jeho převážnou část do ploch smíšených, pouze ve vybraných částech potvrzuje plochy bydlení.

Městská centra, stávající i nově navrhovaná, rozšiřují nabídku lokalizace celoměstsky významných funkcí v kompaktním městě. Jsou to přirozená centra městských čtvrtí 19. a 20. století a velkých obytných celků. Soustřeďují občanské vybavení, tj. zařízení veřejné správy, obchodu, kanceláří, služeb, společenského života a aktivit volného času. Jsou rovněž velkým zdrojem pracovních příležitostí. Územní plán vymezuje tato městská centra: Pankrác, kde vývoj nepotvrdil přeměnu lokality na celoměstské centrum především z důvodů prostorového odtržení od historického jádra města, dále Nové Butovice, Libeň – Palmovka, Dejvice, Žižkov a Opatov.

Lokální centra, která identifikují jednotlivé městské čtvrti a původní připojené obce, navazují převážně na území jejich historických jader. Soustřeďují se zde zařízení místní správy, služeb a kulturně-společenského života.

Územní plán vymezuje lokální centra Bohnice, Dolní Chabry, Kobylisy, Ládví, Ďáblice, Březiněves, Třeboradice, Miškovice, Čakovice, Vinoř, Kbely, Střížkov, Prosek, Vysočany, Satalice, Černý Most, Horní Počernice, Hloubětín, Dolní Počernice, Běchovice, Klánovice, Újezd nad lesy, Zahradní Město, Zahradní Město východ, Uhříněves, Kolovraty, Jižní Město, Nové Dvory, Budějovická, Kunratice, Modřany, Kamýk, Zbraslav, Radotín, Barrandov I, Barrandov II, Luka, Lužiny, Západní Město – Stodůlky, Západní město – Horka, Řepy, Vokovice, Bořislavka, Nebušice, Suchdol, Lipence a Malešice. Vedle městských a lokálních center se předpokládá vznik nových center bez konkrétního umístění v rozvojových a přestavbových územích s charakterem budoucích nových městských celků. Jsou to lokality: Malešicko-hostivařská průmyslová oblast, Štěrboholy, Dubeč, Hostivař, Bohdalec, Horní Měcholupy, Jinonice a Zličín.

Městská a lokální centra jsou navržena na plochách smíšených, která umožňují široké využití na celém území města. Územní plán navrhuje na území města plochy smíšené o celkové rozloze 5375,79 ha.

Rozvoj bydlení nezbytně provází nárůst ploch veřejného vybavení určených pro realizaci zařízení, která jsou zřizována nebo užívána ve veřejném zájmu. Ta jsou určena především pro vzdělávání a výchovu všech stupňů, mimoškolní činnost pro děti a mládež, zdravotní a sociální služby, pro kulturu, církev, ochranu a pro bezpečnost obyvatelstva (policii, hasičský záchranný sbor a zdravotnickou záchrannou službu).

Důležitou součástí ploch veřejného vybavení jsou ty, které umožňují rozvoj vysokých škol. Územní plán potvrzuje stávající vysokoškolské areály v celoměstském centru a ve zbývajících částech města s výjimkou areálu na Strahově, kde se ověřuje variantní využití. Nové plochy vymezuje na plochách přestavby (např. v Praze 7 v Holešovicích-Bubnech při variantním řešení) a v nových rozvojových územích, např. v západní části Dívčích hradů v Praze 5 - Jinonicích. Vysokoškolské areály jsou navrženy na území města především ve vazbě na kapacitní veřejnou hromadnou dopravu.

Územní plán vymezuje plochy veřejného vybavení o celkové rozloze 1637,09 ha.

Rozložení míst soustředěné nabídky pracovních míst je poměrně rovnoměrné a odpovídá morfologii Prahy a hlavním rozvojovým osám. Největší koncentrací pracovních příležitostí nadále zůstává rozšířené celoměstské centrum s celkovou nabídkou cca 200 000 pracovních míst. Na ně téměř bezprostředně navazují významná přestavbová území, tj. centrum Smíchova včetně zbývajících přestavbových ploch, Holešovický meandr a Karlín s dalšími plochami vhodnými pro vznik pracovních míst.

Významnými zdroji by se měla stát městská centra Pankrác, Nové Butovice, Žižkov, Opatov a Dejvice. Nejvýznamnějším soustředěním pracovních míst by však měla být přestavbová území dále od celoměstského centra, tj. Vysočany - Hloubětín, Malešice - Hostivař (včetně hostivařské části průmyslové oblasti) a Radlické údolí včetně navazující části podél Radlické radiály.

V těchto původně tradičních průmyslových oblastech, s výjimkou ploch v Radlickém údolí, se restrukturalizuje nabídka výrobních pracovních míst podle kvalitativní přeměny území na kapacitnější pracovní nabídku z oblasti obslužné sféry.

Ve vnějším kompaktním městě jsou navrženy důležité zdroje pracovních míst ve vazbě na obchodně-společenská centra, na důležité dopravní osy a na rozvojové a produkční možnosti dané lokality. Jsou to například Letňany - obchodní zóna s výstavištěm, Jižní Město – Chodov s rozvojem na nových plochách komerčně-administrativní zóny při dálnici D1 a Zličín – obchodní komplexy a průmyslové závody včetně administrativních pracovišť. Poměrně výjimečnými zdroji pracovních příležitostí jsou mezinárodní Letiště Ruzyně se souvisejícími pozemky a Hornopočernický průmyslový a logistický komplex.

Uvedené lokality včetně celoměstského centra umožňují vznik celkového počtu cca 450 000 pracovních příležitostí.

Uvedené kapacity pracovních příležitostí jsou pouze částečně realizované na plochách produkce, podstatná část je umístěna na plochách smíšených. Na dalších neuvedených plochách produkce se předpokládá výrazně nižší koncentrace pracovních míst.

Územní plán navrhuje plochy produkce o celkové rozloze 458,15 ha.

Koncepce plošného uspořádání je vyznačená ve schématu *S3 – Základní typy území*.

2.2.1 BYDLENÍ

Bydlení jako důležitá a městotvorná složka zaujímá největší podíl zastavěného území, patří spolu s plochami veřejného vybavení a plochami smíšenými do kategorie obytného území, které představuje 37,3% území Prahy.

Bydlení je zastoupeno ve všech 3 pásmech města, v historickém jádru, kompaktním městě i vnějším pásmu, která se liší urbanistickou strukturou, různým charakterem a hustotou bytové zástavby. V historickém jádru města převažuje rostlá zástavba, v kompaktním městě je zástavba kombinovaná, kompaktní bloková, volná zástavba vilových čtvrtí i kapacitní obytné celky panelové sídlištní zástavby, ve vnějším pásmu města je venkovská rostlá zástavba původních samostatných sídel, doplněná převážně nízkopodlažní zástavbou rodinných domů.

V kompaktním městě je soustředěn nejen převažující podíl stávajícího bydlení, ale i navrhovaný rozvojový a přestavbový potenciál města, ve kterém je zastoupen podíl bydlení. Územní plán upřednostňuje rozvoj bydlení jako součást obytného území s městským charakterem zástavby, a to především na zastavitelných plochách v zastavěném území města a na přestavbových plochách v kompaktním městě. Předpokladem je plnohodnotné zastoupení vybavenosti, zeleně, kvalitního prostředí a dopravní dostupnost.

Mezi významná rozvojová území městská s podílem bydlení patří zejména Západní Město a Východní Město.

Mezi významná přestavbová území patří zejména Maniny, nádraží Smíchov, nákladové nádraží Žižkov a Vysočany - viz kapitola *4. Koncepce rozvoje a přestavby města*.

Ve vnějším pásmu města jsou stanoveny zastavitelné plochy v omezené míře tak, aby byl umožněn rozvoj jednotlivých, původně samostatných obcí, bez jejich vzájemného srůstání, při zachování příměstské krajiny, zajištění vybavenosti a dopravní dostupnosti a koordinace s rozvojem přilehlých částí Středočeského kraje.

V protikladu k probíhajícímu a navrhovanému rozvoji bydlení v kompaktním městě dlouhodobě dochází v centru města, zejména v historickém jádru, k jeho úbytku a vylidňování. Dlouhodobě je zaznamenán úbytek trvale bydlících obyvatel i úbytek bytů ve prospěch komerčního, zejména hotelového a z části i administrativního využití. Tento trend je patrný v počtu trvale bydlících obyvatel na území Prahy 1 a Prahy 2, kde v letech 1991-2008 ubylo dle statistických údajů ČSÚ celkem 25 500 trvale bydlících obyvatel. Územní plán proto stanovuje pro území Památkové rezervace v hl. m. Praze regulaci bydlení, jejímž cílem je ochrana před dalším nežádoucím úbytkem této důležité složky historického jádra města, tzn. snaha o zachování minimálně stávajícího rozsahu bydlení v centru, optimálně snaha o jeho zvýšení na úkor zbytných nebytových funkcí – viz kapitola *3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch*.

V souladu se stávajícím charakterem obytných území a jejich strukturou je navržena i prostorová regulace rozvojových a přestavbových ploch - viz kapitola *3.3 Prostorová regulace*.

Plochy bydlení ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. a vyhl. č. 501/2006 jsou jednou z ploch s rozdílným způsobem využitím.

Bydlení patří mezi hlavní využití ploch bydlení OB a ploch smíšených SV – viz závazná část plánu, kapitola *3.1 Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití*.

2.2.2 OBČANSKÉ VYBAVENÍ VEŘEJNÉ INFRASTRUKTURY

Občanským vybavením veřejné infrastruktury se ve smyslu zákona 183/2006 Sb. § 2, písm. k) bod 3 rozumí občanské vybavení zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu, jako jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu nebo pro ochranu obyvatelstva. Pro potřeby územního plánu se tato infrastruktura nazývá „veřejné vybavení".

K zajištění veřejného vybavení plán vymezuje plochy veřejného vybavení. Využití ploch veřejného vybavení územní plán nespecifikuje pro jednotlivé druhy veřejného vybavení, vyjma ploch s využitím určeným prostřednictvím vyhlášených veřejně prospěšných staveb; důvodem je možnost pružnějšího využití ploch dle měnících se potřeb obyvatel obytného území, například podle demografického vývoje společnosti.

V případě, že je veřejné vybavení začleněno do městské struktury a není možnost jej vymezit plochou, je ve stabilizovaných územích vymezena prostřednictvím pevné značky podměrečné plochy veřejného vybavení, v rozvojových a transformačních územích potom plovoucí značkou.

Plochy veřejného vybavení jsou vymezeny za účelem ochrany stávajícího vybavení zastavěného území, a dále k zajištění nezbytné vybavenosti na zastavitelných plochách a plochách přestavby v obytných územích.

Ochranou stávajícího vybavení se rozumí omezení možnosti změny využití stavby, zařízení či pozemků veřejného vybavení, které jsou často umístěny v lukrativní poloze obytného území.

V rozvojových a přestavbových územích plán vymezuje nezbytné plochy pro veřejné vybavení odpovídající navrhované kapacitě budoucích obyvatel s umístěním v optimální docházkové vzdálenosti.

V lokalitách, ve kterých není uspořádání plánu podloženo dostatečným podkladem pro vymezení plochy veřejného vybavení, je požadavek zajištění veřejného vybavení vyjádřen prostřednictvím plovoucí značky v rámci jiné plochy s rozdílným způsobem využití. Plovoucí značka vyjadřuje závazný požadavek plánu umístit v jiné ploše s rozdílným způsobem využití stavby, zařízení či pozemky veřejného vybavení, jejichž rozloha ani umístění není plánem specifikována a musí být prověřena podrobnějším podkladem podle specifiky lokality.

Umístění staveb, zařízení a pozemků veřejného vybavení nad rámec ploch veřejného vybavení je možné i na jiných plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s regulativy využití ploch, zejména za předpokladu slučitelnosti provozu veřejného vybavení s hlavním využitím vymezené plochy. Při umísťování veřejného vybavení na plochách bydlení nesmí být provozem veřejného vybavení zhoršena kvalita prostředí pro bydlení.

Vzdělávání a výchova

Plochy veřejného vybavení jsou vymezeny pro pozemky, stavby a zařízení pro vzdělávání a výchovu v souladu se zákonem č. 561/2004 Sb., o předškolním, základním, středním, vyšším a jiném vzdělávání a zákonem č. 111/1998 Sb., o vysokých školách.

V rozvojových a přestavbových obytných územích plán zpravidla vymezuje plochy veřejného vybavení určené pro základní školskou vybavenost, která podle místních podmínek představuje zejména základní školy a mateřské školy. Další zařízení pro předškolní výchovu a mimoškolní činnost je možné umísťovat na plochách bydlení a plochách smíšených.

Pozemky pro **základní školy** jsou zpravidla vymezeny plochou veřejného vybavení a současně jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby. Celkem je vymezeno 38 ploch umožňujících výstavbu základní školy buď jako samostatného zařízení, nebo v areálu s mateřskou školou, nebo jinou vybaveností. Pozemky pro mateřské školy jsou vymezeny plochou veřejného vybavení a veřejně prospěšnými stavbami v 15 lokalitách, kde je uspořádání plánu podloženo podrobnější dokumentací.

Při výpočtu potřeby ploch pro veřejné vybavení pro základní školskou vybavenost územní plán vychází z orientační potřeby 100 žáků v základní škole na 1000 obyvatel a 36 dětí v mateřské škole na 1000 obyvatel. Minimální potřeba plochy pozemku vychází z obecně platných předpisů.

Střední a vyšší školy jsou zařízení celoměstského významu a jejich spádové oblasti se vzájemně překrývají, proto není kladen takový důraz na potvrzení lokalizace na plochách veřejného vybavení jako pro základní a předškolní výchovu, které jsou závislé na docházkových vzdálenostech.

Pozemky pro střední a vyšší školství jsou zpravidla vymezeny plochou veřejného vybavení a současně jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby. Celkem jsou vymezeny 4 lokality. Podle potřeby je možné střední a vyšší školy zřizovat nejen na plochách veřejného vybavení, ale zejména plochách smíšených.

Plán potvrzuje stávající lokalizace areálů **vysokých škol** na plochách s rozdílným způsobem využití pro veřejné vybavení VV, menší lokality jsou zahrnuty do smíšených ploch. Pro návrh nových ploch územní plán vychází z bilančních předpokladů rozvoje vysokého školství územně analytických podkladů.

Plán umožňuje rozšíření ploch VV pro dostavbu nebo rozšíření vysokoškolských areálů v 5 lokalitách. Umožňuje založení nových vysokoškolských areálů ve 4 lokalitách: v Ďáblicích, Praze 5 v Jinonicích, v Praze 6 v Ruzyni. Lokality v Ďáblicích jsou určeny pro Vysokou školu umělecko-průmyslovou. Lokalita v Jinonicích umožňuje založení rozsáhlého kampusu Univerzity Karlovy s kapacitou 6 000-10 000 studentů, část ploch je v územní rezervě. V lokalitě Ruzyně se počítá s alternativou přemístění stávajícího komplexu ČVUT ze Strahova.

Variantně se počítá s výstavbou vysokoškolského komplexu v lokalitě Holešovice-Bubny v Praze 7.

S dalšími plochami pro vysoké školy se počítá v územních rezervách v Praze-Dubči a v Praze 5.

Sociální služby

Plochy veřejného vybavení jsou vymezeny pro stavby a zařízení sociálních služeb v souladu se zákonem č. 108/2006 Sb., o sociálních službách. S ohledem na stárnutí pražské populace a také vzrůst podílu sociálně problémových skupin občanů na území města je nezbytné sociální služby dále rozvíjet. I když prioritou rozvoje systému sociálních služeb je posílení terénní, rodinné, individuální, asistenční a neústavní péče, nezbytné je i zajištění dostatečné kapacity pobytových sociálních služeb na území města.

Územní plán navrhuje doplnit vybavenost převážně dle konkrétních potřeb městských částí vyhlášením veřejně prospěšných staveb na 19 plochách veřejného vybavení. S rozvojovými plochami se počítá převážně v okrajových městských částech, kde většinou zařízení sociálních služeb chybí, a také v lokalitách s plánovaným rozvojem bydlení. V historickém jádru Prahy a vnitřním kompaktním městě se rozvoj omezuje na rekonstrukce a dílčí dostavby v rámci stávající zástavby.

Zdravotní služby

Vymezením ploch veřejného vybavení územní plán podporuje zachování a dále i rozšíření sítě zdravotnických zařízení s cílem zajistit dostupnost zdravotních či zdravotně-sociálních služeb na celém území města. K ochraně je určena převážná část stávajících poliklinik, které jsou nedílnou součástí vybavenosti obytných území a dále stávající areály lůžkových zařízení. Výjimkou je areál Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, ve variantním řešení územního plánu je plocha veřejného vybavení pro nemocnici zmenšena na cca polovinu a zbývající část původního areálu nemocnice je navržena k využití jako plocha smíšená.

Plán podporuje rozšiřování vybavenosti zejména ve vnějším kompaktním městě, mimo historické jádro Prahy a vnitřní kompaktní město.

Pro zmírnění celopražského deficitu počtu ošetřovatelských lůžek plán navrhuje na území města tři lokality pro výstavbu zařízení s ošetřovatelskými lůžky, které rovněž doplní vybavenost území, kde je plánem navržena řada lokalit pro rozvoj bydlení.

Pro doplnění služeb ambulantní zdravotní péče v městských částech s deficitem této vybavenosti jsou vymezeny plochy veřejného vybavení jako veřejně prospěšné stavby pro výstavbu zdravotně-sociálních center, kde se uvažuje i o doplnění chybějících sociálních služeb.

Kultura

Kulturní stavby a zařízení všeho druhu nejsou v územním plánu zobrazeny samostatnou plochou a jsou součástí ploch smíšených a ploch veřejného vybavení. Kulturní zařízení jsou však významným městotvorným prvkem a nedílnou součástí metropolitní struktury. V historickém jádru města je soustředěna převážná část muzeí, galerií, divadel, kin, koncertních sálů, církevních zařízení, zábavních zařízení a klubů, které se vyznačují velkou diváckou návštěvností jak obyvatel, tak turistů. Navrhované smíšené plochy mimo historické jádro a zejména navrhovaná centra s možností lokalizace celoměstsky významných staveb a zařízení umožňují jejich lokalizaci ve vnitřním i vnějším kompaktním městě zejména ve vazbě na velké obytné celky a v dosahu kapacitní městské hromadné dopravy. Naplněním těchto smíšených ploch by byla podpořena zásada přeměny Prahy z centrální struktury na strukturu polycentrickou.

Veřejná správa

Pro stavby a zařízení státní a městské správy jsou v územním plánu vymezeny některé plochy veřejného vybavení VV.

Takto vymezené plochy zajišťují územní ochranu pro stávající zařízení, případně slouží jako rezerva pro potřebu lokalizace nového zařízení veřejné správy tak, aby byla dostupná všem jeho uživatelům a aby byla zajištěna její funkčnost. Veřejná správa představuje instituce zajišťující výkon státní správy v přímé nebo přenesené působnosti. Jsou to ministerstva, státní úřady, soudy všech stupňů, městské úřady, státní i městská policie apod.

V plánu jsou navrženy lokality pro případné umístění významné celoměstské funkce s celostátním nebo městským významem. Jsou to lokality zpravidla ve vazbě na navrhovaná centra s celoměstským významem nebo ve vazbě na velká rozvojová a transformační území, ve kterých mohou být doplněny případné deficity zařízení pro veřejnou správu, a tím by byla podpořena polycentrická struktura tak, aby se historické jádro města dále uvolňovalo od monofunkčních administrativních ploch.

Obrana a bezpečnost státu, ochrana obyvatelstva

Podkladem opatření pro obranu a bezpečnost státu a ochranu obyvatelstva je vyhodnocení území a potřeb hlavního města v návaznosti na Havarijní plán hl. m. Prahy a Krizový plán hl. m. Prahy, které zpracoval Odbor krizového řízení MHMP. Opatření jsou rozpracována v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy.

Obrana a bezpečnost státu je zajišťována objekty obranné infrastruktury a kritické infrastruktury. Jde o objekty, které mají z politického, vojenského nebo hospodářského hlediska význam pro zajišťování obrany, mají zásadní význam pro zachování funkcí území, plní opatření k zajišťování obrany na území, zejména zajištění základních životních potřeb obyvatel, fungování státní správy a samosprávy a zabezpečení mobilizace ozbrojených sil, a dále objekty, které mohou být napadeny nebo významně poškozeny. V rámci nové výstavby musí být vždy posouzena míra ovlivnění stávajících objektů obranné infrastruktury a kritické infrastruktury.

Ochrana obyvatelstva je zajišťována objekty a opatřeními ochrany obyvatelstva, kterými jsou ochrana před vlivy nebezpečných látek, systém protipovodňové ochrany, ochranný systém metra, systém ukrytí obyvatelstva.

Ochrana před vlivy nebezpečných látek v podobě zón havarijního plánování, definovaných ve smyslu zákona č. 353/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, je metricky vymezena pro 2 subjekty na území hl. m. Prahy. Ve vymezených zónách musí být zohledněna ochrana před možným únikem nebezpečných látek skladovaných v těchto subjektech a opatření vyplývající z vnějších havarijních plánů těchto subjektů.

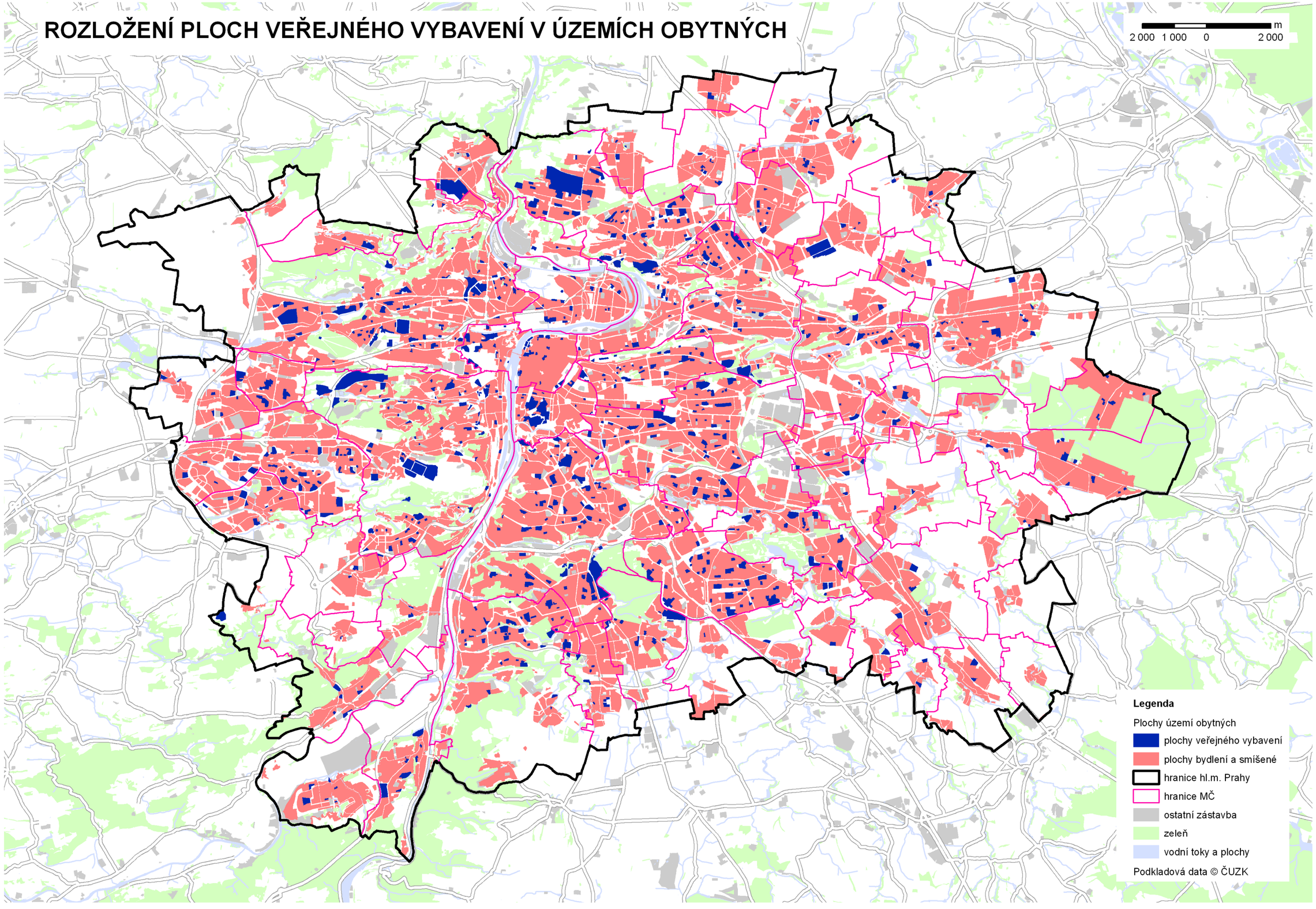
Systém protipovodňové ochrany hl. m. Prahy zajišťuje maximální ochranu obyvatelstva a majetku před povodněmi. V rámci nové výstavby musí být zachovány přístupové komunikace a nezbytné plochy kolem linie protipovodňových opatření, aby mohly být v době hrozící povodně uvedeny do pohotovostního stavu. Rozsah nezbytných ploch je garantovaný odborem krizového řízení MHMP, v podrobnosti územního plánu nejsou vymezeny.

Ochranný systém metra zahrnuje prvky ochrany před povodněmi a ochranu cestující veřejnosti při hrozbě terorismu, obsahuje kamerový systém a prvky preventivního varovného systému při použití otravných látek. V případě válečného stavu je možné využít ochranného systému metra jako stálý úkryt pro ochranu obyvatelstva ukrytím. Metro je součástí kritické infrastruktury hl. m. Prahy, tvoří významný komunikační systém využitelný pro evakuaci obyvatel hl. m. Prahy v případě rozsáhlých přírodních a průmyslových havárií nebo v případě teroristických útoků na území hl. m. Prahy. Rozsah opatření není v územním plánu plošně zobrazitelný.

Systém ukrytí obyvatelstva je definován stávající legislativou a Koncepcí ochrany obyvatelstva, schválenou usnesením vlády ČR č. 417 ze dne 22. 4. 2002. V případě ohrožení státu nebo ve válečném stavu bude k ukrytí obyvatelstva využit fond stálých úkrytů hl. m. Prahy a improvizované ukrytí budované v rámci nové výstavby v předem vytipovaných vhodných podzemních, suterénních a jiných částech objektů. V rámci nové výstavby musí být vždy vytvořeny podmínky pro zajištění a využití vhodných prostor pro improvizované ukrytí. S plánovanou výstavbou nových stálých úkrytů na území hl. m. Prahy se nepočítá. Systém není v územním plánu plošně zobrazen.

Nově vymezené plochy stanic záchranného integrovaného systému odpovídají potřebám rovnoměrného pokrytí Prahy ve vyhovujících dojezdových vzdálenostech pro včasné poskytnutí potřebné pomoci.

ROZLOŽENÍ PLOCH VEŘEJNÉHO VYBAVENÍ V ÚZEMÍCH OBYTNÝCH



2.2.3 OSTATNÍ OBČANSKÉ VYBAVENÍ

Ostatní občanské vybavení zahrnuje pozemky, stavby a zařízení pro obchodní prodej, rekreaci, sport a tělovýchovu, ubytování, stravování, služby, vědu a výzkum apod.

Ostatní občanské vybavení kromě rekreace a sportu nemá v územním plánu vymezen samostatný druh ploch se stanoveným způsobem využití, ale je zpravidla součástí smíšených ploch.

Obchodní prodej

Maloobchodní stavby a zařízení nejsou v plánu vyjádřeny samostatnou plochou. Jsou součástí zejména ploch obytného území ve smyslu jejich regulativů, mohou se však umísťovat i na ostatní plochy s rozdílným způsobem využitím, pro které znamenají menší zátěž a jsou slučitelné s jejich hlavním využitím. V plochách bydlení OB se obvykle umísťují maloobchodní prodejny sloužící převážně pro denní nákupy v pěší docházkové vzdálenosti, anebo v případě nákupů do auta není dojezdová vzdálenost větší než 5 minut. Vedle drobných prodejen v rámci zástavby jde o volně stojící prodejny, jejichž kapacita se pohybuje zpravidla mezi 800–2 000 m^2.

Větší prostor je pro maloobchod ve smíšených plochách, ve kterých se umísťují vedle malých a středních prodejen v rámci jiných objektů i zařízení pro týdenní i měsíční nákupy. Jsou to volně stojící prodejny typu supermarketů a hypermarketů o kapacitě mezi 5 - 15 000 m^2 nebo nákupní centra, která mohou mít kapacitu 20 000 až 100 000 m^2. Dojezdová vzdálenost osobních aut nepřekračuje zpravidla 20 minut. Tato velkokapacitní zařízení však musí být vždy posuzována jako podmíněně přípustná, neboť představují pro území velkou zátěž a jejich slučitelnost s územními podmínkami musí být prokázána.

Vzhledem k tomu, že jsou velká obchodně-společenská centra s regionálním dosahem již realizována v severním, východním, jižním i západním sektoru Prahy s vyhovující dostupností jak kapacitní městskou hromadnou dopravou, tak i osobními auty, nepočítá územní plán s dalšími velkoplošnými a velkokapacitními maloobchodními zařízeními, která představují enormní zátěž komunikační sítě.

Pro velkoobchodní zařízení jsou určeny především plochy produkce PR vzhledem k výhradnímu zásobování kamiony, které představují míru zatížení území neslučitelnou s obytným územím. Podmínkou je vždy možnost dobrého napojení na komunikační síť.

Rekreace, tělovýchova a sport

Pro plnohodnotný život ve městě je nezbytná možnost krátkodobé rekreace. Té slouží jeden ze základních typů území - území rekreační, která jsou určena pro oddech, pasivní či aktivní relaxaci a pro sport od rekreačního přes tréninkový až k výkonnostnímu profesionálnímu sportu s diváckou účastí.

Rekreační území je přechodem mezi volnou krajinou a obytným územím a současně se s nimi vzájemně prolíná. Zahrnuje tři druhy ploch s rozdílným způsobem využití: plochy parkové, plochy rekreace a plochy sportu, pro které jsou stanoveny podmínky pro využití území v příslušných regulativech.

Plochy rekreace jsou určeny oddechovým a sportovně-rekreačním aktivitám v území s převažujícím přírodním charakterem, na kterých je možné umístit jen základní zázemí pro návštěvníky, nikoli krytá sportoviště. Na plochách rekreace vždy převažuje podíl zeleně.

Plochy sportu jsou určeny pro všechna sportoviště s větší intenzitou využití pozemků, se sportovními stavbami, včetně staveb pro doprovodné služby i ubytování. Na plochách sportu je možné umísťovat i stadiony s vysokou diváckou návštěvností.

Základní kostra území vhodných k rekreaci vychází z krajinných daností města a ze systému zeleně.

Celoměstsky významné areály krátkodobé rekreace jsou navrženy rovnoměrně na území města v jeho vnějším pásmu tak, aby byly časově dostupné pro obyvatele jednotlivých městských částí. Důležitá je jejich vazba na prostředky hromadné dopravy. Jsou navrženy především při stávajících vodních tocích a plochách a na významných plochách zeleně stávající i navrhované.

Ve vnitřním i vnějším kompaktním městě plán potvrzuje stávající parky, rekreační a sportovní areály. Mezi nejvýznamnější záměry pro posílení rekreačních možností zejména kompaktního města patří návrh na využití území Rohanského ostrova, Trojské kotliny, tzv. Trojmezí na rozhranní městských částí Prahy 11, 10 a 15, oblasti Motol – Vidoule. Část přestavbových území je rovněž navržena pro plochy sportu a rekreace.

Nejpříhodnější pro rozvoj rekreačních území tvořících zázemí celého města, jeho obyvatel i návštěvníků, je zejména jeho vnější pásmo. Plošně nejrozsáhlejší jsou tradiční rekreační území hlavního města, jejichž vymezení je v zásadě shodné s vymezením přírodních parků a zvláště chráněných území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Jsou to zejména Prokopské a Dalejské údolí, Tichá a Divoká Šárka, Kunratický les, Radotínsko-Chuchelský háj a Modřanská rokle – Cholupice. Plán tato území potvrzuje v jejich historické funkci a vytváří podmínky pro vymístění funkcí, které rekreační využitelnost území nepodporují nebo narušují. Zvolené formy rekreace musí ctít předmět ochrany dotčených území. Ve zvláště chráněných územích většinou jde pouze o možnost pasivního průchodu pěších turistů (místy výhradně po cestách), zato v méně cenných partiích přírodních parků se připouští umístění speciálních aktivit, pouze bez většího stavebního zázemí.

Vznik rozsáhlého rekreačního areálu je potvrzen v oblasti soutoku Vltavy a Berounky, na území mezi Černým Mostem a Dolními Počernicemi; další významné rekreační plochy jsou vymezeny zejména na severu města v městských částech s jejich největším deficitem – v Dolních Chabrech, Ďáblicích, Čakovicích, ve Vinoři.

Plochy rekreace byly vymezeny zejména:

- v územích s vazbou na stávající nebo nově zakládané vodní plochy,
- tam, kde jako „nárazníkové zóny“ mohou napomoci odlehčení přetížených přírodních parků,
- v přestavbových územích, která jsou vhodná pro rekreaci v první řadě svou polohou, a která jsou zdevastovaná nebo využívaná nevhodným způsobem,
- pro vytváření nových rekreačních příležitostí v oblastech s jejich největším deficitem, zejména jako zázemí velkých sídlištních celků cestou přeměny orné půdy,
- jako kultivace vytěžených prostorů a ukončených městských skládek,
- pro speciální záměry jako jsou zoologické a botanické zahrady, golfová hřiště apod.

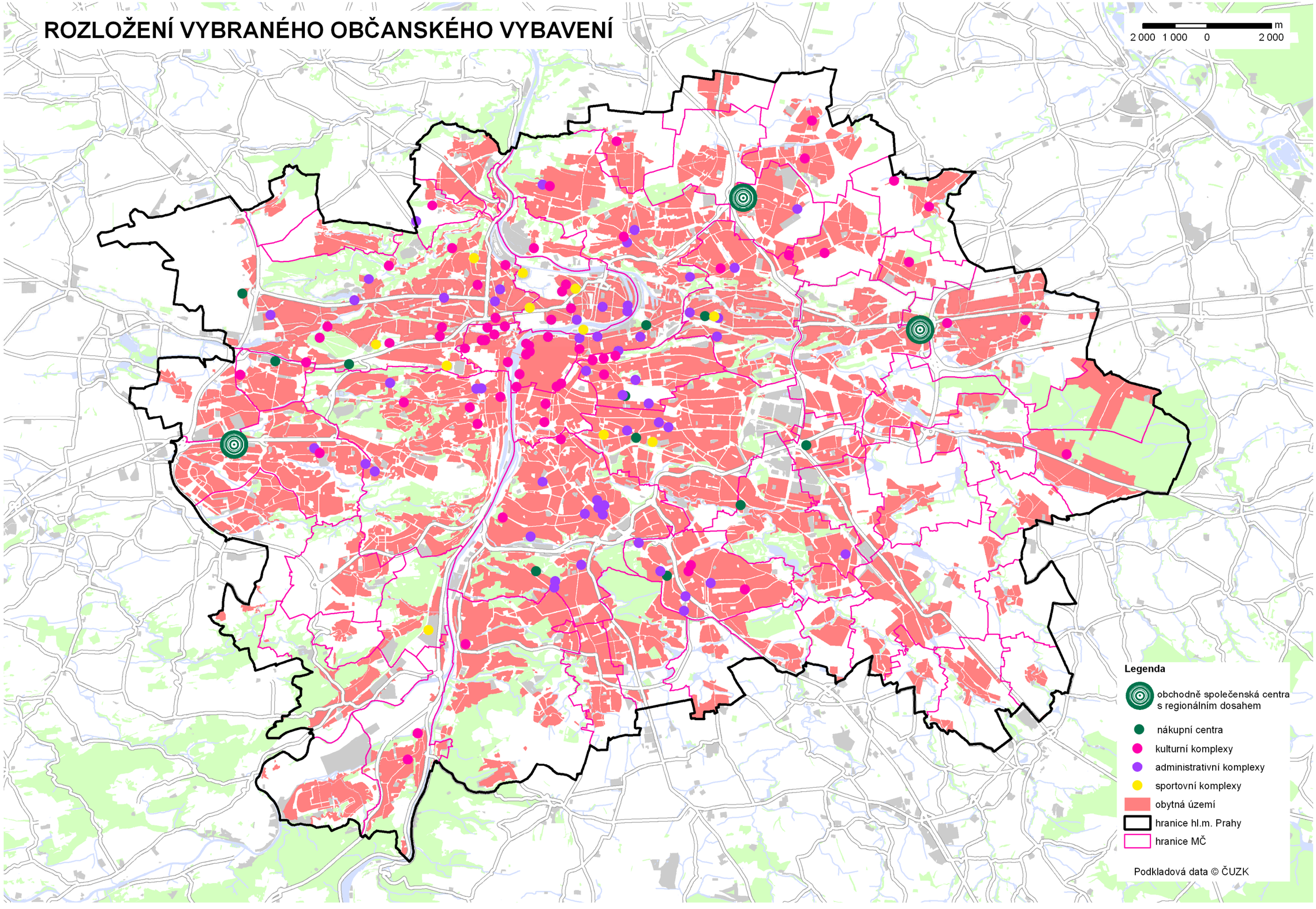
Služby

Pro výrobní a nevýrobní služby, které mohou být zdrojem zátěže pro území, jsou plánem určeny především produkční plochy. Ve smíšených plochách je možné umisťovat pouze nerušící výrobu a nerušící služby a v plochách bydlení jen nerušící služby, pokud je jejich provoz s bydlením slučitelný. Jedná se především o služby komunální, stravovací a ubytovací, drobné provozovny služeb pro obyvatele, jako jsou kadeřnictví, opravy oděvů, hodin, domácích spotřebičů nebo drobné řemeslnické provozovny.

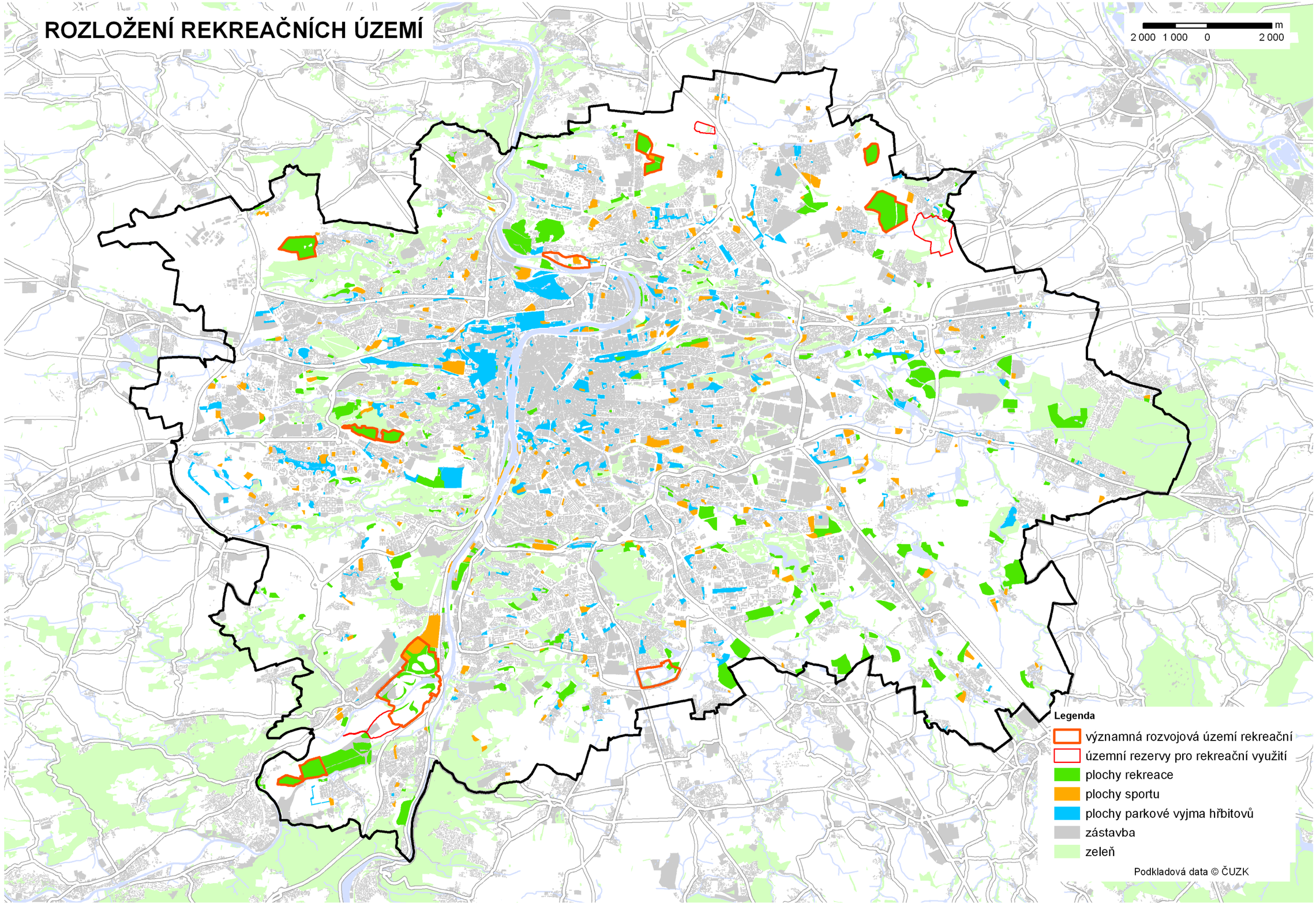
Věda a výzkum

Stavby a zařízení pro vědu a výzkum nejsou v plánu zobrazeny samostatnou plochou. Vědecká a výzkumná pracoviště jsou převážně součástí ploch veřejného vybavení určeného pro vysoké školy a smíšených obytných území. Některá zařízení pro vědu a zejména pro aplikovaný výzkum mohou být součástí ploch produkce ve vazbě na výrobu nebo na podnikatelské a technologické parky. Současné plochy výzkumných a vývojových ústavů i Akademie věd ČR jsou stabilizované a případně využívají svého rezervního potenciálu.

ROZLOŽENÍ VYBRANÉHO OBČANSKÉHO VYBAVENÍ



ROZLOŽENÍ REKREAČNÍCH ÚZEMÍ



2.2.4 PRODUKCE

Do dalších ploch, které jsou součástí městské struktury, je nutné započítat plochy činností, které nejvíce zatěžují území a souvisejí s průmyslovou výrobou, skladováním nebo technologickými zařízeními, jejichž provozováním se zvyšuje hladina hluku, množství exhalací, prašnost nebo jiné vlivy neslučitelné s obytným, rekreačním a krajinným územím vzhledem k jejich negativnímu působení na životní prostředí a zdraví uživatelů. Tyto plochy byly a dále jsou významným zdrojem pracovních příležitostí.

Tyto činnosti je možné umísťovat na plochách produkce PR v produkčních územích. Počítáme k nim zejména průmyslové provozy, výrobní služby, logistická a skladovací zařízení, opravárenská a údržbářská zařízení, stavební dvory, distribuci zboží, zařízení pro celní odbavování a dopravní areály. Dále je na těchto plochách možné umísťovat zařízení a provozy s těmito funkcemi souvisejícími nebo funkce s nižší zátěží, které jsou však s těmito funkcemi slučitelné, provoz automobilové dopravy, provoz PID, železniční dopravu, terminály nákladní dopravy včetně železničních vleček, letiště, čerpací stanice pohonných hmot a všechny typy parkování. Součástí těchto ploch jsou i zařízení technické vybavenosti pro energetiku, zásobování vodou a odvodnění, pro zásobování elektrickou energií, pro elektronickou komunikaci a odpadové hospodářství.

Produkční území jsou historicky založena bez kontaktu s obytnou zástavbou, disponují napojením na dopravní síť jak silniční, tak železniční s obsluhou zpravidla železničními vlečkami a jsou většinou součástí významných průmyslových území v Malešicko-hostivařské průmyslové oblasti a průmyslové oblasti Horních Počernic, v Letňanech, v Uhříněvsi a v Radotíně. Vedle těchto lokalit jsou menší průmyslové plochy v Dolních Chabrech, Vinoři, Písnici, Kunraticích, Modřanech, v Ruzyni apod.

Produkční území procházejí přeměnou, během které se zmenšují podíly průmyslové výroby a zvyšují podíly obslužných funkcí, ke kterým můžeme počítat skladování a logistiku, nejrůznější výrobní a opravárenské služby, stavební a manipulační dvory nebo kancelářské a obchodní plochy s velkými nároky na dopravní obsluhu a souvisejícími s hlavním využitím. Tyto provozy není možné umístit v ostatních územích. Prostředí produkčních ploch je však možné zlepšovat bez změny územního plánu vkládáním funkcí s menší zátěží, jakými jsou vodní prvky, zelené pásy a plochy, nebo po posouzení územních podmínek i stavby a činnosti podmíněně přípustné v ostatních územích, pokud mohou s hlavním využitím území koexistovat.

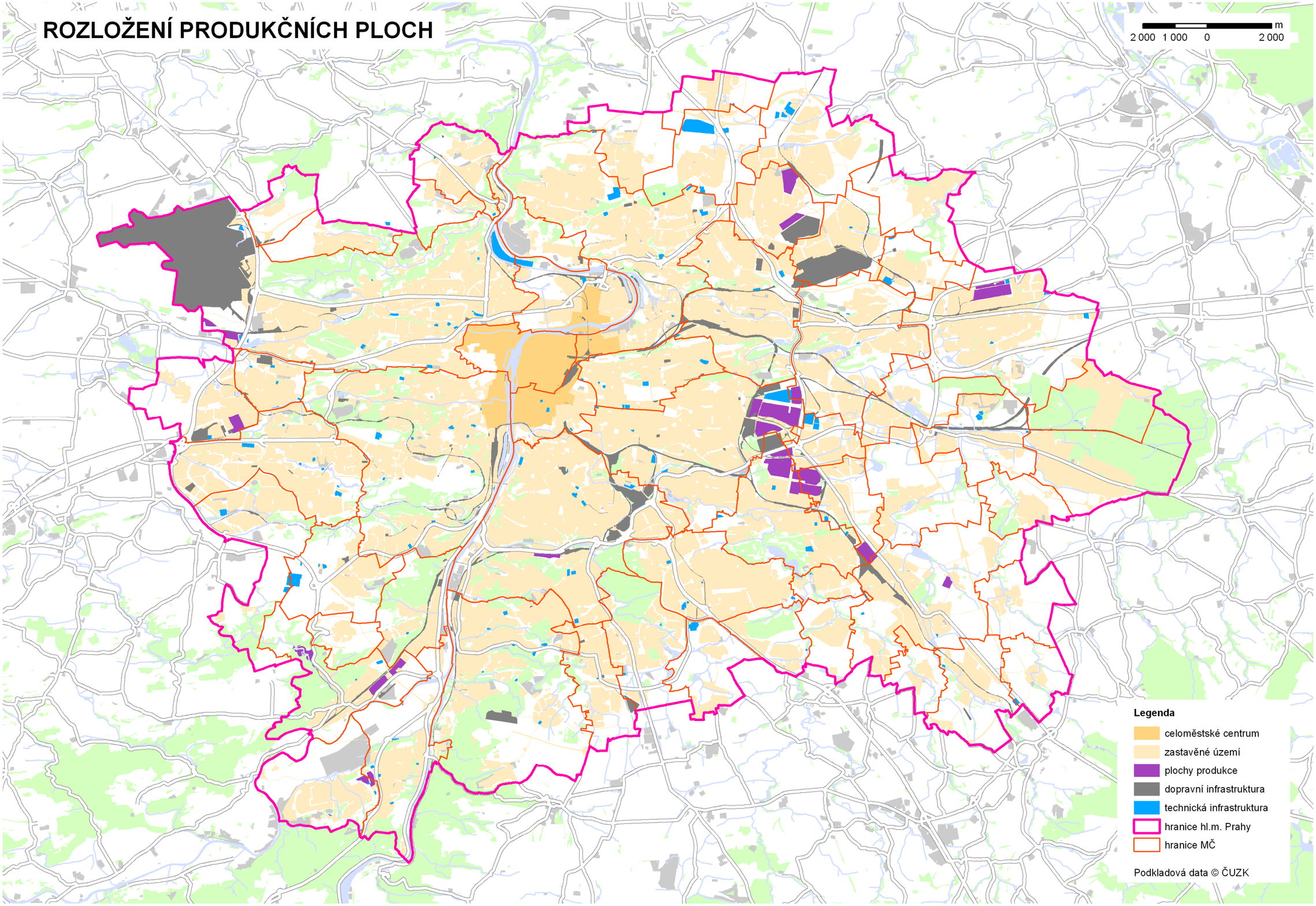
Může jít například o služební byty, kancelářské plochy, řemeslnické dílny, ateliéry, laboratorní a výzkumná pracoviště nebo komunální služby, které mohou kvalitativně změnit průmyslové plochy na podnikatelské či technologické parky.

Další průmyslové plochy byly v důsledku ekonomického vývoje opuštěny a jsou předmětem transformace na obytné plochy nebo smíšené plochy městské struktury. Vzhledem k tomu, že se v průběhu času tato původně periferní území stala součástí kompaktního města, dává plán přednost naplnění těchto ploch před rozvojovými plochami v dosud nezastavěném území. Tato přeměna představuje koncepční přístup zvyšující kvalitu metropolitní struktury a zacelující bariéry v územích. Přispívá rovněž k vyváženému rozložení produkčních ploch zmenšováním původních průmyslových ploch na pravém břehu Vltavy.

Transformace se týká především tradičních průmyslových čtvrtí Vysočan, Libně, Holešovic, Karlína, ale i Smíchova, kde již bylo realizováno centrum Prahy 5 s celoměstskými funkcemi. V ostatních jmenovaných lokalitách je transformace v různých stupních realizace, respektive územně plánovací přípravy.

S novými rozvojovými průmyslovými a skladovacími plochami na území Prahy plán nepočítá.

ROZLOŽENÍ PRODUKČNÍCH PLOCH



2.3 Koncepce prostorového uspořádání města

Návrh prostorového uspořádání vychází z výjimečné morfologické a urbanistické konfigurace města Prahy jako celku s jeho unikátními soubory architektonických objektů, ze vztahů k historické struktuře zástavby a ke krajinným a přírodním elementům. Respektuje hodnoty území a zachovává významné územní celky města, které byly vyhlášeny památkovými rezervacemi, z nichž nejvýznamnější je Památková rezervace v hl. m. Praze zapsaná na Seznamu světového dědictví (UNESCO) se svým ochranným pásmem. Respektuje ochranu vyhlášených památkových zón i hodnoty jader původních historických obcí na území města.

Navržené výškové hladiny, struktura a kapacita zástavby jsou odvozeny od polohy v jednotlivých ve městě vymezených pásmech, zohledňují utváření terénu, navazující charakter zástavby a případný vliv na pohledové horizonty města. Pro ochranu hodnot historického jádra Prahy je navrženo území se zákazem výškových a rozměrných staveb.

Vymezení vnitřních pásem města, tj. historického jádra, vnitřního a vnějšího kompaktního města a vnějšího pásma, vychází z vyhodnocení analýz obsažených v UAP. Souvisí především s poznáním postupného narůstání města v čase a vývojových názorů na jeho utváření i dobových potřeb rozvoje. Zásadními charakteristikami těchto pásem jsou míra stability a rozvojový potenciál území.

Směrem od historického jádra k okraji města je možné sledovat postupnou proměnu území od stabilního historického města přes původně vzniklá předměstí zahrnutá do kompaktního města a dosud živě se vyvíjející oblast s často nedokončenými založeními a rozvojovými příležitostmi až po vnější pásmo se stabilní příměstskou krajinou.

U historického jádra města je časová stabilizace vnitřní struktury dlouhodobá a je potvrzena historickým vývojem a mírou uznávaných kulturních a společenských hodnot. Územní plán v této části města prostorovou regulaci nestanovuje, protože jakýkoliv případný rozvoj podléhá ustanovením zákona o památkové péči a vyžaduje v každém případě zvláštní posouzení. Výjimkou je pouze přestavbové území Masarykova nádraží, kde je regulace stanovena ve vztahu k okolní zástavbě.

Vnitřní kompaktní město, tvořené převážně městskými čtvrtěmi navazujícími na historické jádro města, se vyznačuje prolínáním a vrstvením funkcí vytvářejících plnohodnotné městské prostředí. Časová stabilita vnitřní struktury je dlouhodobá, stabilizovaná jako celek na základě historického vývoje a společenského významu místa. Prostorová struktura je charakteristická méně výraznou kompaktní soustředěnou zástavbou s jednotlivými dominantami. Veškeré změny ve struktuře této zástavby se uplatňují v pohledech z historického jádra města. Proto je značná část vnitřního kompaktního města zahrnuta do území se zákazem výškových a rozměrných staveb a návrh prostorových regulativů tuto skutečnost zohledňuje.

Vnější kompaktní město tvoří v současné době především souvisle zastavěné území městských čtvrtí založených po druhé světové válce, na které navazuje síť lokálních a obchodně-společenských center, ploch rekreačních, ploch produkce a dopravní a technické infrastruktury. Časová stabilita vnitřní struktury tohoto pásma je spíše krátkodobá a opírá se zejména o realizovanou infrastrukturu a založené stavební celky. Dlouhodobější stabilizace je typická jen pro dílčí lokality.

Územní plán ve vnějším kompaktním městě navrhuje vedle významných přestavbových území významná rozvojová území městská, na která dále navazují významná rozvojová území rekreační a krajinná zasahující i do vnějšího pásma města. Pro transformační a rozvojová území navrhuje prostorovou regulaci, která by měla zajistit postupné snižování intenzity zástavby směrem k vnějšímu okraji města.

Vnější pásmo tvořené příměstskou rekreační a zemědělskou krajinou s původně venkovským osídlením si uchovává dlouhodobou časovou stabilitu vnitřní struktury se značnou setrvačností na základě historického vývoje. V tomto pásmu jsou navržena významná rozvojová území rekreační a krajinná. Prostorová regulace nově navržených zastavitelných ploch je odvozena od okolní stávající zástavby.

Dílčí prostorová koncepce významných rozvojových území a jednotlivých lokalit se odvíjí od místních podmínek při respektování lokálních urbanizačních a kompozičních os a místních dominant. Součástí návrhu je i vymezení veřejných prostranství včetně ploch zeleně, a to jak stávajících, které mají potenciál možného zvyšování kvality, tak nových veřejných prostranství, která jsou součástí rozvojových území.

Návrh prostorové regulace je podrobněji popsán v kapitole *3. Koncepce plošné a prostorové regulace*.

2.4 Koncepce rozvoje a přestavby

Na území města je vymezeno zastavěné území zachycující stav k 1. 1. 2008 ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. a dle vyhlášky č. 500 /2006 Sb. Uvnitř i vně zastavěného území jsou navrženy zastavitelné plochy (jinak také nazývané rozvojové). V územním plánu jsou dále vymezeny plochy přestavby včetně brownfields (jinak také plochy transformační), které zahrnují plochy určené jak pro funkční, tak pro strukturální transformaci.

Návrh územního plánu přebírá většinu ploch, které byly určeny k zástavbě ve stávajícím územním plánu, a vymezuje další nově ověřené zastavitelné plochy, přičemž upřednostňuje využití území přestavbových před výstavbou v dosud nezastavěném území tzv. „na zelené louce“.

Plochy přestavby, které mají díky svému rozsahu anebo umístění ve městě nadmístní význam, vymezuje územní plán jako významná přestavbová území. Takto vymezená území rozvíjejí nadmístní přestavbové oblasti vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (ZUR) a doplňují další možná přestavbová území.

Jsou to: T/1- Masarykovo nádraží, T/2 - Maniny, T/3 - Bubny, T/4 - Letňany - Avia, T/5 - Letňany - Letov, T/6 - Vysočany, T/7 - Nádraží Žižkov, T/8 - Nusle - sladovna, T/9 - Bohdalec - Slatiny, T/10 - Švehlova, T/11 - Malešicko-Hostivařská oblast, T/12 - Nové Dvory, T/13 - Braník - pivovar, T/14 - Hodkovičky, T/15 - Modřany - Nestlé, T/16 – Modřany - cukrovar, T/17 - Lipence, T/18 - Nádraží Smíchov, T/19 - Radlické údolí, T/20 - Zličín, T/21 - Strahov.

Specifický význam mají přestavbová území vymezená na pražských nádražích (nádraží Bubny, Žížkov, Smíchov a Masarykovo nádraží), která ve většině případů bezprostředně navazují na celoměstské centrum a jsou tak přirozenou rezervou jeho rozvoje.

Celková rozloha významných přestavbových území je 1 831,71 ha.

Přestože územní plán upřednostňuje využití zastavitelných ploch uvnitř zastavěného území, navrhuje pro další plnohodnotný rozvoj města také systém významných rozvojových území, která se dělí na významná rozvojová území městská (zahrnující zastavitelné plochy), rekreační (s nízkým podílem zastavitelných ploch) a krajinná.

Významná rozvojová území městská, která jsou odvozena od nadmístních rozvojových oblastí a rozvojových os definovaných v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy a která jsou důležitá pro další rovnoměrný rozvoj města, jsou převáženě vymezena v místech, kde dochází k vysoké koncentraci zastavitelných ploch situovaných na trasách hromadné kolejové dopravy.

V těchto územích se předpokládá koncentrace zástavby do takových celků, pro které je racionální a ekonomické v pořizovacích i provozních nákladech zajišťovat dopravní a technickou infrastrukturu, dopravní obsluhu, především veřejnou hromadnou dopravu se zaměřením na uspokojení soudobého požadovaného standardu a na minimalizaci negativních důsledků na životní prostředí. Územní plán se tak snaží čelit vytváření nekoncepčních a nesystémových projevů anarchické zástavby volných ploch na okraji města a ve volné krajině jeho okolí („restituční urbanismus“, „urban sprawl“).

Územní plán vymezuje tato významná rozvojová území městská: M/1 - Letňany, M/2 - Východní Město, M/3 - Petrovice, M/4 - Jižní Město - KIZ II, M/5 - Krč, M/6 - Novodvorská, M/7 - Libuš, M/8 - Barrandov - Slivenec, M/9 - Dívčí hrady, M/10 - Západní Město a M/11 - Ruzyně - Drnovská.

Významná rozvojová území městská mají celkovou rozlohu 4 428,37 ha.

Pro plnohodnotný život ve městě je nezbytná možnost krátkodobé rekreace jeho obyvatel. Územní plán navrhuje celoměstsky významná rozvojová území rekreační rozmístěná rovnoměrně na území města tak, aby byla časově dostupná pro obyvatele jednotlivých městských částí. Umísťuje je především ve vazbě na stávající vodní toky a na rozsáhlé plochy zeleně. Jsou to: R/6 - Rekreační areál na soutoku Vltavy a Berounky v celoměstsky významném rozvojovém území Velká Chuchle, Radotín, Zbraslav, dále pak R/1- Troja, R/2 - Dolní Chabry, R/3 - Miškovice, R/4 - Vinoř, R/5 - U Kunratické spojky, R/7 - Niva Berounky, R/8 - Vidoule a R/9 - Nebušice.

Vedle významných rozvojových území rekreačních obsahuje územní plán i menší plochy sportu, které navazují na školská zařízení a jsou určeny jak pro organizovaný, tak neorganizovaný sport.

Významná rozvojová území rekreační mají celkovou rozlohu 719,71 ha, z toho plochy sportu dosahují rozlohy 31,02 ha.

Významná rozvojová území krajinná jsou navržena rovnoměrně na území města a především v místech, kde je v současné době nedostatek zeleně, umožňují vznik zeleného pásu kolem Prahy a posilují možnosti rekreačního využití pro obyvatele města. Územní plán navrhuje tato území: Z/1 - Dolní Chabry - Ďáblice, Z/2 - Březiněves - Čakovice, Z/3 - Čakovice - Kbely, Z/4 - Horní Počernice, Z/5 - Dolní Počernice - Vinice, Z/6 – Běchovice - Koloděje, Z/7 - Jankov, Z/8 - Kolovraty, Z/9 - Křeslice, Z/10 - Trojmezí, Z/11 - Lipence, Z/12 - Slivenec, Z/13 - Dívčí hrady, Z/14 - Západní Město, Z/15 - Sobín.

Významná rozvojová území krajinná mají celkovou rozlohu 2 354,24 ha.

Významná přestavbová a rozvojová území jsou podrobněji popsána v kapitole *4. Koncepce rozvoje území*.

2.5 Životní prostředí

Urbanistická koncepce přispívá ke zlepšení životního prostředí preferencí větší pestrosti způsobu využití navrhovaných ploch oproti monofunkčnímu využití, liberalizací regulativů vůči způsobům využití území s nižší zátěží. Důležitá je preference rozšiřování sítě a obsluhy veřejné hromadné dopravy a pražské integrované dopravy včetně většího zapojení železnice v dopravě osob před individuální automobilovou dopravou, podpora cyklistické a pěší dopravy, dobudování Pražského a Městského okruhu a radiál k odvedení tranzitu a vnitřní zátěže automobilovou dopravou z historické uliční sítě. Součástí urbanistické koncepce je ochrana stávajících a navrhovaných ploch zeleně.

Dopady urbanistické koncepce na životní prostředí jsou předmětem dílu *D. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj*.

2.6 Dopravní infrastruktura

Doprava je součástí urbanistické koncepce města, kterou ovlivňuje historicky vzniklým založením komunikační sítě, uspořádáním celoměstsky významných komunikací, systémy veřejné hromadné dopravy, železniční infrastrukturou a vlivy letecké dopravy. Se vzrůstajícími nároky na přepravu nabývá stále většího významu otázka udržitelného rozvoje města, zajištění kvality života a s tím spojeného životního prostředí v Praze pro její obyvatele.

V tomto smyslu má zásadní význam veřejná hromadná doprava, jejímž základem je systém Pražské integrované dopravy (PID) s výrazným přesahem do spádové oblasti regionu. Páteří systému je rychlá segregovaná kolejová doprava, reprezentovaná ve městě zejména metrem a v příměstské dopravě železničními linkami. Kolejové systémy města, především metro a železnice a některé tramvajové tratě, představují významné osy v území, podél kterých je navrhován nejen kvantitativní, ale především kvalitativní rozvoj.

Územní plán navrhuje výrazný rozvoj tramvajové dopravy se zřetelem k příznivé provozní ekonomii, šetrnosti k životnímu prostředí a strategické výhodnosti z hlediska dosažitelných zdrojů energií. Rozšířená nabídka tramvajové dopravy spojená s novými úseky tramvajových tratí a podpořená dalšími opatřeními, která jsou již mimo rámec územního plánování (např. kvalitní nízkopodlažní a tiché tramvaje spolu s jejich provozní preferencí na komunikacích), by se měla stát atraktivní pro velkou část obyvatel ve stávajících i nově navrhovaných obytných celcích.

Jako specifická součást veřejné hromadné dopravy v Praze jsou navrženy lanové dráhy, které by měly zpřístupnit významné plochy rekreace v exponovaných polohách.

Základ komunikačního systému města tvoří dva okruhy, Pražský (Silniční okruh kolem Prahy) a Městský a sedm radiál (Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská) doplněných o dvě spojky. Po uvedených komunikacích by se měla realizovat velká část dopravního výkonu automobilové dopravy v Praze.

Na okraji města, případně v kontaktním území regionu budou na Pražský okruh napojeny dálnice D1 (Praha - Brno), D3 (Praha - České Budějovice), D5 (Praha - Plzeň), D8 (Praha - Teplice), D11 (Praha - Hradec Králové), rychlostní silnice R4 (Praha - Strakonice), R6 (Praha - Karlovy Vary), R7 (Praha - Chomutov), R10 (Praha - Turnov) a další komunikace. Smyslem navrženého systému komunikací je převést vůči městu tranzitní automobilovou dopravu na jeho okraj a zde ji rozvádět spolu s vnější zdrojovou a cílovou automobilovou dopravou. Velkou část vnitroměstské automobilové dopravy realizovat po technicky vybavených trasách s velkým podílem tunelových úseků, které by zmírnily negativní vlivy dopravy na okolní území.

Další zmírnění negativních vlivů individuální automobilové dopravy v Praze bude nutné provést také uplatněním podpůrných opatření, která jsou již mimo rámec územního plánování, např. návrhem radikálních restriktivních opatření vůči automobilové dopravě zejména v centrální oblasti města, rozšířením nabídky veřejné dopravy v radiálních i tangenciálních vztazích a výraznějším rozšířením nabídky záchytných parkovišť tytu P+R ve vazbě na kapacitní kolejové systémy v Praze a na železnici i v regionu.

Územní plán předpokládá významný rozvoj cyklistické a pěší dopravy, tj. ekologické a nenáročné dopravy s příznivými důsledky na zdraví obyvatel, navrhuje ucelený systém cyklotras a pěších spojení. Součástí navržených významných pěších propojení, která by měla zajistit lepší prostupnost územím, jsou nové lávky pro pěší a cyklisty přes Vltavu a Berounku.

Letiště Ruzyně je potvrzeno jako nejvýznamnější letiště celostátního významu s předpokládanou částečnou přestavbou jeho dráhového systému tak, aby bylo možné při vyšších nárocích na přepravu odklonit letový provoz mimo silně urbanizované oblasti města. Výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy je v územním plánu nově podmíněna realizací kolejového spojení Letiště Ruzyně s centrem Prahy. Celkový provoz letiště musí být koncipován jako převážně zdrojové a cílové letiště pro osobní dopravu bez posilování tranzitní a nákladní dopravy. Provoz letiště musí zohledňovat hygienické limity, které budou ve vzájemném souladu s životem města a jeho rozvojem.

Pro vodní dopravu jsou vymezeny stávající přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov a rozšířený přístav Radotín, který má vymezenu část obchodní, ochrannou a zcela samostatnou část pro rekreační a sportovní lodě. Potvrzeny jsou terminály osobní lodní dopravy u Palackého, Jiráskova a Čechova mostu.

Koncepce rozvoje dopravy je podrobněji popsána v *kapitole 6. Koncepce dopravní infrastruktury*.

2.7 Technická infrastruktura

Urbanistická koncepce je podmíněná rozvojem technické infrastruktury v jednotlivých systémech zásobování vodou, odkanalizování, odpadového hospodářství, zásobování teplem, plynem a elektrickou energií, elektronických komunikací, kolektorů. Mezi ně patří i soustava vodních toků s výraznou městotvornou funkcí.

Koncepce rozvoje jednotlivých systémů je podrobněji popsána v kapitole *7. Koncepce technické infrastruktury*.

2.8 Koncepce ekonomické infrastruktury

Územní plán navrhuje rozvoj hl. m. Prahy k posílení konkurenceschopnosti vůči podobným metropolím střední Evropy (jak předpokládá aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy z roku 2008) a k plnění funkce „významné rozvojové oblasti“ (dle Politiky územního rozvoje ČR z roku 2008). Vzhledem k uvedeným skutečnostem je nutné chápat rozvoj města především jako růst kvality a harmonie vytvářeného prostředí, nikoliv jako nekontrolovatelný kvantitativní nárůst zastavěné plochy nebo počtu obyvatel a návštěvníků.

Územní plán obsahuje ekonomické souvislosti urbanistického rozvoje a stanoví pořadí a podmínky změn v území (etapizaci). Pro možnost dlouhodobého rozvoje navrhuje územní rezervy.

Koncepce ekonomické infrastruktury je podrobněji popsána v kapitole *8. Koncepce ekonomické infrastruktury*.

2.9 Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb

Vymezení architektonicky nebo urbanisticky významných staveb, pro které může vypracovávat architektonickou část projektové dokumentace jen autorizovaný architekt, není stanoveno.

V územním plánu nejsou specifikovány konkrétní významné stavby a jejich umístění, a je proto dostatečné obecné vymezení v rámci jiných předpisů, především zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona, a zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů.

2.10 Vymezení staveb nezpůsobilých pro zkrácené stavební řízení

Vymezení staveb nezpůsobilých pro zkrácené stavební řízení podle § 117 odst. 1 stavebního zákona se vztahuje na všechny stavby umísťované na územích všech památkových rezervací v hl. m. Praze.

Důvodem je nutnost individuálního posouzení jednotlivých změn v území s cílem zajistit zvýšenou ochranu urbanistických hodnot prostorového uspořádání historické zástavby města.

3. Koncepce plošné a prostorové regulace

Územním plánem se stanovují podmínky pro využití území města, jeho plošného a prostorového uspořádání včetně základních podmínek krajinného rázu a nadřazených celoměstských systémů.

Území města je územním plánem členěno na základní typy území, které jsou ve smyslu vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území dále členěny na **plochy s rozdílným způsobem využití**. Pro ně jsou stanoveny územní podmínky využití s cílem chránit v těchto územích a na těchto plochách veřejné zájmy, jakými jsou ochrana přírodního a kulturního dědictví, civilizačních, architektonických a urbanistických hodnot a životního prostředí, přitom zajistit harmonický rozvoj území bez střetů vzájemně neslučitelných činností a požadavků na uspořádání a využívání území.

Územní plán rozlišuje podle stávajícího či navrhovaného charakteru území a s ohledem na specifické podmínky využití čtyři základní **typy území**:

- území krajinné,
- území rekreační,
- území obytné,
- území produkční.

Každý typ území zahrnuje tři typy ploch s rozdílným způsobem využití příbuzného charakteru. V území produkčním jsou plochy dopravní infrastruktury vyjma komunikací a plochy technické infrastruktury dále závazně děleny na další typy ploch s rozdílným způsobem využití. Podrobnější dělení ostatních ploch s rozdílným využitím má informativní charakter.

Územní plán dále vymezuje plochy vodní VO a dopravní infrastruktury – komunikací DK. Tyto plochy s rozdílným způsobem využití nejsou začleněny do žádného typu území, protože se liší svým charakterem, který je slučitelný se všemi základními typy území. Jsou zařazeny mezi tzv. ostatní plochy s rozdílným způsobem využití.

Územní plán rozlišuje z pohledu prostorové regulace podle **míry stability** různé typy **území** v základním členění na:

- stabilizovaná území,
- zastavitelná území,
- plochy přestavby.

Stanovuje pro ně s ohledem na stávající nebo navrhovaný charakter a specifické podmínky utváření všechny čtyři základní **prvky prostorové regulace** nebo pouze některé z nich:

- strukturu,
- výškovou hladinu,
- podíl zeleně,
- koeficient podlažních ploch.

Lze stanovit i další specifické regulativy.

Vztah k památkové rezervaci v hl. městě Praze určují **zóny prostorové regulace**, v rámci kterých jsou stanoveny obecné prostorové podmínky pro umísťování staveb.
V zóně I. jsou stanoveny specifické požadavky na stavby v památkových rezervacích na území města. V zóně II. jsou stanoveny zejména požadavky sloužící pro ochranu pohledů z historického jádra města, zónu tvoří území se zákazem výškových a rozměrných staveb a památkové zóny. V zóně III. jsou stanoveny obecné podmínky pro umísťování staveb, u výškových a rozměrných staveb platí režim zvláštního posouzení přípustnosti.

Ke stanovení územních podmínek, regulativů využití, se v územním plánu používá více **vrstev**:

1. Regulativy základní vrstvy plánu jsou vyjádřeny jako regulativy využití ploch s rozdílným způsobem využití a stanovují podmínky pro využití základních typů území a ploch s rozdílným způsobem využití.
2. Překryvné vrstvy plánu obsahují regulativy speciálních ploch a ucelených systémů, jejich regulativy platí současně s regulativy ploch s rozdílným způsobem využití základní vrstvy plánu, které překrývají.
3. Pro plochy s rozdílným způsobem využití, které jsou zastavěny nebo jsou určeny k zastavění, se v překryvné vrstvě plánu stanovuje prostorová regulace.

Regulativy základní vrstvy plánu jsou uvedeny v kapitole *3.1 Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití*, regulativy překryvných vrstev plánu v kapitolách *3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch*, *3.3 Prostorová regulace* a *3.4 Veřejná prostranství*.

Jednotlivé vrstvy regulativů jsou znázorněny ve výkresech:

V2 - Hlavní výkres
V2v - Hlavní výkres – varianty
V3 - Výkres prostorové regulace a veřejných prostranství
V3v - Výkres prostorové regulace a veřejných prostranství – varianty

Všechny vrstvy regulativů jsou znázorněny ve výkresech:

O1 - Koordinační výkres
O1v - Koordinační výkres – varianty

3.1 Regulativy ploch s rozdílným způsobem využití

3.1.1 PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

K naplňování cílů a úkolů územního plánování podle § 18 a 19 stavebního zákona a s ohledem na rozdílné nároky na prostředí se území města člení územním plánem ke stanovení územních podmínek na plochy s rozdílným způsobem využití ve smyslu vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.

Paragrafy 4 až 19 této vyhlášky, kde jsou stanoveny typy ploch s rozdílným způsobem využití, jsou v územním plánu pro vymezení ploch s rozdílným způsobem využití použity přiměřeně s ohledem na specifické podmínky Prahy a charakter řešeného území.

Ve smyslu výše uvedených paragrafů se územním plánem vymezují následující plochy s rozdílným způsobem využití: **plochy bydlení**; plochy smíšené obytné s názvem **plochy smíšené**; plochy dopravní infrastruktury v rozčlenění na **plochy dopravní infrastruktury vyjma komunikací** a p**lochy dopravní infrastruktury - komunikací**; **plochy technické infrastruktury**; plochy vodní a vodohospodářské s názvem **plochy vodní**, plochy zemědělské s názvem **plochy zemědělské a pěstební**; **plochy lesní**.

Z ploch vodních jsou vyčleněny plochy **suchých poldrů**, tj. přírodní území určená k občasné retenci povrchových vod. Vymezují se v překryvné vrstvě územního plánu nad jinými plochami s rozdílným způsobem využití, které stanovují podmínky využití v době, kdy poldry aktivně neplní svoji funkci.

Vzhledem ke specifickým požadavkům na stanovení podmínek na území hlavního města Prahy se územním plánem ve smyslu § 3 odst. 4 vyhlášky č. 501/2006 Sb. odlišným způsobem definují plochy veřejných prostranství a plochy těžby nerostů a vymezují plochy s jiným způsobem využití, než je stanoveno v § 4 až 19: plochy nelesní, plochy parkové, plochy rekreace; plochy sportu, plochy veřejného vybavení, plochy produkce.

Veřejná prostranství se územním plánem nevymezují jako samostatný typ ploch s rozdílným způsobem využití. Jsou zahrnuta mezi speciální plochy překryvných vrstev plánu, neboť překrývají pozemky či procházejí přes další plochy s rozdílným způsobem využití.

Plochy těžby nerostů se územním plánem nevymezují jako samostatný typ ploch s rozdílným způsobem využití. **Těžba nerostů** je chápána jako dočasná činnost a je vymezena překryvným značením ve vazbě na související limity území. V územním plánu je jako základní vrstva znázorněna plocha s rozdílným způsobem využití buď stávajícího, anebo požadovaného využití po skončení těžby a rekultivaci.

Plochy nelesní se vymezují namísto ploch přírodních. Zahrnují vedle přírodní zeleně krajinné i zeleň městskou, tj. soubor vegetačních prvků v urbanizovaném prostředí – parkově upravené plochy, linie zeleně v zástavbě a pobytové louky.

Plochy parkové jsou jako samostatný typ ploch vyčleněny z veřejných prostranství pro svůj specifický význam v území. Plochy parkové slouží nejen jako veřejná prostranství, tj. plochy veřejně přístupné, ale zastávají rovněž významnou úlohu zeleně v území a zpravidla slouží i ke krátkodobé rekreaci.

Plochy rekreace se vymezují pro sportovní a volnočasové aktivity, jejichž provozováním není podstatně narušen přírodní charakter území a nezahrnují pozemky staveb pro rodinnou rekreaci.

Plochy sportu jsou samostatně vymezeným typem ploch vzhledem ke specifickým územním nárokům občanského vybavení pro tělovýchovu a sport. Představují vybrané plochy občanského vybavení.

Plochy veřejného vybavení se vymezují pro ochranu a zajištění vybraného občanského vybavení převážně nekomerčního charakteru, které je zřizované či užívané ve veřejném zájmu jako součást veřejné infrastruktury, tj. stavby a zařízení pro vzdělávání a výchovu všech stupňů včetně vysokoškolského, zdravotní služby, sociální služby, kulturu, církev, městskou správu. Rozvojové plochy pro veřejné vybavení je nutné obzvláště chránit pro zajištění základních potřeb obyvatel a uživatelů nových městských celků.

Plochy veřejného vybavení zahrnují také pozemky pro činnosti, stavby a zařízení obrany a bezpečnosti státu, pro civilní ochranu a vězeňství, pro něž územní plán nevymezuje plochy specifické jako samostatný typ plochy s rozdílným způsobem využití ve smyslu vyhlášky č. 501/2006 Sb.

Plochy produkce svým charakterem využití odpovídají plochám výroby, skladování a plochám smíšeným výrobním ve smyslu § 11 a 12 vyhlášky č. 501/2006 Sb.

V důsledku výše uvedeného v odstavcích (3) a (4) územní plán nevymezuje plochy s rozdílným způsobem využití podle § 4 až 19 vyhlášky č. 501/2006 Sb.: plochy občanského vybavení, plochy výroby a skladování, plochy smíšené výrobní, plochy přírodní, plochy smíšené nezastavěného území, plochy specifické.

Plochy občanského vybavení se územním plánem nevymezují jako samostatný typ ploch s rozdílným způsobem využití. Pozemky staveb a zařízení občanského vybavení, nezařazeného do ploch veřejného vybavení ani do ploch sportu, jsou zahrnuty převážně do ploch smíšených, kde přispívají k vytváření polyfunkční metropolitní struktury. Zvláštní pozornost je věnována maloobchodním zařízením nad 5 000 m^2 a administrativním komplexům nad 20 000 m^2, které musí být vždy posuzovány v režimu podmíněně přípustných staveb, protože představují velkou zátěž komunikační sítě, resp. životního prostředí a jejich slučitelnost s územními podmínkami musí být důsledně prokázána.

3.1.2 REGULATIVY PLOCH S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

Územním plánem se stanovují podmínky využití území jako regulativy pro využití ploch s rozdílným způsobem využití s určením: hlavního využití; přípustného využití; nepřípustného, popřípadě podmíněně přípustného využití; nepřípustného využití.

1) **Hlavní využití** určuje převažující účel využití, jeho charakter a míru zátěže plochy.

2) **Přípustné využití** stanovuje další možné využití nad rámec hlavního využití. Jde zejména o činnosti, stavby a zařízení doplňující hlavní využití, s ním související a slučitelné.

3) **Nepřípustné, popřípadě podmíněně přípustné využití** je takové využití, pro jehož přípustnost jsou stanoveny podmínky, za jakých lze stavby, činnosti a zařízení v území umístit. Při nesplnění těchto podmínek je umísťování činností, staveb a zařízení nepřípustné. Při rozhodování o přípustnosti změn v plochách všech typů zeleně je vhodné mimo jiné zohlednit tzv. podrobnější dělení zeleně – viz kapitola *1.3 Zeleň*.

4) **Nepřípustné využití** je stanoveno jako využití, které nelze povolit za žádných podmínek. Nepřípustné je zpravidla umísťovat činnosti, stavby a zařízení, které nesouvisejí a nejsou slučitelné s přípustným využitím.

Regulativy využití pro plochy s rozdílným způsobem využití v zásadě vycházejí z rozčlenění ploch podle charakteru a příbuznosti jejich hlavního využití do čtyř základních typů území – krajinného, rekreačního, obytného a produkčního.

Pořadí ploch s rozdílným způsobem využití v základních typech území není náhodné a zpravidla vyjadřuje stupňující se míru zátěže využití území.

Regulativy využití ploch s rozdílným způsobem využití v zásadě umožňují beze změny územního plánu umísťovat jako přípustné nebo podmíněně přípustné využití činnosti, stavby a zařízení s nižší mírou zátěže pro území na plochách, kde se předpokládá vyšší míra zátěže pro území, pokud regulativy nestanovují jinak.

Nepřípustné je umísťování staveb, činnosti a zařízení typických pro plochy s vyšší mírou zátěže pro území na plochách s nižší mírou zátěže pro území, pokud regulativy nestanovují jinak.

3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch

V územním plánu jsou podle stávajícího nebo požadovaného způsobu využití vymezeny v překryvných vrstvách speciální plochy a ucelené systémy, které se znázorňují překryvnými značeními.

Patří sem vybraná veřejná prostranství, suché poldry, zeleň vyžadující zvláštní ochranu, území s ochranou bydlení v historickém jádru Prahy.

Jako systém se vymezují celoměstský systém zeleně a územní systém ekologické stability.

Pro plochy s rozdílným způsobem využití, které jsou zastavěny nebo jsou určeny k zastavění, se v překryvné vrstvě plánu stanovuje prostorová regulace.

3.2.1 REGULATIVY SPECIÁLNÍCH PLOCH A SYSTÉMŮ

Speciální plochy, ucelené systémy a prostorová regulace závazně vymezené v překryvných vrstvách územního plánu stanovují další podmínky využití území; pro pozemky, které překrývají, znamenají další regulativy, které platí současně s regulativy pro využití ploch s rozdílným způsobem využití stanovenými v základní vrstvě plánu.

Regulativy překryvných vrstev určují pro všechny pozemky dotčené překryvnými značeními další podmínky využití s určením přípustného využití; nepřípustného, popřípadě podmíněně přípustného využití; nepřípustného využití.

Ochrana bydlení v historickém jádru Prahy

V centru města dlouhodobě dochází k úbytku bytů a trvale bydlících obyvatel, a tím k jeho vylidňování ve prospěch komerčního, zejména hotelového a z části i administrativního využití.

Tento trend je nejvíce patrný na území Prahy 1 a Prahy 2, viz údaje z podkladů Českého statistického úřadu uvedené v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy.

Vývoj počtu trvale bydlících obyvatel:

Městská část	1991	2001	2008
Praha 1	42 590	33 825	30 343
Praha 2	61 873	49 932	48 575

Pro zachování stávajícího rozsahu bydlení jako nezastupitelné městotvorné složky v historickém jádru města je na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze stanovena regulace bydlení tak, aby nedocházelo k jeho dalšímu nežádoucímu úbytku.

3.3 Prostorová regulace

3.3.1 ZÁSADY PROSTOROVÉ REGULACE

Neopakovatelná urbanistická tvář města Prahy jako celku s jeho unikátními architektonickými a urbanistickými soubory stejně jako morfologicky mnohotvárný krajinný reliéf modelovaný především řekou Vltavou a jejími přítoky, zelenými svahy a hřebeny kopců jsou zásadní hodnoty prostorového obrazu města. Město jako celek tvoří neobyčejně rozsáhlou a provázanou strukturu, která je vnitřně bohatě členěna a je vysoce různorodá, charakteristická svými prostorovými pásmy, zelenými klíny a dosud uchovanou krajinou.

Cílem prostorové regulace města je především uchovat jeho hodnoty při respektování těchto zásad pro novou zástavbu:

1) Nenarušit charakteristické prostorové vztahy, které tvoří rámec historického jádra Prahy a jeho památkových rezervací a zón, historických jader původních obcí i objektů zapsaných v seznamu nemovitých kulturních památek.
2) Zajistit, aby změny využití území včetně nové zástavby vytvořily harmonický celek se stávající zástavbou.
3) Podpořit a zdůraznit prostorovou hierarchii města, zejména polohu center, jádrových území a dalších významných lokalit v rámci města i kompozici jednotlivých celků ve vztahu k terénnímu a krajinnému utváření.
4) Chránit panorama města, nenarušovat pohledově exponované polohy, zejména terénní hrany a svahy.

Prostorová regulace vychází z členění města na jednotlivá pásma, z jejich prostorových vlastností, míry stability i z bližší charakteristiky dílčích územních jednotek, které představují ohraničené, charakterově souvislé celky - lokality, specifikované společnými urbanistickými parametry, svou polohou a vazbami. Vývojové možnosti těchto celků jsou vymezeny základními prvky prostorové regulace, jako je struktura, výšková hladina a podíl zeleně na rostlém terénu. Požadavky na uchování nebo vytváření některých jejich vlastností mohou být předmětem specifických regulativů. Ve stabilizovaných územích je cílem regulativů chránit stávající hodnotnou strukturu a nezvyšovat její kapacitu, zatímco v rozvojových územích - určit jejich potenciál.
Proto jsou stanoveny níže uvedené základní prvky prostorové regulace nebo kombinace některých z nich:

- **struktura** - určuje kód struktury
- **výšková hladina zástavby** - určuje max. počet podlaží
- **koeficient podlažních ploch** - určuje maximální podíl podlažních ploch
- **podíl zeleně** - určuje minimální podíl zeleně na rostlém terénu
- **specifické regulativy** - určují individuální regulativy pro vymezená území a prvky

Prostorová regulace využívá poznatků územně analytických podkladů, jejich analýz vizuálních vztahů centrální části města a stanovených pohledových horizontů.

Zóny prostorové regulace vyjadřují různé stupně ochrany prostorových hodnot města s ohledem na polohu polohy v hierarchii města.

I. zóna - území památkových rezervací - jsou stanoveny požadavky na posouzení změn prostorového uspořádání individuálně. Přísnější podmínky regulace jsou stanoveny zejména pro území Památkové rezervace v hl. městě Praze s cílem zabránit zásahům nerespektujícím historickou urbanistickou strukturu, která je mimo jiné předmětem památkové ochrany. Nepřiměřené změny v území vyvolávají zhoršení životního prostředí, nepříznivě se projevuje redukce nezastavěných ploch dvorů a vnitrobloků a obecně snižování podílu rostlého terénu a zeleně.

Změny staveb a využití území uvnitř památkových rezervací je nutné posuzovat jednotlivě v režimu zvláštního posouzení přípustnosti, který je popsán v bodě *3.3.7*.

II. zóna - území se zákazem výškových a rozměrných staveb - je vymezeno pro ochranu pohledů z historického jádra města; stejné podmínky platí i pro památkové zóny ležící mimo vymezené území zákazu výškových a rozměrných staveb. Při změnách v území musí být posuzován zejména kontext se související zástavbou, aby nedocházelo k necitlivým zásahům do struktury území a neodůvodněným zásahům do založené kompozice.

III. zóna - ostatní území - pro stabilizované plochy jsou stanoveny podmínky s ohledem na základní typ struktury. Výškové a rozměrné stavby je nutno posuzovat v režimu zvláštního posouzení přípustnosti – viz bod *3.3.7*. Obdobně jako v zóně II. je nutné brát zřetel na kontext se související zástavbou.

Plochy bez určené prostorové regulace tvoří veškeré plochy s nulovou či minimální mírou zastavitelnosti, tzn. plochy spadající do území krajinného a území rekreace s výjimkou ploch určených pro sport a některých ploch dopravní a technické infrastruktury, u kterých se jejich prostorová forma přizpůsobuje technologii a provozu a není tak možné jednoznačně označit strukturu a z ní vycházející míru využití území.

Regulace a základní podmínky pro ochranu krajinného rázu nebyly doposud dohodnuty s orgánem ochrany přírody ve smyslu § 12 odst. 4) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění; pro posouzení navrhovaných změn je možné využít vymezení oblastí a míst krajinného rázu, které bylo zpracováno jako příloha UAP hl. m. Prahy.

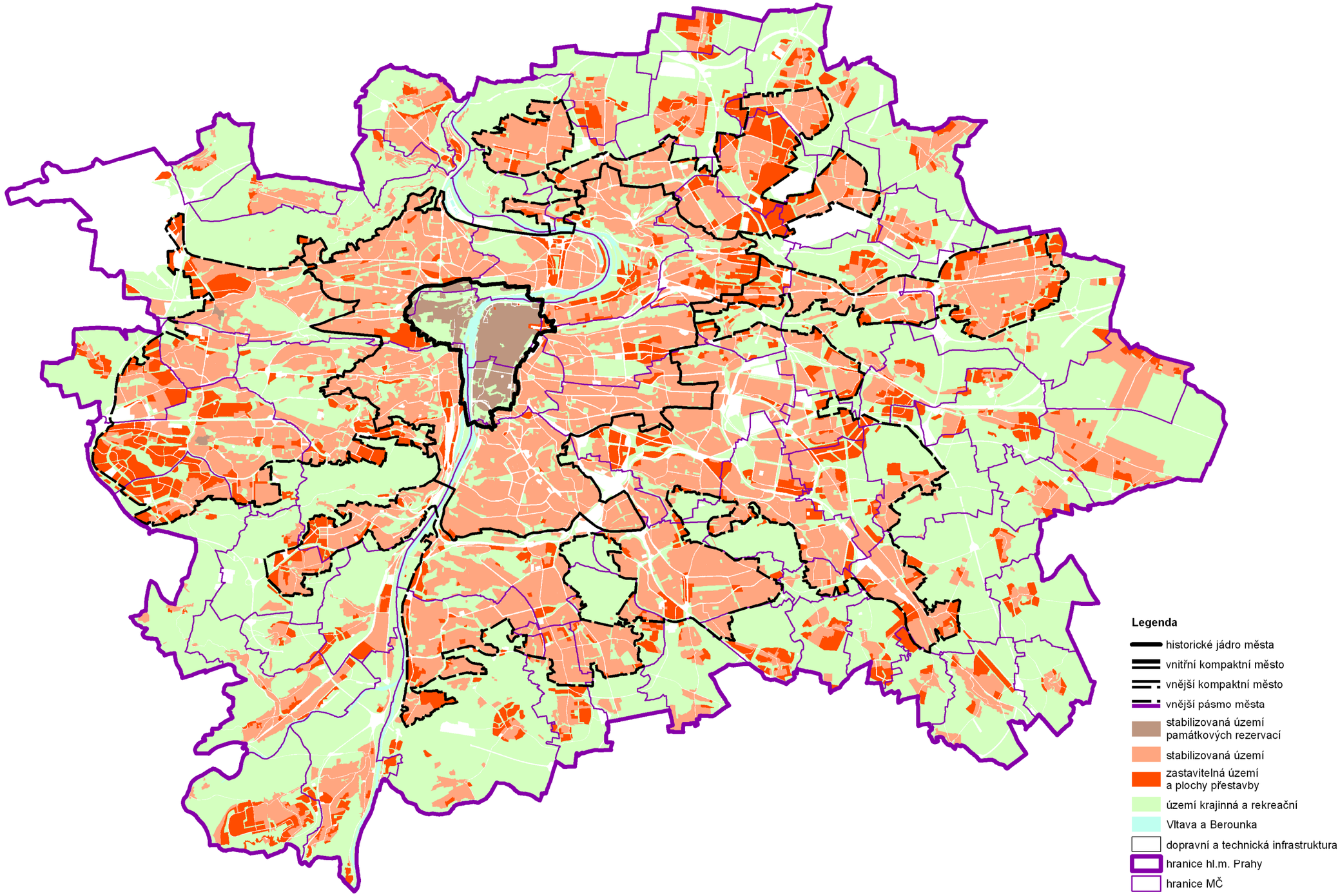
Vymezení ploch prostorové regulace je navrženo pro území se shodným typem struktury. Rozhraní ploch se shodnou prostorovou regulací zpravidla sleduje hranice pozemků, plochy jsou skladebné s vymezením ploch s rozdílným způsobem využití.

Pro posouzení souladu záměru s prostorovou regulací se regulativy počítají vždy na pozemky **celého stavebního záměru** (resp. na jejich části s určenou prostorovou regulací), tzn. projektu představujícího ukončenou formu využití všech dotčených pozemků, nikoli na části záměru.

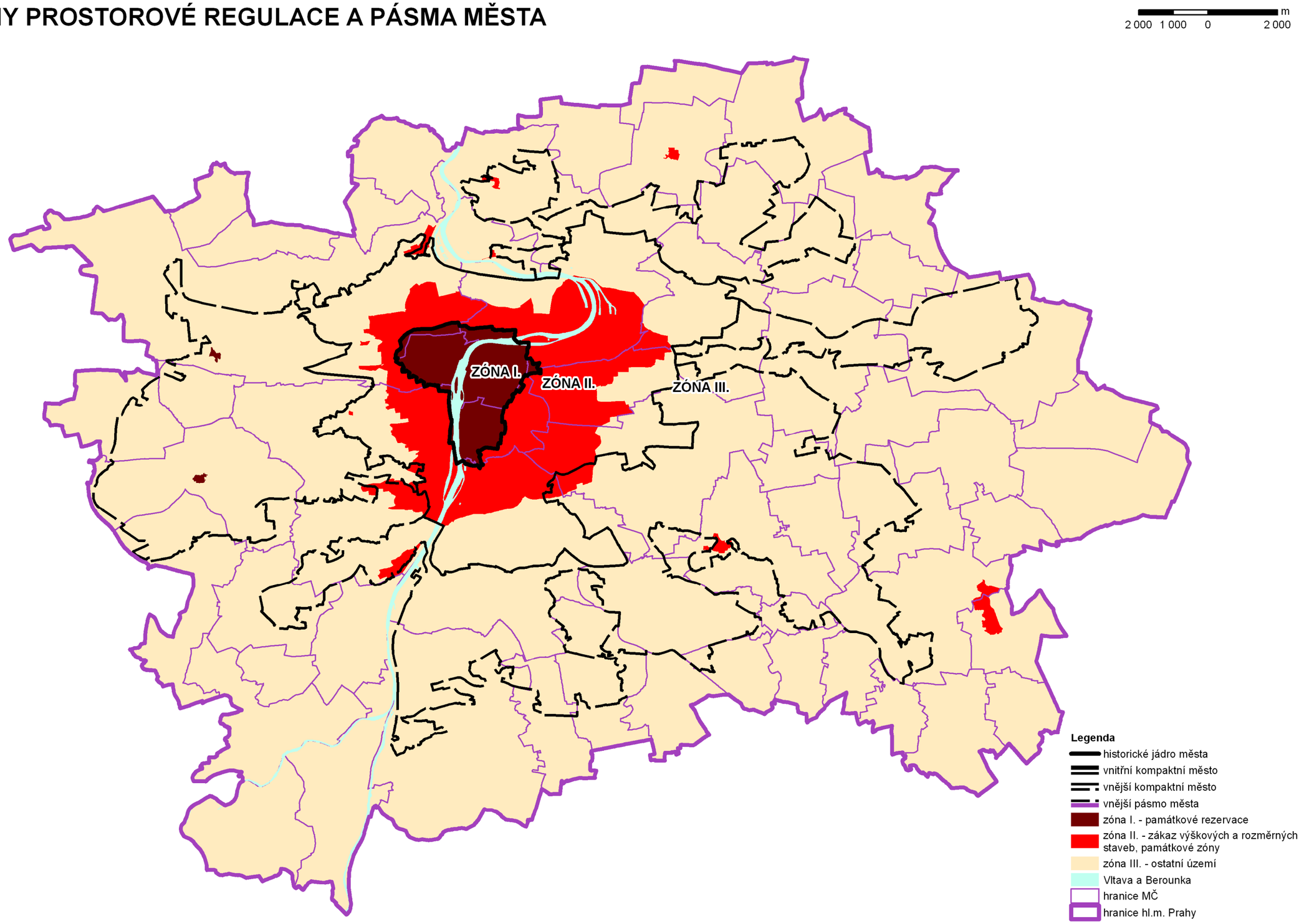
Prostorové regulativy podle polohy a stabilizace posuzované plochy

Zóny prostorové regulace	Typy ploch v rámci zóny	Stanovené prostorové regulativy
I. Památkové rezervace	stabilizované plochy	s individuálním způsobem regulace, odchylky jednotlivě v režimu zvláštního posouzení přípustnosti
	zastavitelné plochy a plochy přestavby	struktura, výšková hladina, podíl zeleně na rostlém terénu, koeficient podlažních ploch, odchylky jednotlivě v režimu zvláštního posouzení přípustnosti
II. Území zákazu výškových a rozměrných staveb, památkové zóny	stabilizované plochy	struktura, výšková hladina, podíl zeleně na rostlém terénu
	zastavitelné plochy a plochy přestavby	struktura, výšková hladina, podíl zeleně na rostlém terénu, koeficient podlažních ploch
	zvlášť vymezená území a prvky	specifické regulativy
	území krajinné	bez prostorové regulace
	území rekreační bez ploch sportu	bez prostorové regulace
	plochy technické infrastruktury	zpravidla bez prostorové regulace
	plochy dopravní infrastruktury	zpravidla bez prostorové regulace
	plochy vodní	bez prostorové regulace
III. Ostatní území	stabilizované plochy	struktura, výšková hladina, podíl zeleně na rostlém terénu, výškové a rozměrné stavby v režimu zvláštního posouzení přípustnosti
	zastavitelné plochy a plochy přestavby	struktura, výšková hladina, podíl zeleně na rostlém terénu, koeficient podlažních ploch, výškové a rozměrné stavby v režimu zvláštního posouzení přípustnosti
	zvlášť vymezená území a prvky	specifické regulativy
	území krajinné	bez prostorové regulace
	území rekreační bez ploch sportu	bez prostorové regulace
	plochy technické infrastruktury	zpravidla bez prostorové regulace
	plochy dopravní infrastruktury	zpravidla bez prostorové regulace
	plochy vodní	bez prostorové regulace

STABILIZOVANÁ, ROZVOJOVÁ A TRANSFORMAČNÍ ÚZEMÍ V PÁSMECH MĚSTA



ZÓNY PROSTOROVÉ REGULACE A PÁSMA MĚSTA



3.3.2 STRUKTURA

Struktura je jednou z nejvýznamnějších charakteristik území. Jde o prvek většinou přetrvávající i v případech obsahové proměny. Struktura společně s výškou a podílem zeleně ovlivňuje míru využití území. V jednotlivých prostorových pásmech města převažují určité typy struktury ve vazbě na dobu vzniku, polohu a charakter veřejných prostranství, který je pro rozlišení základních forem struktury určující. Míru stability lokalit ovlivňuje rozsah založení a typ struktury.

V území je na základě územně analytických podkladů určen typ prostorových struktur pro stabilizované plochy podrobněji; tím je definován jejich charakter a měřítko, které je nutné zohlednit, závazná je charakteristika základního typu struktury, tj. struktura charakterizovaná kódy:

R – rostlá
K – kompaktní
O – otevřená
V – volná
A – areály

Na prostorově stabilizovaných plochách je struktura označena ve výkresech písmennými kódy s čísly na základě podrobnější charakteristiky – viz tabulka *Prostorová regulace – struktura*.

Toto označení odlišuje stabilizované plochy, v nichž platí i další textové regulativy, od území zastavitelných a ploch přestavby, pro které platí navíc další nástroj regulace – koeficient podlažních ploch.

V zastavitelných plochách a v plochách přestavby je na rozdíl od prostorově stabilizovaných území určen pouze základní typ struktury – viz tabulka *Prostorová regulace – struktura*.

Vymezení struktur je nutné chápat jako regulativ pro převažující formu zástavby v dané ploše, případné odchylky musí být zdůvodněny např. potřebou umístění veřejného vybavení, funkce se specifickými nároky (mateřská škola) nebo zvolené kompozice (významný solitér), apod.

Rostlá struktura není užívaná pro novodobá založení, uplatňuje se pouze v dílčích přestavbách a dostavbách.

Základní charakteristika uvedená ve vyhlášce je závazná pro všechny typy struktur.

Charakteristiky rozšířených typů struktur stabilizovaných ploch

R1 – rostlá městského typu – středověká založení s vícepodlažními městskými domy a palácovými areály, stavebně zapojené kostely a klášterní areály vyskytující se převážně na území Památkové rezervace v hl. městě Praze (PPR) tvořící uliční prostory a prostranství tvarově rozmanitého charakteru a šířky a vycházející z historické parcelace.

R2 – rostlá venkovského typu – drobnější zástavba původních venkovských chalup – nebo naopak větší zemědělské statky, formované kolem vnitřní návsi často s kostelem, kolem uličního prostoru v historických jádrech osídlení či jednotlivá sídla v krajině.

K1 – kompaktní bloková – území s vysokou mírou využití, koncentrovaná zástavba uzavřených, nebo částečně otevřených bloků vícepodlažních staveb různého měřítka se souvisle vymezenými plochami veřejných prostranství, často typická pro pražská předměstí 19. a 20. století, kde se většina typologicky odlišných staveb přizpůsobila založené uliční osnově.

K2 – kompaktní monobloky – kompaktní bloky bez vnitřních prostorů se zelení nebo vícepodlažní objekty s podnoží zapojené do uliční osnovy, veřejná prostranství jsou součástí městského parteru, jde často o novodobé dostavby v rámci vnitřního města.

O1 – otevřená izolovaná – nízkopodlažní zástavba izolovaných domů drobnějšího měřítka s vymezenými zahradami a pozemky, seskupených do uličních bloků.

O2 – otevřená souvislá – nízkopodlažní zástavba domů navzájem navazujících štítovými zdmi s vymezenými zahradami a pozemky, řadové, skupinové domy, seskupené do uličních bloků.

O3 – otevřená vilová – volně stojící nízkopodlažní a středněpodlažní zástavba domů nebo objektů s několika byty s vymezenými zahradami a případně s drobnými doplňkovými objekty, seskupených do uličních bloků.

V1 – volná sídlištní – jednotlivé středněpodlažní a vícepodlažní objekty nebo soubory tvořící skupiny většinou jednotné orientace a tvaru, doplněné často nízkopodlažními objekty veřejné a občanské vybavenosti, prostoupené zelení, vzájemně související veřejná prostranství nejednoznačně vymezená.

V2 – volné monobloky – velkoplošné halové objekty včetně souvisejících zpevněných ploch, území zastavěné solitérními objekty mimo měřítko navazující zástavby – obvykle stavby pro obchod s parkovišti, případně terasové domy bez vymezení veřejných prostranství.

A1 – areály kompaktní – vícepodlažní i halové objekty a areály s vysokou mírou využití, někdy atypické formy, např. areály sportu, včetně zpevněných ploch, často areály výrazného rozsahu nad 0,5 ha, kde je zeleň součástí vstupních partií nebo podél hranice pozemků, rovněž areály s velkým podílem zpevněných ploch s možností zástavby či zastřešení.

A2 – areály rozvolněné – drobné halové objekty v areálech menších než 0,5 ha, s podílem zpevněných ploch a zbytkových ploch zeleně, rozmanitých účelů a nároků na dopravu, často kombinované v území se strukturou jiného typu, značná část areálu zůstává nezastavěna.

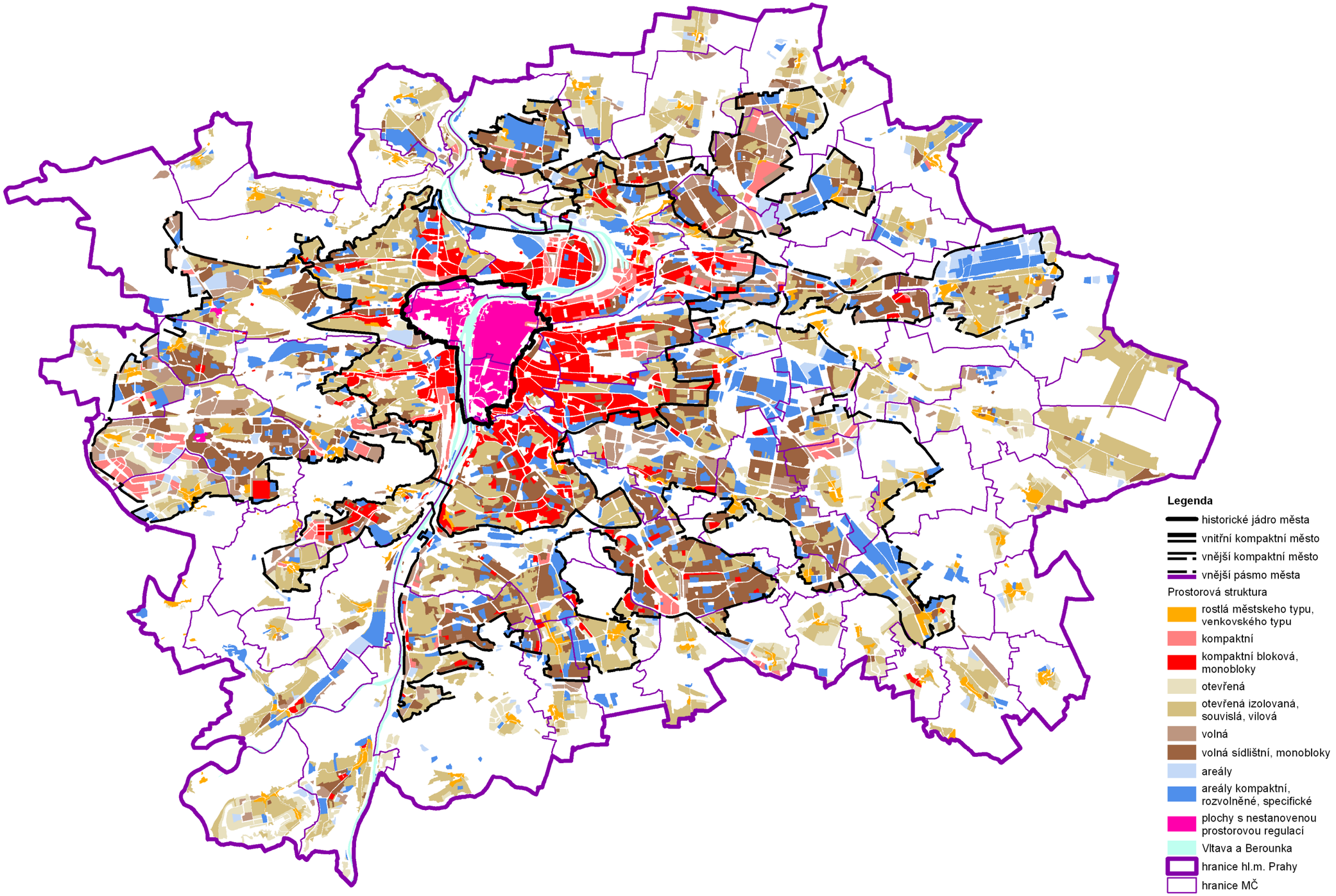
A3 – areály specifické – specifická založení s netypickými požadavky na vnitřní uspořádání, kde se prostorová forma přizpůsobuje specifickým potřebám funkce. Strukturu nelze jednotně popsat nebo určit, často jde o zcela atypickou formu. Může jít o uzavřené areály s vysokým podílem zeleně jako zámecké areály a šlechtická sídla s historickými zahradami, zoologická zahrada, botanická zahrada, výstavní areály, specifické celky většinou ve zvláštní poloze v krajině nebo na okraji sídla.

Tabulka: *Prostorová regulace - struktura*

Struktura - území zastavitelná a plochy přestavby		Struktura - území stabilizovaná		Obvyklý typ zástavby (informativní)	Veřejné prostranství	Vztah uliční a stavební čáry	Stavební čára
R	rostlá (nenavrhuje se)	R 1	rostlá městského typu	historické jádro města	vymezené stavebně, oddělené veřejné a soukromé prostory	uliční = stavební	uzavřená
		R 2	Rostlá venkovského typu	jádra venkovského osídlení, rostlá zástavba drobného měřítka		Vymezeno zdí či objektem, často "předzahrádky"	uzavřená
K	kompaktní	K 1	kompaktní bloková	bloky uzavřené a polootevřené, s vnitroblokovými prostory	vymezené stavebně, výjimečně předzahrádkami, oddělené veřejné a soukromé prostory	ve většině případů uliční čára = stavební čára	uzavřená a polouzavřená
		K 2	kompaktní monobloky	kompaktně zastavěné pozemky, vícepodlažní objekty nebo soubory s kompaktní podnoží		uliční čára = stavební čára	uzavřená
O	otevřená	O 1	otevřená izolovaná	nízkopodlažní Izolované domy drobnějšího měřítka	vymezené ploty či předzahrádkami, oddělené veřejné a soukromé prostory	předzahrádky, uliční čára často tvořena plotem	otevřená a volná
		O 2	otevřená sdružená	nízkopodlažní zástavba řadová, kobercová, atriová		předzahrádky, uliční čára někdy tvořena plotem	polouzavřená a uzavřená
		O 3	otevřená vilová	jednotlivé bodové objekty, vily o více bytech, na vlastním pozemku		předzahrádky, uliční čára často tvořena plotem	otevřená a polouzavřená
V	volná	V 1	volná sídlištní	středně a vysokopodlažní skupiny objektů, sídliště	nevymezené stavebně ani ploty, ohraničené soukromé prostory se prakticky nevyskytují	uliční čára nedefinována nebo neoplocené předzahrádky	uzavřená, otevřená i volná
		V 2	volné monobloky	velkoplošné halové objekty včetně souvisejících ploch, terasové domy		solitérní objekt bez vztahu k ulici, resp. silnici	volná
A	areály	A 1	areály kompaktní	areály s vysokou mírou využití, vícepodlažní i halové objekty, sportovní areály s halami a hřišti	vymezené ploty, oddělené veřejné a soukromé prostory, nepřístupný celek je většinou velkého rozsahu	uliční vymezena plotem, stavební s ní nesouvisí	volná
		A 2	areály rozvolněné	areály s podílem volných ploch, drobné halové objekty, sídlištní MŠ a ZŠ, otevřená sport. hřiště		uliční vymezena plotem, stavební s ní nesouvisí	volná
		A 3	areály specifické	specifické areály, ZOO, výstaviště		uliční vymezena plotem, stavební s ní nesouvisí	volná

ZÁKLADNÍ STRUKTURA

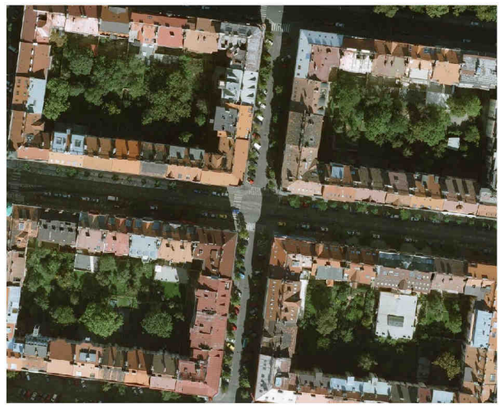
2 000 1 000 0 2 000 m



PŘÍKLADY PROSTOROVÝCH STRUKTUR - STABILIZOVANÁ ÚZEMÍ


R1 - rostlá městského typu

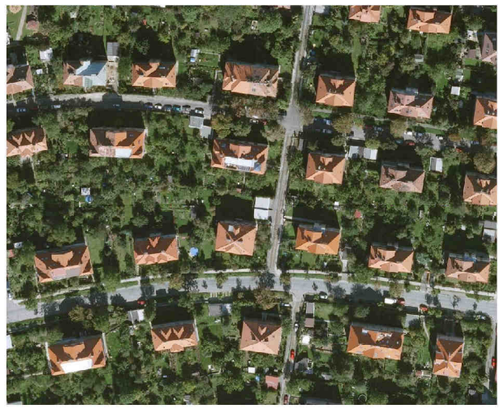

R2 - rostlá venkovského typu

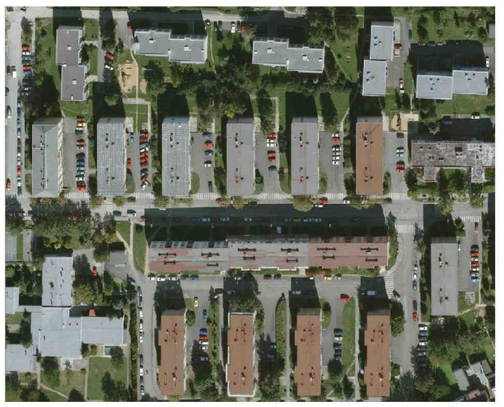

K1 - kompaktní bloková


K2 - kompaktní monobloky

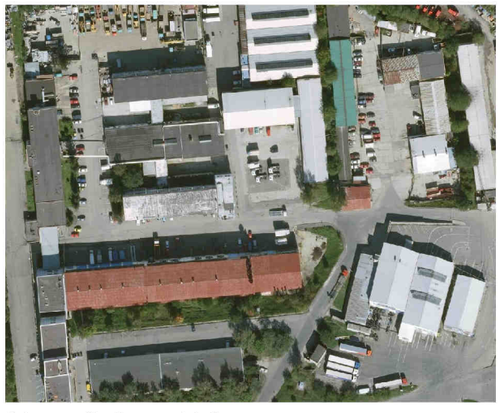

O1 - otevřená izolovaná


O2 - otevřená souvislá

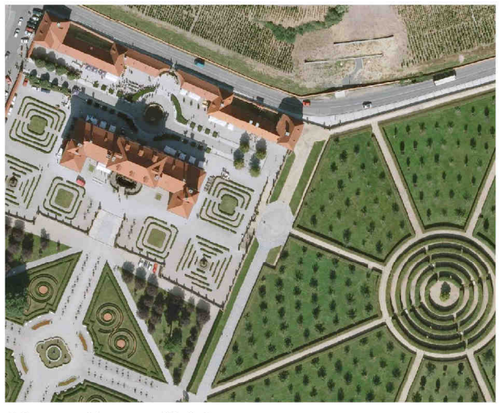

O3 - otevřená vilová


V1 - volná sídlištní


V2 - volná monobloky


A1 - areály kompaktní


A2 - areály rozvolněné


A3 - areály specifické

3.3.3 VÝŠKOVÁ REGULACE

Výškové uspořádání území je dáno obecnými závaznými regulativy pro jednotlivé zóny prostorové regulace v závislosti na prostorové stabilizaci plochy, a to buď stávající výškovou hladinou pro stabilizované plochy, nebo novou výškovou hladinou danou maximálním počtem podlaží pro zastavitelné plochy a plochy přestavby.

I. Zóna prostorové regulace – území vyhlášených památkových rezervací

Pro území památkových rezervací s výjimkou zastavitelných ploch a ploch přestavby nejsou určeny prostorové regulace ani výšková hladina. Při změnách v území je nutno postupovat vždy individuálně, s důrazem kladeným na uchování specifické prostorové formy.

II. Zóna prostorové regulace – území se zákazem výškových a rozměrných staveb, památkové zóny

Území je stanoveno v těsném kontaktu s historickým jádrem města (PPR - Památkovou rezervaci v hl. m. Praze). Toto velmi citlivé území je bezprostředně viditelné v panoramatických pohledech a veškeré prostorové změny mohou přímo ovlivnit vnímání historického jádra města.

Hranice zákazu výškových a rozměrných staveb byla určena na základě tzv. pohledových horizontů dle analýzy vizuálních podmínek území v UAP hl. m. Prahy. Zohledňuje částečně pohledový horizont historického jádra města a těsně navazující vyhlášené památkové zóny, platnost stanovených podmínek je rozšířena na všechny vyhlášené památkové zóny na území města. Sledován byl optimální rozsah viditelnosti do cca 4 km z PPR. Viditelnost vymezeného území byla dále prověřena Digitálním modelem zástavby a zeleně.

III. Zóna prostorové regulace – ostatní území

Stanovená pravidla pro umísťování staveb zohledňují kontext struktury a výšek stávající zástavby, jsou založena na principu podmíněně přípustném, případně nepřípustném umístění stavby a jsou rozšířena o pravidla zvláštního posouzení přípustnosti výškových a rozměrných staveb v území. Při umísťování staveb je nutné brát zřetel na vizuální podmínky historického jádra města, zejména pohledově exponované lokality a území viditelné z Památkové rezervace v hl. m. Praze a jejího ochranného pásma, vymezené v UAP hl. m. Prahy.

Výšková hladina je určena max. možným počtem podlaží jednotlivých staveb v území.

Pro určení výškové hladiny se za podlaží počítají i ustoupená podlaží, podlaží ve svahu, podkroví, vestavěná polopatra bez ohledu na jejich půdorysný rozsah. Podlaží ve svahu definujeme jako podzemní podlaží mající alespoň část svého vnějšího obrysu nad přilehlým terénem.

Vymezeny jsou následující výškové hladiny:

3 = do 3 podlaží (obvykle do 10 m)
5 = do 5 podlaží (obvykle do 16 m)
8 = do 8 podlaží (obvykle do 25 m)
2 = do 12 podlaží (obvykle do 40 m)

Výška podlaží není určena, odpovídá potřebám umísťované funkce, avšak pro potřebu posuzování prostorových změn, zejména v územích citlivých na změny, ke sledování kontextu se stávající zástavbou apod. se určuje tzv. porovnatelná výška stavby, která umožňuje definovat relativní výšku umísťované stavby.

Porovnatelná výška stavby slouží pro potřeby stanovení relativní výšky stavby, je odvozena od přepočítatelné konstrukční výšky podlaží 3 m. To znamená např., že porovnatelná výška všech podlaží umísťované stavby při stanovené výškové hladině max. 8 podlaží je 24 m.

Stávající objekty vyšší, než je stanovená výšková hladina, ve vymezených plochách s prostorovou regulací jsou považovány za již potvrzené stávající výjimky.

3.3.4 PODÍL ZELENĚ

Podíl zeleně na rostlém terénu ve stabilizovaných plochách, na zastavitelných plochách (rozvojových) a na plochách přestavby (transformačních) je odvozen z vymezených vzorků zástavby, typické struktury a výšek, s využitím UAP hl. města Prahy.

Podíl zeleně ve stabilizovaných plochách byl korigován dle stávajícího podílu zeleně na základě aktualizované blokové mapy. Cílem regulace na stabilizovaných plochách je zachování minimálně stávajícího podílu zeleně.

Podíl zeleně, uváděný v procentech, představuje minimální podíl zeleně na dotčených pozemcích celého stavebního záměru, nižší podíl zeleně je přípustný za podmínky, že jsou tyto pozemky menší než 0, 25 ha nebo že podíl zeleně neklesne pod stávající podíl v rámci celé plochy s vymezeným podílem; stávající podíl zeleně se však již nemůže dále snižovat.

3.3.5 KOEFICIENT PODLAŽNÍCH PLOCH

Koeficient podlažních ploch (KPP) se používá k vyjádření míry využití území. Koeficient je odvozen ze vzorků zástavby typické struktury a výšek, s využitím UAP hl. m. Prahy.

Kapacita plochy s rozdílným způsobem využití vyjádřená v m2 hrubé podlažní plochy je dána součinem rozlohy plochy a příslušného koeficientu podlažních ploch.

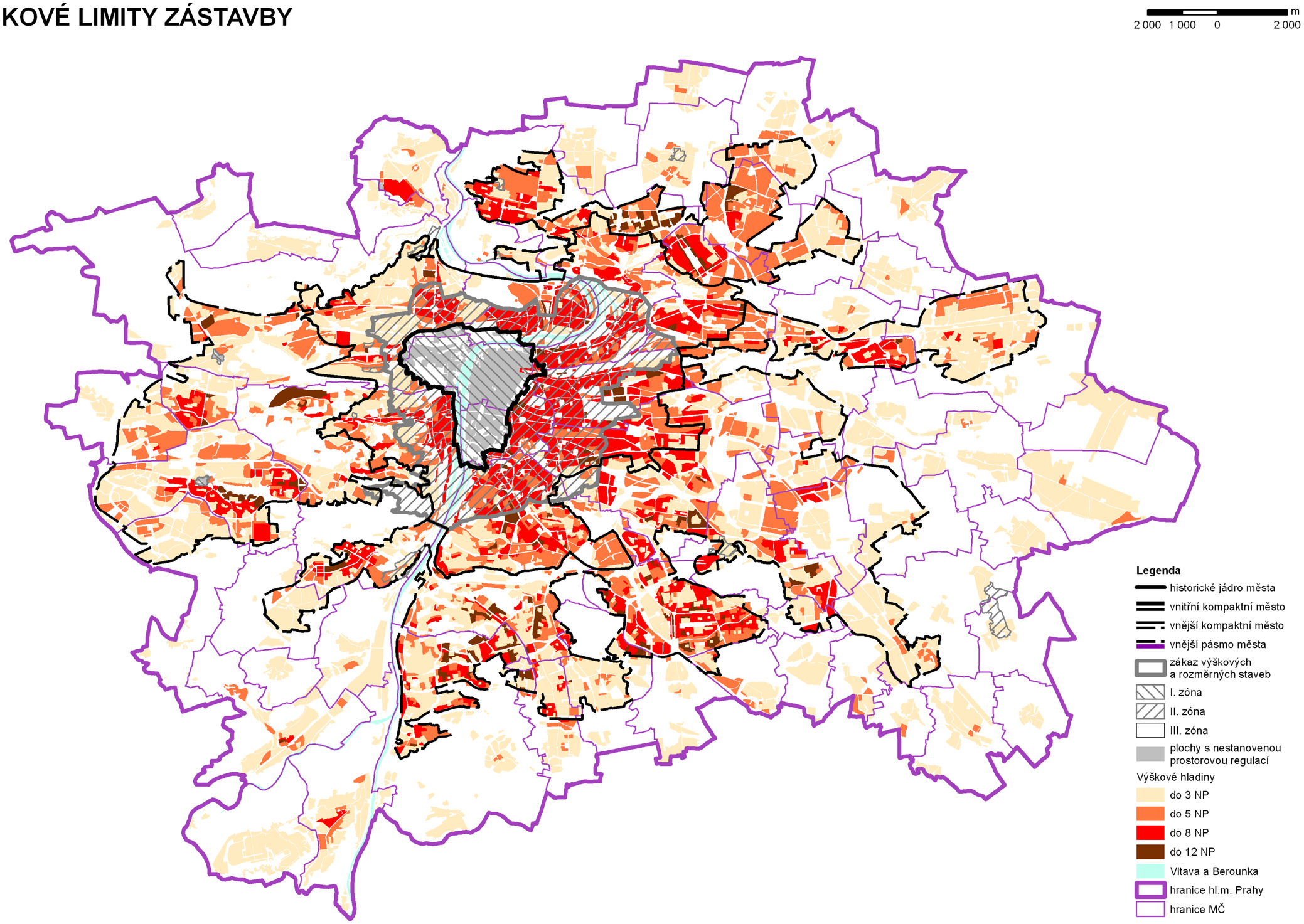
Hrubá podlažní plocha je dána součtem hrubých podlažních ploch ve všech nadzemních podlažích (včetně podkroví a ustupujících podlaží, i podlaží ve svahu, vypočtených na základě vnějších rozměrů budovy každého jednotlivého podlaží bez ohledu na umístěné funkce a podzemních podlaží vyjma částí využitých jako podzemní garáže a technické zázemí budovy a přístupových komunikací sloužících pro přístup výhradně k nim.

Koeficient podlažních ploch představuje maximální podíl podlažních ploch všech staveb na pozemcích celého stavebního záměru, vyšší podíl je přípustný za podmínky, že jsou tyto pozemky menší než 0,25 ha.

Tabulka: *Koeficienty podlažních ploch*

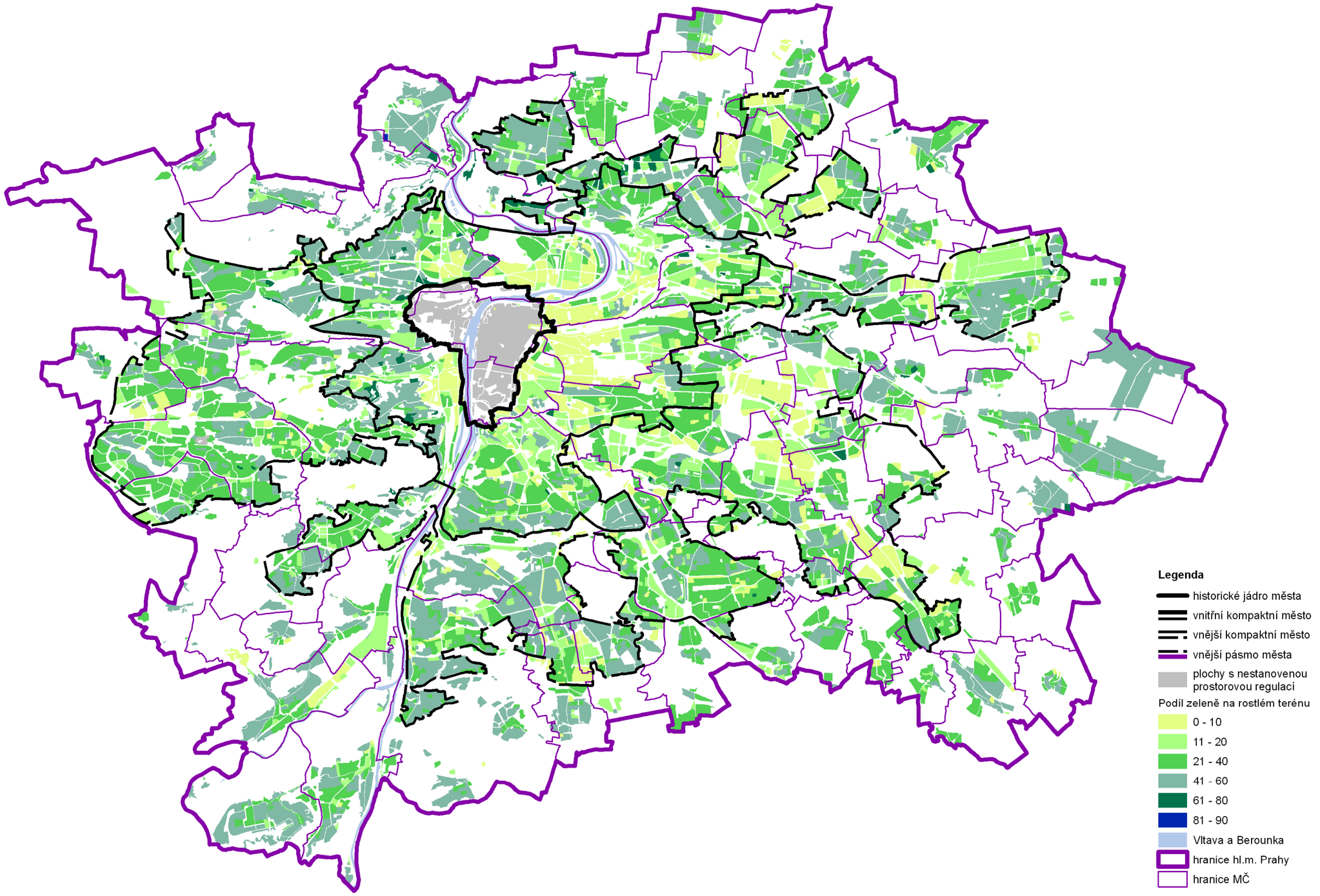
KPP	Typická struktura	Typický příklad zástavby
0,3	otevřená	nízkopodlažní izolované domy
0,5	otevřená areály	nízkopodlažní zástavba řadová, kobercová, atriová, areály s podílem volných ploch
1,0	otevřená volná areály	jednotlivé bodové objekty, vily, areály s vysokou mírou využití, monobloky
1,6	volná	nižší volné domy
2,2	volná kompaktní	vyšší volné domy, nebo nižší bloky
2,8	kompaktní	intenzivní zástavba, vyšší bloky
3,6	kompaktní	velmi intenzivně využité území, kompaktně zastavěné pozemky, vícepodlažní objekty nebo soubory s kompaktní podnoží
individuální		specifická území

VÝŠKOVÉ LIMITY ZÁSTAVBY

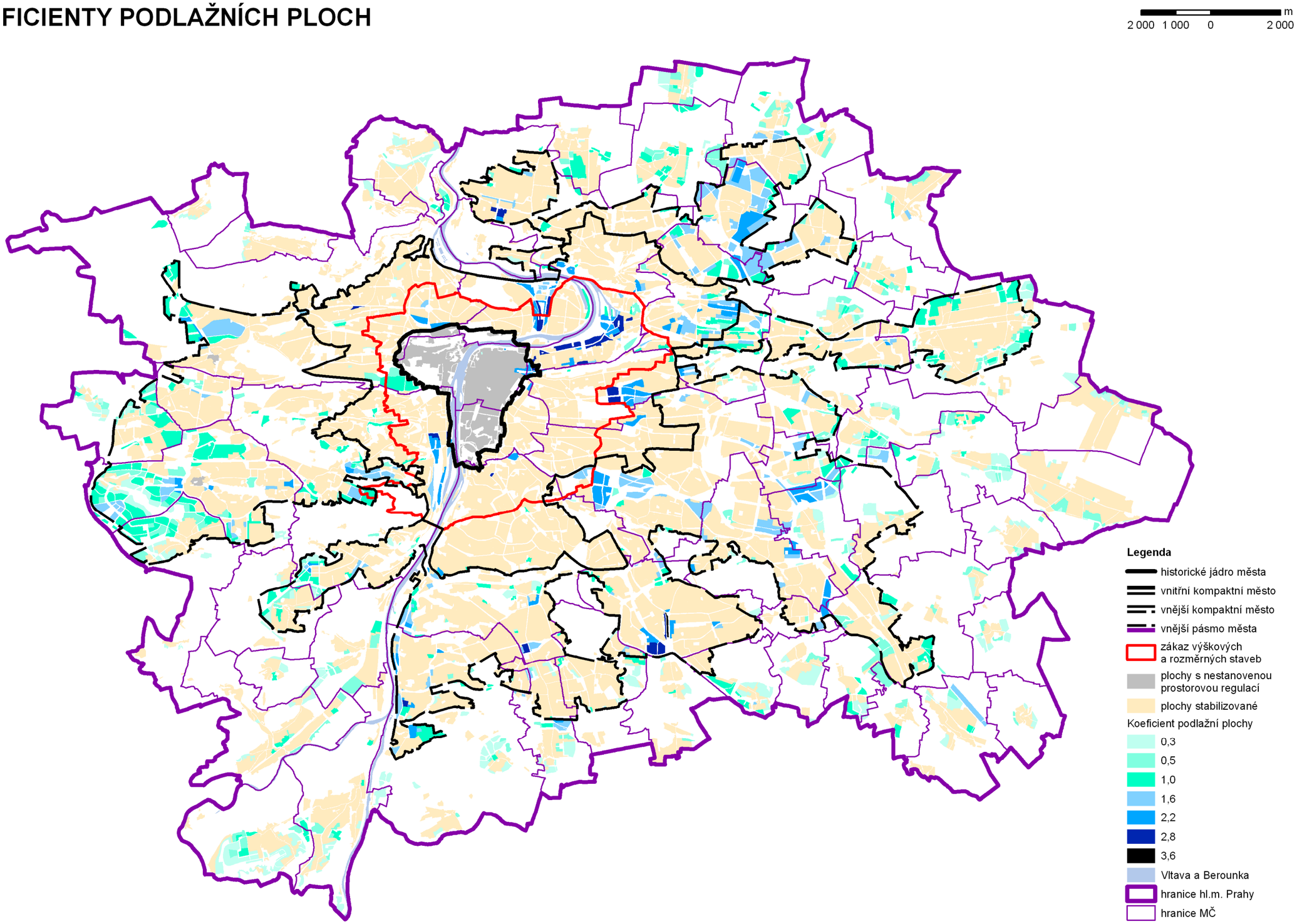


PODÍL ZELENĚ NA ROSTLÉM TERÉNU

m
2 000 1 000 0 2 000



KOEFICIENTY PODLAŽNÍCH PLOCH



3.3.6 SPECIFICKÉ REGULATIVY

Specifické regulativy jsou určeny pro zvlášť vymezená území a prvky, které nelze ošetřit obecně stanovenými regulativy nebo jsou jejich změny podmíněny zvláštními požadavky. Patří sem jak speciální koeficienty, tak slovně vyjádřené regulativy požadující např. situování veřejného prostranství určující kompoziční zásady a podobně, stanovené pro jednotlivá rozvojová a transformační území v kapitole 4 Koncepce rozvoje a přestavby města.

3.3.7 REŽIM ZVLÁŠTNÍHO POSOUZENÍ PŘÍPUSTNOSTI

Prověření pohledových vztahů

Zákresy do panoramatických pohledů budou pořízeny na podkladech Digitálního modelu zástavby a zeleně, který spravuje Útvar rozvoje hl. m. Prahy. Zpracování zákresů se řídí níže uvedenými zásadami. Ověření správnosti postupu zpracování zákresů provede Útvar rozvoje hl. m. Prahy na základě předaných dat záměru.

Zásady pro zpracování zákresů do panoramatických pohledů:

- před zahájením prací na zákresech si vyžádá zpracovatel určení základních pozorovacích stanovišť a případných dalších parametrů zákresů od Útvaru rozvoje hl. m. Prahy,
- poloha pozorovatele musí být totožná s určeným základním bodem pozorovacího stanoviště dle tabulky vybraných pozorovacích bodů,
- výška výhledu (výška pomyslného oka pozorovatele) musí být 2 metry nad povrchem terénu v daném bodě pozorování,
- úhel záběru a směr pohledu musí být zvolen s ohledem na okolní výškové dominanty viditelné z daného pozorovacího bodu; neměl by být však menší než 45 a větší než 90 stupňů,
- zobrazení perspektivy panoramatického pohledu musí odpovídat reálnému zrakovému vjemu – obdoba fotografického objektivu 35 mm ohniskové vzdálenosti (zobrazení zkreslující perspektivu jsou nepřípustná),
- horizont panoramatického pohledu musí být umístěn přibližně v polovině výšky celkové vizualizované scény,
- panoramatický pohled je vytvořen z digitálního modelu terénu a zástavby včetně mostů a variantně také s vrstvou zeleně,
- model pro panoramatický pohled musí odpovídat reálné situaci zástavby ohledně rozsahu, úplnosti a vzhledu,
- posuzovaný objekt výškové stavby musí být v rámci panoramatického pohledu rozměrově i proporčně shodný s předkládaným projektem a rovněž tak i jeho půdorysná a svislá poloha,
- barevné provedení panoramatického pohledu: terén – barva světle šedá, mosty – barva tmavě šedá, objekty zástavby – barva okrová nebo pískově hnědá, posuzovaný objekt výškové stavby – barva středně nebo tmavě červená, prostor nad scénou – barva bílá.

Výstupy pro ověření správnosti zpracování a posouzení záměru:

- v rastrovém formátu JPG nebo TIFF v rozlišení minimálně 300 dpi,
- ve formátu PDF v rozlišení 96 dpi,
- vektorová zdrojová data nově navrhovaných nebo transformovaných 3D hmot objektů budov, terénu, plošných polygonů povrchů, zejména komunikací, veřejných prostranství, zeleně, vodních ploch a příp. dalších objektů a body umístění symbolů vzrostlé zeleně, formát ESRI 3D SHP popř. DXF, souřadnicový systém S-JTSK a výškový systém Balt po vyrovnání, popř. možné doplnění kontrolním vlícovacím objektem,
- součástí předávané dokumentace bude Předávací protokol dokladující převzetí podkladových dat DMZZ od Útvaru rozvoje hl. m. Prahy zpracovatelem zákresu ne starší 2 let,
- současně budou odevzdány i odpovídající panoramatické fotografické záběry totožné s digitálně zpracovaným záběrem.

Soulad s dodržením požadovaných zásad zpracování záměru potvrdí Útvar rozvoje hl. m. Prahy ověřovací doložkou. Bez tohoto ověření nebude záměr dále posuzován.

Předané výstupy pro ověření správnosti zpracování a posouzení záměru jsou určeny pouze pro potřeby tohoto posouzení a Útvar hl. m. Prahy je oprávněn je využít pro jiné účely pouze se souhlasem žadatele.

Kritéria pro zvláštní posouzení přípustnosti staveb

Kritéria představují výčet prvků, které mohou ovlivnit přijatelnost stavby na území památkových rezervací, nebo výškových a rozměrných staveb; jejich vyhodnocení je podkladem pro posouzení možného umístění stavby v území a rozhodnutí o dalším postupu.

Ve fázi ověřování záměru je zásadní kladné posouzení v bodech a) – e).

V územním řízení je posouzení stavby nutno doplnit i o body f) – i).

Žadatel dodá všechna potřebná data pro posouzení záměru, případně je na vyžádání Útvaru rozvoje města doplní do potřebné podrobnosti.

Pro posouzení staveb v památkové rezervaci se kritéria využijí přiměřeně, případně doplní podle předmětu posouzení.

V rámci posouzení se hodnotí zejména:

1) Vztah k Památkové rezervaci v hlavním městě Praze a k ostatním památkově chráněným územím a stavbám (zejména se posuzuje pohledový kontakt s historickým jádrem města, kontakt se stávajícími památkově chráněnými stavbami a soubory, dominantami či jinak výraznými stavbami, změny struktury zástavby, střešní krajiny apod.) Posouzení vyžaduje stanovisko OOP MHMP a orgánu památkové péče.
2) Vliv na panorama města (zejména se posuzují změny v siluetě horizontu, narušení historické krajiny, působení v kontextu s okolní zástavbou a krajinou, soliterní, nebo skupinová pozice, poloha v průhledech, ve volném prostoru, v kontaktu s vyhlídkovými místy apod.) Posouzení vyžaduje stanovisko OOP MHMP a orgánu památkové péče.
3) Soulad s územním plánem ve smyslu závazné části a celkové koncepce (kapitola 2 Koncepce města). Umístění a význam stavby v městské struktuře, vztah k celoměstské koncepci (zejména sledované územní polohy citlivé na umístění staveb, jako jsou zelené a pohledově exponované svahy, terénní hrany, volné plochy a otevřené prostory, výrazné terénní útvary a dominanty, pohledově exponované lokality a území podle UAP, kapitola 2.3, část 2.3.5 Vizuální podmínky území, umístění v prostorových pásmech města a vymezených centrech, funkce a fungování oblasti atd.).
4) Vliv na dopravu v místě, v širších vztazích (napojení na komunikační síť, dopady generované dopravy na stávající síť, doprava v klidu a také řešení pěší a cyklistické dopravy).
5) Obsluha veřejnou hromadnou dopravou (zejména se posuzuje obsluha kapacitní veřejnou kolejovou dopravou).
6) Vztah ke stávající struktuře a kompozici související lokality (zejména další možnosti rozvoje, urbanistická hodnota založení, vztah ke kompozici lokality, funkce a fungování lokality apod.).
7) Vliv na mikroklimatické podmínky lokality (provětrání, zastínění apod.) (Zejména nesmí nepřiměřeně zastínit okolní zástavbu, veřejně přístupné pobytové plochy pro oddech a rekreaci, školská a zdravotnická zařízení, bránit provětrávání parteru, vytvářet inverzní mrazové kotliny, vytvářet bariérové a štěrbinové efekty a oblasti zrychleného proudění větru, likvidovat zeleň pod přípustný minimální podíl apod.
8) Zajištění nároků technické infrastruktury.
9) Zajištění nároků na veřejné vybavení.
10) Přínos objektu pro město i související území (např. umístění veřejně prospěšné funkce, veřejného vybavení, formování a úprava veřejného prostoru, vytvoření nového parku, nové veřejné a poloveřejné prostory uvnitř budovy, vybudování vestibulu metra, hromadné garáže a další zařízení např. technické infrastruktury potřebná v místě stavby apod.).

3.4 Veřejná prostranství

Specifickým typem veřejné infrastruktury jsou veřejná prostranství, plochy zvláštního urbanistického významu ve struktuře sídla, sloužící obecnému užívání. Vymezení a požadavky na veřejná prostranství vycházejí ze stavebního zákona, definice veřejných prostranství v zákoně č. 128/2000 Sb., o obcích (§ 34), a z požadavků vyhlášky č. 501/2006, o obecných požadavcích na využívání území (§ 1 - Obecné požadavky na vymezování ploch) a dalších platných norem.

Pro všechna veřejná prostranství je definováno hlavní, přípustné, podmíněně přípustné a nepřípustné využití obdobně, jako je tomu u ploch s rozdílným způsobem využití. **Regulativy se vztahují i na veřejná prostranství nevymezená překryvným značením.**

V územním plánu jsou vymezena vybraná veřejná prostranství jednak jako zvláštní plochy v překryvné vrstvě plánu, jednak jako zásadní prvek určující charakter struktury v prostorovém uspořádání území.

Výběr vymezených prostranství byl proveden na základě hierarchie a významu v kontextu sídla, a to podle potřeby jejich ochrany u stávajících prostranství nebo podle potřeby nového založení v zastavitelných plochách a v plochách přestavby. Podrobnost výběru odpovídá měřítku územního plánu, jde o náměstí, shromažďovací prostory pod širým nebem, uliční prostory, lávky, pěší a cyklistická propojení, parkové plochy a ostatní významnou městskou zeleň uvnitř stabilizované zástavby, které jsou součástí stabilizovaných i navrhovaných ploch.

Pro grafické vyjádření byla zvolena forma překryvného značení umožňující zároveň ponechat ploše funkční a prostorovou charakteristiku danou územním plánem, u neumístěných ploch bylo využito plovoucího značení. Plovoucí značka se vztahuje vždy k vymezené ploše funkce s rozdílným způsobem využití.

Ve výkresech *V2 - Hlavní výkres a V2v - Hlavní výkres – varianty* nejsou překryvným značením veřejného prostranství vyjádřeny parky a veřejná prostranství se zelení.

Vybraná veřejná prostranství jsou vyjádřena ve výkresech:

V3 - Prostorová regulace a veřejná prostranství
V3v - Prostorová regulace a veřejná prostranství – varianty
V4 - Doprava
V4v - Doprava – varianty

3.5 Změny Územního plánu hl. m. Prahy a minimální velikost změnou měněné plochy

Stavební zákon upravuje změny územního plánu v § 55, který dále odkazuje na další paragrafy upravující pořizování územního plánu s tím, že se podle nich postupuje obdobně nebo přiměřeně. Podle § 44 lze územní plán a tudíž i jeho změny pořídit:

a) z vlastního podnětu,
b) na návrh orgánu veřejné správy,
c) na návrh občana obce,
d) na návrh fyzické nebo právnické osoby, která má vlastnická nebo obdobná práva k pozemku nebo stavbě na území obce.

Frekvenci pořizování změn stavební zákon neupravuje, předepisuje však podle § 55 odst. (1) jednou za 4 roky vyhodnocování územního plánu, jehož zpráva o uplatňování územního plánu v uplynulém období může obsahovat pokyny pro zpracování návrhu jeho změny.

Časté změny územního plánu jednak negativním způsobem ovlivňují celkovou koncepci plánu, jednak nepřiměřeným způsobem zatěžují státní správu i samosprávu. Proto je v závazné části plánu navržen režim změn tak, aby bylo možné pořizovat bez časového omezení pouze změny v obecném zájmu, tj. podle bodů a) a b) § 44 stavebního zákona. Ostatní změny je navrženo pořizovat ve čtyřletém cyklu v závislosti na pravidelném vyhodnocení uplatňování plánu.

Upravena je i minimální velikost plochy s rozdílným způsobem využití, na kterou lze pořídit samostatně změnu územního plánu na 0,25 ha, a dále vymezení tolerance přesnosti plánu vzhledem k jeho měřítku 1 : 10 000 na 10 m. Přesáhne-li požadovaná odchylka od plánu tyto hodnoty, je změna územního plánu nutná, v opačném případě posoudí přípustnost stavební úřad.

4. Koncepce rozvoje a přestavby města

4.1 Významná rozvojová území

Rozvojová území jsou ta území, ve kterých je pro některou z ploch s rozdílným způsobem využití podle legendy územního plánu navrženo nové využití v dosud nezastavěném území. Představují rozvojový potenciál pro potřeby a zájmy města a pro postupné odstranění deficitů jednotlivých funkčních systémů, dopravní a technické infrastruktury, krajinných a rekreačních území, pro celkové zlepšení podmínek života ve městě.

4.1.1 VÝZNAMNÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ MĚSTSKÁ

M/1 - Letňany
M/2 - Východní Město
M/3 - Petrovice
M/4 - Jižní Město – KIZ II
M/5 - Krč
M/6 - Novodvorská
M/7 - Libuš
M/8 - Barrandov – Slivenec
M/9 - Dívčí hrady
M/10 - Západní Město
M/11 - Ruzyně – Drnovská

M/1 LETŇANY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 9, Praha 18 a Praha 19, k. ú. Letňany, Kbely, Vysočany

Lokalita je vymezena ulicemi Kbelskou, Beranových, územím prozatímního Pražského výstavního areálu, jižní hranicí sportovního letiště Letňany, areálem leteckých opraven ve Kbelích, kasárnami, ulicí Mladoboleslavskou a severozápadní hranicí letiště Kbely.

Plocha celého území je 135,54 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem řešení je vytvořit podmínky pro založení pražského výstavního areálu na mezinárodní úrovni, ve vztahu k stávajícímu letišti a národní přírodní památce Letiště Letňany. Rozvoj málo využitých ploch na jižním okraji letiště Letňany, která tvoří podoblast transformačního charakteru. Vyřešit dopravní obsluhu území při preferenci hromadné dopravy. Navrhnout regulaci rozvoje zástavby v území mezi letištěm a okrajem Kbel.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Navržená koncepce umožňuje vybudovat výstavní areál mezinárodní úrovně včetně všech doprovodných funkcí a ploch pro parkování. Plocha stávajícího areálu Knauf je ponechána jako rezerva pro potřeby rozvoje výstaviště.

Území navazující na zastavěnou část Kbel bude věnováno funkcím obytným, umožňujícím umístění základní občanské vybavenosti.

Charakter zástavby musí respektovat podmínky vyplývající z leteckého provozu letišť Letňany a Kbely.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	11,76 ha
ZP parkové	8,46 ha
SP sportu	1,17 ha
OB bydlení	8,99 ha
SM smíšené	93,04 ha
DP dopravní infrastruktura	3,04 ha
DK dopravní - komunikace	9,09 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi ve spádovém území jsou ul. Kbelská, Vysočanská radiála, ul. Mladoboleslavská a nové propojení ul. Kbelské s Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy) komunikací podél severního okraje letiště Letňany.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území bude na jihozápadě napojen na ul. Kbelskou v mimoúrovňových křižovatkách Kbelská-Beranových a Kbelská-Mladoboleslavská. Systém komunikací v území bude vytvářet ul. Mladoboleslavská, komunikační propojení Mladoboleslavská-Tupolevova, nové komunikační propojení mezi ul. Kbelskou a severovýchodní částí Pražského okruhu podél severního okraje letiště Letňany.

Městská hromadná doprava

Základním prvkem obsluhy území veřejnou dopravou je metro – trasa C s koncovou stanicí Letňany, kde je stabilizován významný přestupní terminál na autobusové spoje MHD (PID), další vybrané spoje do regionu, záchytné parkoviště P+R. Plošnou obsluhu území budou dále zajišťovat autobusové linky.

Doprava v klidu

U koncové stanice metra je objekt záchytného parkoviště P+R, další nároky navržených funkcí v území budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Letecká doprava

Území je ovlivněno leteckým provozem letiště Letňany a Kbely.

Cyklistická a pěší doprava

V území se předpokládá rozvoj cyklistické a pěší dopravy s vazbou na koncovou stanici metra Letňany.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury, napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území. Rozsah obytné zástavby je limitován nedostatečnou kapacitou lokálních čistíren odpadních vod Miškovice a Kbely. Jde o část Letňan, která je odkanalizována letňanským a čakovickým sběračem na ČOV Miškovice a část Kbel, odkanalizovaných kbelským sběračem na ČOV Kbely.

Vodní toky

S ohledem na vyčerpání kapacity Mratínského a Vinařského potoka a na problémy, které tyto toky způsobují na území města a za hranicí Prahy již v současnosti, je nezbytné odtok dešťových vod z území důsledně v rozvojových plochách retenovat a retardovat, včetně realizace veřejně prospěšných opatření v oblastech citlivých na podíl zpevněných ploch. Pro efektivní využití prostředků na tato opatření doporučujeme zpracovat vodohospodářskou studii reagující na plánované rozvoje v povodí Labe.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Území s vysokou absencí zeleně je nutné doplnit o parkové plochy a liniová propojení městského až přírodně krajinářského typu. V této lokalitě je nutné pamatovat také na celoměstský systém zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hluk

Imisní zatížení ani hluk z automobilového a leteckého provozu významně nelimitují vlastní využití území.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz *výkres V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá jako podmínku pro rozhodování pořídit územní studii pro celé vymezené území s výjimkou jeho východní části, která je určena pro rozvoj obytného území. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění*.

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

M/2 VÝCHODNÍ MĚSTO

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 14, Praha 15, Praha-Štěrboholy, Praha-Dubeč, Praha-Dolní Měcholupy, k. ú. Dolní Počernice, Štěrboholy, Dubeč, Dolní Měcholupy

Území je zhruba vymezeno hranicemi současné existující zástavby jmenovaných městských částí a Štěrboholskou radiálou.

Plocha celého území je přibližně 286,59 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Území je nadále chápáno jako potenciálně rozvojové se značnou výhledovou kapacitou. Cílem návrhu řešení je arondace stávající zástavby dotčených městských částí, ale zejména iniciace vzniku nového sídelního útvaru v dílčích etapách výstavby při postupném zahrnutí bezprostředně navazujících celků územních rezerv. Je navržen vznik plnohodnotné městské čtvrti s převažujícím využitím pro bydlení včetně potřebné vybavenosti a pracovních příležitostí.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Navržená koncepce zástavby vychází z celkové modelace terénu, ale i z dopravní dostupnosti a vlastních možností obsluhy území. Principiálně je širší území členěno na centrální přírodní oblast s ústředním motivem vodních ploch a na prstenec skupin obytného území různého charakteru a struktury. Hierarchizace území vychází z možnosti vyšší koncentrace zástavby v severním pásu obepínajícím hlavní dopravní osu a postupného snižování hustot směrem ke krajinné a rekreační oblasti zeleně. Vnitřní kompozice je založena na pravoúhlém uspořádání s jasným stanovením veřejných a privátních prostor, umožňujícím snadno členit celky na dílčí části a etapy. Předpokládá se soudobá podoba zástavby vztahující se k tradiční formě kompaktního města s kombinací bloků a solitérů uvnitř vymezeného uličního rastru doplněnou o méně intenzivní výstavbu na okrajích a směrem k volné zeleni. Výška objektů je strukturována podle hierarchie jednotlivých lokalit, předpokládá se umístění dominant a akcentů.

Z hlediska způsobu využití je uplatněna základní segregace ploch s rozdílným způsobem využití tak, aby v místech, kde působí nepříznivé vlivy z dopravy, byly situovány plochy smíšené s menším podílem bydlení, zejména školství je navrženo do klidových lokalit s vazbami na zeleň.

Do vymezeného rozvojového území je zahrnuta severní část územní rezervy jako nedílná součást komplexu Východního Města.

V rámci širšího územního celku mimo vlastní vymezené rozvojové území jsou nadále ponechány dvě územní rezervy pro obytnou skupinu a vysokoškolský areál na ploše veřejného vybavení.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	12,44 ha
ZN nelesní	66,24 ha
PZ zemědělské a nelesní	90,75 ha
ZP parkové	4,02 ha
RP rekreace	0,86 ha
SP sportu	7,41 ha
OB bydlení	54,23 ha
VV veřejné vybavení	4,28 ha
SM smíšené	18,72 ha
TI technická infrastruktura	0,95 ha
VO vodní	14,83 ha
DK dopravní - komunikace	11,87 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů zůstane na severním okraji nejvýznamnější Štěrboholská radiála, která propojí Městský okruh u Rybníčků s Pražským okruhem na východě města. V mimoúrovňové křižovatce Štěrboholské radiály s Pražským okruhem východním směrem naváže přeložka silnice I/12 směrem k Úvalům. Pražský okruh, jehož trasa je v blízkosti východní hranice území, povede od Běchovic (kde naváže na již zprovozněný úsek) jihovýchodním směrem. Mezi Kolovraty a Říčany se bude stáčet západním směrem k dálnici D1. Navržený obchvat Dolních Měcholup a navazující úsek komunikace směrem na západ umožní nové propojení územím Malešicko-hostivařské oblasti s napojením na Městský okruh u Rybníčků. Ulice Kutnohorská bude do výhledu v kontaktním území rozšířena v důsledku navrženého prodloužení tramvajové trati do rozvojového území u Štěrbohol.

Dopravní obsluha území veřejnou dopravou bude v budoucnu zajištěna novými tramvajovými tratěmi z ul. Černokostelecké a z Hostivaře, které vyústí do stopy páteřní komunikace předmětného území.

Komunikační systém řešeného území

Základní komunikační kostru území bude tvořit na severním okraji Štěrboholská radiála, dále systém páteřních komunikací přibližně v osové poloze rozvojových ploch jižně a východně od historicky vzniklé zástavby Štěrbohol. Tento vnitřní základní komunikační skelet rozvojových ploch bude na západě napojen na ulici Kutnohorskou, na severu bude zaústěn do stávající mimoúrovňové křižovatky na Štěrboholské radiále u Štěrbohol a bude rovněž doplněn o komunikační propojení s vazbou na obchvat Dolních Měcholup. Pro část komunikační sítě území jsou navrženy územní rezervy.

Městská hromadná doprava

Z hlediska obsluhy území veřejnou dopravou bude rozhodující roli plnit tramvajová doprava doplněná o autobusové linky směřující ulici Kutnohorskou do oblasti Uhříněvsi a Kolovrat, případně např. přes Dubeč k Běchovicím apod. Tramvajová trať povede rozvojovým územím v západovýchodním směru ve stopě páteřní komunikace, do které při ul. Kutnohorské zaústí tramvajové trati od ul. Černokostelecké a z Hostivaře.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny podmínky pro rozvoj cyklistické a pěší dopravy. Systém místních cyklotras naváže na cyklotrasy celoměstského významu.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území. Výstavba v území je podmíněna kapacitou vodojemu Kozinec, která je na hranici možností. Napojování další zástavby v území zásobovaném z tohoto vodojemu bude možné až po realizaci dále uvedených staveb vodárenské soustavy: vybudování nadřazeného vodovodního přivaděče DN 800 z vodojemu Jesenice II pro posílení jihovýchodní části Prahy, obnovy a zdvojení nadřazených vodovodních řadů DN 1200 procházejících z vodojemu Chodová do Kyjského uzlu a úpravy vodojemu Kozinec.

Z hlediska nadřazené infrastruktury bude nutná výstavba transformovny 110/22 kV Dubeč.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Územím procházejí plochy nelesní tvořené především městskou zelení doplněné o plochy parkové. Celoměstský systém zeleně je vázán zejména na plochy nelesní doprovázející vodní tok.

ÚSES

Územím prochází lokální (zatím nefunkční) biokoridor vázaný na část Hostavického potoka, západní břeh nádrže Slatina a břeh nové vodní plochy. Na něj se napojuje nefunkční interakční prvek vázaný na úsek Hostavického potoka nad nádrží Slatina.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Rozsah bytové funkce nebo jiné navrhované citlivé funkce bude limitován výsledky hlukové a rozptylové studie.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz Výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro část vymezeného území jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění*.

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

M/3 PETROVICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 15, Praha 22, Praha-Petrovice, k. ú. Petrovice, Horní Měcholupy,Uhříněves

Území je zhruba vymezeno ze severovýchodu stávající železniční tratí Praha – Benešov, z jihu pokračováním ulice Novopetrovické a ze západu ulicí Hornoměcholupskou.

Plocha celého území je přibližně 49,28 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Území při ulici Hornoměcholupská bylo vždy chápáno jako rozvojové smíšené, doplňující téměř monofunkční přilehlé sídliště o potřebnou vybavenost, pracovní příležitosti a plochy bydlení. Podstatným cílem je také nové řešení potřeby rozšířit stávající kolejové překladiště. V rámci rozvojového území je zároveň nově řešena dopravní koncepce širšího území.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Navržená koncepce zástavby vychází z existujících prostorových a funkčních vazeb na existující sídliště. Principiálně je území členěno na dvě autonomní zóny oddělené nově navrhovanou severojižní obchvatovou komunikací. Západní oblast přiléhající k sídlištní zástavbě je navržena převážně pro plochy bytové a smíšené. Tato skupina je doplněna výrazným klínem zeleně na krajinářsky modelovaném terénu, který umožní fyzické odclonění rušivých vlivů. Charakter zástavby je navržen kompaktní na základě vymezeného uličního rastru, s jasným určením veřejných a privátních ploch. Výška zástavby, koncentrace a její hustota graduje na severním a jižním okraji při vstupech do území, kde se zároveň předpokládá umístění dominant.

Východní oblast vymezeného rozvojového území vyplňuje území dopravní infrastruktury. Jde o stávající kolejové překladiště, které se vlivem změny technologie uskladnění kontejnerů rozšiřuje a upravuje.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	11,30 ha
OB bydlení	5,07 ha
SM smíšené	13,59 ha
DP dopravní infrastruktura	17,08 ha
DK dopravní - komunikace	2,24 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnější z hlediska širších vztahů bude ul. Novopetrovická propojující Petrovice s Jižním Městem ve vazbě na ulici Výstavní a ve vazbě na ul. Františka Diviše umožní spojení s Uhříněvsí. Hornoměcholupská ulice umožní propojení s oblastí Hostivaře. Z hlediska veřejné dopravy vzroste význam železniční trati Praha – Benešov pro cesty do centra Prahy i do regionu díky zkvalitnění této příměstské železniční dopravy.

Komunikační systém řešeného území

Stávající komunikační systém území bude doplněn o nový úsek obchvatové komunikace vymezující areál kontejnerového překladiště a západní část předmětného území určeného k dalšímu rozvoji.

Městská hromadná doprava

Obsluha území MHD bude zajišťována autobusovými linkami.

Železniční doprava

Na severním okraji území se do výhledu počítá se železniční tratí Praha – Benešov včetně železniční zastávky Horní Měcholupy. Přes území je navržena mělce založeným (pravděpodobně zčásti hloubeným) tunelem nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova, která oddělí dálkovou a příměstskou železniční dopravu.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy. Konkrétní řešení je mimo podrobnost UP.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky k rozvoji cyklistické dopravy ve vazbě na systém cyklotras v širším spádovém území zejména k údolí Botiče a k železniční zastávce Horní Měcholupy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury, napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území. Výstavba v území je podmíněna kapacitou vodojemu Kozinec, který je na hranici svých kapacitních možností. Napojování další zástavby v území zásobovaném z tohoto vodojemu bude možné až po realizaci dále uvedených staveb vodárenské soustavy: vybudování nadřazeného vodovodního přivaděče DN 800 z vodojemu Jesenice II pro posílení jihovýchodní části Prahy, obnovy a zdvojení nadřazených vodovodních řadů DN 1200 procházejících z vodojemu Chodová do kyjského uzlu a úpravy vodojemu Kozinec.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V území jsou navrženy plochy nelesní, které jsou součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Vzhledem k hlukovému a částečně i imisnímu zatížení lokality bude umístění citlivých funkcí bydlení záviset na výsledcích hlukové a rozptylové studie, aby pro novou obytnou zástavbu byly dodrženy limity pro hluk a koncentrace škodlivin v souladu s legislativou.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

M/4 JIŽNÍ MĚSTO – KIZ II

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 11, k. ú. Chodov

Lokalita je zhruba vymezena ze západu ulicí Roztylskou, z jihu Na Jelenách, z východu Chilskou, ze severovýchodu Brněnskou. V tomto polygonu jsou umístěny rozvojové plochy

Plocha celého území je přibližně 27,55 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Území má přímou, leč omezenou návaznost na komerčně industriální zónu I - dnes areál DHL. Budoucí náplní je hlavně přinést do území uspokojování potřeb obyvatel Jižního Města pracovní příležitostí, ne velkokapacitní obchodní zařízení.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Areál by měl mít vazbu na komplex vysokých škol v sousedství, funkčně odpovídat využití s možností sídla různých institucí a zařízení. Je třeba prověřit možnost umístění veřejných prostranství ve formě náměstí a parku.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	3,60 ha
SM smíšené	22,66 ha
DP dopravní infrastruktura	0,89 ha
TI technická infrastruktura	0,40 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území má bezprostřední vazbu na nadřazený komunikační systém (dálnici D1) prostřednictvím mimoúrovňové křižovatky Opatov, Kunratická spojka jižně od předmětného území zajišťuje spojení s ul. Vídeňskou, tím i s navazující částí regionu.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území tvoří na obvodu ul. Roztylská, Na Jelenách a od severu je území vymezeno ul. Brněnskou. Obslužné komunikace v rozvojovém území nejsou vyjádřeny samostatnou plochou s rozdílným využitím.

Ve variantě je vymezen překryv ul. Brněnské zmírňující její dělicí efekt v území.

Městská hromadná doprava

Plošnou obsluhu území bude zajišťovat tramvajová trať vedená ze Spořilova od stanice metra Opatov přes řešené území k areálům vysokých škol. Obsluhu území tramvajovou dopravou doplní autobusové linky.

Doprava v klidu

Doprava v klidu bude řešena v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu, nové přemostění tramvajové trati přes dálnici D1 ul. Brněnskou (ve variantě s delším překryvem) bude navrženo také pro pěší a cyklisty, čímž se zkvalitní propojení se stanicí metra Opatov.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Na okraji území je vymezena plocha nelesní, kterou z části prochází celoměstský systém zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Území není vzhledem ke zhoršené kvalitě ovzduší a hlukovému zatížení vhodné pro umístění citlivých funkcí.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

M/5 KRČ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 4, k. ú. Krč

Lokalita je vymezena ulicemi Vídeňskou, Zálesí, Štúrovou, U Společenské zahrady, U Krčského nádraží. Lokalita navazuje přes ulici Vídeňskou na areál Thomayerovy nemocnice a na jižní straně na sídliště Krč.

Plocha celého území je přibližně 8,42 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je zpřesnění a formulace navržených ploch s rozdílným způsobem využití a stanovení zastavovacího schématu pro budoucí centrum Krč.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Nejvýznamnější část území se nachází západně od ul. Vídeňské, naproti areálu nemocnice. Z toho musí vycházet i prostorová kompozice zástavby reagující na zdařilou formu zástavby nemocnice. Území se skládá ze dvou částí, které se budou odlišovat strukturou a kapacitou zástavby. Jižní část je kapacitnější, severní méně a má odlišnou strukturu.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	0,29 ha
SM smíšené	8,13 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací území z hlediska širších dopravních vztahů je ulice Vídeňská, která umožňuje napojení na Městský okruh a na jižním okraji Prahy na ni navazuje silnice II/603 směrem do přilehlé části regionu. Již na mimopražském území jižně od Prahy bude ulice Vídeňská propojena s novou komunikací - Vesteckou spojkou napojenou na Pražský okruh u Jesenice. Napojení na Městský okruh v Krčském údolí umožňuje též ulice V Podzámčí, která je součástí trasy Štúrova - Sulická - Na Strži. Z hlediska veřejné dopravy a širších vztahů bude nejvýznamnější nová trasa D metra, která propojí jižní sektor města s centrální oblastí Prahy.

Komunikační systém řešeného území

Základní skelet komunikačního systému území tvoří ulice Vídeňská, Zálesí a Štůrova, které plní v území sběrnou funkci. Ostatní komunikace budou v předmětném území obslužného a zklidněného charakteru doplněné o komunikace pro pěší a cyklisty.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou bude zajišťována novou trasou metra D se stanicí Nemocnice Krč. Doplňovat ji budou autobusové linky vedené po sběrných komunikacích území.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro pěší a cyklisty. S ohledem na blízkost nemocnice bude zajištěno bezbariérové řešení veřejných prostorů a bezkolizní vedení významných pěších tras ke stanici metra.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Územím prochází plocha nelesní s celoměstským systémem zeleně, který je spojnicí Kunratického lesa s další plochou lesní na západě.

ÚSES

V území je navržen lokální biokoridor, který propojí Kunratický les s lesním celkem západně od ulice Pod Višňovkou.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem k nadměrnému hlukovému a imisnímu zatížení toto území není vhodné pro umístění citlivých funkcí. Jejich umístění je podmíněno zpracováním hlukových a rozptylových studií s návrhem protihlukových opatření.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro celé vymezené území jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

M/6 NOVODVORSKÁ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Libuš, Praha-Modřany, k. ú. Libuš, Modřany

Území je vymezeno ulicí Novodvorskou, Zbudovskou, Libušskou a navrhovanou ulicí K Jezírku.

Plocha celého území je přibližně 13,30 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Rozvoj území způsobem zohledňujícím strukturu i formu okolní zástavby, umožňující průchod trasy metra a výstavbu tramvajové smyčky.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Nejdůležitějším aspektem je taková výstavba na trase metra a konečné tramvaje, která přinese do území nové pracovní příležitosti a omezí tak radiální dopravní cesty za prací do centra Prahy z jihovýchodního regionu. Na toto území již byla zpracována ověřovací studie.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZP parkové	1,73 ha
OB bydlení	4,69 ha
SM smíšené	3,71 ha
DP dopravní infrastruktura	1,22 ha
DK dopravní - komunikace	1,96 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších vztahů bude v území nejvýznamnější ul. Novodvorská, která umožňuje realizaci vnitroměstských radiálních vztahů. Ve veřejné dopravě bude dominantní funkci plnit trasa D metra propojující jižní sektor města s centrem Prahy. U stanice metra Libuš bude ukončena prodloužená tramvajová trať z Modřan.

Komunikační systém řešeného území

Základ komunikačního systému území bude tvořit ul. Novodvorská, kterou doplní úseky obslužných a zklidněných komunikací pro obsluhu zástavby.

Městská hromadná doprava

Rozhodující roli pro obsluhu území bude plnit trasa D metra se stanicí Libuš v předmětném území. U vestibulu stanice metra Libuš bude tramvajovou smyčkou ukončena prodloužená tramvajová trať z Modřan.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou zajištěny kvalitní podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě na stanici metra a prostupnost území v západovýchodním směru mezi ul. Libušskou a Novodvorskou

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Součástí území je plocha parková. Celoměstský systém zeleně v území není zastoupen.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Rozsah bytové funkce (nebo jiné navrhované citlivé funkce) bude limitován výsledky hlukové studie.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby - viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

M/7 LIBUŠ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Libuš, Praha-Kunratice, k. ú. Písnice, Kunratice

Území je ze severu vymezeno bývalým masokombinátem, ze západu ul. Libušskou, z jihu biokoridorem, z východu bezejmennou vodotečí.

Plocha celého území je přibližně 22,99 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je dostavba území, jehož atraktivita výrazně vzrůstá ve vazbě na navrhovanou trasu metra spolu se zlepšenou dostupností centra Prahy z jihovýchodu regionu.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší vzájemné prostorové a funkční vazby v území. Hlavním akcelerátorem pro rozvoj území je navrhovaná trasa metra D, která je nutná především k odstranění kolizních dopravních vazeb z regionu do Prahy. Stanice v prostoru ulice Libušské a dopravní terminál by měly být ohniskem, kde budou gradovat rozvojové aktivity.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	8,83 ha
SM smíšené	11,81 ha
DP dopravní infrastruktura	1,29 ha
DK dopravní - komunikace	1,06 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Jižně od řešeného území bude komunikační systém doplněn o východní obchvat Písnice, na který naváže nová severojižní komunikace v území mezi Libuší a Kunraticemi, která se napojí na severním okraji Kunratic na ul. Vídeňskou. Obchvat Písnice bude napojen mimoúrovňovou křižovatkou na Pražský okruh. Vídeňská bude na mimopražském území jižně od hranic hlavního města napojena na Vesteckou spojku. V tangenciálních vazbách v relaci Libuš (Písnice) - Jižní Město bude významnou roli i nadále plnit Kunratická spojka. Z hlediska veřejné dopravy a širších vztahů bude nejvýznamnější nová trasa D metra, která propojí jižní sektor města s centrální oblastí Prahy.

Komunikační systém řešeného území

Základ komunikačního systému území bude tvořit Kunratická spojka, nová severojižní komunikace mezi Libuší a Kunraticemi navazujícími na východní obchvat Písnice a ul. Libušská. Ostatní komunikace v území budou obslužného a zklidněného typu a budou sloužit pro dopravní obsluhu nové zástavby.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou bude zajišťována novou trasou metra D se stanicí Písnice. Doplňovat ji budou autobusové linky vedené po sběrných komunikacích území, které budou mít u stanice metra nezbytné zázemí a plochy.

Doprava v klidu

U stanice metra Písnice bude navrženo záchytné parkoviště P+R a nezbytná plocha pro autobusové linky PID. Nároky na dopravu v klidu pro novou zástavbu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro pěší a cyklisty ke stanici metra Písnice.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V jižní části prochází celoměstský systém zeleně plochou nelesní.

ÚSES

V jižní části území je navržen regionální biokoridor propojující Modřanskou rokli s Vesteckým potokem.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při umístění citlivých funkcí bude třeba dořešit ochranu území před hlukem, a to i s ohledem na záměr vybudovat dopravní terminál v Písnici.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz *výkres V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Pro celé vymezené území UP ukládá jako podmínku pro rozhodování pořízení územní studie. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ETAPIZACE

V území jsou vymezeny plochy určené k realizaci po etapách. Viz kapitola *8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území – etapizace*.

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

VARIANTNOST

Část/celé vymezené území je řešeno variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

M/8 BARRANDOV – SLIVENEC

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 5, k. ú. Hlubočepy, Holyně, Slivenec

Lokalita zahrnuje rozvojové území (zastavitelné plochy) v Praze 5 západně od sídliště Barrandov, severně od ulice K Barrandovu a rozvojové plochy v severní a západní části Slivence vymezené Pražským okruhem.

Plocha celého území je přibližně 194,45 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Dostavba obytné čtvrti navazující na stávající sídliště Barrandov ve vazbě na prodloužení tramvajové trati do Holyně a Slivence. Prověření rozvoje na území Slivence vzhledem k jejich možnému využití, kapacitám a možnosti etapového řešení.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší vzájemné prostorové a funkční vazby mezi stávajícím sídlištěm Barrandov a převážně venkovskou zástavbou v Holyni a ve Slivenci. Zastavitelné plochy jsou navrženy především ve vazbě na prodloužení tramvajové trati z Barrandova do Holyně a do Slivence. Územní plán mění stávající podobu ulice K Barrandovu působící jako prostorová bariéra, návrhuje zástavbu po obou jejich stranách. Vzhledem k poloze na terénním hřbetu mezi přírodními parky Prokopské a Dalejské údolí v Praze 5 a přírodním parkem Radotínsko-chuchelský háj ve Slivenci jsou po obvodu rozvojového území navrženy rozsáhlé plochy krajinné, převážně nelesní.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	7,72 ha
ZN nelesní	28,20 ha
PZ zemědělské a nelesní	55,74 ha
ZP parkové	7,24 ha
RP rekreace	4,79 ha
RP rekreace	5,46 ha
OB bydlení	28,91 ha
VV veřejné vybavení	4,42 ha
SM smíšené	31,83 ha
DP dopravní infrastruktura	4,05 ha
TI technická infrastruktura	1,87 ha
DK dopravní - komunikace	14,22 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů je v předmětném území nejvýznamnější ul. K Barrandovu. Tato komunikace umožňuje napojení na Městský okruh u západního předmostí Barrandovského mostu, u Slivence na jihozápadním okraji Prahy je napojena na Pražský okruh. Po dokončení Pražského okruhu nebude již ulicí K Barrandovu vedena tranzitní automobilová doprava. Z hlediska veřejné dopravy bude nejvýznamnější roli v území plnit tramvajová doprava, která zajistí vazby k centrální oblasti města s přestupními možnostmi na systém metra v oblasti Smíchova.

Komunikační systém řešeného území

Základním prvkem komunikačního systému území bude ul. K Barrandovu, která je komunikací sběrného typu. Ostatní komunikace mají obslužný význam a jejich charakter odpovídá nárokům na dopravní obsluhu stávající zástavby.

Městská hromadná doprava

Rozhodující význam pro obsluhu území veřejnou dopravou bude plnit tramvajová doprava. Tramvajová trať bude prodloužena jihozápadním směrem k Holyni, kde bude ukončena novou smyčkou s přestupními vazbami na autobusové linky.

Doprava v klidu

U nové tramvajové smyčky na okraji Holyně při ul. K Barrandovu je navrženo záchytné parkoviště P+R.

Doprava v klidu pro novou zástavbu v území bude řešena v souladu s platnými vyhláškami a předpisy. Řešení dopravy v klidu pro novou zástavbu a funkce území je mimo podrobnost konceptu UP.

Cyklistická a pěší doprava

V území se předpokládá rozvoj cyklistické dopravy podporovaný nabídkou kvalitních komunikací pro pěší a cyklisty, které budou navazovat celoměstský systém cyklistických tras ve spádovém území.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Po obvodu vymezeného území prochází celoměstský systém zeleně.

ÚSES

V území je navržen interakční prvek ve formě parku, který oddělí venkovskou zástavbu Holyně od sídlištní zástavby Barrandova.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Rozsah chráněných funkcí musí být řešen s ohledy na výsledky hlukových a rozptylových studií.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření - Viz *výkres V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

Barrandov - základní škola (západ), Barrandov - mateřská škola, Barrandov - domov seniorů, Slivenec - zdravotně sociální centrum, Slivenec - stavba pro školství, P+R Slivenec, Tramvajová trať Barrandov-Slivenec, DUN K Barrandovu.

ETAPIZACE

Území určené k realizaci v etapě je vymezeno dle kapitoly *8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území – etapizace*.

ÚZEMNÍ REZERVY

V lokalitě jsou vymezeny plochy pro územní rezervu dle kapitoly *4.3 Významné územní rezervy*.

VARIANTNOST

Části vymezeného území jsou řešeny variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

M/9 DÍVČÍ HRADY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 5, k. ú. Jinonice, Radlice

Lokalita zahrnuje rozvojové území (zastavitelné plochy) v Praze 5 v západní části plošiny Dívčích hradů navazující na stávající zástavbu Starých Butovic při ulici Radlické.

Plocha celého území je přibližně 62,87 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Výstavba vysokoškolského areálu navazujícího na stávající areál Armády ČR. Prověření rozsahu a kapacity možné zástavby pohledově exponované západní části plošiny Dívčích hradů a možnosti dopravní obsluhy území. Návaznost na významné rozvojové území krajinné ve východní části plošiny Dívčích hradů (Z/13).

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší návrh vysokoškolského areálu určeného pro Univerzitu Karlovu při respektování stávajícího prostorově uzavřeného areálu Armády ČR. Návrh vychází z požadavků Univerzity Karlovy na ubytování 6 000 studentů a na výuku 10 000 studentů. Maximální možný rozsah zástavby a její prostorová regulace jsou vymezeny na základě analýz pohledových horizontů historického jádra města. Na vysokoškolský areál navazují na jihu a východě plochy rekreace přírodní, na severu a jihu plochy nelesní, které dále navazují na celoměstský systém zeleně vedený po obvodu Dívčích hradů.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	1,00 ha
ZP parkové	6,39 ha
RP rekreace	6,79 ha
VV veřejné vybavení	42,22 ha
SM smíšené	1,89 ha
DK dopravní - komunikace	4,59 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Základ komunikačního systému širšího spádového území bude tvořit Radlická radiála s velkým podílem tunelových úseků. Komunikační systém území bude na tuto celoměstsky významnou komunikaci napojen prostřednictvím mimoúrovňových křižovatek západně od železniční stanice Praha-Jinonice a v Butovicích. Radlická radiála umožní vazby na Městský okruh v jižní části Smíchova (u Zlíchova) a na Pražský okruh u Třebonic na západním okraji Prahy.

Základním prvkem systému MHD ve spádovém území bude metro - trasa B umožňující rychlé a spolehlivé spojení veřejnou dopravou na území města. Přístup do území zlepší nová lanovka od stanice metra Radlická.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území bude plnit obslužnou funkci pro stávající i nově navrhovanou zástavbu, nadřazený komunikační systém bude na západě a severu zastoupen Radlickou radiálou, na kterou bude území napojeno prostřednictvím mimoúrovňových křižovatek u Jinonic a Butovic. S ohledem na charakter území bude velká část komunikací využita také pro cyklistickou a pěší dopravu.

Městská hromadná doprava

Základ obsluhy území MHD bude ve výhledu tvořit trasa B metra se stanicemi Radlickou a Jinonice. Ve vazbě na stanice metra bude zástavba v území obsluhována autobusovými linkami, ze stanice metra Radlické a zároveň od koncové tramvajové smyčky území zpřístupní nová lanovka.

Železniční doprava

V území se do výhledu počítá se železniční tratí Praha – Hostivice se železniční stanicí Praha-Jinonice.

Doprava v klidu

Doprava v klidu bude řešena v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

Výjimečný charakter území nabízí výrazný rozvoj cyklistické a pěší dopravy. Systém místních cyklistických a pěších tras bude řešen v logických vazbách na navazující rekreační území, ve vazbě na stanice metra a horní stanici lanovky, která zpřístupní oblast Dívčích hradů od stanice metra Radlické.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Součástí území je plocha parková, která pokračuje do plochy rekreace. Parková plocha zároveň vytváří přechod do plochy nelesní na hraně Prokopského údolí. Plochami prochází celoměstský systém zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES. Stávající prvky v Prokopském údolí nebudou řešením dotčeny.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Rozsah chráněných funkcí v území, které je v kontaktu s Radlickou radiálou, musí respektovat výsledky hlukových studií.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořídit pro celou plošinu Dívčích hradů včetně vymezeného rozvojového území územní studii jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

M/10 ZÁPADNÍ MĚSTO

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 13, Praha-Řeporyje, k. ú, Třebonice, Stodůlky, Řeporyje

Lokalita je vymezena na západě trasou Pražského okruhu, na severu Rozvadovskou spojkou po křižovatku s ulicí Řevnickou a dále pak hranicí nově uvažované zástavby jižně od vodojemu Kopanina. Na východě tvoří hranici ulice Jeremiášova až po křižovatku s ulicí Jáchymovskou, dále pak okraj stávající zástavby Řeporyj a Dalejský potok až k železniční trati. Jižní hranici tvoří částečně železniční trať Praha-Rudná, nová trasa komunikace směřující k ulici Ořešské a část ulice Ořešské až k Pražskému okruhu.

Plocha celého území je přibližně 431,60 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Návrh Západního Města obsahující celkové řešení tří nových obytných čtvrtí pracovně nazývaných Chaby, Horka, Řeporyje (Dvora a Řeporyje sever), které dohromady tvoří celoměstsky významné rozvojové území, které je v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy vymezené jako nadmístní rozvojová oblast a je součástí rozvojové osy Radlice - Západní Město - Zličín.

Prověření rozvoje na západním okraji Prahy vzhledem k jeho možnému využití, kapacitám a možnosti etapového řešení.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší vzájemné prostorové a funkční vazby při zachování historických a přírodních hodnot území, jmenovitě s ohledem na kostelík Krteň, údolí Dalejského a Jinočanského potoka a území Řepora.

Nové obytné čtvrti jsou zasazeny do zemědělské krajiny, pouze na okrajích navazují na stávající zástavbu a dopravní a technickou infrastrukturu. Jižní okraj území se dotýká významného zeleného klínu směřujícího do Prokopského a Dalejského údolí.

Obytné čtvrti, uvažované jako svébytné celky včetně potřebného veřejného vybavení, jsou vzájemně propojeny dopravními systémy včetně větve trasy B metra a systémem zeleně vycházejícím z uspořádání terénu v daném území.

Významná centra Západního Města jsou navržena při stanicích metra, tj. u západního vestibulu stávající stanice Stodůlky a u nově navržené stanice Horka. Navrhuje se rozvoj historického centra Řeporyj směrem do ploch přestavby mezi železniční tratí a ulicí U Výkupního střediska.

Prostorová regulace a výšková pásma nové zástavby jsou stanoveny s ohledem na utváření terénu a polohu nových zastavitelných ploch vůči navrženým centrům, plochám rekreace a systému zeleně.

Nové pracovní příležitosti se předpokládají v navržených centrech a v plochách smíšených jižně od Rozvadovské spojky a na místě bývalého centrálního zařízení staveniště v Řeporyjích.

U stanice metra Horka je navrženo umístění celoměstsky významného veřejného zařízení s dobrou vazbou na nadřazený komunikační systém.

Obytná čtvrť Horka je řešena v etapě. Využití zastavitelných ploch je podmíněno realizací větve trasy B metra ze stanice Stodůlky do stanice Horka.

Trasa Pražského okruhu tvoří v území téměř neprostupnou bariéru. Koordinace s navazující části Středočeského kraje směřuje ke společnému řešení hromadné dopravy, k vytvoření zeleného pásu podél okruhu na území Prahy a k nalezení prostupů pro pěší dopravu podél vodních toků a v zeleném pásu z Prokopského a Dalejského údolí směrem k obci Ořech.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	50,45 ha
ZP parkové	16,36 ha
SP sportu	8,12 ha
OB bydlení	221,72 ha
VV veřejné vybavení	24,54 ha
SM smíšené	71,64 ha
DP dopravní infrastruktura	6,14 ha
TI technická infrastruktura	3,85 ha
VO vodní	0,71 ha
DK dopravní - komunikace	28,08 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů je v území nejvýznamnější komunikací Pražský okruh, který na okraji hlavního města propojuje systém dálnic, rychlostních silnic, ostatních vybraných silnic a místních komunikací. Převádí vůči městu tranzitní dopravu, rozvádí vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožňuje realizaci některých vnitroměstských vztahů po okraji Prahy. Na severu území ve směru západ-východ vede Radlická radiála zajišťující realizaci radiálních dopravních vztahů od západu k centru města, propojuje Pražský okruh u Třebonic s Městským okruhem na Smíchově (u Zlíchova). Vazby do regionu bude ve výhledu zajišťovat rovněž Jinočanská spojka, na kterou bude v mimoúrovňové křižovatce s Pražským okruhem u Jinočan navazovat silnice do Poberouní.

Rozhodující roli pro obsluhu území ve veřejné dopravě z hlediska širších vztahů bude plnit trasa B metra s větví do Západního Města.

Komunikační systém řešeného území

Základní kostru komunikační sítě území bude tvořit Pražský okruh, Radlická radiála, Jinočanská spojka, ul. Jeremiášova a lokální systém komunikací v oblasti Západního Města propojující jeho jednotlivé zóny (části). Obsluhu jednotlivých objektů a ploch budou dále zajišťovat obslužné a zklidněné komunikace.

Městská hromadná doprava

Základním prvkem systému MHD bude trasa B metra s novou větví do Západního Města. Plošnou obsluhu území budou dále zajišťovat autobusové linky PID. U konečné stanice metra na nové větvi do Západního Města bude nový přestupní terminál na autobusové linky do regionu.

Doprava v klidu

U stanice metra Stodůlky a u nové koncové stanice metra na větvi trasy B v Západním Městě bude záchytné parkoviště systému P+R. Nároky dopravy v klidu pro novou zástavbu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Cyklistická a pěší doprava

Rozvoj cyklistické dopravy v území bude zajištěn systémem cyklistických a pěších tras v logických vazbách na stanice metra a na trasy v okolním území včetně přilehlé části Pražského regionu.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území. V základním návrhu je v lokalitě navrhováno vybudování Multifunkčího recyklačního centra Řeporyje. Ve variantě je místo něj navrhováno vybudování uhelného kogeneračního zdroje, který by sloužil jako tepelný zdroj pro část budoucí kapacitní zástavby Západního Města a rovněž by jako základní zdroj zásoboval teplem propojenou soustavu stávajících lokálních plynových kotelen sídliště Řepy a Jihozápadního Města.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V území jsou plochy nelesní a parkové, které tvoří vzájemně spojitou soustavu prolínající ostatními plochami s rozdílným způsobem využití. Celoměstský systém zeleně prochází v jižní části území.

ÚSES

V území je navrženo nové řešení ÚSES, které lépe splňuje metodické požadavky na parametry systému. Za funkční lze považovat regionální biocentrum v prostoru bývalého hliníku „Ve Výrech“. Regionální biokoridor nadále prochází ve vazbě na Dalejský potok, avšak navržený nadregionální biokoridor člení rozvojové území jiným způsobem, neprochází tak již převážně ochrannými pásmy technické infrastruktury, jak tomu bylo dříve. Do zmíněných biokoridorů jsou vložena lokální biocentra a podél Pražského okruhu je nově vymezen interakční prvek.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Rozsah chráněných funkcí bude limitován výsledky hlukových a rozptylových studií, zvláště v okolí zatížených komunikací.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro celé vymezené území jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ETAPIZACE

E/31 – Západní Město – Horka: Veškerá nová výstavba ve vymezeném území je podmíněna realizací větve trasy B metra ze stanice Stodůlky do stanice Horka.

VARIANTNOST

Části vymezeného území jsou řešeny variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

M/11 RUZYNĚ – DRNOVSKÁ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 6, k. ú. Ruzyně

Lokalita je vymezena plochami letiště Ruzyně ze severu, správní hranicí města ze západu železniční tratí Praha - Kladno z jihu a ulicí Drnovská z východu.

Plocha celého území je přibližně 121,82 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Ve vazbě na stávající areál Výzkumného ústavu rostlinné výroby (VÚRV) je hlavním cílem umožnit rozvoj dalších zařízení z oblasti vědy a výzkumu s příslušnými doprovodnými funkcemi, jako jsou ubytování, služby, kongresové zařízení apod. V západní části lokality (za Pražským okruhem) lze zřídit autodrom pro školení a doškolování řidičů, tato plocha je v kategorii územních rezerv. Při správní hranici města ve vazbě na rychlostní komunikaci R6 je vymezena plocha pro produkci (PR).

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Území je rozděleno Pražským okruhem na dvě části. Východně od okruhu po Drnovskou je určeno převážně pro volnou strukturu zástavby tzv. systémem „ker“, kde výšková hladina nepřekročí 5 nadzemních podlaží, vzájemně oddělených parkovými a nelesními plochami. Dvě lokality „ker“ v západní části jsou územní rezervou. Plochy podél ulice Drnovská a při železniční trati s novou zastávkou jsou určeny pro smíšenou zástavbu kompaktní s výškovou hladinou do 8 nadzemních podlaží. Západní část území (za Pražským okruhem) je územní rezervou určenou pro umístění autodromu, tzn. pro zpevněné plochy a nezbytná doprovodná zařízení, kde výšková hladina nepřekročí 3 nadzemní podlaží. Při hranici města je vymezena plocha pro produkci, konkrétně pro umístění funkcí, která nebudou generovat nadměrnou dopravní zátěž; optimálním způsobem využití je např. technologický park s výškovou hladinou do 3 nadzemních podlaží. Je nutné respektovat navrhované ochranné hlukové pásmo Letiště Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	66,07 ha
ZP parkové	7,33 ha
SM smíšené	20,93 ha
DP dopravní infrastruktura	16,13 ha
DK dopravní - komunikace	5,24 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnějšími komunikacemi z hlediska širších vztahů budou Pražský okruh, rychlostní silnice R6 (Praha - Karlovy Vary) a ul. Drnovská. Pražský okruh na obvodu hlavního města propojí systém dálnic, rychlostních silnici, vybraných ostatních silnic a místních komunikací. V území se zatraktivní železniční doprava v souvislosti s modernizací železniční trati Praha – Kladno a s odbočkou na Letiště Ruzyně. V prostoru Dlouhé míle je navržen terminál veřejné dopravy s autobusovým nádražím a záchytným parkovištěm P+R, s přestupními vazbami na železniční dopravu a MHD. Ve variantě je vymezena územní rezervou pro trasu A na Letiště Ruzyně.

Komunikační systém řešeného území

Základní kostru komunikační sítě území bude tvořit Pražský okruh, rychlostní silnice R6, ulice Drnovská a nové komunikační propojení mezi územím Dlouhé míle a Hostivicemi. Ostatní komunikace území budou mít obslužný charakter, doplňovat je budou komunikace pro pěší a cyklisty.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou bude v území umožněna tramvajovými linkami na prodloužené trati z ulice Evropské, příměstskou železnicí i autobusovými linkami PID. Realizace prodloužené tramvajové tratě z Evropské je podmínkou pro další rozvoj v území. Ve variantě je vymezena územní rezerva zajišťující prodloužení trasy A metra na letiště Ruzyně.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny podmínky k rozvoji cyklistické a pěší dopravy, počítá se s novými cyklotrasami, které budou navazovat na cyklotrasy celoměstského významu s přesahem do regionu.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury, napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území. Rozvoj bytové zástavby v území je limitován kmenovou stokou D, která je v období dešťů kapacitně přetížena. Z toho důvodu je zde nutno budovat výhradně oddílnou kanalizaci a do kmenové stoky D zaústit pouze splaškové odpadní vody.

Odtok dešťových vod z tohoto území do recipientu je nezbytné důsledně retenovat a retardovat.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V území jsou plochy parkové a nelesní. Celoměstský systém zeleně bude mít vazbu na veřejnou zeleň v sídlišti Dědina. Nadregionální biokoridor je součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

Podél východního okraje Pražského okruhu je navržen nadregionální biokoridor, do něhož jsou vložena dvě lokální biocentra.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší

Zvýšené imisní hodnoty podél Pražského okruhu se nedotýkají navrhované zástavby, která bude odcloněna pásy zeleně.

Hluk

Lokalita bude i v budoucnu nadlimitně zatížena hlukem z automobilového a železničního provozu. Hluk z tramvajového provozu lze navíc očekávat podél plánované tramvajové trati ve východní části území, železniční hluk pak z plánované rychlodráhy Praha – Letiště Ruzyně. Umístění citlivých funkcí bude možné pouze na základě hlukové studie. Hlavním limitujícím prvkem pro citlivé funkce zůstává navrhované ochranné hlukové pásmo letiště s paralelní RWY 06R/24L.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

4.1.2 VÝZNAMNÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ REKREAČNÍ

R/1 - Troja
R/2 - Dolní Chabry
R/3 - Miškovice
R/4 - Vinoř
R/5 - U Kunratické spojky
R/6 - Velká Chuchle – Radotín – Zbraslav
R/7 - Niva Berounky
R/8 - Vidoule
R/9 - Nebušice

R/1 TROJA

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Troja, k. ú. Troja

Území je z jihu vymezeno řekou, ze severu stávající rezidenční zástavbou.

Plocha celého území je přibližně 40,12 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Stanovení podmínek pro vznik rekreačního areálu nadmístního významu jako jednoho z nejvýznamnějších center krátkodobé rekreace v Praze. Vymezení možných zastavitelných ploch a definování ploch využitelných pro rekreaci a sport a oddech. Sladění požadavků rekreace, ochrany přírody a krajiny a vytvoření odpovídajícího zázemí pro návštěvníky oblasti včetně parkování a dopravní obsluhy.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Nově je vymezeno větší zázemí pro záchytné parkoviště IAD a městskou hromadnou dopravu při východním vstupu do území. Zrušeno je parkoviště uvnitř území v kontaktu s pěší lávkou. Rozšířeno je zastavitelné území pro obytnou zástavbu při ulici Povltavská.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	26,92 ha
PZ zemědělské a nelesní	1,18 ha
ZP parkové	0,78 ha
RP rekreace	0,88 ha
SP sportu	5,37 ha
DP dopravní infrastruktura	2,60 ha
DK dopravní - komunikace	2,39 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Vazby na nadřazený komunikační systém budou zajištěny na pravobřežním předmostí mostu Barikádníků a nového mostu z ulice Partyzánské přes Vltavu do Troje.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém tvoří Městský okruh s mimoúrovňovou křižovatkou na pravém břehu Vltavy ve vazbě na nový most Partyzánská-Povltavská. Další komunikace budou přizpůsobeny nárokům na obsluhu nové zástavby a využití území.

Městská hromadná doprava

Obsluha území bude zajišťována tramvajovými linkami ve vazbě na nový most přes Vltavu a autobusovými linkami MHD. Nevylučuje se možnost uplatnění nekonvenční dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny koordinovaně s řešením dopravy v klidu v pravobřežní oblasti Trojské kotliny.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s výrazným zastoupením cyklistické a pěší dopravy, zejména v trase podél řeky.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Součástí území budou plochy nelesní s průchodem celoměstského systému zeleně.

ÚSES

Do území zasahuje nadregionální biokoridor vázaný na Vltavu a část její nivy s lokálními biocentry.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá jako podmínku pro rozhodování pořízení územní studie pro celé vymezené území. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

R/2 DOLNÍ CHABRY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Dolní Chabry, k. ú. Dolní Chabry

Lokalita zahrnuje území ukončené skládky komunálního odpadu při ulici Ústecké a navazující plochy při ulici Spořické na severovýchodním okraji městské části (K Ďáblicům a K Ďáblickému háji).

Plocha celého území je přibližně 46,85 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Vytvoření centra krátkodobé rekreace zejména pro obyvatele obytných celků velkých sídlišť tzv. severní terasy.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Území bývalé skládky je určeno pro plochu rekreace, možné využití je i pro založení golfového hřiště nebo pro areál terénního cyklokrosu apod. Plochy v okolí ul. Spořické jsou určeny pro rekreaci a sport, předpokládá se založení sportovně-rekreačního areálu s náplní tréninkových hřišť pro různé disciplíny, krytého sportoviště a zázemí pro návštěvníky a sportovce včetně ubytovací kapacity.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	3,11 ha
RP rekreace	40,67 ha
SP sportu	2,51 ha
DK dopravní - komunikace	0,55 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací ve spádovém území z hlediska širších vztahů jsou ul. Ústecká a Spořická. Ústecká zajišťuje radiální vztahy na jih k centrální oblasti města, současně umožňuje i vztahy do regionu.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území bude zastoupen úsekem ul. Spořické a místními komunikacemi pro obsluhu území.

Městská hromadná doprava

Území bude obsluhováno autobusovými linkami MHD.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny se zřetelem na výjimečnou polohu lokality.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Území navazuje na rozsáhlé navrhované plochy lesní.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V časovém horizontu cca 15–20 let bude těleso skládky produkovat skládkový plyn, který bude třeba jímat, odvádět a dále využívat. Tomu musí odpovídat zabezpečení skládky a bude nutné přizpůsobit její budoucí využití.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území nejsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření.

R/3 MIŠKOVICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Čakovice, k. ú. Miškovice

Lokalita zahrnuje území tzv. Zabitého kopce a stávající pole směrem k ulici Čakovické. Z východu je vymezena trasou připravované vysokorychlostní trati.

Plocha celého území je přibližně 21,56 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Využití opuštěného armádního objektu pro rekreační účely. Vytvoření centra krátkodobé rekreace zejména pro obyvatele přilehlých městských částí.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Plán vymezuje plochu rekreace. Transformace bývalého vojenského objektu umožní založit centrum adrenalinových sportů, jako jsou paintball, bikros, cyklokros apod.

Plochy s rozdílným způsobem využití

RP rekreace	21,56 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací území bude Pražský okruh, který na okraji hlavního města propojí systém dálnic, rychlostních silnic, vybraných silnic a místních komunikací. V území je do výhledu navržena vysokorychlostní železniční trať (VRT) Praha – Drážďany.

Komunikační systém řešeného území

Nejvýznamnější komunikací v území je nové komunikační propojení Letňan vedené podél okraje letiště Letňany s vazbou na Pražský okruh.

Městská hromadná doprava

Území bude obsluhováno autobusovými linkami PID.

Železniční doprava

Podél území je vymezena vysokorychlostní železniční trať (VRT) Praha – Drážďany a územní rezerva na nové kolejové spojení Praha – Brandýs nad Labem

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou v území minimální.

Cyklistická a pěší doprava

V území se předpokládá rozvoj cyklistické dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Plochy zeleně budou součástí celoměstského systému zeleně. Zpevněné parkoviště v jižní části území bude nahrazeno zelení nelesní.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Vzhledem k dřívějšímu využívání objektu ČSLA je možný výskyt starých ekologických zátěží (SEZ). Dalšímu využití území musí předcházet průzkum a případná sanace SEZ.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území nejsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření.

R/4 VINOŘ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Vinoř, Praha 19, k. ú. Vinoř, Kbely

Lokalita zahrnuje území západně od zastavěného území Vinoře, vymezené přibližně komunikacemi Mladoboleslavskou na jihu a Jilemnickou na severovýchodě.

Plocha celého území je přibližně 92,97 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem plánu je ozelenění převážně zemědělské půdy ve prospěch založení rekreačního území pro obyvatele přilehlých městských částí a dále podpora celoměstského systému zeleně.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Vymezené plochy rekreace jsou uvažované pro výstavbu golfového hřiště odděleného od zastavěného území Vinoře plochami lesními a nelesními. Územím prochází interakční prvek ÚSES, který by měl navíc zajistit prostupnost území napříč.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	2,62 ha
RP rekreace	90,35 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací z hlediska širších vazeb je ul. Mladoboleslavská zajišťující radiální vztahy k městu i vztahy do regionu.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území bude zastoupen Mladoboleslavskou ulicí a komunikacemi pro obsluhu území, které jsou mimo podrobnost územního plánu.

Městská hromadná doprava

Obsluhu území budou zajišťovat autobusové linky MHD.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s příslušnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Území je ohraničeno plochami lesními a nelesními.

ÚSES

Napříč územím je navržen interakční prvek.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

R/5 U KUNRATICKÉ SPOJKY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Kunratice, Praha-Šeberov, k. ú. Kunratice, Šeberov

Lokalita je zhruba vymezena Kunratickou spojkou, ul. Vídeňskou a ul. K Labeškám a zástavbou rodinnými domy na jižním okraji Kunratic.

Plocha celého území je přibližně 69,35 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem návrhu je ozelenění převážně zemědělské půdy, přehodnocení a stanovení vodních ploch co do velikosti a umístění. Očekává se, že vznikne rekreační zázemí pro obyvatele přilehlých městských částí a podpoří se celoměstský systém zeleně.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Vzhledem k charakteru navrhovaných ploch je třeba do území umístit dvě plochy pro rezervy – plochu nelesní a plochu pro sport jako náhradu za rušená sportoviště v centru Kunratic.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	9,23 ha
ZN nelesní	28,76 ha
PZ zemědělské a nelesní	16,34 ha
RP rekreace	4,45 ha
VO vodní	10,57 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Jihozápadně od řešeného území bude komunikační systém doplněn o východní obchvat Písnice, na který mezi Libuší a Kunraticemi naváže nová severojižní komunikace, která se napojí na severním okraji Kunratic na ul. Vídeňskou. Vídeňská bude na mimopražském území jižně od hranic Prahy napojena na Vesteckou spojku. V tangenciálních vazbách v relaci Libuš (Písnice) – Jižní Město bude významnou roli i nadále plnit Kunratická spojka. Z hlediska veřejné dopravy a širších vztahů je nejvýznamnější nová trasa D metra, která propojí jižní sektor města s centrální oblastí Prahy.

Komunikační systém řešeného území

Základem komunikačního systému území budou Kunratická spojka a ul. Vídeňská. Ostatní komunikace v území budou obslužného a zklidněného typu a budou sloužit pro dopravní obsluhu nové zástavby.

Městská hromadná doprava

Obsluhu území veřejnou dopravou budou zajišťovat autobusové linky.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro pěší a cyklisty.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Územím prochází celoměstský systém zeleně v plochách nelesních a lesních.

ÚSES

V území je navržen regionální biokoridor (s vloženým lokálním biocentrem) ve vazbě na Vestecký potok a lokální biokoridor vázaný na jeho pravostranný přítok.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Pro celé vymezené území plán ukládá jako podmínku pro rozhodování pořízení územní studie. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy.*

R/6 VELKÁ CHUCHLE – RADOTÍN – ZBRASLAV

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 16, Praha - Velká Chuchle, Praha-Zbraslav, k. ú. Lahovice, Radotín, Velká Chuchle, Zbraslav

Lokalita zahrnuje území určené pro rekreační využití na soutoku Vltavy a Berounky, které je vymezeno jižním okrajem dostihového závodiště ve Velké Chuchli, ulicí Strakonickou ve Zbraslavi, pomyslnou hranicí vedenou v prodloužení ulice Šárovo kolo směrem na východ a ulicí Výpadovou v Radotíně a železniční tratí mezi Radotínem a Velkou Chuchlí.

Plocha celého území je přibližně 295,85 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Návrh rekreačního areálu celoměstského významu na soutoku Vltavy a Berounky, zaměřeného především na využití vodních ploch vzniklých po vytěžení ložisek štěrkopísků na obou březích Berounky. Ověření velikosti a umístění ochranného přístavu Radotín, umístění přístavu určeného pro rekreační plavidla a s tím spojené úpravy na Berounce.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší prostorové a plošné uspořádání území v severní části údolní nivy Berounky na soutoku s Vltavou s ohledem na krajinné a přírodní hodnoty území a na omezení vyplývající z polohy v záplavovém území.

Na pravém břehu Berounky jsou vymezeny 2 vodní plochy na místě dobývacího prostoru Zbraslav IV. Možnost jejich vzájemného propojení pod estakádou Pražského okruhu s návazností na tok Berounky je řešena variantně. Rozsah jižní vodní plochy je vymezen na základě posouzení EIA. Vytěžení zbývající jižní části ložiska štěrkopísků je možné až po vyhodnocení vlivu těžby na přírodní památku Krňák. Z tohoto důvodu je pro vodní plochu v daném místě vymezena územní rezerva.

Mezi levým břehem Berounky a ulicí Výpadovou v Radotíně jsou navrženy 2 vodní plochy, se kterými souvisí možnost umístit ochranný přístav Radotín a přístav pro rekreační plavidla. Na Berounce se jižně od estakády Pražského okruhu navrhuje malá plavební komora.

Ve variantách, ve kterých se ověřuje počet a velikost vodních ploch, se řeší území mezi jižní hranicí dostihového závodiště ve Velké Chuchli a ulicí Výpadovou v Radotíně.

V území navazující na břehy všech navrhovaných vodních ploch jsou vymezeny plochy rekreace a nelesní.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	66,78 ha
RP rekreace	72,85 ha
SP sportu	23,13 ha
SM smíšené	4,95 ha
DP dopravní infrastruktura	8,22 ha
VO vodní	112,99 ha
DK dopravní - komunikace	7,32 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů je nejvýznamnější Pražský okruh, který propojí systém dálnic, rychlostních silnic, vybraných ostatních silnic a místních komunikací na okraji hlavního města. Na Pražský okruh bude u Lahovic napojena rychlostní silnice R4 (Praha-Příbram), na kterou ve směru do centra Prahy města naváže ul. Strakonická. Strakonická propojí Pražský okruh u Lahovic s Městským okruhem u Barrandovského mostu. Komunikační systém v údolí Berounky bude doplněn o nový úsek komunikace umožňující převést tranzitní automobilovou dopravu z Poberouní do Prahy (i naopak) mimo Radotín na rychlostní silnici R4.

Železniční trať Praha – Beroun bude významná z hlediska příměstské dopravy, nabídne kvalitní taktovou osobní dopravu od Berouna územím Poberouní do centra Prahy.

Autobusové linky PID umožní veřejnou dopravu v radiálních směrech z regionu na Smíchov, doplňovat je budou spoje v tangenciálních směrech mezi levobřežní a pravobřežní oblastí Prahy.

Komunikační systém řešeného území

Základní kostru komunikační sítě tvoří Pražský okruh protínající území ze západu na východ, dále po východní hranici území ul. Strakonická a rychlostní silnice R4 napojené do mimoúrovňové křižovatky u Lahovic. Mezi sběrné komunikace v území bude patřit ul. Výpadová.

Městská hromadná doprava

Plošnou obsluhu území budou zajišťovat autobusové linky PID.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny se zřetelem na charakter území ve vhodných lokalitách.

Železniční doprava

Podél západního okraje řešeného území přes Radotín je potvrzena dvoukolejná železniční trať Praha – Beroun se železniční stanicí Praha-Radotín a v budoucnu novou železniční zastávkou. Rekreační území u Berounky je ze žst. Praha-Radotín pro návštěvníky v přijatelné vzdálenosti.

Vodní doprava

Vodní doprava bude využívat vodní cestu po Vltavě a zčásti po Berounce včetně přístavu Radotín, jehož rozsah je vůči současnému stavu upraven variantně tak, aby vyhovoval předpokládaným nárokům.

Cyklistická a pěší doprava

Cyklistická a pěší doprava bude mít v předmětném území značný význam. Systém cyklotras v území naváže na celoměstské trasy vedené podél Vltavy a Poberouním

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Územím procházejí plochy nelesní ve vazbě na řeku Berounku, přes ně je veden celoměstský systém zeleně.

ÚSES

Územím prochází nadregionální biokoridor vázaný na řeku Berounku a část její nivy s několika lokálními biocentry, z nichž pouze jedno je funkční.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Pro vymezené území územní plán ukládá jako podmínku pro rozhodování pořízení územní studie. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

VARIANTNOST

Část území související s uspořádáním vodních ploch a přístavu Radotín je řešena variantě. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

R/7 NIVA BEROUNKY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Lipence, k. ú. Lipence

Lokalita zahrnuje území v jižní části údolní nivy Berounky vymezené na severovýchodě a východě polní cestou jdoucí od Lipanského statku napříč údolím a zahrnující lokality s místními názvy Pod oborou, Na ovčácké a Na drahách, která leží jižně od ulice Černošické.

Plocha celého území je přibližně 55,83 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Ověření možnosti rekreačního využití části údolní nivy Berounky.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší umístění ploch rekreace ve vazbě na krajinné a přírodní hodnoty údolní nivy s přihlédnutím k podmínkám záplavového území. Vymezené plochy rekreace jsou uvažované pro výstavbu golfového hřiště odděleného od stávajícího hřiště plochou nelesní, která by měla zajistit prostupnost území napříč údolím. Stavební zázemí pro hřiště bude umístěno v rámci ploch smíšených mimo vymezené území.

Plochy s rozdílným způsobem využití

RP rekreace	55,74 ha
DK dopravní - komunikace	0,08 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území je napojeno z hlediska širších vazeb na ul. Černošickou navazující v Lipencích na ul. J. Houdka.

Komunikační systém řešeného území

V území bude komunikační systém pouze v nezbytném rozsahu pro potřeby dopravní obsluhy.

Městská hromadná doprava

V širší docházkové vzdálenosti bude zastávka autobusové dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny se zřetelem na výjimečnou polohu lokality.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s výrazným uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Na jihu se území dotýká plocha nelesní, kterou prochází celoměstský systém zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území nejsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření.

R/8 VIDOULE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 5, k. ú. Jinonice

Lokalita zahrnuje náhorní plošinu Vidoule severně od obytné skupiny Botanica a od historického jádra Jinonic. Na západě lokalitu vymezují ulice Bucharova a Upolínová, na východě ulice Na Pomezí.

Plocha celého území je přibližně 43,69 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Ověření možnosti rekreačního využití náhorní plošiny Vidoule určeného především pro obyvatele navazujících obytných čtvrtí v Praze 5 a v Praze 13. Rekreační území na Vidouli by mělo přispět k odlehčení přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí přetíženého rekreací.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší umístění ploch rekreace ve vazbě na krajinné a přírodní hodnoty v území, jmenovitě pak na masiv lesů v Košířích navazujících na park Cibulka a v širších vztazích i na golfové hřiště v Motole. Předpokládá se umístění sportovně-rekreačního areálu pro širokou veřejnost s podílem otevřených hřišť pro různé disciplíny, dráhy pro jízdu na kole v terénu, kolečkové brusle atd. včetně nezbytného zázemí pro návštěvníky.

Plochy s rozdílným způsobem využití

RP rekreace	43,69 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území je obtížně napojeno na komunikační systém zástavby okolního území.

Komunikační systém řešeného území

Komunikace území budou pouze v nezbytném rozsahu a budou odpovídat charakteru lokality.

Městská hromadná doprava

Území bude dostupné ze zastávky autobusové dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny přiměřeně ve spádové oblasti tak, aby nebyl znehodnocen charakter území.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Území je ze severu ohraničeno plochou lesní a z jihu plochou nelesní. Tyto plochy jsou součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES. Stávající biokoridor ve svahu Vidoule není řešením dotčen.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

R/9 NEBUŠICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 6, k. ú. Nebušice

Lokalita se nachází při západní části ulice Sichrovského, z jihu navazuje na Purkrabský háj, ze severu je omezena komunikací Tuchoměřická a ze západu komunikací Do Horoměřic.

Plocha území je přibližně 53,50 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Ve srovnání se stávajícím územním plánem, který předpokládal výrazný rozsah rozvojových ploch především pro bydlení, je stanoveno využití ve prospěch přírodních ploch rekreace, pro zemědělskou pěstební činnost a ploch nelesních. Důvody pro toto řešení jsou následující:

1) nezbytná ochrana kvalitní orné půdy (chráněné 1. třídy);
2) plánovaná výstavba nové letové dráhy RWY 06R/24L;
3) bilance zpracovatele pro koncept UP, ze kterých vyplývá výrazný přesah nabídky ploch pro novou zástavbu vzhledem k předpokládanému počtu obyvatel města;
4) zachování retenční schopnosti městské a příměstské krajiny;
5) zamezení další urbanizace příměstské krajiny, která narušuje charakter tradičních sídelních struktur a celkový krajinný ráz.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Území je rozděleno na tři funkční celky, z nichž severní a jižní jsou určeny pro zemědělskou pěstební činnost, střední při ulici Sichrovského pro plochy rekreace s vodními plochami (využitelné např. pro golf). Zbývající plochy podél komunikací Do Horoměřic a Tuchoměřické jsou vymezeny pro plochy nelesní.

Plochy s rozdílným způsobem využití

RP rekreace	52,26 ha
VO vodní	1,25 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území je napojeno z hlediska širších vazeb místními komunikacemi na ul. Nebušickou, která propojuje Nebušice s okolními městskými částmi. Západně od předmětného území je vymezena trasa Pražského okruhu. Území je ovlivněno leteckým provozem Letiště Ruzyně.

Komunikační systém řešeného území

V území bude komunikační systém pouze v nezbytném rozsahu pro potřeby dopravní obsluhy.

Městská hromadná doprava

V širší docházkové vzdálenosti bude zastávka autobusové dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Na západní straně se území dotýká plocha nelesní.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou vymezeny veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území řešená variantně.*

4.1.3 VÝZNAMNÁ ROZVOJOVÁ ÚZEMÍ KRAJINNÁ

Z/1 - Dolní Chabry – Ďáblice
Z/2 - Březiněves – Čakovice
Z/3 - Čakovice – Kbely
Z/4 - Horní Počernice
Z/5 - Dolní Počernice – Vinice
Z/6 - Běchovice – Koloděje
Z/7 - Jankov
Z/8 - Kolovraty
Z/9 - Křeslice
Z/10 - Trojmezí
Z/11 - Lipence
Z/12 - Slivenec
Z/13 - Dívčí hrady
Z/14 - Západní Město
Z/15 - Sobín

Z/1 DOLNÍ CHABRY – ĎÁBLICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 8, Praha-Dolní Chabry, Praha-Březiněves, k. ú. Ďáblice, Dolní Chabry, Březiněves

Lokalita je zhruba vymezena komunikacemi Ústeckou na západě a v katastru obce Březiněves budoucím Pražským okruhem na severu. Na východní straně je ohraničena zástavbou Ďáblic a na jižní straně navazuje na nově navrhované rekreační plochy přiléhající k Ďáblickému háji.

Plocha celého území je přibližně 272,93 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Navazující nezastavěná území na katastru těchto obcí tvoří v současnosti neurbanizovaný prostor zemědělského charakteru, který se, vzhledem k útlumu zemědělské činnosti, stává předmětem zájmu, kam by mohla expandovat nová zástavba. Hlavním cílem je proto využít těchto ploch pro zmírnění stávajícího značného deficitu lesní i nelesní zeleně v této části města a zmírnit negativní vliv suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Plán potvrzuje systém zeleně založený v dosavadní koncepci města a doplňuje jej do ucelené podoby o nové rozvojové plochy lesní a nelesní jako součást zeleného pásu města. Očekává se výrazné zkvalitnění rekreačního zázemí pro obyvatele.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	128,01 ha
ZN nelesní	138,77 ha
PZ zemědělské a nelesní	1,27 ha
RP rekreace	1,69 ha
VO vodní	0,24 ha
DK dopravní - komunikace	2,94 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území je napojeno z hlediska širších vazeb na místní komunikace v Dolních Chabrech a Ďáblicích.

Komunikační systém řešeného území

V území bude komunikační systém pouze v nezbytném rozsahu pro potřeby dopravní obsluhy.

Městská hromadná doprava

V širší docházkové vzdálenosti budou zastávky autobusové dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny pouze v nezbytném rozsahu.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Plochy lesní a nelesní budou doplněny o nové a začleněny do uvažovaného zeleného pásu.

Celoměstský systém bude rozšířen.

ÚSES

V území je navržen regionální biokoridor včetně dvou vložených lokálních biocenter. Na něj se napojí také navržený lokální biokoridor směřující k Dolním Chabrům do Draháňského údolí.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

Z/2 BŘEZINĚVES – ČAKOVICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Čakovice, Praha-Březiněves, Praha-Ďáblice, k. ú. Březiněves, Čakovice, Třeboradice, Ďáblice

Lokalita se nachází se mimo kompaktní město při severní hranici hl. m. Prahy na přelomu městských částí Čakovice, Ďáblice a Třeboradice, v převážně volné příměstské krajině. Lokalita je zhruba vymezena okrajem zástavby Březiněvsi, severozápadním okrajem zástavby Třeboradic, severním okrajem Čakovic a Ďáblic. Jejím středem prochází Pražský okruh.

Plocha celého území je přibližně 414,46 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je zmírnit stávající značný deficit lesní i nelesní zeleně v této části města, odclonit zastavěná území od negativních vlivů Pražského okruhu a celkově zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Plán navrhuje plochy zeleně lesní a nelesní podíl zeleně a spojuje je do uceleného systému. V doprovodu Pražského okruhu navrhuje masívní zalesnění.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	205,51 ha
ZN nelesní	179,52 ha
PZ zemědělské a nelesní	0,73 ha
DP dopravní infrastruktura	2,45 ha
TI technická infrastruktura	3,44 ha
VO vodní	1,46 ha
DK dopravní - komunikace	21,35 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území je napojeno z hlediska širších vazeb na místní komunikace v Březiněvsi, Čakovicích a Třeboradicích. V území je vymezena trasa Pražského okruhu. Napojení území na Pražský okruh je vymezeno v mimoúrovňové křižovatce u Třeboradic.

Komunikační systém řešeného území

V území bude komunikační systém pouze v nezbytném rozsahu pro potřeby dopravní obsluhy.

Městská hromadná doprava

V širší docházkové vzdálenosti budou zastávky autobusové dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny pouze v nezbytném rozsahu.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Dominantní podíl budou mít plochy lesní a nelesní, které zásadním způsobem posílí stupeň ekologické stability v této lokalitě. Součástí návrhu bude i vymezení celoměstského systému zeleně. Je předpoklad, že nově navrhované plochy budou i součástí zeleného pásu kolem Prahy.

ÚSES

V území je po východním okraji budoucí zástavby Březíněvsi navrženo lokální biocentrum a lokální biokoridor s pokračováním po Třeboradickém potoce. Na jeho pravostranném přítoku je navržen interakční prvek, interakční prvek tvořený malým lesíkem u Třeboradic je plně funkční. Východně od Třeboradic je navržen úsek lokálního biokoridoru na hranici Prahy a krátký interakční prvek na Třeboradickém potoce.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

Z/3 ČAKOVICE – KBELY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 18, Praha 19, Praha-Čakovice; k. ú. Letňany, Čakovice, Miškovice, Kbely

Lokalita je zhruba vymezena okrajem zastavěného území části Miškovice, na severní a východní straně hranicí hl. m. Prahy. Dále je lokalita vymezena východním okrajem Letňan, jižním okrajem Čakovic a severním okrajem Kbel a Vinoře.

Plocha celého území je přibližně 412,32 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem navrhovaného řešení je umožnit vznik zeleného pásu kolem Prahy, současně vytvořit překážku nežádoucímu postupnému srůstání obcí navzájem a umožnit tím zachování jejich svébytného charakteru venkovských sídel. Snížit negativní vliv nadřazeného komunikačního systému, stabilizovat vodní režim v krajině.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Plán potvrzuje dosavadní koncepci zeleně v lokalitě tvořenou zeleným klínem směřujícím z volné krajiny do města, doplňuje ji o nové rozvojové plochy zeleně a o jejich významná tangenciální propojení. Navrhuje přeměnu orné půdy na trvalé travní a lesní porosty. Ozeleněním se posílí celoměstský systém zeleně a ÚSES, eliminuje se vliv Pražského okruhu, očekává se zkvalitnění rekreačního zázemí pro obyvatele.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	252,16 ha
ZN nelesní	109,92 ha
PZ zemědělské a pěstební	2,91 ha
RP rekreace	29,63 ha
DP dopravní infrastruktura	7,51 ha
VO vodní	0,89 ha
DK dopravní - komunikace	9,31 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území je napojeno z hlediska širších vazeb na místní komunikace u Čakovic, Kbel a Vinoře. V území je vymezena nová komunikace propojující oblast Letňan se severovýchodní částí Pražského okruhu a nové komunikační propojení Letňan a Kbel. Stávající železniční trať Praha – Neratovice je potvrzena v současné trase. V území je vymezen koridor vysokorychlostní železniční trati (VRT), která je zčásti v tunelu. V území je vymezena územní rezerva pro kolejové spojení Praha – Brandýs nad Labem.

Komunikační systém řešeného území

Stávající komunikační systém bude doplněn o novou komunikaci propojující oblast Letňan se severovýchodní částí Pražského okruhu a komunikaci propojující Leťňany a Kbely.

Městská hromadná doprava

V širší docházkové vzdálenosti budou zastávky autobusové dopravy a území je dostupné ze železniční stanice Čakovice, případně železniční zastávky u Kbel.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny pouze v nezbytném rozsahu.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Dominantní podíl budou mít plochy lesní a nelesní, které zásadním způsobem posílí stupeň ekologické stability v této lokalitě. Součástí návrhu bude i vymezení celoměstského systému zeleně. Je předpoklad, že nově navrhované plochy budou součástí zeleného pásu kolem Prahy.

ÚSES

Základem ÚSES je regionální biokoridor s rozsáhlým regionálním biocentrem (vloženými lokálními biocentry) navržený na východním okraji Čakovic. Na něj se napojuje navržený lokální biokoridor směřující k Ctěnickému háji a několik interakčních prvků v oblasti jihovýchodně od Miškovic. Další interakční prvek je vymezen východně od Třeboradic. Jediným plně funkčním prvkem je lokální biocentrum Hájíček v Miškovicích.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Pro vymezené území plán ukládá jako podmínku pro rozhodování pořízení územní studie. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ETAPIZACE

V území jsou vymezeny plochy určené k realizaci v etapě. Viz kapitola *8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území – etapizace.*

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

Z/4 HORNÍ POČERNICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 19, Praha 20, k. ú. Satalice, Horní Počernice

Území se nachází ve východní části Prahy, severně rychlostní komunikace R10.

Plocha celého území je přibližně 96,49 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Posílení přírodních ploch v území a zkvalitnění přírodního prostředí ve vnějším pásmu.

Urbanistická koncepce

V lokalitě dojde k vytvoření soustavy lesních porostů, které budou rozděleny plochami nelesními. Lesní porosty vytvoří přechodovou zónu do zemědělské krajiny za hranicí Prahy a umožní realizaci uvažovaného zeleného pásu v této lokalitě. Zároveň dojde k posílení celoměstského systému zeleně a zamezí se nežádoucímu rozvoji zástavby podél nadřazené komunikace.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	66,96 ha
ZN nelesní	28,08 ha
DK dopravní - komunikace	1,45 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území je napojeno z hlediska širších vazeb na místní komunikace Horních Počernic. Na nadřazený komunikační systém bude území napojeno mimoúrovňovými křižovatkami na rychlostní silnici R10.

Komunikační systém řešeného území

V území bude komunikační systém pouze v nezbytném rozsahu pro potřeby dopravní obsluhy.

Městská hromadná doprava

V širší docházkové vzdálenosti budou zastávky autobusové dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny pouze v nezbytném rozsahu.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Dojde k rozšíření ploch lesních a nelesních. Nové plochy se stanou součástí celoměstského systému zeleně a zeleného pásu kolem Prahy.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území nejsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření.

Z/5 DOLNÍ POČERNICE – VINICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 14, k. ú. Dolní Počernice

Území je vymezeno ze severu Xaverovským hájem, ze západu Pražským okruhem, z jihu obytným územím Vinice, z východu areálem bývalých výzkumných ústavů Běchovice.

Plocha celého území je přibližně 35,21 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je posílit přírodní plochy v území a zkvalitnit přírodní prostředí ve vnějším pásmu.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Nemožnost realizace mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu a s tím související omezený urbanistický rozvoj je příležitostí pro rozšíření přírodně-rekreačního území v návaznosti na Xaverovský háj. Volné plochy ve vlastnictví města západně areálu výzkumných ústavů jsou navrhovány k zalesnění.

V případě realizace mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu bude toto území využito jako rozvojové (viz VU/15 Dolní Počernice - Běchovice).

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	21,53 ha
ZN nelesní	13,68 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnější komunikací ve spádovém území bude Pražský okruh, který na okraji hlavního města propojí systém dálnic, rychlostních silnic, ostatních vybraných silnic a místních komunikací. K významným komunikacím v širším spádovém území bude patřit přeložka silnice I/12 jižně od Běchovic, která bude v křižovatce s Pražským okruhem navazovat na Štěrboholskou radiálu. Dopravní význam ul. Českobrodské se sníží po zprovoznění Pražského okruhu na jihovýchodě města a přeložky silnice I/12.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území bude na západní hranici i v budoucnu tvořen Pražským okruhem, ve variantě bez nové křižovatky na Pražském okruhu u Běchovic budou mít další komunikace v území pouze lokální význam odpovídající nárokům na dopravní obsluhu funkcí v území. Ve variantě s novou křižovatkou na Pražském okruhu u Běchovic je vymezena nová komunikace propojující předmětnou křižovatku s ulicí Mladých Běchovic.

Městská hromadná doprava

Veřejná doprava bude v širším spádovém území zastoupena autobusovou MHD. V dosažitelné vzdálenosti je železniční stanice Běchovice.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou s ohledem na navržené funkce v území minimální.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Dominantní podíl budou mít plochy lesní, které zásadním způsobem posílí stupeň ekologické stability této lokality. Součástí návrhu bude i vymezení celoměstského systému zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

Z/6 BĚCHOVICE - KOLODĚJE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Běchovice, Praha-Dubeč, Praha-Koloděje, Praha 21, k. ú. Běchovice, Dubeč, Koloděje, Újezd nad Lesy

Území se nachází ve východní části Prahy za hranicí kompaktního města mezi Běchovicemi, Újezdem nad Lesy a Koloději, převážně ve volné příměstské krajině zemědělského charakteru, přerušené vodním tokem Rokytky a Říčanského potoka s břehovými porosty.

Plocha celého území je přibližně 267,60 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Ochrana obytné zástavby Běchovic, Újezdu nad Lesy a Koloděj před negativními vlivy komunikace I/12.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Uchování stávajícího charakteru drobných izolovaných sídel,

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	109,79 ha
ZN nelesní	137,97 ha
PZ zemědělské a nelesní	2,15 ha
RP rekreace	3,31 ha
VO vodní	4,48 ha
DK dopravní - komunikace	9,91 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací území bude přeložka silnice I/12 s mimoúrovňovými křižovatkami a na západním okraji území probíhající trasa Pražského okruhu.

Komunikační systém řešeného území

Základní komunikační skelet území tvoří Pražský okruh, přeložka silnice I/12 a ul. Českobrodská. Komunikační propojení Koloděje – Běchovice bude ve vazbě na mimoúrovňovou křižovatku u přeložky silnice I/12 zčásti směrově upraveno tak, aby vyhovovalo předpokládanému rozvoji přilehlého území. Komunikační propojení Koloděje – Újezd nad Lesy bude zachováno a doplněno o mimoúrovňovou křižovatku s přeložkou silnice I/12.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou bude zajištěna autobusovými linkami MHD (PID).

Železniční doprava

Na severním okraji území se do výhledu počítá se železniční tratí Praha-Kolín se železniční stanicí Praha-Běchovice.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu v území budou vzhledem k navrženému funkčnímu využití minimální.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

V území není navrhována žádná síť technické infrastruktury.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Vhodnými dosadbami dojde k posílení ekologické stability v území a k eliminaci negativních jevů vyvolaných komunikací I/12. Nově vzniklé plochy zeleně by se měly stát součástí celoměstského systému zeleně a zeleného pásu kolem Prahy.

ÚSES

Do území zasahuje větší počet prvků ÚSES. Lokální biokoridory vázané na Rokytku, resp. Říčanku jsou řešením potvrzeny. Navržený rozvoj ploch zeleně vytvoří podmínky pro zlepšení jejich parametrů, takže se oba jmenované prvky stanou funkčními. Systém je doplněn o dva interakční prvky. V rámci řešení je umístěn regionální biokoridor (včetně vložených biocenter) a navazující interakční prvek. S výjimkou biocentra a biokoridoru v údolí Rokytky, kde postačí místní doplnění porostů a úprava hospodaření, bude nutné zbytek systému založit. K založení je i interakční prvek západně od nivy Říčanky.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Není požadováno zpracování územní studie.

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy.*

Z/7 JANKOV

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 15, MČ Praha 22, k. ú. Dubeč, Hájek a Uhříněves

Lokalita zahrnuje rozvojové území západně od Hájku až k Podleskému rybníku a Dubči. Ze severu je lokalita ohraničena ulicí Ke kolodějskému zámku.

Plocha celého území je přibližně 299,25 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Propojení fragmentovaných ploch vegetace v zemědělsky využívané krajině ve vnějším pásmu. Doplnění systému lesních ploch a v menší míře ploch nelesních, které se stanou součástí uvažovaného zeleného pásu.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Plochy lesní budou v severojižním směru propojovat přírodní památku Lítožnice s přírodní památkou Obora v Uhříněvsi, ve směru východ-západ oboru zámku v Kolodějích s lesními plochami u Dubče. Lesní plochy budou sloužit jako protihluková bariéra Pražského okruhu a podpoří rozvoj rekreačních aktivit v lokalitě.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	243,26 ha
ZN nelesní	41,64 ha
RP rekreace	14,35 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnější komunikací v území bude Pražský okruh, který na okraji hlavního města propojí systém dálnic, rychlostních silnic, ostatních vybraných silnic a místních komunikací. Jižní okraj předmětného území vymezuje komunikační propojení ul. Přátelství – Pražský okruh.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území bude pouze v omezeném rozsahu vyhovovat potřebám dopravní obsluhy, pěší a cyklistické dopravy.

Městská hromadná doprava

Veřejná doprava bude v širším spádovém území zastoupena autobusovou MHD.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou s ohledem na využití území minimální.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území. Přes území Dubče a Uhříněvsi je navržena trasa prodloužení kanalizačního sběrače G.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Půjde především o plochy lesní a doplňkově o plochy nelesní.

ÚSES

V severní části území je navržen regionální biokoridor. Propojení nivy Říčanky s Kolodějskou oborou pak mají zajišťovat další dva navržené prvky – lokální biokoridor (s lokálním biocentrem) přecházející biomostem přes Pražský okruh a jižněji interakční prvek.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

Z/8 KOLOVRATY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Kolovraty, k. ú. Kolovraty, Lipany

Území je zhruba vymezeno hranicemi Prahy a hranicemi současné zástavby Kolovrat, Lipan a Benic.

Plocha celého území je přibližně 131,11 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem návrhu je ozelenění zemědělské půdy a vytvoření masivního nárazníkového pásu lesního porostu. Cílem je výrazné zkvalitnění rekreačního zázemí zejména pro obyvatele Kolovrat, Lipan a přilehlých spádových oblastí a dále podpora ploch zeleného pásu kolem Prahy.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.

Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného provázaného systému. Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	127,31 ha
ZN nelesní	0,53 ha
DP dopravní infrastruktura	2,28 ha
DK dopravní - komunikace	0,99 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnější komunikací v území bude Pražský okruh, který na okraji hlavního města propojí systém dálnic, rychlostních silnic, ostatních vybraných silnic a místních komunikací.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území tvoří propojení Kolovraty – Lipany, další komunikace budou pouze v omezeném rozsahu vyhovovat potřebám obsluhy území, pěší a cyklistické dopravy.

Městská hromadná doprava

Veřejná doprava bude v širším spádovém území zastoupena autobusovou MHD.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou s ohledem na využití území minimální.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Formou zalesnění bude posílena ekologická stabilita území. Plochy lesní budou začleněny do celoměstského systému zeleně.

ÚSES

V území vede stávající interakční prvek, který bude integrován do navržených ploch lesních.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

Z/9 KŘESLICE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Křeslice, Praha-Újezd, k. ú. Křeslice, Újezd

Území je zhruba vymezeno ze západu a severu Milíčovským lesem a rybníky, z východu ulicí Štychovou a z jihu ulicí Ke Štítu.

Plocha celého území je přibližně 29,14 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem návrhu je ozelenění zemědělské půdy a vytvoření masivního pásu lesního porostu. Cílem je výrazné zkvalitnění rekreačního zázemí pro obyvatele Prahy 11, Petrovic, Křeslic a dále podpora ploch zeleného pásu kolem Prahy.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.

Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému. Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	29,14 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území bude přístupné především komunikacemi pro pěší a cyklisty navazujícími na celoměstský systém cyklotras ve spádovém území. Stávající komunikace pro IAD v navazujícím území (komunikace mezi Újezdem, Křeslicemi, Petrovicemi a Jižním Městem) budou zachovány v současné struktuře.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území budou tvořit komunikace pro pěší a cyklisty a pro zajištění funkce lesa.

Městská hromadná doprava

Území bude přístupné od zastávky autobusových linek vedených z Jižního Města do Křeslic.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu se předmětného území netýkají.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny vhodné podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu systémem komunikací, ve vazbě na cyklistické trasy celoměstského významu v okolním území.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Formou zalesnění bude posílena ekologická stabilita území. Lesní porosty budou součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

Z/10 TROJMEZÍ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 10, Praha 11 a Praha 15, k. ú. Záběhlice, Chodov, Hostivař

Území je umístěno na rozhraní tří městských částí a je zhruba vymezeno ze severu tokem potoku Botič, z východu ulicí Doupovskou, z jihu ulicí Mírového hnutí a ze západu pěším koridorem navazujícím na ulici U Záběhlického zámku.

Plocha celého území je přibližně 96,26 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Území je celkově chápáno jako nezastavitelné, s potenciálním rozvojem zeleně, rekreace a sportu. Koncepce navrhovaného řešení potvrzuje tyto potřeby a ambice. Cílem tedy je zachovat a trvale chránit vymezené části území pro jejich přírodovědné, krajinné a estetické hodnoty a zároveň umožnit rozvoj rekreace a sportu pro širší spádové území přilehlých velkých obytných celků. Tím vším výrazně přispět k celkovému zlepšení kvality životního prostředí města.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Navržená koncepce organizace území vychází z celkových potřeb, očekávání a možností v širším kontextu a dává mu jasnou strukturu, vycházející z modelace terénu. V západovýchodním směru je území členěno na několik oblastí, kopírujících morfologii a rozvíjejících současnou podobu a charakter. Severní, nejnižší, partie tvoří cenný pás zeleně podél meandrů Botiče a dále údolní niva s vodními plochami a možností využití pro intenzivnější rekreaci. Střední část severně exponovaného svahu s rekonstruovaným sadem a krajinnou zelení je ve značné míře určena pro rozvoj různých sportovních aktivit v přírodním rámci. Nejvyšší, k jihu skloněná, oblast je určena hlavně pro kompaktní plochy zeleně tvořící přechod k vodním nádržím Košíkovského potoka. V okrajové partii je navržen areál rekreace a sportu tam, kde doplňuje celkovou navrženou koncepci.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	66,04 ha
RP rekreace	26,13 ha
TI technická infrastruktura	1,36 ha
VO vodní	2,73 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území Trojmezí bude přístupné od východu z ulice Doupovské a K Horkám, od západu systémem obslužných komunikací Spořilova a Chodovce, od severu lokálně z ulice U Záběhlického zámku. Z hlediska individuální automobilové dopravy zůstanou vazby na komunikační systém spádového území omezené, což vyplývá z charakteru území a založení stávající zástavby.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém v území bude zastoupen převážně komunikacemi pro pěší a cyklisty, velmi omezený rozsah obslužných a zklidněných komunikací bude podřízen urbanistickému založení.

Městská hromadná doprava

Obsluha veřejnou dopravou bude zajištěna pouze pro část území, a to autobusovými linkami po obvodu oblasti Trojmezí nebo ze zastávek v navazujícím území Jižního Města na jihu, Zahradního Města na severu, Spořilova a Chodovce na západě. Doprava v klidu

Doprava v klidu pro návštěvníky území bude řešena ve vazbě na stávající komunikace po obvodu území.

Cyklistická a pěší doprava

V území bude výrazně preferován rozvoj cyklistické a pěší dopravy. Celoměstsky významné cyklotrasy v základním směru Záběhlice - Jižní Město údolím Botiče doplní lokální systém cyklostezek a komunikací pro pěší včetně cyklostezky údolím Košíkovského potoka v kontaktu s retenčními nádržemi a vazbami do zástavby Jižního Města.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V území jsou vymezeny plochy nelesní, které jsou součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

Po severním okraji území vede funkční lokální biokoridor vázaný na potok Botič.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

Z/11 LIPENCE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 16, k. ú. Lipence

Lokalita je vymezena z jihozápadu tokem Berounky, z jihu a východu chatovou a zahrádkářskou osadou a ze severu navrhovaným golfovým areálem. Západní hranici tvoří severojižní polní cesta navazující na ulici Černošickou.

Plocha celého území je přibližně 20,59 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Jde o zemědělskou krajinu s převahou lučních porostů. Cílem řešení je doplnit území o plochy lesní s ohledem na polohu v záplavovém území.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Poloha v jihozápadním cípu Prahy v údolní nivě Berounky bude doplněna o lesní plochy ve formě lužního lesa, které se stanou součástí celoměstského systému zeleně.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	19,97 ha
VO vodní	0,61 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území bude s komunikačním systémem města propojeno komunikací napojenou na ul. J. Houdka v Lipencích.

Komunikační systém řešeného území

Komunikace budou zastoupeny v minimálním rozsahu pro obsluhu území.

Městská hromadná doprava

Přímá obsluha území veřejnou dopravou není zajištěna, v širších vazbách bude území dostupné z autobusové zastávky MHD v Lipencích.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou minimální.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny vhodné podmínky k rozvoji cyklistické dopravy ve vazbě na cyklistické trasy v údolí Berounky.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Navrhovaný les by se svým druhovým složením měl blížit k jilmové doubravě a v celém rozsahu bude součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

Území je vymezeno pro založení nového regionálního biocentra v rámci nadregionálního biokoridoru Berounky.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

Z/12 SLIVENEC

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 5, k. ú. Slivenec, Holyně

Lokalita je vymezena z jihozápadu polní cestou spojující rozvodnu Řeporyje se sadovou plochou při Pražském okruhu. Hranice dále prochází podél rozvodny Řeporyje a na sever opět po účelové komunikaci až k Pražskému okruhu. Dále po hranici katastrálních území Holyně – Řeporyje. Severní hranice území je určena východozápadní polní cestou směrem k Holyni. Z východu je území vymezeno stávající komunikací Slivenec – Ořech a Pražským okruhem.

Plocha celého území je přibližně 117,99 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem návrhu je ozelenění zemědělské půdy. Očekává se zkvalitnění rekreačního zázemí pro obyvatele Slivence a Holyně a dále podpoření severojižního propojení hodnotných přírodních ploch Prokopsko-dalejského údolí a Radotínského údolí.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh řeší doplnění stávajícího území o plochy lesní a nelesní. Vegetace bude doplňovat pěší turistickou trasu a oddělovat Pražský okruh. Plochy jsou v území rozmístěny tak, aby byl zachován pohled do Radotínského údolí. Naopak stávající rozvodna bude pohledově odcloněna.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	70,93 ha
ZN nelesní	43,90 ha
TI technická infrastruktura	0,61 ha
DK dopravní - komunikace	2,55 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnějšími komunikacemi z hlediska širších dopravních vztahů jsou Pražský okruh a ul. K Barrandovu. Pražský okruh je nejvýznamnější komunikací na okraji hlavního města, propojuje jednotlivé dálnice, rychlostní silnice, ostatní vybrané silnice a místní komunikace směřující k hranicím Prahy. Ulice K Barrandovu propojuje Pražský okruh u Slivence s Městským okruhem u Smíchova a umožňuje realizaci radiálních dopravních vztahů mezi jihozápadní částí města a centrem Prahy.

Komunikační systém řešeného území

Základní kostru komunikačního systému území tvoří Pražský okruh a ul. K Barrandovu. Další komunikace v území budou lokálního významu. Na celoměstský komunikační systém budou napojeny prostřednictvím úrovňových křižovatek s ul. K Barrandovu.

Městská hromadná doprava

Dopravní obsluhu území veřejnou dopravou budou zajišťovat autobusové linky PID.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou v území minimální.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s rozvojem cyklistických tras navazujících na cyklotrasy v širším spádovém území a ve vazbě na tramvajovou smyčku Holyně.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Založená soustava lesů, luk a přírodní krajinné zeleně posílí ekologickou stabilitu území. Celoměstský systém zeleně bude rozšířen.

ÚSES

V severní části území je navržen interakční prvek.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

Z/13 DÍVČÍ HRADY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 5, k. ú. Radlice

Lokalita je vymezena ve východní části náhorní plošiny Dívčích hradů.

Plocha celého území je přibližně 62,01 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Vytvoření významného parku v kontaktu s celoměstským centrem města.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Na východní části plošiny Dívčích hradů je navržena rozsáhlá parková plocha. Pro její lepší dostupnost z navazujících obytných částí MČ Praha 5 je navržena lanovka od stanice metra Radlická. Rozvojová plocha zeleně naváže na uvažovanou výstavbu vysokoškolského areálu a vytvoří přechodový článek k plochám nelesním na přírodní památku Ctirad. Do významné rozvojové plochy zeleně jsou zahrnuty i plochy rekreace navržené podél jižního a východního okraje vysokoškolského areálu.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	3,02 ha
ZP parkové	40,24 ha
RP rekreace	18,28 ha
DP dopravní infrastruktura	0,46 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Širší dopravní vazby zajistí v daném území lanovka navržená od stanice metra Radlická, která zkvalitní obsluhu území veřejnou dopravou.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území budou tvořit převážně komunikace pro pěší a cyklisty a bude napojen na stávající komunikace v širším spádovém území.

Městská hromadná doprava

Obsluhu území veřejnou dopravou bude zajišťovat lanovka od stanice metra trasy B Radlická. Část území bude v docházkové vzdálenosti autobusových zastávek MHD v širším spádovém území.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou v území minimální.

Cyklistická a pěší doprava

Cyklistická a pěší doprava bude mít v území dominantní význam. Systém cyklistických a pěších tras bude navržen se zřetelem na přírodní a panoramatické hodnoty území také ve vazbě na horní stanici uvažované lanovky.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V centrální části území by měl vzniknout kvalitní park městského charakteru. V okrajových partiích budou preferovány přírodě blízké plochy - zeleně krajinné, s výrazným zastoupením xerotermních společenstev. Většina monofunkčních ploch zeleně bude začleněna do celoměstského systému zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro celou plošinu Dívčích hradů, včetně vymezeného rozvojového území, jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

Z/14 ZÁPADNÍ MĚSTO

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 13, k. ú. Stodůlky, Třebonice, Řeporyje

Lokalita zahrnuje plochy parkové a nelesní v Praze 13 jihozápadně od ulice Jeremiášova podél Dalejského potoka a v Řeporyjích ve vazbě na lokalitu Řepora.

Plocha celého území je přibližně 38,11ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Cílem je posílení vegetace ve vazbě na Dalejský potok a vytvoření podmínek pro rekreaci obyvatel ve stávající zemědělsky využívané lokalitě. Rozvoj je významný především s ohledem na uvažovanou výstavbu Západního Města.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší vzájemné prostorové a funkční vazby mezi stávajícími enklávami s vegetací a rozšiřuje možnosti jejich vzájemného propojení. Hlavní přirozenou osou tohoto rozvojového území je Dalejský potok. V jeho nejbližším okolí by vegetace měla mít přírodě blízký charakter odpovídající přirozeným břehovým porostům. Plochy při hranici uvažované zástavby budou mít parkový charakter. Střední osa umožní posílení funkce územního systému ekologické stability a celoměstského systému zeleně.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	22,75 ha
ZP parkové	10,55 ha
VO vodní	4,29 ha
DK dopravní - komunikace	0,52 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Území bude napojeno na místní komunikace Západního Města.

Komunikační systém řešeného území

V území bude komunikační systém zastoupen v nezbytném rozsahu komunikacemi pro potřeby dopravní obsluhy, pro pěší a cyklisty.

Městská hromadná doprava

Území bude v širší docházkové vzdálenosti zastávek autobusové dopravy.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu v území budou minimální a budou řešeny v rámci okolní zástavby.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Základní kostru území budou vytvářet plochy nelesní a parkové.

ÚSES

Převážnou část území vyplňuje zatím nefunkční regionální biokoridor včetně vloženého lokálního biocentra,

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro celé Západní Město, včetně uvedené významné rozvojové plochy zeleně, jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ETAPIZACE

V území jsou vymezeny plochy určené k realizaci v etapě. Viz kapitola *8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území – etapizace.*

Z/15 SOBÍN

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha-Zličín, k. ú. Sobín, Třebonice, Zličín.

Lokalita je vymezena z východu trasou Pražského okruhu, z jihu a západu hranicí hlavního města Prahy. Severní hranice je volně vedena zemědělským územím jižně od Sobína.

Plocha celého území je přibližně 60,78 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem návrhu je zalesnění stávajících zemědělsky využívaných ploch. Očekává se zkvalitnění rekreačního zázemí pro obyvatele Sobína a Zličína a dále podpora ploch zeleného pásu kolem Prahy.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh řeší doplnění vegetace ve východozápadním směru. Plochy jsou navrženy jako soustava ploch lesních (ZL) částečně přerušených plochami nelesními (ZN). Rozvoj lokality umožňuje propojení Sobína s nově navrhovanými plochami a rozšíření možnosti rekreace pro místní obyvatele.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	56,27 ha
ZN nelesní	4,51 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů je v území nejvýznamnější Pražský okruh, který propojuje systém dálnic, rychlostních silnic, vybraných ostatních silnic a místních komunikací na okraji Prahy.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém bude tvořit Pražský okruh na východní hranici území, na jihovýchodní okraj území navazuje mimoúrovňová křižovatka Pražského okruhu s dálnicí D5, Radlickou radiálou a ul. Na Radosti. Dopravní obsluha území bude zajištěna od Zličína komunikačním propojením přes Sobín. Komunikační síť území bude odpovídat minimálním nárokům na dopravní obsluhu.

Městská hromadná doprava

Veřejná doprava v území není navržena, severní část území je v přijatelné vzdálenosti od zástavky autobusových linek v Sobíně.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu v území budou minimální.

Cyklistická a pěší doprava

Systém komunikací v území bude založen tak, aby byl atraktivní pro pěší a cyklistickou dopravu v logické vazbě na cyklotrasy v navazujícím území.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat technickou infrastrukturu v rozsahu potřebném pro dané využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Rozvojová oblast Sobín by měla být v celém rozsahu zalesněna. Skladba nových lesních porostů by se měla blížit původnímu rostlinnému společenstvu lipových doubrav. Je předpoklad, že toto území by mohlo být začleněno do zeleného pásu kolem města a celoměstského systému zeleně.

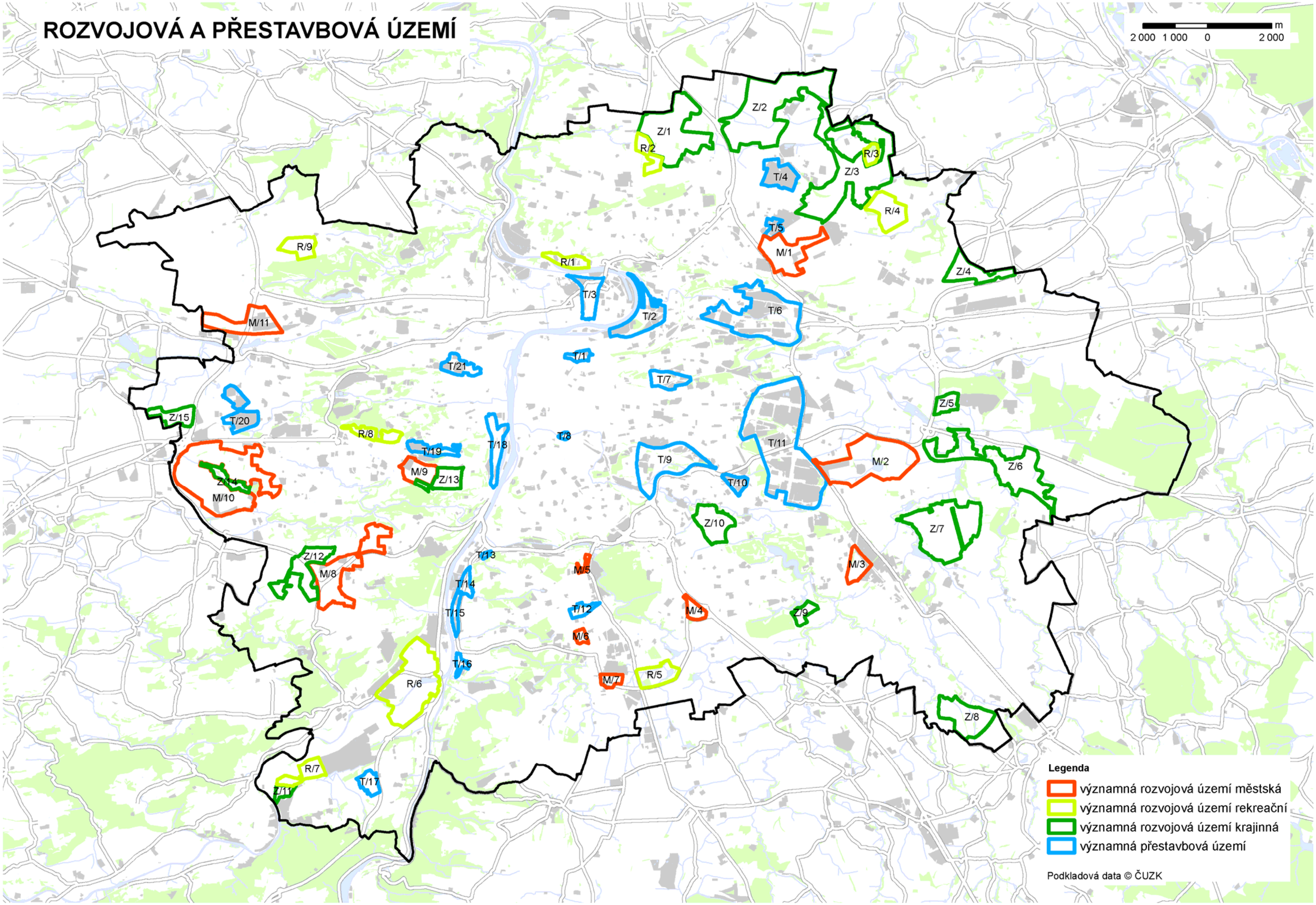
ÚSES

V části území je navržen nadregionální biokoridor včetně vloženého lokálního biocentra. Systém doplňuje navržený interakční prvek.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

ROZVOJOVÁ A PŘESTAVBOVÁ ÚZEMÍ



4.2 Významná přestavbová území včetně brownfields

Přestavbová území jsou území vymezená ke změně stávající zástavby, k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území. Na těchto plochách je možná změna využití tam, kde původní funkce již ztratila význam nebo zanikla. Převážnou většinu přestavbových ploch tvoří tak zvané brownfields, bývalé průmyslové, drážní, vojenské nebo zemědělské plochy. Přestavba a transformace těchto ploch je v nové koncepci města prioritou a má přednost před novou zástavbou na nezastavěných plochách.

T/1 - Masarykovo nádraží
T/2 - Maniny
T/3 - Bubny
T/4 - Letňany – Avia
T/5 - Letňany – Letov
T/6 - Vysočany
T/7 - Nádraží Žižkov
T/8 - Nusle – sladovna
T/9 - Bohdalec – Slatiny
T/10 - Švehlova
T/11 - Malešicko–hostivařská oblast
T/12 - Nové Dvory
T/13 - Braník – pivovar
T/14 - Hodkovičky
T/15 - Modřany – Nestlé
T/16 - Modřany – cukrovar
T/17 - Lipence
T/18 - Nádraží Smíchov
T/19 - Radlické údolí
T/20 - Zličín
T/21 – Strahov

T/1 MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 1, Praha 8, k. ú. Nové Město, Karlín

Transformační území je vymezeno ulicemi Havlíčkovou, Na Florenci, Křižíkovou, Prvního pluku, Malého, Pernerovou, Trocnovskou, Husitskou a Hybernskou.

Plocha celého území je přibližně 18,49 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Cílem plánu je umožnit postupnou transformaci jednoho z nejexponovanějších území městského centra a historického jádra v časové posloupnosti od dnešního stavu přes přechodný stav, kdy bude ještě zachováno plně funkční hlavové nádraží v redukovaných železničních plochách, ale ostatní plochy již budou využity kvalitní smíšenou zástavbou, až po cílový stav - plně funkční městské prostředí se smíšenými funkcemi a parkem. Tento cílový stav je z hlediska návrhového období nového územního plánu rezervou. Současně musí řešení územního plánu umožnit nově navrhovanou koncepci železnice - průjezdného modelu pražské železniční sítě.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Transformační území Masarykova nádraží má hranice totožné s dříve navrhovaným VRÚ a také s plochou zde vyhlášené stavební uzávěry. I přes ponechání hlavní funkce - železniční stanice - zde dojde k intenzivní transformaci území. Zejména budou transformovány plochy, které již nejsou potřebné pro jeho provoz. Přitom jde o nemalé území v centrální části města a s dobrými dopravní vazbami (metro - linky B a C, tramvaje, železnice). Území je navrženo z části k zástavbě, která bude z jihu, západu a severu lemovat dopravní plochu redukované plochy kolejiště. Na východě území převládají dopravní plochy železnice a silničního napojení. Jsou zde navrženy i parkové plochy a veřejná prostranství. Zástavba bude respektovat uliční prostory Nového Města a Karlína a bude je dotvářet. Vznikne nová urbanistická struktura blokového a poloblokového charakteru respektující okolní zástavbu měřítkem i výškovou hladinou. Nejsou zde uvažovány solitéry ani jinak rozvolněná zástavba. V návrhovém období bude území sloužit jednak příměstské železniční a dálkové autobusové dopravě, jednak jako významné území celoměstského centra se smíšenou funkcí.

V rezervě po výhledovém zprovoznění průjezdného modelu pražské železniční sítě s novými železničními tunely a podzemními železničními zastávkami v historickém centru města se na Masarykově nádraží uvažuje o zrušení železniční dopravy (rezerva na parkovou plochu).

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	0,85 ha
SM smíšené	10,7 ha
DP dopravní infrastruktura	5,72 ha
DK dopravní - komunikace	1,21 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska individuální automobilové dopravy zůstane do výhledu nejvýznamnější tzv. severojižní magistrála propojující severní a jižní část Prahy s oblastí historického centra. Na severojižní magistrálu bude území napojeno v mimoúrovňové křižovatce Bulhar, severně od předmětného území bude zachováno rovněž stávající napojení na severojižní magistrálu u pravobřežního předmostí Hlávkova mostu.

Komunikační systém řešeného území

Dopravně nejvýznamnější komunikací území bude i nadále severojižní magistrála. Princip současného napojení komunikační sítě území na severojižní magistrálu zůstane do výhledu zachován, stejně tak i význam komunikačního propojení Karlína a Žižkova ve stopě ulice Trocnovské, Prvního pluku, úseku ul. Křižíkovy a ul. Ke Štvanici i dopravní význam ul. Husitské. Stávající komunikační systém bude v budoucnu doplněn o nové propojení Na Florenci - Pernerova, zkvalitní se i vazby pro pěší mezi ul. Opletalovou a Na Florenci. Obslužný komunikační systém území budou tvořit především ulice Hybernská, Havlíčkova, Na Florenci, Malého, Pernerova.

Městská hromadná doprava

Plošnou obsluhu území budou v budoucnu tak jako dnes plnit systém metra a tramvajová síť. Současný systém metra v území v podobě tras B a C a stanicemi Florenc a Náměstí Republiky bude doplněn o čtvrtou trasu D se stanicí Hlavní nádraží a Náměstí Republiky. Princip obsluhy území tramvajovou dopravou zůstane do výhledu zachován. Návrh předpokládá tramvajovou síť doplnit o tramvajovou spojku vedenou ul. Na Florenci z ul. Havlíčkovy do ul. Na Poříčí nahrazující stávající tramvajovou smyčku na Florenci (zčásti pod severojižní magistrálou), která je do výhledu navržena ke zrušení.

Železniční doprava

V návrhu je zachována redukovaná podoba železniční stanice Praha Masarykovo nádraží s devíti nástupními hranami, ze kterého budou moci vlaky jezdit v směrech Praha – Kladno (včetně Letiště Ruzyně), Kralupy nad Vltavou, Neratovice (Turnov), Lysá nad Labem (Nymburk), Kolín. Po zprovoznění nových železničních tunelů se železničními zastávkami, (tzv. Nové spojení - II. etapa) pod historickým centrem města nahrazujících funkci Masarykova nádraží a zvyšujících kapacitu železničního uzlu Praha bude možné na ploše Masarykova nádraží uplatnit jiné funkce včetně parkové zeleně.

Vnější autobusová doprava

V území bude situováno ústřední autobusové nádraží Florenc pro mezinárodní autobusovou dopravu a vybrané dálkové vnitrostátní autobusové spoje.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu v předmětném území budou omezeny na přijatelné minimum se zřetelem na výjimečnou polohu území ve městě, velmi kvalitní obsluhu území systémy veřejné dopravy a potřebné omezení automobilové dopravy v centru Prahy.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny podmínky k rozvoji cyklistické a pěší dopravy vysokou kvalitou veřejného parteru, zkvalitněním prostupnosti území, zlepšením přestupních vazeb mezi jednotlivými systémy veřejné dopravy a navrženými cyklotrasám.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Transformaci území bude předcházet průzkum a sanace starých ekologických zátěží.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro plochy, které jsou v rozsahu stavební uzávěry Masarykova nádraží, jako podmínku pro rozhodování. *Viz* výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

T/2 MANINY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 8, k. ú. Karlín, Libeň

Lokalita je vymezena ulicemi Thámovou, Sokolovskou, Zenklovou, Koželužskou a Voctářovou, a břehy Vltavy, obsahuje Libeňské kosy.

Plocha celého území je přibližně 113,74 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je doplit čtvrti Karlín a Libeň, založit celoměstsky významný prostor navazující na stanici metra Invalidovna, založit funkční regionální biocentrum a rozsáhlé srtovně-rekreační plochy a parkové plochy ve vazbě na Vltavu.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

V karlínské části koncepce předpokládá vznik městské blokové a poloblokové struktury, navazující na stávající zástavbu Karlína. Paralelně s ulicí Sokolovskou je navrženo založení vnitřní ulice nezbytné pro obsluhu území. Od části Invalidovna je karlínská část oddělena nově založenou parkovou plochou v pokračování Kaizlových sadů.

Část navazující na sídliště Invalidovna u stanice metra téhož jména nabízí rozvojové plochy pro občanské vybavení celoměstského významu včetně sportovních funkcí. V této části je žádoucí založit ústřední veřejné prostranství - náměstí jako nejdůležitější centrální prostor celého území koncentrující společenské a celoměstsky významné funkce. Náměstí by mělo být zdůrazněno umístěním dominanty.

V libeňské části Palmovka je umožněno doplnit vybavenost na úroveň významného centra s podílem celoměstských funkcí, kam spáduje severní i severovýchodní část města jako odlehčení celoměstskému centru včetně založení nových parkových ploch. Od střední části v okolí Invalidovny je rovněž oddělena navrženou parkovou plochou.

Roli v obraze města a význam pro obyvatele okolních čtvrtí i centrální oblasti města budou mít rozsáhlé rekreační plochy v podobě přírodně upraveného parku podél Vltavy včetně nového vodního kanálu, který lemuje v celé délce rozvojové plochy. Charakter území vychází z podkladu Studie krajinných úprav Rohanský ostrov - Maniny - Libeň.

Plochy pro veřejné vybavení nejsou vymezeny, potřebná školská a další vybavenost bude umístěna v rámci obytných a smíšených ploch.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	37,85 ha
ZP parkové	5,27 ha
RP rekreace	7,09 ha
SP sportu	1,98 ha
OB bydlení	10,64 ha
SM smíšené	36,33 ha
DP dopravní infrastruktura	1,41 ha
TI technická infrastruktura	0,42 ha
VO vodní	4,31 ha
DK dopravní - komunikace	8,44 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

V širším spádovém území bude dopravně nejvýznamnější komunikací Městský okruh mezi Pelc-Tyrolkou a Balabenkou, z hlediska širších dopravních vazeb bude komunikační systém v Libni doplněn o nová komunikační

propojení Balabenka – Pobřežní v koridoru ul. Na Žertvách (ve směru do centra), pro opačný směr od centra bude zrealizováno nové propojení Švábky – Balabenka podél jižního okraje Libně v koridoru železničních tratí.

Komunikační systém řešeného území

Základ komunikačního systému území budou tvořit ul. Pobřežní, Libeňský most,, ul. Sokolovská a Voctářova, na níž bude napojeno nové komunikační propojení od Balabenky, ul. Na Žertvách s krátkým tunelovým úsekem pod ul. Zenklovou.

Městská hromadná doprava

Dopravní obsluha veřejnou dopravou bude zajištěna trasou B metra se stanicemi Křižíkova, Invalidovna a Palmovka, tramvajovými linkami v trase ul. Sokolovské, Zenklovy, přes Libeňský most.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území se předpokládá rozvoj cyklistické a pěší dopravy, počítá se s rozšířením nabídky cyklotras a stezek pro pěší ve vazbě na významnou cyklotrasu celoměstského významu podél Vltavy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury, napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

Územím bude veden navrhovaný tepelný napáječ TN Libeň – Holešovice.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Součástí území budou plochy parkové a nelesní, kterou budou zároveň součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

Severní částí území prochází nadregionální biokoridor vázaný na Vltavu. Rozsáhlý navržený park v prostoru Manin bude základem vloženého regionálního biocentra na tomto biokoridoru. Součástí biocentra má být kromě parkových úprav přírodě blízkého typu i obnova vltavského ramene dosažená odtěžením části navážek. Do prostoru tzv. libeňských kos je navíc vloženo i lokální biocentrum.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hluk

S ohledem na imisní zatížení lokality je třeba u nové výstavby využívat nízkoemisní způsoby vytápění nebo systémy centrálního vytápění.

Podél nadlimitně hlukově zatížených komunikací je vhodné budovat bariérové objekty, které by zajistily splnění hygienických limitů v širším území. Umístění citlivých funkcí je třeba prověřit podrobnými hlukovými studiemi.

Odpady

V území by měla být vymezena lokalita pro náhradu za sběrný dvůr Voctářova.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

T/3 BUBNY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 7, k. ú. Holešovice

Území je vymezeno ze západu ulicí Bubenská a železničními tratěmi Praha – Kladno a Praha – Děčín, z východu ulicí Argentinská, z jihu nábřežím kpt. Jaroše a Bubenským nábřežím a ze severu železniční tratí při nádraží Holešovice.

Plocha celého území je přibližně 66,84 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Cílem řešení je založit novou čtvrť na neužívaných plochách železnice, určenou pro rozvoj funkcí typických pro celoměstské centrum, která propojí dosud oddělené čtvrti – Letnou a Holešovice a rehabilitovat severní část území ve vazbě na nádraží Holešovice.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Lokalitu v podstatě tvoří dva celky. Severní s těžištěm při železniční stanici Holešovice a jižní s těžištěm při stanici metra Vltavská a s budoucí novou železniční zastávkou Bubny.

Oproti stávajícímu územnímu plánu není podrobněji členěno využití území vzhledem k neujasněné koncepci majoritních vlastníků pozemků.

Upřesněno je dopravní řešení vč. průběhu „Nové Bubenské“ ulice a vymezení centrální parkové plochy.

Navržená koncepce výstavby v jižní části lokality umožní propojení stávajících, kompaktně zastavěných částí Letné a Holešovického meandru s nově založenou čtvrtí tvořenou centrálním parkem a zástavbou po jeho obvodě, tj. podél ulice Bubenské, Argentinské, a při stanici metra Vltavská. Umístění funkčně i prostorově významných objektů se předpokládá v oblasti dnešního nádraží Bubny, kde ve vymezené části nepřekročí výšková hladina zástavby 18 NP; převažující výšková hladina je do 8NP. Severní část lokality mezi ulicí Plynární a plochami při nádraží Holešovice je určeno k rehabilitaci formou nové výstavby, dostavbami a přestavbami, kde výšková hladina nové zástavby nepřekročí 8 NP. Významným prvkem v území bude vedle centrálního parku příčné pěší propojení spojující ulice Veletržní a Dělnická.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	0,41 ha
RP rekreace	5,43 ha
VV veřejné vybavení	2,19 ha
SM smíšené	41,37 ha
DP dopravní infrastruktura	4,21 ha
TI technická infrastruktura	3,31 ha
DK dopravní - komunikace	9,92 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Základní komunikační skelet území, který plní v území sběrnou funkci, bude prostřednictvím mostu Barikádníků a nového mostu mezi Trojou a ulicí Partyzánskou napojen na severní část Městského okruhu na levém vltavském břehu u Pelc-Tyrolky, na jihu ve vztahu k historickému centru bude dopravně nejvýznamnější i v budoucnu Hlávkův most, který je součástí tzv. severojižní magistrály. Na úseku veřejné dopravy bude největší roli z hlediska širších dopravních vztahů plnit trasa C metra, dále železniční trati, které jsou významné rovněž z hlediska vazeb do regionu.

Komunikační systém řešeného území

Základní kostru komunikací v území bude plnit ulice Bubenská, která v budoucnu bude řešena zčásti v tunelu, ulice Argentinská, doplněná o novou paralelní severojižní komunikaci v rozvojových plochách. Ulice Partyzánská bude napojena na nový most přes Vltavu s vazbou na Městský okruh. Další nové komunikace v rozvojových plochách budou mít obslužný charakter s kvalitním parterem umožňujícím výrazné uplatnění pěšího a cyklistického provozu.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou se zkvalitní především v oblasti tramvajové dopravy, kdy se předpokládá doplnění tramvajové sítě o nové úseky v západním úseku ulice Bubenské ve vazbě na novou severojižní tramvajovou trať rozvojovým územím Buben. Nový most přes Vltavu je určen rovněž pro tramvajový provoz. Úpravy tramvajové sítě jsou navrženy také u stanice metra Nádraží Holešovice.

Železniční doprava

Železniční doprava bude v území v budoucnu plnit významnou roli, bude zastoupena modernizovanou dvoukolejnou tratí Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Ruzyně, dále dvoukolejnou železniční tratí Praha - Kralupy nad Vltavou. V území budou železniční zastávky Praha-Bubny, Praha-Výstaviště a železniční stanice Praha-Holešovice, do které bude napojena vlečka do přístavu Holešovice.

Doprava v klidu

Nároky na parkování budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy, v případě kapacitních komerčně-obchodních funkcí jsou možné výjimky, ve kterých bude zohledněna výhodná obsluha území systémy veřejné dopravy.

Autobusová doprava

U stanice metra Nádraží Holešovice bude zachováno autobusové nádraží pro vnější autobusovou dopravu pro spoje směřující od severu, které je možné integrovat do nové zástavby.

Cyklistická a pěší doprava

S ohledem na polohu území ve městě bude kladen důraz na vytvoření kvalitních podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu v území ve vazbě na cyklistické trasy celoměstského významu. Zásadním prvkem je nové pěší propojení vedené napříč územím a spojující ulice Veletržní a Dělnickou.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba dobudovat sítě technické infrastruktury dle požadavků vyplývajících z nového funkčního využití území.

V území je nutné vybudovat stokovou síť a napojit ji na celoměstský systém odvodnění a provést přeložku sběrače B. Pro plánovaný objekt umístěný mezi tratí a Vltavou je nezbytné vybudovat protipovodňové opatření zajišťované individuálně. V opačném případě nebude možné objekt realizovat.

Územím povede navrhovaný tepelný napáječ TN Libeň – Holešovice.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V území dle územního plánu by měl vzniknout významný centrální park o rozloze více jak 6 ha. Ve směru východ-západ je nutné vytvořit zeleň liniového charakteru s vazbou na Stromovku. Tato linie a centrální park budou součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

Navržená parková plocha bude součástí nadregionálního biokoridoru. Ve variantě plánu je navrženo její vyjmutí z ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší

Doprava vyvolaná transformací území by měla být minimalizována vzhledem k velmi dobré dostupnosti MHD. S ohledem na imisní zatížení lokality je třeba u nové výstavby využívat nízkoemisní způsoby vytápění nebo systémy centrálního vytápění a ve větší míře uplatnit zeleň.

Hluk

Možnosti uplatnění citlivých funkcí budou podmíněny splněním hygienických limitů. Omezení hlukové zátěže lze dosáhnout navržením bariérových objektů, překrytím úseku Bubenské, rozdělením dopravní zátěže Argentinské do dvou paralelních komunikací, překrytím železniční trati a podobně.

Odpady

Transformace území je podmíněna odstraněním starých ekologických zátěží.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro celé vymezené území jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění*.

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

T/4 LETŇANY – AVIA

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 18 a Praha-Čakovice, k. ú. Letňany, Čakovice

Lokalita je vymezena ulicemi Kosteleckou, Za Avií, K Avii, železniční tratí Praha – Všetaty, zahrádkářskou osadou a ulicemi Veselskou, Novosvětskou, Žamberskou a Tupolevovou.

Plocha celého území je přibližně 72,27 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Cílem je přestavba území bývalého průmyslového areálu v plnohodnotnou městskou čtvrť včetně občanské vybavenosti s podílem nerušící výroby a logistiky, včetně založení vnitřních systémových vazeb dopravy a zeleně.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Městská čtvrť rezidenčního charakteru s podílem služeb a občanského vybavení. V těžišti území je navržena parková plocha, která je pásy zeleně propojena se zelení v kontaktním území a sleduje důležité pěší trasy. Ve východní části území je vymezena výrobní a logistická zóna jako zdroj pracovních příležitostí.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	3,52 ha
ZP parkové	3,84 ha
SM smíšené	39,56 ha
PR produkce	24,21 ha
DK dopravní - komunikace	1,14 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací v širším spádovém území je na západě ul. Cínovecká, na kterou v mimoúrovňové křižovatce s Pražským okruhem u Březiněvsi na okraji Prahy bude navazovat dálnice D8. Na ul. Cínoveckou je komunikační systém území napojen mimoúrovňovou křižovatkou západně od Čakovic. Prostřednictvím ul. Veselské je území na celoměstský komunikační systém napojeno v mimoúrovňové křižovatce Kbelská – Cínovecká – Liberecká u Střížkova.

Dopravní infrastruktura

Základ komunikačního systému území budou na obvodě území tvořit ul. Cukrovarská a Kostelecká, na západě ul. Tupolevova, na jihu ul. Veselská. V území se počítá s novou severojižní komunikací propojující ul. Cukrovarskou a Veselskou.

Městská hromadná doprava

Obsluha území bude zajišťována autobusovými linkami MHD (PID).

Železniční doprava

Území je v docházkové vzdálenosti železniční stanice Praha-Čakovice na trati Praha – Turnov.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území se předpokládá uplatnění cyklistické a pěší dopravy, která bude podpořena vhodným uspořádáním komunikační sítě.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V území je vymezena plocha parková, která přechází do ploch nelesních. Celoměstský systém zeleně územím neprochází.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Odpady

V území by měla být vymezena plocha pro sběrný dvůr.

Před zahájením regenerace průmyslového areálu je nutné provést sanaci kontaminovaných lokalit.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou vymezeny veřejně prospěšné stavby. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

T/5 LETŇANY – LETOV

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 18, k. ú. Letňany

Poloha v severovýchodním segmentu Prahy, na jihovýchodním okraji městské části Letňany. Lokalita je vymezena ulicemi Tupolevovou, Beranových, hranicí bývalého průmyslového areálu Letova a severním okrajem sportovního letiště Letňany. Obsahuje plochu prozatímního Pražského výstavního areálu.

Plocha celého území je přibližně 22,34 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je přestavba území v polyfunkční městskou čtvrť s podílem služeb a pracovních příležitostí nevýrobního charakteru.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

V plochách kolem stanice metra a v přestavbovém území v místě dnešního výstaviště a různých provizorních objektů se v rámci smíšených ploch počítá s výstavbou hotelových kapacit, služeb, obchodu a administrativy. Využití umožňuje i bytovou výstavbu.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZP parkové	0,97 ha
SM smíšené	20,78 ha
PR produkce	0,19 ha
DK dopravní - komunikace	0,39 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnějšími komunikacemi v širším spádovém území budou ul. Kbelská a Mladoboleslavská. Komunikační systém území bude doplněn o nové komunikační propojení mezi ul. Kbelskou a severovýchodní části Pražského okruhu podél východního okraje areálu Letov. V oblasti veřejné dopravy je v širším spádovém území nejvýznamnější prodloužená trasa C s koncovou stanicí Leťnany a přestupním terminálem.

Letecký provoz na letišti Letňany zůstane zachován.

Komunikační systém řešeného území

Základní kostru komunikačního skeletu území budou tvořit nové komunikační propojení oblasti u koncové stanice metra Letňany se severovýchodní částí Pražského okruhu a ul. Beranových.

Městská hromadná doprava

Plošná obsluha území veřejnou dopravou bude zajišťována autobusovými linkami PID ve vazbě na koncový terminál veřejné dopravy u stanice metra Letňany.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Letecká doprava

Letecký provoz na letišti Letňany bude zachován.

Cyklistická a pěší doprava

V území se do budoucna počítá s výraznějším uplatněním cyklistické dopravy v uličním prostoru komunikací, kde dle místní situace budou podmínky pro pěší a cyklisty postupně zkvalitňovány.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Celoměstský systém zeleně územím neprochází.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hluk

Umístění citlivých funkcí je zde podmíněno zpracováním podrobných hlukových studií s návrhem protihlukových opatření.

Rozvoj v území je podmíněn sanací starých ekologických zátěží.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území nejsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření.

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro celé vymezené území jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

T/6 VYSOČANY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 9, k. ú. Vysočany, Hloubětín, Libeň

Území vymezeno ze severu svahy Krocínky, Klíčova a železniční tratí Praha – Lysá nad Labem, z východu ulicí Kbelskou, z jihu Hořejším rybníkem a železniční trati Praha – Kolín, ze západu ulicemi Ocelářská a K Moravině.

Plocha celého území je přibližně 314,59 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Cílem řešení je transformace bývalého průmyslového území (brownfields) na atraktivní plnohodnotnou komplexně vybavenou městskou čtvrť s polyfunkční smíšenou zástavbou podél komunikací a s bydlením ve vazbě na zeleň podél Rokytky.

Je nutno respektovat ochranné pásmo letiště Praha – Kbely s hlukovou zátěží a výškovým omezením staveb.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Rozsáhlé přestavbové území v kompaktním městě s dobrou dopravní dostupností (metro, tramvaj) a přírodním potenciálem Rokytky. Navržená koncepce vycházející z tradiční městské struktury, respektuje prostorovou hierarchii území, navrhuje nové významné městské prostory a doplňuje zejména chybějící příčné komunikační vazby ve směru sever – jih. Řešené území je členěno do menších vzájemně provázaných lokalit se specifickou náplní a prostorovou kompozicí.

Páteří území je údolí Rokytky s navrhovaným přírodně-rekreačním parkem, jehož součástí je i těleso bývalé železniční vlečky, které bude využito pro vybudování pěší, bruslařské a cyklistické stezky. Na tyto přírodní plochy zeleně navazují rekreační a sportovní aktivity a plochy pro školství a bydlení s méně kapacitní volnou zástavbou. Směrem k hlavním komunikacím se kapacita zástavby zvyšuje.

Podél Kolbenovy ulice, která je kompoziční osou území s ambicemi hlavní městské třídy, jsou navrhovány smíšené plochy kompaktní struktury umožňující polyfunkční využití s umístěním významných městských aktivit. Lokalita severně stanice metra Kolbenova je určena pro umístění celoměstsky významné funkce kulturního nebo sportovního charakteru.

Na přestavbových plochách bývalých továren budou zachovány hodnotné prvky a fragmenty původní průmyslové zástavby jako „paměť místa“ spoluvytvářející specifický charakter jednotlivých prostorů. Významné městské prostory budou doplněny prostorovými akcenty, parkovými plochami a veřejnými prostranstvími strukturujícími prostorovou kostru území. Plán vymezuje 2 hlavní vnitřní zelené osy ve směru východ – západ, jejichž umístění respektuje strukturu a vnitroareálovou zeleň původních průmyslových areálů. Zvýrazněny jsou také některá významná veřejná prostranství a pěší propojení.

V území jižně Poděbradské ulice plán podporuje transformaci výrobních areálů (Tesla, železniční plochy při ulici U Elektry). Podmínkou začlenění těchto území do městské struktury je jejich prostupnost a vazby do okolního území, což je v plánu znázorněno schematicky formou urbanisticky významného komunikačního propojení a plovoucích parkových ploch.

Území mezi Rokytkou, Hořejším rybníkem a Kbelskou doporučujeme ponechat v plochách zeleně a zástavbu nerozšiřovat.

Západně od Freyovy ulice je situováno celoměstsky významné víceúčelové centrum Zelený ostrov, jehož součástí je již realizovaná O2 Arena. Ta bude doplněna v západní části obchodně-zábavním centrem Galerie Harfa s dvojicí administrativních budov a ve východní části komplexem hotelu a kanceláří. V severní části je navrhován rozsáhlý park a veřejné prostranství navazující na stanici metra Českomoravská. Podél ul. Ocelářské se rozvíjí bytová zástavba ve vazbě na plochy zeleně při Rokytce (Na Břehu). Příležitostí pro transformaci je nástupní prostor stanice metra se stávajícím parkovištěm autobusů a průmyslové plochy jižně Ocelářské ulice (Auto Kelly).

Severně železniční trati Praha – Lysá nad Labem je navrhována transformace bývalých pekáren Odkolek na polyfunkční soubor a méně kapacitní obytná výstavba nahrazující řadové garáže na svazích Pod Krocínkou.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	0,39 ha
ZN nelesní	44,50 ha
PZ zemědělské a nelesní	0,10 ha
ZP parkové	3,00 ha
RP rekreace	4,76 ha
SP sportu	4,66 ha
OB bydlení	50,69 ha
VV veřejné vybavení	5,22 ha
SM smíšené	161,62 ha
DP dopravní infrastruktura	12,01 ha
TI technická infrastruktura	1,42 ha
VO vodní	10,43 ha
DK dopravní - komunikace	15,79 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi v širším spádovém území budou na východě ulice Kbelská, která spolu s ul. Průmyslovou představuje významné spojení severního a východního sektoru města. Do budoucna se předpokládá přestavba dnešní trasy ul. Kbelské v Hloubětíně s uplatněním mimoúrovňových křižovatek s ul. Kolbenovou a Poděbradskou.

Základní skelet komunikací v území se do budoucna nezmění, do výhledu je navržena severně od území územní rezerva pro západní část Vysočanské radiály, která by byla z velké části realizována v tunelech. Počítá se s přestavbou křižovatky Harfa, kde směr mezi ul. K Žižkovu a Freyovou by světelně řízenou křižovatku křížil podjezdem.

Komunikační systém řešeného území

Základní skelet komunikační sítě předmětného území je do výhledu zachován bez zásadních změn. Obslužné a zklidněné komunikace území budou v území řešeny v souladu s urbanistickými požadavky.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou bude zajišťována trasou metra B, tramvajovými linkami v ul. Českomoravské, Poděbradské, Sokolovské, Kolbenově a tramvajovou tratí mezi ul. Kolbenovou a Poděbradskou na východě území. Obsluhu kolejovými systémy budou doplňovat autobusové linky MHD (PID).

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Dopravní vybavenost

Na východě území v západním sousedství ulice Kbelské je do výhledu zachována tramvajová vozovna.

Cyklistická a pěší doprava

V území se předpokládá rozvoj cyklistické a pěší dopravy rozšířením cyklotras navazujících na celoměstsky významné cyklistické trasy v území. Zlepšit by se měly rovněž podmínky pro pěší dopravu zajištěním odpovídající prostupnosti území a nabídkou kvalitních pěších vazeb ke stanicím a zastávkám MHD.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba dobudovat sítě technické infrastruktury dle požadavků vyplývajících z nového funkčního využití území.

Vodní toky

Navrhovaná transformace musí respektovat Rokytku jako centrální odvodňovací systém s požadavky na kvalitu vody v souladu s vyhláškou 61/2003 Sb. Vzhledem ke kapacitnímu vytížení toku je nutné srážkové vody před zaústění retenovat a retardovat, nejlépe jako přírodní vodní prvky v navrhovaných plochách zeleně. Zároveň je potřebné ponechat podél toku nezastavěný pruh 6,0 m pro obsluhu při povodňových stavech a pro údržbu koryta vodního toku (viz vodní zákon 254/2001 Sb.).

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Podpořit a chránit průběh celoměstského systému zeleně při Rokytce. Plochy zeleně budou součástí celoměstského systému zeleně.

ÚSES

V území je stabilizován lokální biokoridor vázaný na Rokytku a na něm dvě lokální biocentra. Biocentrum ve Vysočanech je nutné založit a biocentrum na Hořejším rybníce doplnit výsadbami. Při severním okraji území je navržen lokální biokoridor, který využívá místní parkovou úpravu.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší

Navrhované tunelové vedení komunikace Kbelská významně přispěje ke zlepšení hlukové a imisní situace v severovýchodní části území. Nejvýznamnějším zdrojem emisí však zůstává i do budoucna automobilová doprava.

Hluk

Podél nadlimitně zatížených dopravních tahů nelze umísťovat citlivé funkce. Z hlediska funkčního využití je třeba rovněž respektovat ochranné hlukové pásmo letiště Kbely.

Odpady

Transformace území je podmíněna sanací kontaminovaných lokalit a starých ekologických zátěží.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

T/7 NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 3, k. ú. Žižkov

Území je zhruba vymezeno ze severu ulicí Malešickou, z východu a jihu ulicí U nákladového nádraží, ze západu ulicí Jana Želivského.

Plocha celého území je přibližně 50,16 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Dosavadní charakter a způsob využití převážné většiny území je nevyhovující a vzhledem ke své citlivé poloze nadále neúnosný. Cílem návrhu řešení je odstranit existující bariéry v propustnosti lokality, její zapojení do existující urbánní struktury a doplnění území o velkoměstskou zástavbu s ambicemi nového centra nadmístního významu. Navrženo je vytvořit plnohodnotné smíšené městské čtvrti včetně bydlení, potřebné vybavenosti a pracovních příležitostí.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Přestavbové území leží uvnitř poměrně kompaktní žižkovské zástavby. Navržená koncepce zástavby navazuje na tradiční urbanizační a kompoziční osu v území - ulici Jana Želivského. Principiálně je území rozčleněno dvěma řídicími osami na čtyři kvadranty. Velká dopravní osa protíná území ve směru západovýchodním, zelená osa je tvořena městským parkem ve směru severojižním. Celková kompozice je založena na pravoúhlém uspořádání, umožňujícím členit konkrétní zástavbu na autonomní části. Předpokládána je soudobá podoba zástavby, vztahující se k tradiční formě kompaktního města, s kombinací bloků a solitérů uvnitř vymezeného uličního rastru, s jasným stanovením veřejných a privátních prostor. Je vymezena plocha pro základní školskou vybavenost, další potřebné veřejné vybavení bude agregováno v rámci obytných nebo smíšených ploch a bude upřesněno v rámci požadované územní studie podle konkrétního návrhu. Výška objektů je strukturována podle hierarchie území, předpokládá se umístění dominant.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZP parkové	3,08 ha
OB bydlení	10,25 ha
VV veřejné vybavení	1,78 ha
SM smíšené	27,42 ha
DP dopravní infrastruktura	0,35 ha
DK dopravní - komunikace	7,27 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravní vztahy vůči okolnímu území města se budou realizovat především ulicí Jana Želivského, Malešickou a novou západovýchodní komunikací propojující předmětné území s oblastí Jarova, kde bude tato nová komunikace napojena na východní část Městského okruhu. Z hlediska veřejné dopravy bude důležitou roli ve vazbě na území města plnit tramvajová doprava, přičemž v ulici Jana Želivského by tramvajová trať měla v budoucnu být součástí východní tramvajové tangenty z Jižního Města do Kobylis a Bohnic přes Vršovice, Žižkov a Libeň s tunelovým úsekem mezi Žižkovem a Vršovicemi. V úseku Žižkov – Eden je tato tramvajová tangenta vymezena variantně (v přímější tunelové trase a ve variantě přes Vinohradskou nemocnici).

Komunikační systém řešeného území

Základní komunikační systém řešeného území bude vůči současnému stavu doplněn o novou komunikaci v prodloužení ul. Olšanské navazující na koridor železniční trati do nákladového nádraží Žižkov, která bude napojena na východní část Městského okruhu jižně od Jarova.

Městská hromadná doprava

Obsluhu území veřejnou dopravou zajistí v budoucnu tramvajové linky vedené ul. Želivského, Olšanskou a novou západovýchodní komunikací území v prodloužení ul. Olšanské. Ve variantě je vymezena územní rezerva pro trasu metra D.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny podmínky k výraznějšímu uplatnění cyklistické a pěší dopravy s využitím vhodně řešených veřejných prostorů. Místní cyklotrasy budou navazovat na celoměstský systém cyklotras v širším spádovém území.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

Do území je situována navrhovaná stavba kabelového tunelu Strašnice.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Součástí území bude plocha parková.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Organizaci obslužní dopravy a ochranné zeleně je nutné navrhnout tak, aby nedocházelo k překračování limitů pro kvalitu ovzduší a hladinu hluku v území s navrhovanou obytnou zástavbou.

Umístění citlivých funkcí je zde podmíněno zpracováním podrobných hlukových studií s návrhem protihlukových opatření.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou vymezeny veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro část vymezeného území jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

T/8 NUSLE – SLADOVNA

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 4, k. ú. Nusle

Území je zhruba vymezeno ze severu železniční tratí, z jihu ulicí Křesomyslovou a Sekaninovou, z východu Bělehradskou.

Plocha celého území je přibližně 4,93 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je postupná přestavba a dostavba území se zachováním památkově chráněných objektů a nová zástavba, která by tvořila přechod mezi Prahou 4 a Prahou 2, s poskytnutím kvalitních služeb pro občany.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Navržený způsob přestavby a dostavby území předpokládá zachování a rekonstrukci památkově chráněných budov bývalého pivovaru, demolici nevyhovujících staveb převážně halového charakteru a dostavbu území převážně blokovou zástavbou v duchu smíšeného využití s podílem bytové funkce.

Plochy s rozdílným způsobem využití

SM smíšené	4,37 ha
VO vodní	0,56 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravní vazby území na širší spádovou oblast budou zajištěny prostřednictvím ul. Bělehradské, Otakarovy a nového komunikačního propojení Čiklova – Bělehradská – Otakarova – Bartoškova, které je navrženo v řešeném území podél stávajícího železničního tělesa. Z hlediska veřejné dopravy budou širší dopravní vztahy zajišťovat tramvajové linky vedené ul. Křesomyslovou a Bělehradskou.

Komunikační systém řešeného území

Základní skelet komunikačního systému území bude v budoucnu tvořit nové komunikační propojení mezi ul. Čiklovou, Křesomyslovou, Bělehradskou a Otakarovou podél tělesa dráhy, ul. Bělehradská a Křesomyslova. Tyto komunikace budou uvnitř předmětného území doplňovat úseky obslužných a účelových komunikací pro obsluhu stávající zástavby.

Městská hromadná doprava

Rozhodující význam pro obsluhu území veřejnou dopravou budou mít tramvajové linky MHD vedené ul. Křesomyslovou, Bělehradskou, Otakarovou a Nuselskou.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny dle platných vyhlášek a předpisů.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s cyklistickou a pěší trasou podél Botiče.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba dobudovat sítě technické infrastruktury dle požadavků vyplývajících z nového funkčního využití území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Celoměstský systém zeleně územím neprochází.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES. Lokální biokoridor na Botiči nebude řešením dotčen.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hluk

Umístění citlivých funkcí je podmíněno zpracováním podrobných hlukových studií s návrhem protihlukových opatření.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou vymezeny veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

T/9 BOHDALEC – SLATINY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 4, Praha 10, k. ú. Vršovice, Strašnice, Záběhlice, Michle

Území je zhruba vymezeno ze severu opouštěnou větví železniční trati, z jihovýchodu komunikací Jižní spojky a ze západu ulicemi Bohdaleckou a Chodovskou.

Plocha celého území je přibližně 190,74 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Současný charakter a způsob využití převážné většiny území je nevyhovující a vzhledem ke své citlivé poloze nadále neúnosný. Cílem návrhu řešení je odstranit existující bariéry v propustnosti lokalit, jejich vzájemné dopravní propojení a celkové zapojení do existující urbánní struktury. Postupnou transformací stávajících ploch a doplněním území o velkoměstskou zástavbu by mělo vzniknout nové centrum místního významu. Navržena je možnost vytvořit plnohodnotné smíšené městské čtvrti včetně bydlení, potřebné vybavenosti, pracovních příležitostí a poměrně rozsáhlých ploch zeleně.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Transformační území je jasně vymezenou enklávou v pásmu vnějšího kompaktního města. Navržená koncepce zástavby vychází z dané morfologie terénu, možností dopravní obsluhy a z očekávání a potřeb rozvoje oblasti. Hlavními kompozičními osami jsou nově navrhované komunikace, bohdalecká severojižní a slatinská východozápadní. Území Bohdalce je i při vložení nové páteřní komunikace organizováno na základě již založeného dopravního rastru, vyšší koncentrace zástavby se předpokládá v náhorní oblasti místního centra. Z funkčního hlediska jsou zde většinou navrhovány smíšené plochy umožňující poměrně pestré využití, včetně bydlení. Navržena je plocha pro základní veřejné vybavení, další potřebné vybavení bude agregováno podle potřeby v rámci plochy smíšených nebo pro bydlení. Kompozice Slatin vychází z potvrzení významu ploch městské zeleně podél Slatinského potoka, ale zejména z nového dopravního připojení, podél kterého jsou koncentrovány rozvojové plochy funkčně smíšeného způsobu využití. Obecně se předpokládá kompaktnější forma zástavby na Bohdalci a rozvolněnější ve Slatinách. Výška objektů bude strukturována podle hierarchie jednotlivých lokalit, předpokládá se umístění lokálních dominant a akcentů.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	2,16 ha
ZN nelesní	35,78 ha
ZP parkové	12,45 ha
SP sportu	8,87 ha
OB bydlení	8,95 ha
VV veřejné vybavení	2,25 ha
SM smíšené	76,60 ha
DP dopravní infrastruktura	24,53 ha
TI technická infrastruktura	4,19 ha
VO vodní	1,57 ha
DK dopravní - komunikace	13,39 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Vazby území na ostatní oblasti města bude zajišťovat jižní část Městského okruhu, ul. Chodovská navazující u Spořilova na Spořilovskou spojku umožní rovněž dopravní vztahy k oblasti Jižního Města a k dálnici D1. Západním směrem k centru města bude využívána zčásti ul. Vršovická spolu s dalšími komunikacemi včetně nově navrženého komunikačního propojení mezi ul. Moskevskou a Bartoškovou v Nuslích, která bude součástí budoucího komunikačního propojení podél železnice až do ulice Čiklovy.

Komunikační systém řešeného území

Základ komunikačního systému území budou tvořit Městský okruh na jihu, ul. Chodovská, Bohdalecká a U Vršovického hřbitova na západě. Stávající komunikace budou v severojižním směru doplněny o novou komunikaci podél Odstavného nádraží jih, která by měla přispět ke snížení automobilového zatížení v ul. Bohdalecké. V západovýchodním směru bude ul. Nad Vršovskou horou prodloužena do ul. V Korytech. Území bude nově napojeno vymezenou mimoúrovňovou křižovatkou na Městský okruh u severozápadního okraje Zahradního Města. Ve variantě se uspořádání komunikační sítě liší v principu především novou komunikací propojující ul. Vršovickou podél upraveného koridoru železniční trati Praha – Benešov do prostoru u vymezené nové železniční stanice Praha-Zahradní Město, kde se napojuje na upravený komunikační systém u křižovatky Městský okruh – Švehlova.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou bude zajištěna tramvajovou a autobusovou dopravou MHD. Tramvajová sít v území bude založena na nové severojižní tramvajové trati vedené rozvojovým územím od ul. Chodovské novou stopou, mimoúrovňově překříží železniční trať Praha – Benešov, umožní přestupní vazby na železniční dopravu u nové železniční zastávky Eden a bude zaústěná do ul. U Slávie a do tramvajové trati v ul. Vršovické. Stávající tramvajová trať v ul. Chodovské bude u křižovatky s ul. Záběhlickou přeložena do přilehlého úseku ul. Záběhlické a propojena s novou stopou severojižní tramvajové tratě.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny dle platných předpisů a vyhlášek.

Železniční doprava

Územím prochází železniční trať Praha – Benešov, která bude modernizována dle celoměstské koncepce, počítá se s novou železniční stanicí u Zahradního Města s přestupní vazbou na tramvajové a autobusové linky MHD, novou železniční zastávkou Eden. Stávající úsek železniční trati u Strašnic (se železniční zastávkou Strašnice) bude zrušen. Odstavné nádraží jih bude zachováno.

Dopravní vybavenost

V území bude areál garáží pro autobusy MHD.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy ve vazbě na celoměstské cyklistické trasy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Územím prochází výrazná východozápadní osa s plochami parkovými a nelesními. Touto osou je zároveň veden celoměstský systém zeleně.

ÚSES

Územím prochází převážně nefunkční lokální biokoridor vázaný na Botič. Reálná podoba železničních staveb v podstatě vylučuje obnovení jeho plné funkčnosti. Pro alespoň částečné zlepšení stavu je navrženo založení biocentra mezi Chodovskou a Záběhlickou ulicí. V rámci rehabilitace prostoru kolem Slatinského potoka je navrženo založení interakčního prvku, který se napojí na stávající interakční prvek tvořený úzkým pásem lesa podél železniční trati severně od ulice Záběhlické.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Vzhledem k současnému zatížení části území hlukem a emisemi bude rozsah bytové funkce (nebo jiné navrhované citlivé funkce) limitován výsledky rozptylové a hlukové studie.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

POTŘEBA ZPRACOVÁNÍ PODROBNĚJŠÍ DOKUMENTACE

Územní plán ukládá pořízení územní studie pro celé vymezené území jako podmínku pro rozhodování. Viz výkres *V1 - Výkres základního členění.*

ETAPIZACE

V území jsou vymezeny plochy určené k realizaci v etapě. Viz kapitola *8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území – etapizace.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

T/10 ŠVEHLOVA

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 10, Praha 15, k. ú. Záběhlice, Hostivař

Území je zhruba vymezeno ze severu železniční tratí, z východu ulicí U Průseku a z jihozápadu ulicí Švehlovou.

Plocha celého území je přibližně 27,46 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Současný charakter a způsob využití převážné většiny území je nevyhovující a vzhledem ke své citlivé poloze uvnitř obytného území a zátěžím nadále neúnosný. Cílem návrhu řešení je celková asanace území a jeho transformace do podoby komplexního areálu obytného území včetně potřebné vybavenosti.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Přestavbové území leží v pásmu vnějšího kompaktního města a je obklopeno sídlištní zástavbou, v níž tvoří uzavřený homogenní celek. Navržená koncepce zástavby vychází z existujících prostorových vazeb a vztahuje se k nové centrální páteřní komunikaci, procházející v severojižním směru celým územím. Předpokládána je soudobá podoba smíšené a obytné zástavby vztahující se k tradiční městské formě s kombinací bloků a solitérů uvnitř vymezeného uličního rastru, s jasným stanovením veřejných a privátních prostor. Plochy pro veřejné vybavení nejsou separátně vymezeny, počítá se s jejich včleněním do navržené struktury.

Plochy s rozdílným způsobem využití

SM smíšené	27,46 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací z hlediska širších vztahů je ul. Švehlova, která západně od předmětné lokality umožňuje napojení na Městský okruh, na východě v oblasti Hostivaře na ni navazuje ul. Průmyslová, která je významnou komunikací východního sektoru města.

Komunikační systém řešeného území

Základ komunikační sítě tvoří ul. Švehlova, ostatní komunikace území mají obslužný charakter.

Městská hromadná doprava

Veřejnou dopravu území budou zajišťovat tramvajové a autobusové linky MHD.

Železniční doprava

U severního okraje území vede železniční trať Praha – Benešov.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území se počítá s uplatněním cyklistické dopravy, pěší doprava bude v rozsahu odpovídajícím městskému prostředí.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury, napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Celoměstský systém zeleně územím neprochází.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hluk

Umístění citlivých funkcí je podmíněno zpracováním podrobných hlukových studií s návrhem protihlukových opatření.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území nejsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření.

T/11 MALEŠICKO-HOSTIVAŘSKÁ OBLAST

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 10, Praha 14, Praha 15, k. ú. Malešice, Strašnice, Kyje, Hostivař

Území je zhruba vymezeno ze severu, západu a jihu železničními tratěmi, východní hranici tvoří ulice Průmyslová a Kutnohorská.

Plocha celého území je přibližně 594,41 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Hlavním cílem je postupné omezení činnosti výrobních areálů neúměrně zatěžujících své okolí. Sledováno je zejména umožnění především kvalitativní transformace již přežitých nebo zastaralých provozů na polyfunkční území spíše smíšeného způsobu využití.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Urbanistická koncepce včetně komunikačního rastru je dána a není navrhována její zásadní proměna. Principiálně je celé území členěno na dílčí segmenty, paprskovitě se sbíhající v dopravním ohnisku při mimoúrovňové křižovatce na ulici Průmyslová. Celkovou tendencí je návrh postupné větší pestrosti způsobu využití území, včetně možnosti zapojování obytných ploch a veřejného vybavení na lokalitách k tomu vhodných. Důležité je i iniciování kvalitativního přerodu současné stavební struktury do soudobé podoby a formy. Hlavními konkrétními navrhovanými transformačními kroky v území jsou zejména připravovaný areál citylogistiky při železniční trati na severu území, dále plochy a zařízení při stanici metra a areál centrálních dopravních dílen. Nadále je třeba věnovat zvýšenou pozornost posilování ploch zeleně jako nezbytnému prvku v oblasti celkově přehuštěné výstavbou.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	4,07 ha
ZN nelesní	87,59 ha
ZP parkové	0,46 ha
VV veřejné vybavení	1,56 ha
SM smíšené	109,28 ha
PR produkce	235,70 ha
DP dopravní infrastruktura	96,21 ha
TI technická infrastruktura	25,39 ha
VO vodní	0,80 ha
DK dopravní - komunikace	33,36 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Největší význam z hlediska širších dopravních vztahů v území plní Štěrboholská radiála, která je součástí nadřazené celoměstsky významné komunikační sítě a propojuje na východě Prahy Městský okruh u Rybníčků s Pražským okruhem u Počernic. Východní část Městského okruhu podél západní hranice území umožní rozvedení velké části vnitroměstské automobilové dopravy od východu mimo centrum města. V severojižním směru bude ulice Průmyslová ve vazbě na ulici Kbelskou součástí významného komunikačního spojení mezi severním a východním sektorem města od Hostivaře po Letňany a Prosek. Pro radiální vztahy do centra města bude sloužit ulice Černokostelecká ve vazbě na ulici Vinohradskou. Vztahy jihovýchodním směrem do oblasti Dolních Měcholup a Uhříněvsi umožní v předmětném území ulice Kutnohorská.

Z hlediska veřejné dopravy ve vztahu k centrální oblasti bude rozhodující roli plnit trasa A metra se stanicí Depo Hostivař a tramvajové linky v ulici Černokostelecké. U konečné stanice metra Depo Hostivař je navržena tramvajová smyčka kolem terminálu veřejné dopravy.

Dopravní vybavenost

V území jižně od ulice Černokostelecké Na Homoli je potvrzen areál servisního a opravárenského zařízení pro MHD. Depo metra Hostivař je do výhledu potvrzeno v současném rozsahu.

Komunikační systém řešeného území

Základní skelet komunikační sítě bude v území tvořen Štěrboholskou radiálou, ulicí Průmyslovou, Černokosteleckou, Kutnohorskou, novým komunikačním propojením ve stopě ulice Rabakovské, Ke Kablu mezi Městským okruhem u Rybníčků a východním obchvatem Dolních Měcholup.

Městská hromadná doprava

Trasa A metra je do výhledu v území stabilizována v současném rozsahu. Stávající tramvajová síť je rozšířena o nové úseky tramvajových tratí zahrnujících úseky z Černokostelecké do oblasti Štěrbohol, tramvajovou trať Hostivař - Štěrboholy, Žižkov – Malešice (depo Hostivař), kde je vymezena nová tramvajová smyčka. Plošnou obsluhu území budou z větší části zajišťovat autobusové linky MHD (PID). Doprava v klidu

U stanice metra Depo Hostivař je vymezeno záchytné parkoviště P+R. Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Železniční doprava

U terminálu veřejné dopravy Depo Hostivař je navržena nová železniční zastávka. Územím je vymezena nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova. V území je vymezen terminál pro city-logistiku napojený ze železniční stanice Malešice.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny podmínky k rozvoji cyklistické a pěší dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Územím procházejí plochy nelesní, na okrajích jsou plochy lesní. Přibližně středem území je veden celoměstský systém zelně.

ÚSES

Ve východní části území je navrženo založení interakčního prvku, který by zlepšil vodohospodářskou situaci v pramenné oblasti Hostavického potoka.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Nadlimitně překračované imisní hodnoty ovzduší a hluku podél zatížených komunikací Černokostelecké, Jižní spojky a Průmyslové s výrazným maximem v místě křížení těchto komunikací jsou limitujícím faktorem pro umístění citlivých funkcí (bydlení, sport, školství). Podíl těchto funkcí bude limitován výsledky hlukové a rozptylové studie.

Před transformací území je nutné provést sanaci starých ekologických zátěží.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

T/12 NOVÉ DVORY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 4, k. ú. Kamýk, Krč, Lhotka

Území je zhruba vymezeno na západě ul. Novodvorskou, na severu Durychovou a V Štíhlách, na jihu Chýnovskou a Jalodvorskou.

Plocha celého území je přibližně 21,78 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Cílem je dostavět v centrální části nad stanicí metra území s nejvyšší nabídkou vybavenosti a na východě od ulice Libušské realizovat komplex převážně určený pro sport.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Navrhovaný způsob zástavby vychází z územně plánovací dokumentace, která umísťuje do území dvě majoritní funkce. Západně od Libušské ulice kompaktní blokovou zástavbu s převahou administrativní funkce, východně stavby povětšině pro sportovní využití, se zapojením komplexu zeleně.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	3,63 ha
ZP parkové	3,90 ha
SP sportu	4,61 ha
OB bydlení	0,64 ha
SM smíšené	7,57 ha
DK dopravní - komunikace	1,43 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahů zůstane významnou komunikací ul. Vídeňská, která je v Krčském údolí napojena na Městský okruh, jižním směrem pokračuje do regionu. Navržená nová severojižní komunikace mezi Libuší a Kunraticemi zaústěná na ul. Vídeňskou u Mikrobiologického ústavu bude navazovat na východní obchvat Písnice napojený na jižním okraji Prahy na Pražský okruh.

Komunikační systém řešeného území

Základní skelet komunikační sítě území budou tvořit ul. Novodvorská, Durychova, Libušská, Chýnovská, na východě ul. Vídeňská, která bude s ul. Libušskou v předmětném území propojena novou západovýchodní komunikací. Ostatní komunikace v území budou obslužného a zklidněného charakteru.

Městská hromadná doprava

Rozhodující roli v obsluze území veřejnou dopravou bude v budoucnu plnit trasa D metra s dvouvestibulovou stanicí Nové Dvory a autobusové linky PID.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy ve vazbě na vestibuly stanice metra. Územím bude procházet v západovýchodním směru cyklistická trasa propojující oblast Michelského lesa s oblastí Kamýku.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Na severu a jihu území jsou vymezeny plochy nelesní a parkové, po kterých je veden celoměstský systém zeleně.

ÚSES

V území je navržen interakční prvek, který alespoň omezeně zprostředkuje vazbu mezi Kunratickým lesem a lesem v prostoru Kamýku.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Rozsah chráněných funkcí bude limitován výsledky hlukových studií.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou vymezeny veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

ÚZEMNÍ REZERVY

V území je vymezena neplošná územní rezerva. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

VARIANTNOST

Část / celé vymezené území je řešeno variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením*.

T/13 BRANÍK – PIVOVAR

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 4, k. ú. Braník

Území je vymezeno dvěma tělesy železnice a z jihozápadu ulicí Údolní, nedaleko Jižní spojky.

Plocha celého území je přibližně 4,13 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Transformace území spočívající v logické a kvalitní přestavbě celého areálu se zachováním historicky významných budov pivovaru.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Nejdůležitějším předpokladem je vytvoření harmonického celku co do vazeb a poměru nejvhodnějších funkcí v areálu, ale také zachování celistvého výrazu formy a struktury tak, aby funkce promítnuté do hmot objektů nerušily kompaktnost jeho výrazu.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZL lesní	0,29 ha
SM smíšené	3,84 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnějšími komunikacemi ve spádovém území bude Městský okruh a ulice Modřanská. Městský okruh je základním prvkem celoměstského komunikačního systému, který umožní převádět značnou část vnitroměstské automobilové dopravy po technicky vybavené trase převážně mimo centrum města. Modřanská je významnou radiální sběrnou komunikací v pravobřežní části Prahy, která zajistí realizaci radiálních dopravních vztahů mezi oblastí Modřan a Komořan a centrem města. Obě uvedené komunikace jsou propojeny v mimoúrovňové křižovatce na pravobřežním předmostí Barrandovského mostu. Z hlediska širších dopravních vztahů ve veřejné dopravě je potvrzena významná pravobřežní tramvajová trať propojující oblast Modřan s centrem města. Propojení s centrem města i v tangenciálních vazbách umožní také železniční doprava v Krčském údolí se železniční stanicí Praha-Braník. Železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou zajistí rovněž spojení do jižní části regionu.

KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Komunikační systém území bude zastoupen ul. Údolní, obslužnými a zklidněnými komunikacemi pro obsluhu jednotlivých objektů.

Městská hromadná doprava

Obsluha území veřejnou dopravou bude zajišťována tramvajovými linkami se zastávkami v ul. Modřanské a u konečné tramvajové smyčky v Braníku, autobusovými linkami v ul. Údolní.

Železniční doprava

Významnější roli v území bude mít železniční doprava v budoucnu, kdy se předpokládá kvalitnější nabídka železničních spojů v rámci PID a nová zastávka.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny vhodné podmínky pro pěší a cyklistickou dopravu ve vazbě k železniční stanici Praha-Braník.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury, napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou podle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Území navazuje na plochu lesní.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Území není vhodné k umístění citlivých funkcí.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území nejsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření.

T/14 HODKOVIČKY

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 4, Praha 12, k. ú. Hodkovičky, Modřany

Lokalita je vymezena na severu Mostem inteligence, na západě Vltavou, na jihu areálem Chirany, na východě ul. Pod Kopcem a V Mokřinách.

Plocha celého území je přibližně 22,60 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Uskutečnit postupnou přestavbu území, nahradit nevyhovující objekty novou zástavbou a rekultivovat devastované plochy.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Je zakotvena v projednané a schválené urbanistické studii Hodkovičky V Náklích, která řeší území následujícím způsobem. Pobřežní pásmo je určeno pro sport a rekreaci s velkým podílem území pro golfové hřiště. Střední pásmo zahrnuje funkce smíšené, na jihu se počítá s tramvajovou vozovnou. Ve východní oblasti je zastoupena funkce bydlení a smíšená.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	3,51 ha
SP sportu	0,64 ha
OB bydlení	1,74 ha
SM smíšené	12,96 ha
DP dopravní infrastruktura	1,60 ha
DK dopravní - komunikace	2,16 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahu bude nejvýznamnější ul. Modřanská, která umožňuje realizaci radiálních dopravních vztahů v pravobřežním území podél Vltavy. V oblasti Bráníka je tato komunikace napojena na jižní část Městského okruhu (dnes tzv. Jižní spojku). V jižní části Modřan ul. Modřanská navazuje na ul. Komořanskou, která v budoucnu bude napojena na jihu Prahy na nadřazený komunikační systém města. Z hlediska veřejné dopravy bude pro území i v budoucnu významná stávající segregovaná tramvajová trať z Modřan do centra města. Spojení území s jižní částí regionu zajistí železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou.

Komunikační systém řešeného území

Dopravně nejvýznamnější sběrnou komunikací zůstane do výhledu ul. Modřanská, ostatní komunikace v předmětném území budou plnit obslužnou funkci.

Městská hromadná doprava

Dominantní význam pro obsluhu území veřejnou dopravou bude mít i v budoucnu stávající tramvajová trať od Modřan do centra Prahy. Tramvajová vozovna Hodkovičky není ve variantě navrhována.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny dle platných vyhlášek a předpisů.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro rozvoj cyklistické a pěší dopravy, v severojižním směru od centra města podél Vltavy je vymezena významná pravobřežní cyklistická trasa.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Na území navazují na severu a jihu plochy nelesní.

ÚSES

V území je navržen lokální biokoridor na Zátišském potoce a lokální biokoridor, který tento potok propojí přes prostor rušeného zahradnictví se stávajícím lesem ve svahu nad ulicí V Mokřinách.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Rozsah bytové funkce (nebo jiné navrhované citlivé funkce) bude limitován výsledky podrobných hlukových studií, na jejichž základě bude nutné navrhnout ochranná opatření.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

ETAPIZACE

V území jsou vymezeny plochy určené k realizaci v etapě. Viz kapitola *8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území – etapizace.*

VARIANTNOST

Část vymezeného území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

T/15 MODŘANY – NESTLÉ

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 12, k. ú. Modřany

Lokalita je vymezena na západě železniční tratí a na východě ulicí Modřanskou.

Plocha celého území je přibližně 21,68 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Uskutečnit postupnou přestavbu území, nahradit nevyhovující a dožité objekty novou zástavbou a rekultivovat devastované plochy.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Navrhované řešení dělí území ve směru sever – jih na dvě pásma. Jedno přilehlé k železniční trati a druhé přiléhající k ulici Modřanské. Mezi nimi je situován pás zeleně, oddělující tyto dvě plochy. Oblast blíže k Vltavě představuje umístění vysokopodlažních bodových objektů s bytovou funkcí. Plochy při ulici Modřanské vymezují lokalitu pro umístění převážně nebytových funkcí.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	2,47 ha
OB bydlení	3,71 ha
SM smíšené	11,85 ha
DP dopravní infrastruktura	3,65 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahu zůstane nejvýznamnější ul. Modřanská, která umožňuje realizaci radiálních dopravních vztahů v pravobřežním území podél Vltavy. V oblasti Braníka je tato komunikace napojena na jižní část Městského okruhu (dnes tzv. Jižní spojku). V jižní části Modřan ul. Modřanská navazuje na ul. Komořanskou, která bude napojena na jihu Prahy na nadřazený komunikační systém města. Z hlediska veřejné dopravy bude pro území i v budoucnu významná stávající segregovaná tramvajová trať od Modřan do centra města. Spojení území s jižní částí regionu zajistí železniční trať Praha - Vrané nad Vltavou.

Komunikační systém řešeného území

Dopravně nejvýznamnější sběrnou komunikací zůstane do výhledu ul. Modřanská, ostatní komunikace v předmětném území budou plnit obslužnou funkci.

Městská hromadná doprava

Dominantní význam pro obsluhu území veřejnou dopravou bude i v budoucnu mít stávající tramvajová trať od Modřan do centra Prahy. Tramvajová vozovna Hodkovičky není ve variantě navržena.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny dle platných vyhlášek a předpisů.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro rozvoj cyklistické a pěší dopravy, v severojižním směru od centra města podél Vltavy je vymezena významná pravobřežní cyklistická trasa.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

V území je navržena plocha nelesní rozkládající severojižním směrem.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Rozsah bytové funkce (nebo jiné navrhované citlivé funkce) bude limitován výsledky hlukové studie, k ochraně území před nepříznivými vlivy se doporučuje vybudování ochranných opatření ve formě izolační zeleně a opatření, jež zabezpečí splnění stanovených hygienických limitů pro hluk dle platné legislativy.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

VARIANTNOST

Část území je řešena variantně. Viz kapitola *4.4 Území s variantním řešením.*

T/16 MODŘANY – CUKROVAR

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 12, k. ú. Modřany

Lokalita je vymezena železniční tratí, ulicí Komořanskou a územím východně od ní, na jihu sahá téměř k ulici U Soutoku.

Plocha celého území je přibližně 13,85 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Revitalizace území po demolici cukrovaru za účelem umístění bydlení a deficitních funkcí, které dosud v širokém okolí nejsou zastoupeny.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Hlavním motivem zástavby území je vytvořit optické i fyzické spojení území východně od bývalého cukrovaru s Vltavou. Umožněno je umístit obytnou zástavbu v atraktivní lokalitě s potřebnou vybaveností na úrovni polyfunkčního místního centra.

Plochy s rozdílným způsobem využití

SP sportu	1,22 ha
OB bydlení	0,60 ha
SM smíšené	10,28 ha
DP dopravní infrastruktura	0,02 ha
DK dopravní - komunikace	1,72 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Z hlediska širších dopravních vztahu bude v území nejvýznamnější ul. Komořanská, která je navržena k rekonstrukci a rozšíření, směrem k jihu je vymezena v nové trase s napojením na Pražský okruh. Ve vazbě na ul. Modřanskou umožňuje realizaci radiálních dopravních vztahů mezi oblastí Komořan a centrem města. V oblasti Braníka je ul. Modřanská napojena na jižní část Městského okruhu (dnes tzv. Jižní spojku). V předmětném území je podél ul. Komořanské navržena územní rezerva pro tramvajovou trať do Komořan, která bude napojena na stávající tramvajovou trať v jižní části Modřan. Spojení území s jižní částí regionu zajistí železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou.

Komunikační systém řešeného území

Dopravně nejvýznamnější sběrnou komunikací území bude rozšířená ul. Komořanská, ostatní komunikace v předmětném území budou plnit obslužnou funkci.

Městská hromadná doprava

Před zprovozněním tramvajové trati do Komořan, pro kterou je vymezena územní rezerva, budou plošnou obsluhu území veřejnou dopravou zajišťovat autobusové linky.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny dle platných vyhlášek a předpisů.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou vytvořeny příznivé podmínky pro rozvoj cyklistické a pěší dopravy, v severojižním směru od centra města podél Vltavy je vymezena významná pravobřežní cyklistická trasa.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Územím neprochází celoměstský systém zeleně.

ÚSES

V území nejsou navrženy žádné prvky ÚSES.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Ovzduší a hluk

Rozsah bytové funkce (nebo jiné navrhované citlivé funkce) bude limitován výsledky hlukové studie.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou vymezeny veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*.

ÚZEMNÍ REZERVY

V území jsou vymezeny plochy pro územní rezervu. Viz kapitola *4.3 Významné územní rezervy*.

T/17 LIPENCE

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 16, k. ú. Lipence, Zbraslav

Území je vymezeno na západě okrajem rekultivované skládky v Lipencích, na severu terénním zlomem na rozhranní městských části Lipence a Zbraslav jižně od stávající transformovny. Na východě tvoří hranici ulice Strakonická a na jihu pomyslná čára v prodloužené ulici Ke Štěrkovně v Lipencích.

Plocha celého území je přibližně 33,96 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Vytvoření podmínek pro výstavbu nové velkotržnice Lipence, která by nahradila stávající areál umístěný v nevyhovující poloze uvnitř záplavového území.

Dopravní napojení nové zástavby v Lipencích na ulici Strakonickou.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh komplexně řeší možnosti využití rekultivované skládky a vzájemné prostorové a funkční vazby mezi stávající a navrhovanou obytnou zástavbou v Lipencích a budoucím zařízením velkotržnice.

Vymezené území je ve směru východ-západ rozděleno novou komunikací zapojenou do mimoúrovňové křižovatky na ulici Strakonické. Tato komunikace prochází v Lipencích lokalitami určenými pro novou výstavbu a je pro rozvoj městské části nezbytná.

Nový areál Velkotržnice Lipence je vymezen severně od mimoúrovňové křižovatky na ulici Strakonické. Vzhledem k pohledově exponované poloze je obklopen plochami nelesními. Na jihozápadním okraji areálu se vymezuje plocha pro nakládání s odpady a jižně od mimoúrovňové křižovatky plocha smíšená.

Západní okraj vymezeného přestavbového území je navržen pro plochy bydlení navazující na stávající zástavbu při ulicích U Žlábku a Ke Štěrkovně.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	12,49 ha
OB bydlení	4,87 ha
SM smíšené	1,63 ha
PR produkce	12,42 ha
TI technická infrastruktura	1,07 ha
DK dopravní - komunikace	1,48 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Dopravně nejvýznamnější komunikací území bude rychlostní silnice R4 (Praha – Příbram), napojená u Lahovic na jižní část Pražského okruhu. Území bude na silnici R4 (ul. Strakonickou) napojeno novou mimoúrovňovou křižovatkou, která kromě vazby na nadřazený komunikační systém města nabídne nové kvalitní dopravní propojení předmětného a navazujícího území s oblastí Zbraslavi.

Komunikační systém řešeného území

Základním prvkem komunikačního systému bude rychlostní silnice R4 na východní hranici předmětného území. Ostatní komunikace umožní přímou dopravní obsluhu území. Na nadřazený komunikační systém budou místní komunikace napojeny v nové mimoúrovňové křižovatce na R4 u východní hranice předmětného území.

Městská hromadná doprava

Dopravní obsluha území veřejnou dopravou bude zajištěna autobusovými linkami MHD.

Doprava v klidu

Nároky na dopravu v klidu budou řešeny v souladu s platnými vyhláškami a předpisy. Řešení dopravy v klidu pro novou zástavbu a funkce je mimo podobnost ÚPn.

Cyklistická a pěší doprava

Návrh nové mimoúrovňové křižovatky na rychlostní silnici R4 zlepší též podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy v území mezi Lipenci a Zbraslaví.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Na severu je území ohraničeno plochou nelesní.

ÚSES

V území je navržen lokální biokoridor, který propojí nivu Lipanského potoka s lesním celkem kolem televizního vysílače Cukrák.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Na území bývalé skládky je situován sběrný dvůr, jenž musí být respektován.

Stávající a navrhované chráněné funkce, musí být vhodně odcloněny od komunikací a navrhované tržnice. Na provoz tržnice musí být zpracována hluková studie, s návrhem protihlukových opatření.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

V území jsou navrženy veřejně prospěšné stavby a opatření. Viz výkres *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření.*

T/18 NÁDRAŽÍ SMÍCHOV

VYMEZENÍ ÚZEMÍ

MČ Praha 5, k. ú. Smíchov, Hlubočepy

Lokalita je vymezena na severu ulicí Ostrovského, na východě břehem Vltavy a přístavem, na jihu Zlíchovským tunelem a na západě ulicemi Dobříšskou a Radlickou Lokalita zahrnuje i území smíchovského nábřeží, které navazuje na východní okraj pozemků smíchovského nádraží.

Plocha celého území je přibližně 66,96 ha.

HLAVNÍ CÍLE ŘEŠENÍ VE VZTAHU K DOSAVADNÍ KONCEPCI ÚZEMÍ

Vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně potřebné vybavenosti, parkových ploch a pracovních příležitostí na zbytkových železničních plochách. Vytvoření dopravního terminálu, jehož součástí bude rekonstruovaná železniční stanice, městský distribuční areál, záchytné parkoviště P+R a kapacitní terminál autobusové dopravy.

Zhodnotit výjimečnou polohu území v kontaktu s řekou. Vytvořit novou podobu nábřeží. Zhodnotit potenciál smíchovského přístavu a Císařské louky pro rekreační využití. Omezit nepříznivé působení dopravně zatížené ulice Strakonické. Propojit zástavbu na obou březích Vltavy novými mosty.

URBANISTICKÁ KONCEPCE

Návrh nové zástavby na zbytkových plochách nádraží, určené převážně pro smíšené a obytné plochy navazuje na tradiční urbanizační a kompoziční osy v území, to je na ulice Nádražní a Radlickou. Předpokládá se rozšíření stávajícího centra Smíchova do lokality Na Knížecí, o dalším lokálním centru se uvažuje v ústí Radlického údolí.

Návrh vytváří nová veřejná prostranství odpovídající svou polohou a velikostí historickému založení okolní čtvrti. Největším z nich je park v centru řešeného území.

Mezi nově vymezeným územím železniční stanice Praha-Smíchov a Městským okruhem (ulicí Dobříšskou) je umístěn dopravní terminál s autobusovým nádražím a záchytným parkovištěm P+R, které jsou napojeny na prodloužené podchody železničního nádraží a na stanici metra. V jižní části je situován městský distribuční areál.

Využití území ovlivňuje navržené tunelové řešení železničního propojení „Nového spojení – II etapa“. Proto je jižně od ulice Za Ženskými domovy podél ulice Nádražní vymezeno území řešené v etapě, kde platí podmínka realizace tunelového úseku.

Nové nábřeží východně od ulice Nádražní, převážně určené pro plochy smíšené, navazuje na kvalitní stávající zástavbu Hořejšího a Janáčkova nábřeží a uzavírá jihozápadní okraj centrálního prostoru města.

Do severního okraje vymezeného území zasahuje železniční most určený k rekonstrukci dle podrobnější studie. Podél jižní hrany železničního mostu je navržena územní rezerva pro Výtoňský most komunikační.

Plochy s rozdílným způsobem využití

ZN nelesní	3,08 ha
ZP parkové	1,12 ha
OB bydlení	7,08 ha
VV veřejné vybavení	2,10 ha
SM smíšené	25,94 ha
DP dopravní infrastruktura	19,00 ha
DK dopravní - komunikace	8,65 ha

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Širší dopravní vztahy

Nejvýznamnější komunikací z hlediska širších dopravních vztahů je Městský okruh, který tvoří základní článek komunikační sítě města. Ostatní komunikace ve spádovém území odpovídají historicky vzniklému založení zástavby a jsou součástí komunikačního systému centrální oblasti.

Komunikační systém řešeného území

Komunikační systém území tvoří na západním okraji Městský okruh, východní částí území je významná ul. Nádražní z hlediska veřejné dopravy a z hlediska individuální automobilové dopravy ul. Strakonická. Ostatní komunikace v území budou mít význam pro obsluhu zástavby a funkcí v předmětném území. U železničního mostu na Výtoni je vymezena územní rezerva na jeho silniční část.

Městská hromadná doprava

Obsluhu území veřejnou dopravou v území zajistí trasa B metra se stanicemi Anděl a Smíchovské nádraží, tramvajové linky v ul. Nádražní, Za Ženskými domovy, Radlické, dále autobusové linky PID. Na západním okraji železniční stanice Praha-Smíchov je navrženo nové autobusové nádraží, které bude sloužit pro vnější autobusovou dopravu a případně i pro PID.

Železniční doprava

V území je potvrzena do návrhu železniční stanice Praha-Smíchov v upraveném rozsahu, do které budou zaústěny železniční tratě od Berouna, Hostivice a Rudné, počítá se i s budoucím provozem vysokorychlostní železniční trati Praha – Pzeň / SRN. Železniční trať v úseku Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží bude ztříkolejněna. V severní části území je navržena územní rezerva pro "Nové spojení II. etapa, městský železniční tunel". V rámci železniční stanice Praha-Smíchov je navržena překládková plocha pro potřeby city-logistiky.

Doprava v klidu

U železniční stanice Praha-Smíchov je navrženo kapacitní parkoviště P+R, nároky na dopravu v klidu pro novou zástavbu budou řešeny v souladu s platnými předpisy a vyhláškami. Konkrétní řešení dopravy v klidu je mimo podrobnost UP.

Dopravní vybavenost

Dopravní vybavenost území bude řešena se zřetelem na potřeby funkcí v území.

Cyklistická a pěší doprava

V území budou zajištěny kvalitní přestupní vazby mezi jednotlivými subsystémy veřejné dopravy, v rámci nové zástavby a areálů bude zajištěna prostupnost pro pěší v území. Veřejné prostory a uliční profily budou řešeny se zřetelem na rozvoj cyklistické dopravy.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Je třeba vybudovat kompletní síť technické infrastruktury, napojenou na stávající celoměstské sítě a dimenzovanou dle potřeb území.

PŘÍRODA A KRAJINA

Zeleň

Ve střední části území je navrhována plocha parková, která přechází do plochy nelesní. Celoměstský systém zeleně je veden v jižní části území.

ÚSES

Ve východní části území okrajově zasahuje do nadregionálního biokoridoru vázaného na Vltavu, kde je respektován doprovodný pás zeleně.

5. Koncepce krajinné infrastruktury

Vybrané části stávajících i navržených ploch zeleně tvoří základní kostru budoucího uspořádání krajiny, vytvářejí krajinnou infrastrukturu tím, že jsou spojité a systémově uspořádané. Základním prvkem krajinné infrastruktury je **územní systém ekologické stability** (ÚSES). Jde o soustavu ploch (biocenter) vzájemně propojených různě širokými pásy (biokoridory), která umožňuje přežívání volně žijících organismů a jejich migraci krajinou. Doplňkem k biocentrům a biokoridorům jsou interakční prvky. Celý systém má specifické požadavky na kvalitu – výsledná (cílová) podoba vzniklých ekosystémů by se po dlouhodobém vývoji (sukcesi) měla maximálně blížit přírodním ekosystémům – a má metodikou určeny parametry (minimální výměry biocenter, šířky biokoridorů atd.). Právní rámec ÚSES vytváří zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a jeho prováděcí vyhláška MŽP ČR č. 395/1992 Sb. v platném znění.

Celoměstský systém zeleně je oproti tomu definován výhradně pro účely tohoto územního plánu. Jeho podoba tedy není určena žádným legislativním ani metodickým předpisem. Za primární cíl lze označit vytvoření spojitého souboru vegetačních prvků, který bude dotvářet krajinnou strukturu města a spolu s morfologií terénu se tak stane rozhodujícím faktorem pro ráz krajiny.

5.1 Územní systém ekologické stability

Koncepce ÚSES patří mezi nedílné součásti koncepce krajinné infrastruktury a jako takový je tento systém vymezen ve výkresu *V2 – Hlavní výkres*, respektive ve výkresu *V2v – Hlavní výkres – varianty*, formou překryvného značení. V rámci plánu se závazně vymezuje vnější hranice ÚSES a kromě toho vnitřní hranice dělící jej na jednotlivé prvky.

Celý systém je také zobrazen ve výkresové části odůvodnění, a to ve výkresu *O3 – Podrobné členění zeleně a ÚSES*, respektive ve výkresu *O3v – Podrobné členění zeleně a ÚSES – varianty*, kde jsou jednotlivé prvky rozlišeny na **biocentra**, **biokoridory** a **interakční prvky** a zároveň rozděleny do tří hierarchických úrovní: **nadregionální**, **regionální** a **lokální (místní)**. Doplněny jsou kódem a orientačním údajem o jejich funkčnosti. Nadregionální části se označují písmenem N, regionální R a lokální L, vždy s připojením pořadového čísla. Interakční prvky jsou pro odlišení označeny písmenem I (a také pořadovým číslem), protože nemají metodikou určeny minimální parametry. V plánu však mají stejnou závaznost jako zbývající části ÚSES. Důvodem je fakt, že podle stavebního zákona již neexistuje směrná část plánu, do níž byly interakční prvky zařazeny (Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999). Označení funkčnosti prvků ÚSES ve výše uvedených výkresech O3 a O3v je pouze informativní.

Přehled všech prvků ÚSES je v tabulce *Přehled prvků ÚSES*, doplněné o číslování podle níže zmíněného územně technického podkladu. Popisy jednotlivých prvků budou po rozhodnutí o variantách rozvoje města a vedení ÚSES doplněny v další fázi (návrhu) práce.

V rámci textové části Odůvodnění je ÚSES přehledně znázorněn ve schématu *Územní systém ekologické stability* v členění na nadregionální, regionální a lokální (místní) prvky.

V době zpracování Územního plánu hl. m. Prahy schváleného v roce 1999 neexistovala kategorie „veřejně prospěšná opatření“ (VPO), proto nový územní plán zařazuje ÚSES mezi VPO jako celek (bez ohledu na funkčnost či nefunkčnost jednotlivých částí) – celý jej totiž bude nutné právně založit a definovat z toho vyplývající omezení. Přehled všech VPO je v kapitole *9.1 Veřejně prospěšná opatření* v části Odůvodnění a ve výkresu *V7 - Veřejně prospěšné stavby a opatření*, respektive *V7v – Veřejně prospěšné stavby a opatření - varianty*.

5.1.1 KONCEPCE ÚSES

Z Politiky územního rozvoje České republiky schválené usnesením vlády č. 929/2008, resp. z ploch a koridorů zde vymezených, jmenovitě nevyplývají žádné úkoly týkající se problematiky ÚSES na území hl. m. Prahy, proto koncepce plánu vychází z níže jmenovaných resortních a příslušných regionálních podkladů.

Nadregionální a regionální ÚSES

Vedení nadregionálních a regionálních systémů odpovídá, s níže uvedenou výjimkou, územně technickému podkladu „Nadregionální a regionální ÚSES ČR“ (ÚTP) z roku 1996, jak byl koncepčně modifikován v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR).

Řešeným územím procházejí osy nadregionálních biokoridorů spojené s údolím Vltavy (ať už osy vázané na vlastní řeku a její nivu, či teplomilná doubravní osa ve svazích nad Vltavou), v nichž jsou vložena regionální biocentra (Císařská louka, Rohanský ostrov, resp. Chuchle, Petřín a Hradčany). Zatímco biocentra Chuchle a Petřín lze označit za funkční, ostatní jsou významně ovlivněna lidskou činností, biocentrum Rohanský ostrov je dokonce určeno k založení. V prostoru železničního nádraží Bubny řeší plán vedení nadregionálního biokoridoru variantně. V základní verzi plán počítá se zařazením budoucího „centrálního parku“ do ÚSES, oproti tomu variantní řešení navrhuje zrušit tento úsek z důvodu jeho izolovanosti. Vzhledem k podobě dopravních staveb na nábřeží Kpt. Jaroše a kolem ulice Strojnické nelze tuto oblast uspokojivě propojit se stávajícími prvky ÚSES v okolí.

Na zmíněné prvky se logicky napojující biokoridory v údolí Berounky. Přímo v nivě této řeky je variantně vymezeno regionální biocentrum V Lukách. Varianty vyplývají z odlišného vedení nové komunikace (východního obchvatu Radotína) tímto prostorem. Řešení zde navíc obsahuje jednu koncepční změnu oproti ZÚR (a tedy i ÚTP), a to doplnění regionálního biocentra na pravém břehu Berounky v prostoru mezi Dolními Černošicemi a Lipenci, pro zkrácení maximální vzdálenosti mezi regionálními biocentry (dle ÚTP jde o úsek mezi biocentry č. 1412 Svahy u Let a č. 1408 V lukách), která výrazně překračovala metodikou předepsaných 8 km. V reálu půjde o založení lesa lužního typu s přihlédnutím k poloze v zátopovém území výše jmenované řeky. Doplnění odpovídá pravidlům stanoveným v Návodu na užívání ÚTP regionálních a nadregionálních ÚSES ČR z roku 1998.

Dále pak přibližně po západním a severozápadním okraji Prahy prochází mezofilní hájová osa nadregionálního biokoridoru N/8 (K 177 dle ÚTP) propojující oblast Českého krasu s nadregionálním biocentrem Údolí Vltavy, které leží na severním okraji Prahy, převážně již mimo území hlavního města. Jeho vedení na území Radotína je funkční, zato téměř celý úsek tohoto biokoridoru mezi Radotínským údolím a Šáreckým údolím bude nutné založit, a to na území Prahy i Středočeského kraje. Výraznější změnou oproti stávajícímu územnímu plánu, nevybočující však z rámce daného ZÚR, je korekce vedení biokoridoru v rozvojovém území Západního Města. Jde o zatím zcela nefunkční úsek. Nová trasa umožňuje založení příslušného pásu zeleně s menší kolizí s ochrannými pásmy inženýrských sítí než měla původní trasa a v souladu s požadavkem na vymezení zastavitelných ploch.

Jiná, také mezofilní, hájová osa propojující Voděradské bučiny s nivou Labe, se pouze dotýká východního okraje hl. m. Prahy a do území řešeného tímto plánem zasahuje výhradně prostřednictvím nadregionálního biocentra Vidrholec, které zahrnuje Xaverovský háj a Klánovický les (jako plně funkční součásti) a prostor mezi nimi určený k založení lesa i nelesní zeleně.

Z regionálních biokoridorů se v řešeném území západně od Vltavy nachází pouze jeden, jenž propojuje oblast tzv. Západního Města s Petřínem. Na severu sem okrajově zasahuje regionální biocentrum Únětický háj u Přední Kopaniny. Oproti tomu východně od Vltavy je regionálních biokoridorů několik, přičemž společně vytvářejí tangenciální propojení ve vnějším pásmu města a zároveň zprostředkovávají radiální vazby do Středočeského kraje. Tyto biokoridory střídají funkční úseky s nefunkčními, často větších vzdáleností. Zjednodušeně lze říci, že převážně funkční jsou úseky v nivách vodních toků a nefunkční jsou většinou úseky propojující tyto toky přes jejich rozvodí. Regionální biocentra lze označit za funkční (Šance, Modřanská rokle, Kunratický les, Milíčovský les, Uhříněveská obora, Lítožnice, Vinořská bažantnice a Ládví) s výjimkou Hrnčířských luk (část biocentra je k doplnění) a biocentra Čakovice, které bude nutné celé založit. Právě v prostoru tzv. severní terasy se vyskytují nejdelší úseky regionálních biokoridorů bez funkčních částí. Propojení Ďáblického háje (Ládví) s Bořanovickým hájem na území Středočeského kraje vyžaduje koordinaci s obcí Zdiby, podobně jako proběhla koordinace s územním plánem obce Bořanovice.

Při vymezování jednotlivých prvků došlo pouze k místním korekcím podle reálných podmínek při maximálně možném dodržení potřebných parametrů. Nefunkční části včetně biocenter určených k založení jsou plošně upřesněny v podrobnosti odpovídající měřítku územního plánu. Hranice ochranných zón nadregionálních biokoridorů odpovídají hranicím schváleným v územním plánu z roku 1999 a zatím nebyly měněny. Jejich korekce proběhne v další fázi (návrhu) práce na základě výběru variant plánu.

Lokální (místní) ÚSES

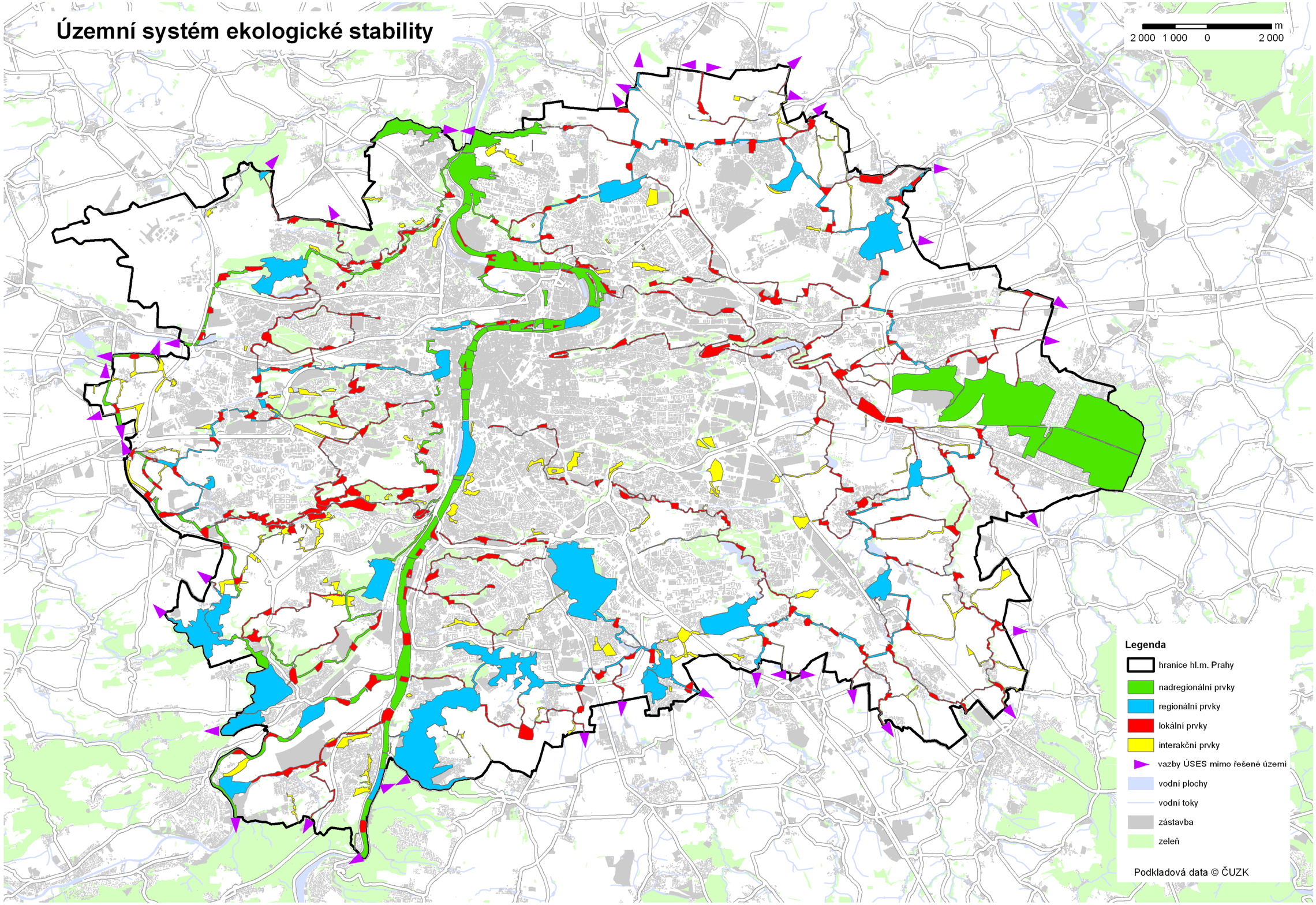
Lokální ÚSES, a to včetně interakčních prvků, doplňuje a rozvíjí nadřazené systémy. Jeho koncepce vychází z platného ÚP. Stávající (plně či alespoň částečně funkční) skladebné prvky potvrzuje a příležitostně rozšiřuje. Zcela nefunkční prvky, nejčastěji jde o úseky na orné půdě, jsou buď potvrzeny, anebo dochází k jejich posunu podle nově koncipovaných rozvojových ploch pro zástavbu. Prioritním cílem je maximální zachování kontinuity s dřívější projekční činností.

Na lokální úrovni bylo také přehodnoceno vymezení několika interakčních prvků a zrušeny prvky číslo 282, 290 a 344 (podle číslování v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy), protože reálný stav v území vylučoval možnost vzniku ekologicky stabilnějšího společenstva. V některých případech plán počítá s rozšířením ÚSES nad minimální parametry. Kromě postižení stávajících (funkčních) prvků je to mnohdy motivováno snahou umožnit průchod pěších a cyklistických tras, který nebude na úkor minimálních parametrů systému.

5.1.2 REGULATIVY ÚSES

V kapitole *5.1 Územní systém ekologické stability* plánu (závazné části) jsou formulována obecná pravidla pro naplňování ÚSES, konkrétní regulativy pro využití tohoto systému obsahuje kapitola *3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch*. Regulativy upravují podmínky pro umísťování staveb do ÚSES tak, aby byly vytvořeny předpoklady pro zajištění jeho kontinuity a splněny minimální parametry jednotlivých prvků dané příslušnou metodikou (Rukověť projektanta místního ÚSES, 1995). Stavby procházející ÚSES by neměly vytvářet neprostupné bariéry. Podmínečná přípustnost jiného než příčného přechodu liniových staveb se týká především dodržení minimální šířky biokoridorů. Dimenzování skladebných částí ÚSES většinou umožňuje vložení pěších a cyklistických stezek, každý případ však bude nutno posuzovat individuálně, vždy s přihlédnutím k místním podmínkám. U těchto stezek by vždy měly být preferovány přírodě blízké úpravy povrchů. V případě staveb jednoznačně spjatých s provozem a využíváním vodních ploch a toků je nezbytné omezit jejich umísťování do jednotlivých lokalit při respektování vazeb mezi těmito vodními prvky a jejich břehovými porosty.

Územní systém ekologické stability



Tabulka: *Přehled prvků ÚSES*

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
1	Vidrholec	N1	5
2	Údolí Vltavy	N1	2001
3	Vltava	N4	K59
4	Vltava	N4	K59
5	Lochkovský profil - Podhoří	N3,N4	K56, K177
6	Berounka	N4	K56
7	Údolí Radotínského potoka	N3	K177
8	Evropská - Zmrzlík	N4	K177
9	Šárecké údolí - Sedlec	N3	K177
10	Ládví	R1	1462
11	Čakovice	R2	1855
12	Vinořská bažantnice	R1	1454
13	Lítožnice	R1	1452
14	Uhříněveská obora	R1	1405
15	Milíčovský les	R1	1404
16	Hrnčířské louky	R2	1406
17	Kunratický les	R1	1407
18	Modřanská rokle	R1	1409
19	Komořanské polesí	R1	1402
20	Rohanský ostrov	R2	1459
21	Císařská louka	R2	1457
22	V lukách	R2	1408
23	Velký háj	R1	1410
24	Radotínské údolí	R1	1414
25	Chuchelský háj	R1	1845
26	Petřín	R1	1853
27	Hradčany	R2	1458
29	Divoká Šárka	R1	1460
30	Krteň - Novořeporyjská	R4	1188, 1145
31	Řepy - Petřín	R3,R4	RK1145
32	Třebonice - Bílá Hora	R3,R4	RK1145
33	Trojská - Ládví	R3,R4	1147
34	U Ďáblic	R4	1146,1148
35	Mratínský potok I	R4	1148
36	Čakovice - Vinořská bažantnice	R4	1149
37	Vinořský potok	R3,R4	1151
38	Vinořská bažantnice - Vidrholec	R4	1150
39	Vidrholec - Uhříněveská obora	R3,R4	1153,1154
40	Uhříněveská obora - Pitkovický potok	R4	1191
41	Pitkovický potok - Botič	R3,R4	1191,1195
42	Modřanská rokle - Hrnčířské louky	R4	1192,1193
43	Kunratický potok	R3,R4	1199
44	Modřanská rokle - Šance	R3	540
45	U zámečku	L1,L2	
46	Na skalce	L2	
47	Na skřivánčí	L2	
48	K Chabrům	L2	
49	U Mratínského potoka	L2	
50	U Červeného mlýna	L2	
51	Na Třeboradickém potoce	L2	
52	Zámecký park v Čakovicích	L1	
53	Za starou stodolou	L2	
54	Hájíček	L1	
55	V neckách	L2	
56	Ctěnická bažantnice	L1,L2	
57	U Kbel	L2	
58	Na Vinořském potoce	L2	
59	Štěpánovská	L2	
60	U Vinoře	L1	
61	U Satalic	L2	
62	Skály	L2	
63	Chvalský lom	L2	
64	Chvaly	L2	
65	Svépravický rybník	L1	
66	Xaverov	L2	
67	U hřbitova	L2	
68	Na Jirenském potoce	L2	
69	Salabka	L1	
70	Pod Havránkou	L1	
71	Trojská	L1	
72	Čimický háj I	L1	
73	Čimický háj II	L1	
74	Šenovská	L2	
75	Střížkov	L2	
76	Klíčov	L2	
77	Prosecká	L1	
78	Flejšnerka	L1	
79	Cihelna v bažantnici	L1	
80	U Hutí	L2	
81	Bílá skála	L1	
82	Podvinný mlýn	L2	
83	Rokytka ve Vysočanech	L2	
84	Hořejší rybník	L2	
85	Smetanka	L1	
86	Nad Rokytkou	L2	
87	Aloisov	L2	
88	Černý most	L2	
89	Čihadla	L2	
90	Horka	L1	
91	V pískovně	L1	
92	Martiňák	L1	
93	Počernický rybník	L1	
94	Na potocích	L2	
95	Pískovcový lom	L1	
96	Za křížem	L2	
97	Za vinicí	L2	
98	Nad Běchovickým potokem	L2	
99	V panenkách	L2	
100	K Jalovce	L2	
101	Na jeleně	L1	
102	Lom na Netlucké	L1	
103	V Rohozníku	L1	
104	Rohožník	L1	
105	Pod Podleským mlýnem	L2	
106	Nad Dubčí	L2	
107	Obora Koloděje	L1	
108	Podleský rybník	L2	
109	Rokytka u Markéty	L1	
110	Údolí Rokytky	L1	
111	Mýto	L1	
112	U Říčan	L2	
113	V haltýři	L2	
114	Ke Královicím	L2	
115	Za pivovarem	L2	
116	Prknovka	L2	
117	V brůdku	L1	
118	Údolí Pitovického potoka	L1	
119	U zelené hrušky	L2	
120	Pitkovická stráň	L1	
121	U Fantova mlýna	L1	
122	Hostivař	L1	
123	U břehu	L2	
124	Meandry Botiče	L1	
125	Hamerský rybník	L1	
126	Chodovská	L2	
127	U Hellady	L2	
128	Havlíčkovy sady	L2	
129	Pražačka	L1	
130	Vítkov	L2	
131	U Štítu	L1	
132	Údolí Botiče	L1	
133	Hornomlýnský rybník	L1	
134	Šeberák	L2	
135	U Vídeňské	L2	
136	V rybníčkách	L2	
137	V zákopech	L2	
138	Kálek	L2	
139	Cholupická bažantnice	L1	
140	Nad Zátiším	L2	
141	Pod Lysinami	L1	
142	V Hodkovičkách	L1	
143	Novodvorská	L1	
144	Pod Ryšánkou	L2	
145	Jarov	L1	
146	Soutok u Zbraslavi	L1	
147	Vltava u Modřan	L1	
148	U sádek	L2	
149	Vltava u Hodkoviček	L1	
150	Náklo	L2	
151	U Bránického mostu	L2	
152	Pod lékárnou	L2	
153	Střelecký ostrov	L1	
154	Štvanice - západ	L2	
155	Thomayerovy sady	L1	
156	Libeňský ostrov	L2	
157	Barikádníku	L2	
158	U ZOO	L2	
159	Troja	L2	
160	Císařský ostrov	L2	
161	U Vltavy	L2	
162	Plavební kanál	L2	
163	Hlásek	L1	
164	Šedivka	L1	
165	Sedlecká mulda	L1	
166	Podbaba	L1	
167	Malý mlýn	L1	
168	Emilka	L1	
169	Pod Matějem	L1	
170	Zlatnice	L1	
171	Pod Zlatnicí	L1	
172	Červený vrch	L1,L4	
173	Jenerálka	L1	
174	Pod Jenerálkou	L1	
175	Pod Purkrabským hájem	L1	
176	Zadní Šárka	L1	
177	U výzkumného ústavu	L2	
178	V šancích	L2	
179	Na pískách	L2	
180	Za hospodou	L2	
181	Expo 58	L2	
182	Letenské sady I.	L1	
183	Letenské sady II.	L1	
184	Spiritka	L1	
185	Střešovické sklály I.	L1	
186	Vypich	L2	
187	Obora hvězda	L1	
188	Pod Vypichem	L2	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
189	Pod Bílou Horou	L2	
190	U borovíček	L2	
191	Kalvárie v Motole	L1	
192	U krematoria	L1	
193	U hájů	L1	
194	Stodůlky	L2	
195	Za poustkami	L2	
197	U křížku	L2	
198	Skalka	L1	
199	Na Cibulkách	L1	
200	Za mototechnou	L1	
201	Nad Jinonickým údolím	L1	
202	U Waltrovky	L1	
203	Santoška	L1	
204	Konvářka I.	L1	
205	Ctirad	L1	
206	Děvín	L1	
207	Bašta	L1	
208	Prokopské údolí	L1	
209	Dalejská lada	L1	
210	Hemrovy skály	L1	
211	Butovické hradiště	L1	
212	U Nového mlýna	L1	
213	Dobrá voda	L1	
214	Ve skalách	L1	
215	Boroviny	L1	
216	Na placeté skále	L1	
217	Matouška	L2	
218	Závětina	L2	
219	U trafostanise	L2	
220	U Jezírka	L2	
221	Lochkovský profil	L1	
222	V Edenu	L1	
223	Lahovská	L1	
224	Pod Višňovkou	L1	
225	Pod hvězdárnou	L1	
226	Pod školou	L1	
227	Na terase	L2	
228	V lukách	L1	
230	Černočické	L1	
231	U Dolních Černošic	R2	není v ÚTP
232	Mokřady Lipanského potoka	L2	
233	Pod Kyjovem	L2	
234	Krňák	L1	
235	Svatá Juliána - Šárecké údolí	L3,L4	
236	Pod Petřinami	L3	
237	Vypich - Střešovické skály	L3,L4	
238	Litovický potok	L3,L4	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
239	Džbán - Litovický potok	L3	
240	Na Bělohorské pláni	L3,L4	
241	U Cibulky	L3,L4	
242	Vidoule - Husovy sady	L3,L4	
243	Prokopské, Dalejské údolí	L3,L4	
244	Lochkovcký profil – V Dolcích	L3,L4	
245	Slavičí údolí	L3,L4	
246	Lipanský potok	L3,L4	
247	Nad Strakonickou	L4	
248	U Chaber	L3,L4	
249	Velká skála	L3,L4	
250	Pod Dlážděnkou	L3,L4	
251	Třeboradický potok	L4	
252	U Ctěnické bažantnice	L4	
253	Ládví - Skály	L4	
254	Vysočanské svahy	L3,L4	
255	Rokytka I	L4	
256	Rokytka II	L3,L4	
257	Vítkov - Vidrholec	L3,L4	
258	Na Černém mostě	L4	
259	Svépravický potok I	L4	
260	U dálnice	L4	
261	U Horních Počernic	L4	
262	Běchovický potok	L4	
263	Říčanka - Rokytka	L3,L4	
264	Říčanka I	L4	
265	Říčanka II	L3,L4	
266	Čihadla - Říčanka	L4	
267	Botič II	L3,L4	
268	Kunratický potok II	L4	
269	Hodkovičky - Kunratický les	L3,L4	
270	Zátišský potok	L3,L4	
271	Kamýk - Lhotka	L3,L4	
272	Cholupický potok	L3	
273	Závist	L3	
274	U Cholupic	L4	
275	U nové louky	L4	
276	U Písnice	L3,L4	
277	Kálek - V zákopech	L4	
278	K Vestci	L3,L4	
279	Pitkovický potok	L3,L4	
281	Opukový lom	I5	
283	Holešovice	N4	K59
284	Radlická	I5	
286	Na Vidouli	I6	
288	Poštovka	I5	
289	Motolský potok	I5	
291	Prameniště Motolského potoka	I5	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
292	Višňovka	I5	
293	Za poustkami I.	I5	
294	Za poustkami II.	I5	
295	Sobínský potok I.	I6	
296	Na kálku	I6	
297	Velký rybník	I5	
298	Sobínský potok II.	I6	
299	U Zličína	I6	
300	Nad Třebonicemi	I6	
301	V zájezdě	I6	
302	Pod Zbuzany	I6	
304	Holyně	I5,I6	
305	les u Kukovic	I5	
306	Za ovčínem	I5	
307	K Zabité rokli	I6	
308	Zabitá rokle	I5,I6	
309	Hora I.	I6	
310	Hora II.	I6	
311	Zamrzlík	I6	
312	V Dolcích I.	I5	
313	V Dolcích II.	I5	
314	Učiliště	I6	
315	Pod Havlínem	I5	
316	Záběhlice	I5	
317	Strnady	I5	
318	Na ovčácké	I6	
319	Čimické údolí	I5	
320	Čimický větrolam	I5	
321	Vavrouška	I5	
322	Ďáblický hřbitov	I5	
323	Okrouhlík	I5	
324	Liberecká	I5	
325	Střížkovská I	I5	
326	Střížkovská II	I5	
327	Povltavská	I5	
328	Prosecké skály	I5	
329	Na pramenech	I6	
330	K Březíněvsi	I6	
331	Pod Košíkem	I6	
332	U lesa	I5,I6	
333	U Třeboradic	I6	
334	Aronka	I5,I6	
335	Na dlouhých	I6	
336	V sídlišti	I6	
337	Jirenský potok	I6	
338	Běchovický potok II	I6	
339	U Běchovic	I6	
340	U Lítožnice	I6	
341	U Českobrodské	I6	
342	Štěrboholský potok	I6	
343	Hostavický potok	I6	
345	Za dráhou	I5	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
346	U Slatinského potoka	I5	
347	Hostivař I	I5,I6	
348	Hostivař II	I6	
349	Měcholupské lesíky	I5	
350	Za Lítožnicí	I5	
351	Jankov	I6	
352	Ke Stupicím	I6	
353	V olšinách	I6	
354	Ve strouhách	I6	
355	U hrušky	I5,I6	
356	Za Radhoští	I5	
358	U Lipan	I5,I6	
359	Dobrá voda	I6	
360	K Černému rybníku	I6	
361	U Újezda	I6	
362	Návesní rybník	I5,I6	
363	Šmatlík	I5	
364	Jordánek - Na babách	I5,I6	
365	Kovářský rybník	I5,I6	
367	Na losech	I5	
368	U Točné	I6	
369	Čihadlo	I5	
370	U Závisti	I5	
371	Zámecký park Komořany	I5	
372	Zámecký park Kunratice	I5	
373	Nové dvory	I6	
374	V hrobech	I5	
375	V Píšovicích	I5	
376	Na Rosečské	I5	
377	Branické skály	I5	
378	Podolský profil	I5	
379	Vyšehradské skály	I5	
380	Jezerka	I5	
381	Tyršův vrch	I5	
382	Bohdalec	I5	
383	Nad elektrárnou	I5,I6	
384	Pod Chodovcem	I6	
385	Konvářka II.	I5	
386	Kopaninský potok	I5,I6	
388	Svatá Juliána	R1	1467
389	Vidoule	I5	
390	Na moklinách	I5	
391	Pod Červeným Vrchem	L3	
392	Dalejský háj - Slovanka	L3,L4	
393	Barandovské skály	I5	
394	Prokopské údolí	I5	
395	Vidoule	I5	
396	Ctirad	I5	
398	Motolský ordovik	I5	
399	Housle	I5	
400	Šatovka, Žežulka	I5	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
401	Baba	I5	
402	Vizerka	I5	
403	Krňák	I5	
404	Botič I	L4	
405	U zlámaného kříže	I5	
406	K Radonicům	L4	
407	Svépravický potok II	L4	
408	Chvalka	I6	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
409	Mratínský potok II	L3	
410	Suchdol	I5	
411	Kalvárie v Motole	I5	
412	Ve Výrech	R1	1852
413	Na Stavidlech	L1	
414	Na zábrkách	I5	
415	U Martiňáku	I6	
416	K Telečku	L4	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
417	U Prostředního rybníka	L4	
418	K Zádolu	L4	
419	U Zmrzlíku	L3	
420	Bílý beránek	L2	
421	V roklích	I6	
422	K Vrtilce	I6	
423	Štvanice - východ	L2	
424	Hrnčířské louky II	L2	

Číslo prvku	Místní název	Kód prvku	Číslo podle ÚTP
425	U Rozkoše	L2	
482	Jinočanský potok	L2	
483	V zájezdě	L2	
484	Na Horkách	L2	
485	V brůdku	L2	
486	U Chrášťan	L2	
487	Žvahovská stěna	I5	

Vysvětlivky kódu prvků:
N - nadregionální prvky
R - regionální prvky
L - lokální prvky
1 - funkční biocentrum
2 - nefunkční biocentrum
3 - funkční biokoridor
4 - nefunkční biokoridor
I5 - interakční prvek funkční
I6 - interakční prvek nefunkční

5.2 Celoměstský systém zeleně

Vybrané plochy zeleně jsou propojeny do celoměstského systému zeleně. Je to prostorově a funkčně spojitý soubor vegetačních prvků v nezastavitelných plochách nebo výjimečně (v odůvodněných případech) v zastavitelném území. Systém zeleně je koncipován tak, aby vytvářel podmínky trvale udržitelného rozvoje a logicky dotvářel strukturu města.

Systém zeleně zahrnuje především plochy ÚSES, přírodovědně hodnotná území a další významné ucelené plochy či pásy zeleně, zejména zelené svahy.

Plochy zařazené do celoměstského systému zeleně jsou významné pro zachování krajinného rázu města a tvoří jeho zelenou kostru. Systém není statický a měl by se rozvíjet současně s rozvojem města.

Základními prvky tohoto systému jsou zelené klíny, rozvojová území krajinná a rozvojové osy. Systém je z podstatné části tvořen plochami lesními, nelesními a parkovými. Pouze v odůvodněných případech je veden i přes jiné plochy s rozdílným způsobem využití s výrazným podílem stávající vegetace.

Zelené klíny tvoří vegetací porostlé svahy a vegetační doprovod niv řek. Klíny radiálně pronikají do městské struktury. Jsou utvářeny především lesními a nelesními plochami (v informativních prvcích členěnými na zeleň městskou, zeleň krajinnou, respektive louky a pastviny).

Rozvojová území krajinná jsou navržena v místech s výrazným nedostatkem stávající vegetace. Jde zejména o lokality, kde byly v rámci města dlouhodobě drženy plochy orné půdy. Vzhledem k navržené dostavbě sídel ve vnějším pásu je nutné zajistit rovněž odpovídající přírodní zázemí a co možná nejrovnoměrnější rozmístění ploch začleněných do zeleného pásu po obvodu celé Prahy.

Rozvojové osy zeleně, které spojují jednotlivé zelené klíny nebo vytvářejí jejich pokračování směrem do centrální části města, jsou hlavními propojovacími částmi systému. Základem rozvojových os jsou stávající stabilizované části ploch s vegetací a plochy nově navrhované. Rozvoj a obnova vegetačních prvků na těchto hlavních spojovacích osách by měly být pro město prioritou.

Pro systém zeleně jsou stanoveny regulativy v kapitole závazné části *3. Koncepce plošné a prostorové regulace* v oddílu *3.2 Další regulativy a podmínky pro využití ploch*.

Systém zeleně je formou překryvného značení zobrazen ve výkresech a schématu:

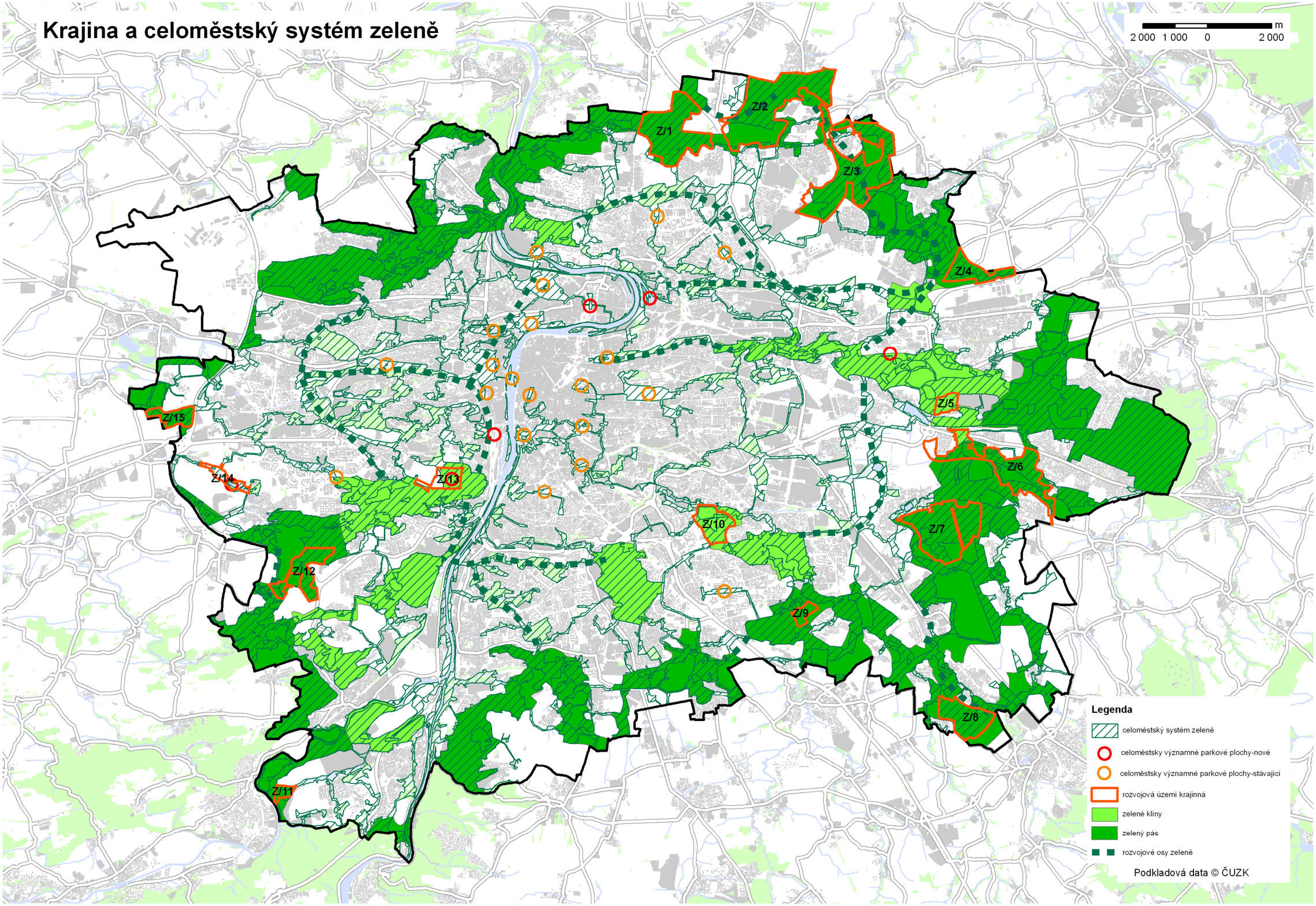
V2 - Hlavní výkres
V2v - Hlavní výkres – varianty
S1 - Schéma koncepce krajiny

Nejvýznamnější rozvojová území krajinná jsou zobrazena ve výkresech:

V1 - Výkres základního členění
V1v - Výkres základního členění – varianty

Systém zeleně a jeho výše popsané základní prvky jsou také zobrazeny ve schématu *Krajina a celoměstský systém zeleně* jako součást Odůvodnění. Schéma současně ukazuje vybrané celoměstsky významné stávající parkové plochy a nové plochy určené k rozvoji.

Krajina a celoměstský systém zeleně



6. Koncepce dopravní infrastruktury

6.1 Silniční doprava

6.1.1 VÝCHOZÍ STAV

Praha je významnou křižovatkou silniční sítě České republiky, značný význam má i v evropském kontextu. Uspořádání silniční a dálniční sítě v Čechách se vyznačuje historickým radiálním založením hlavních tras vedoucích z jednotlivých směrů k hlavnímu městu. Do Prahy směřují dálnice D1, D5, D8, D11, rychlostní silnice R4, R6, R7, R10, silnice I. třídy I/2, I/9, I/12 a další silnice II. a III. třídy.

V průběhu posledních patnácti let došlo k razantnímu nárůstu automobilové dopravy, počtu automobilů a nárůstu intenzit na komunikacích hlavního města. V roce 1990 činil dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti v Praze 7,3 mil. vozokm/den, v roce 2000 byl dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokm/den, v roce 2008 dopravní výkon na komunikační síti města již dosáhl 21 mil. vozokm/den. Podíl osobních automobilů činí cca 90 %.

V průměru se automobilový provoz v roce 2008 ve srovnání s rokem 1990 na celé komunikační síti zvýšil o 188 % (tj. takřka na trojnásobek). Ve vnějším pásmu města, tj. na vstupech hlavních silnic a dálnic do města, přijíždělo v roce 2008 denně do Prahy 3,6krát více vozidel (tj. o 260 % více), ve středním pásmu města se provoz zvýšil trojnásobně až čtyřnásobně, do oblasti rozšířeného celoměstského centra města vjíždělo o 32 % automobilů více.

Přetížení komunikační sítě má v Praze v současné době již plošný charakter; za přetíženou lze považovat celou oblast rozšířeného celoměstského centra. Stávající komunikační systém, utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje, ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Absence uceleného nadřazeného komunikačního systému, především absence velké části Pražského okruhu se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, automobilovým provozem jsou nežádoucím způsobem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. Přetížení stávající komunikační sítě v tradičních trasách ve stopě severojižní magistrály, v západovýchodním směru zejména ve stopě přes Jiráskův most, ulicí Ječnou a Žitnou a ve stopách dalších významných místních komunikací je do značné míry způsobeno vnitroměstskou automobilovou dopravou.

6.1.2 KONCEPCE KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Koncepci komunikační sítě hlavního města územní plán vymezuje v rozsahu tzv. „vybrané komunikační sítě“ vyjádřené samostatnou plochou s rozdílným využitím (DK). Vybranou komunikační síť územního plánu tvoří nadřazený komunikační systém a komunikační systém nižšího dopravního významu.

Navržená koncepce nadřazeného komunikačního systému v Praze je stanovena na principu dvou okruhů, sedmi radiál a dvou spojek. Oba okruhy - Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) vedený převážně na okraji hlavního města a zčásti i mimo něj a Městský okruh probíhající uvnitř Prahy - propojí ve výhledu sedm radiál - Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská, které doplní Libeňská a Spořilovská spojka.

Západní úsek Vysočanské radiály a přeložka části Prosecké radiály jsou vymezeny v podobě územní rezervy do výhledu.

Součástí nadřazeného komunikačního systému v Praze budou kromě okruhu, radiál a spojek také úseky dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy zaústěné na území hlavního města z regionu a napojené na Pražský okruh.

Nadřazený komunikační systém

Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy – SOKP) převede vůči Praze tranzitní dopravu na její okraj, rozvede vnější zdrojovou a cílovou dopravu po obvodě města, umožní realizaci velké části vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy a přispěje k řešení kritické situace na stávající komunikační síti hlavního města přetížené vnitroměstskou i tranzitní automobilovou dopravou

Pražský okruh patří k nejdůležitějším prvkům nadřazeného komunikačního systému hlavního města. Na okraji Prahy a zčásti v přilehlém území Pražského regionu propojí systém dálnic a silnic směřujících k hlavnímu městu z ostatního území ČR. Navržená trasa Pražského okruhu respektuje zprovozněné úseky a je totožná s trasou stávajícího Územního plánu hlavního města Prahy a Územního plánu velkého územního celku Pražský region.

Ve východní části Pražského okruhu v úseku mezi křižovatkami s dálnicí D11 a s přeložkou silnice I/12 je řešení variantní, lišící se absencí či návrhem nové mimoúrovňové křižovatky severně od Počernického rybníka. Ve variantě je rovněž nově navrženo zakrytí části Pražského okruhu západně od zástavby Suchdola v úseku, kde komunikace vede v zářezu.

Městský okruh

Zprovoznění Městského okruhu jako celku vytvoří předpoklady k omezení současných parametrů tzv. severojižní magistrály – a k její humanizaci. Územní plán předpokládá, že se v budoucnu stane městskou třídou s odpovídající kvalitou parteru zejména v oblasti Pankráce, centra města a Holešovic.

Městský okruh umožní realizovat velkou část dopravního výkonu vnitroměstské automobilové dopravy v urbanizovaném území po technicky vybavené trase s velkým podílem tunelových úseků, které snižují negativní vlivy automobilové dopravy. Zprovoznění Městského okruhu vytvoří předpoklady pro další rozvoj města a umožní výraznějším způsobem uplatnit regulační opatření k omezování automobilové dopravy v centru, zejména na území historického jádra města (v Památkové rezervaci v hlavním městě Praze).

Návrh Městského okruhu respektuje zprovozněné úseky, tedy západní část Městského okruhu v trase Malovanka – Strahovský tunel – tunel Mrázovka – Zlíchov – Barrandovský most, jižní část Městského okruhu v úseku Barrandovský most – Kačerov – Spořilov – Zahradní Město – Rybníčky a rozestavěné úseky mezi Strahovským tunelem a Pelc-Tyrolkou.

Severovýchodní část Městského okruhu v úseku Pelc-Tyrolka - Balabenka je navržena pro směr od Pelc-Tyrolky k Balabence v trase ulice Povltavské, opačný směr od Balabenky k Pelc-Tyrolce je navržen s tunelem pod Bílou skálou. Ve variantě je zapracováno řešení této části okruhu v patrovém uspořádání po úpatí Bílé skály ve stopě ul. Povltavské.

Východní část Městského okruhu v úseku Balabenka – Jarov – Štěrboholská radiála je navržena s převážně raženými tunely v úseku Balabenka – Hrdlořezy, ve variantě je zapracováno řešení s převážně hloubenými tunely v koridoru ulice Spojovací. Tato řešení jsou dále doplněna tunelem pod Malešicemi. Úsek Malešice – Rybníčky je invariantní v povrchové trase.

Radiály

Radiály jsou nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu, které zajistí velkou část vnitroměstských dopravních vztahů mezi centrální oblastí města a jeho okrajovými částmi a propojí Pražský okruh s Městským okruhem.

Chodovská radiála je stávající komunikace v jižní části Prahy, která ve vazbě na dálnici D1 propojí Pražský okruh na jihovýchodě s Městským okruhem u Spořilova. Navržena je úprava mimoúrovňové křižovatky Opatov na Jižním Městě. U Újezda u Průhonic se navrhuje nová mimoúrovňová křižovatka pro napojení Vestecké spojky (komunikace propojující Pražský okruh u Jesenice s dálnicí D1 u Újezda). V souvislosti s humanizací severojižní magistrály územní plán zachovává možnost úpravy podoby mimoúrovňové křižovatky ul. 5. května – Jižní spojka a mimoúrovňové křižovatky Opatov na Jižním Městě. Ve variantě je navrženo zakrytí úseku ul. Brněnské u mimoúrovňové křižovatky Opatov na Jižním Městě.

Chuchelská radiála ve stopě ulice Strakonické v úseku jižně od Barrandovského mostu propojí Pražský okruh u Lahovic s Městským okruhem na levém předmostí Barrandovského mostu. Návrh respektuje současnou trasu ulice Strakonické.

Radlická radiála je navržena od Pražského okruhu ve stopě Rozvadovské spojky, dále podél severního okraje Jihozápadního Města s tunelovými úseky zástavbou Butovic a Jinonic v koridoru ulice Radlické a raženým tunelem mezi Jinonicemi a Zlíchovem, kde se napojí na Městský okruh. Návrh respektuje řešení dle platného územního plánu.

Břevnovská radiála je navržena od Pražského okruhu u Řep územím mezi Řepy a Bílou Horou zčásti v tunelu, pokračuje pak přes Vypich, dále Břevnovem v koridoru ulice Patočkovy převážně v tunelu s napojením u Malovanky na Městský okruh. Řešení mimoúrovňové křižovatky s ulicí Slánskou je variantní – v diamantovém uspořádání s částečným zakrytím křižovatkových větví a ve variantě v podobě přizpůsobené tunelovému řešení úseku ulice Slánské (navrženému ve variantě) v sídlišti Řepy.

Prosecká radiála propojí Městský okruh v oblasti Pelc-Tyrolky s Pražským okruhem u Březiněvsi. Pro novou tunelovou trasu Prosecké radiály v úseku severně od Pelc-Tyrolky k Vychovatelně, která umožní snížit dopravní zatížení převážné části ulice V Holešovičkách, je vymezena územní rezerva.

Vysočanská radiála v etapě propojí Pražský okruh u Horních Počernic s ulicí Kbelskou. Pro úsek Kbelská – Balabenka je vymezena územní rezerva zachovávající možnost výhledového převážně tunelového pokračování Vysočanské radiály k Balabence, kde by se napojila na Městský okruh. Na východní úsek radiály její západní část naváže v upravené křižovatce s ulicí Kbelskou. Dále je vymezena též územní rezerva pro nové napojení oblasti Klíčova na západní úsek radiály tunelovými úseky z prostoru křižovatky Kbelská-Mladoboleslavská a napojení Vysočan na západní úsek Vysočanské radiály u železniční stanice Praha-Vysočany.

Štěrboholská radiála propojuje Městský okruh u Rybníčků s Pražským okruhem u Běchovic. Územní plán respektuje současnou trasu komunikace, která bude u Běchovic doplněna o mimoúrovňovou křižovatku s Pražským okruhem, v níž na Štěrboholskou radiálu směrem na východ naváže přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice-Úvaly. Východně od mimoúrovňové křižovatky Štěrboholské radiály s ulicí Průmyslovou je vymezeno nové napojení území u Štěrbohol na radiálu.

Spořilovská spojka propojuje nadřazený komunikační systém u Jižního Města s Městským okruhem u severního okraje Spořilova. S ohledem na dnešní značně nepříznivý prostorový dělicí efekt Spořilovské spojky (ulice Spořilovské) ve stávající zástavbě Spořilova a negativní vlivy automobilové dopravy na obytnou zástavbu územní plán vymezuje částečné zakrytí této komunikace do tunelu.

Libeňská spojka bude významnou komunikací, která v budoucnu propojí Městský okruh v Libni s mimoúrovňovou křižovatkou Vychovatelna. Její převážná část je vymezena v tunelu.

Pro **přeložku silnice I/2** je vymezena územní rezerva na jihovýchodním okraji Prahy u Kolovrat. Územní rezerva ponechává možnost nalezení nové stopy této komunikace směrem do území Středočeského kraje. Východně od Pražského okruhu je silnice I/2 potvrzena v současné trase.

Přeložka silnice I/12 bude součástí nadřazeného komunikačního systému města. U Běchovic bude v mimoúrovňové křižovatce napojena na Pražský okruh a Štěrboholskou radiálu. Její trasa je vymezena v západovýchodním směru jižně od Běchovic, Újezda nad Lesy a pokračuje do regionu kolem jižního a jihovýchodního okraje Úval, kde se napojí na stávající trasu silnice I/12. Spádové území bude na přeložku silnice I/12 napojeno mimoúrovňovými křižovatkami.

Komunikační systém nižšího dopravního významu

Na úrovni podrobnosti územního plánu je systém komunikací nižšího dopravního významu vyjádřen návrhem "sběrných komunikací městského významu" a "ostatních vybraných komunikací".

Stávající komunikační síť města je na úrovni uvedených typů komunikací doplněna v návrhu o tyto významnější nové úseky komunikací v jednotlivých sektorech města:

Na jihu Prahy

- Východní obchvat Písnice
- Komunikační propojení Kunratická spojka – Dobronická – Vídeňská
- Komunikační propojení Chýnovská – Vídeňská
- Vestecká spojka
- Východní obchvat Šeberova (ve variantě)
- Nová Komořanská včetně napojení na Pražský okruh (SOKP)
- Dvorecký most (pouze pro tramvajový provoz, pěší, cyklisty a pohotovostní vozidla)
- Komunikační propojení D1 – Formanská
- Mimoúrovňová křižovatka 5. května – Michelská
- Přestavba ulice 5. května mezi ul. Vyskočilovou a Michelskou

Východní obchvat Písnice přispěje ke snížení automobilového zatížení Libušské ul. v Písnici a na jižním okraji Prahy umožní napojení spádového území na Pražský okruh.

Komunikační propojení Kunratická spojka – Dobronická – Vídeňská sníží automobilové zatížení Vídeňské ulice ve stávající zástavbě Kunratic i Libušské ulice v Libuši. Účinnost nové komunikace je možné zvýšit dopravně omezujícími opatřeními v stávající ul. Vídeňské v prostoru Kunratic.

Komunikační propojení Chýnovská – Vídeňská nabídne kvalitnější komunikaci mezi ulicí Vídeňskou a lokalitou Nové Dvory, kde se počítá s novou výstavbou v okolí vymezené stanice metra trasy D.

Vestecká spojka propojí Pražský okruh u Jesenice s dálnicí D1 u Újezda. Plán respektuje stabilizovanou trasu. Vestecká spojka by měla přispět ke snížení automobilového zatížení na místních komunikacích v Šeberově, Hrnčířích a Kunraticích, bude představovat alternativní trasu mimo stávající zástavbu pro vnitroměstské vztahy mezi přilehlou částí jižního sektoru města a Pražským okruhem na jihu Prahy. U Újezda je ve vazbě na navrženou mimoúrovňovou křižovatku D1 - Vestecká spojka navrženo komunikační propojení D1-Formanská.

Východní obchvat Šeberova s napojením na Vesteckou spojku na území Průhonic a do mimoúrovňové křižovatky Opatov u Jižního Města je navržen pouze ve variantě, která připouští výraznější urbanizaci pásu území podél dálnice D1 u Šeberova. Varianta, ve které pás území podél dálnice D1 u Šeberova je navržen převážně nezastavitelný, je komunikační systém navržen bez obchvatu Šeberova.

Nová Komořanská s napojením na Pražský okruh (SOKP) umožní snížit automobilové zatížení na stávající ul. Komořanské v prostoru Komořan, nabídne napojení spádového území na Pražský okruh v navržené mimoúrovňové křižovatce na jižním okraji Komořan.

Dvorecký most je navržen pouze pro tramvajový provoz, pěší a cyklisty, pohotovostní vozidla. Jeho poloha je nově posunuta severněji tak, aby nebyla v prodloužení ul. Jeremenkovy. Navržené řešení odstraňuje riziko nežádoucího nárůstu automobilové dopravy v ulicích Jeremenkova a Olbrachtova a vytváří podmínky pro kvalitní tramvajové spojení mezi Prahou 4 a 5.

Komunikační propojení D1 – Formanská propojí ul. Formanskou s mimoúrovňovou křižovatkou D1 – Vestecká spojka u Újezda u Průhonic. Nové propojení oblasti Újezda na nadřazený komunikační systém (D1) vytvoří předpoklady pro možné uplatnění částečných regulačních opatření v ul. Formanské v oblasti Kateřinek a s tím spojeného snížení jejího automobilového zatížení.

Mimoúrovňová křižovatka 5. května – Michelská umožní zkrátit dopravní trasu mezi ul. Vídeňskou a ul. 5. května v oblasti Kačerova, přispěje ke snížení automobilového zatížení na Vyskočilově ulici v oblasti BB centra.

Přestavba ulice 5. května mezi ul. Vyskočilovou a Michelskou vymezuje tunelový úsek ulice 5. května mezi mimoúrovňovou křižovatkou 5. května - Vyskočilova a mostními objekty ul. 5. května na Kačerově, který přispěje ke snížení negativních účinků automobilového provozu na okolní zástavbu, výrazně zmírní negativní dělicí účinek ulice 5. května v daném území a vytvoří podmínky pro novou kvalitu parteru mezi stávající převážně obytnou zástavbou při ul. Jihlavské a oblastí administrativních objektů BB centra.

Na jihozápadě Prahy

- Komunikační propojení Radotín–R4 (ve variantě východní obchvat Radotína)
- Zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická
- Komunikační propojení Jinočanská-Ořešská v Řeporyjích
- Doplnění komunikační sítě u Lochkova s napojením na Pražský okruh
- Komunikace v oblasti Západního Města včetně dokončení Nové Jinočanské
- Komunikační propojení Barrandov-Holyně-Slivenec
- Komunikační propojení Velká Chuchle

Komunikační propojení Radotín – R4 napříč údolím Berounky (s napojením na R4 v mimoúrovňové křižovatce u Krňaku – MUK Lipence) umožní odvést část tranzitní dopravy z Poberouní mimo stávající zástavbu Radotína. Varianta s východním obchvatem Radotína nárokuje dvojí přemostění Berounky a převádí část dopravy mimo centrální oblast Radotína na jeho východní okraj.

Zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická přispěje ke zvýšení kapacity a zlepší provozní podmínky napojení spádového území na Radlickou radiálu, je vyvoláno dopravními nároky stávající a budoucí zástavby.

Komunikační propojení Jinočanská-Ořešská v Řeporyjích vytvoří nabídku nové trasy mimo jádrové území stávající zástavby Řeporyj.

Doplnění komunikační sítě u Lochkova s napojením na Pražský okruh představuje novou komunikaci zpřístupňující spádovou oblast u Lochkova a Slivence z nadřazeného komunikačního systému (Pražského okruhu).

Komunikace v oblasti budoucího Západního Města včetně dokončení Nové Jinočanské spolu s úpravou mimoúrovňové křižovatky Rozvadovská spojka – Řevnická souvisejí s navrženým rozvojem oblasti Západního Města a umožňují zajistit kvalitní dopravní obsluhu území.

Komunikační propojení Barrandov – Holyně – Slivenec zajistí páteřní komunikaci rozvojového území západně od stávající zástavby sídliště Barrandov.

Komunikační propojení Velká Chuchle představuje nový úsek komunikace, jejíž součástí je přemostění železniční trati Praha-Beroun, které nahradí nevhodný úrovňový přejezd uvedené trati.

Na západě Prahy

- Obvodová komunikace na západním okraji Zličína
- Úprava MUK Třebonice na Pražském okruhu
- Komunikační propojení Radlická-Klikatá-Jinonická
- Přestavba ul. Slánské do tunelu v sídlišti Řepy (ve variantě)

Obvodová komunikace na západním okraji Zličína umožní odvedení části automobilové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu v oblasti Zličína.

Úprava MUK Třebonice na Pražském okruhu vytvoří nové napojení ulice Na Radosti na Pražský okruh u Třebonic a zlepší dopravní vazby oblasti Zličína na nadřazený komunikační systém.

Komunikační propojení Klikatá-Radlická s napojením do mimoúrovňové křižovatky Radlická radiála – Radlická (přes bývalý areál Walter) nabídne dopravně příznivější vazby části území u Jinonic na nadřazený komunikační systém ve vztahu k navrhované zástavbě v původním areálu Walter.

Přestavba ul. Slánské do tunelu v sídlišti Řepy (ve variantě) vymezuje tunelový úsek ul. Slánské v prostoru stávající kapacitní zástavby sídliště Řepy a navazující upravené řešení mimoúrovňové křižovatky ul. Slánské s Břevnovskou radiálou. Uspořádání ul. Slánské s tunelovým úsekem sníží negativní vlivy individuální automobilové dopravy na okolní zástavbu.

Na severozápadě Prahy

- Komunikační propojení území Dlouhá Míle – Hostivice (R6)
- Přestavba mimoúrovňové křižovatky Aviatická - R7
- Komunikační propojení Za Teplárnou – Do Horoměřic
- Komunikační propojení Evropská–Svatovítská
- Komunikační přivaděč Rybářka
- Územní rezerva pro komunikační propojení Evropská - Na Petřinách
- Územní rezerva pro obchvat Dejvic

Komunikační propojení území Dlouhá Míle – Hostivice (R6) nabídne novou trasu pro dopravní vztahy mezi Dlouhou Mílí a Hostivicemi (rychlostní silnicí R6), umožní rychlé spojení pro autobusovou dopravu PID z regionu k terminálu Dlouhá Míle.

Přestavba mimoúrovňové křižovatky Aviatická – R7 odstraní neuspokojivé současné uspořádání křižovatky a zlepší napojení Letiště Ruzyně na nadřazený komunikační systém.

Komunikační propojení Za Teplárnou – Do Horoměřic nabídne logické propojení oblasti Nebušic s prostorem starého letiště Ruzyně.

Komunikační propojení Evropská – Svatovítská (KES) zajistí realizaci některých dopravních vztahů v oblasti Dejvic mimo prostor Vítězného náměstí.

Komunikační přivaděč Rybářka umožní realizaci dopravních vztahů z oblasti Dejvic na Pražský okruh a do severní části Prahy podél východního okraje Suchdola. Komunikační přivaděč Rybářka je u Suchdola vymezen zčásti v tunelové trase.

Územní rezerva pro výhledové komunikační propojení Evropská – Na Petřinách je koridorem pro ověření průběhu komunikace, která by propojila oblast Petřin s ul. Evropskou.

Územní rezerva pro obchvat Dejvic zachovává možnost výhledové realizace nové komunikace, která by převedla část automobilové dopravy mimo ul. Jugoslávských partyzánů a Vítězné náměstí.

Na severu Prahy

- Komunikační propojení Spořická – Pražský okruh
- Komunikační propojení Spořická – Dopraváků (Čimický přivaděč)
- Komunikační propojení Ďáblice – Letňany
- Komunikační propojení Střížkov – Letňany (ve variantě pouze pro pěší a cyklisty)
- Východní obchvat Březiněvsi
- Komunikační propojení Čakovice – Třeboradice s napojením na Pražský okruh
- Komunikační propojení Veselská – Mladoboleslavská
- Komunikační propojení Mladoboleslavská - Vysočanská radiála
- Komunikační propojení podél letiště Letňany

Komunikační propojení Spořická - Pražský okruh umožní napojení území severozápadní části Prahy 8 a přilehlých městských částí na Pražský okruh.

Komunikační propojení Spořická – Dopraváků (Čimický přivaděč) je severojižní komunikace v území mezi Čimicemi a Dolními Chabry, která umožní v dané oblasti realizaci části dopravních vztahů mimo stávající obytnou zástavbu a ve vazbě na komunikační propojení Spořická – Pražský okruh i dopravní vztahy na nadřazený komunikační systém (Pražský okruh).

Komunikační propojení Ďáblice – Letňany nabídne přímé propojení Letňan a Ďáblic s mimoúrovňovým křížením ul. Cínovecké, zkvalitní lokální dopravní vazby mezi uvedenými oblastmi.

Komunikační propojení Střížkov – Letňany nabídne přímé propojení Letňan a Proseka mostním objektem přes ulici Kbelskou, zkvalitní lokální dopravní vazby mezi uvedenými oblastmi (ve variantě je vymezeno pouze propojení pro pěší a cyklisty).

Východní obchvat Březiněvsi v kombinaci s regulačními dopravními opatřeními v Březiněvsi nabídne alternativní trasu pro průjezdnou dopravu v Březiněvsi, zároveň zpřístupní rozvojové území východně od stávající zástavby této městské části.

Komunikační propojení Čakovice – Třeboradice je vymezeno podél železniční trati Praha – Turnov a představuje novou severojižní trasu komunikace umožňující napojení severní části města (oblasti Čakovic a Třeboradic) na Pražský okruh. Komunikace současně také zlepší podmínky pro dopravní vztahy do přilehlé části regionu.

Komunikační propojení Veselská – Mladoboleslavská představuje novou kvalitní trasu komunikace pro dopravní vztahy mezi Letňany a Kbely.

Komunikační propojení Mladoboleslavská – Vysočanská radiála umožní realizaci dopravních vztahů mezi Kbely a Satalicemi s vazbou na Vysočanskou radiálu, komunikace je vymezena podél severovýchodního okraje letiště Kbely a západního okraje Satalic.

Komunikační propojení podél letiště Letňany vymezuje novou trasu komunikace v severovýchodní části Prahy pro dopravní vztahy od Proseka severovýchodním směrem mimo obytnou zástavbu Letňan a Kbel s možností napojení na Pražský okruh východně od Čakovic.

Na východě Prahy

- Jarovská spojka
- Přestavba ulice Kbelské včetně křižovatek v Hloubětíně
- Komunikační propojení Ocelkova-Lipnická
- Komunikační propojení areálu Chlumecká – Božanovská
- Přeložka silnice II/611 ve vazbě na D11
- Komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice
- Komunikační propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka
- Mimoúrovňová křižovatka Novopacká-Bystrá
- Komunikační propojení Dolní Počernice – Pražský okruh – Mladých Běchovic (ve variantě)

Jarovská spojka doplní komunikační systém v oblasti Žižkova, propojí ul. J. Želivského s Městským okruhem u Jarova a vytvoří páteřní trasu rozvojovým území na ploše rušeného nákladového nádraží.

Přestavba ulice Kbelské v Hloubětíně zahrnuje mimoúrovňové řešení křižovatek Kbelská – Kolbenova, Kbelská – Poděbradská a její součástí je částečné zakrytí ul. Kbelské. Navržené řešení bude znamenat zmírnění negativních účinků individuální automobilové dopravy vůči zástavbě v Hloubětíně.

Komunikační propojení Ocelkova – Lipnická propojí komerčně obchodní zónu u Černého Mostu s Vysočanskou radiálou u Satalic, což přispěje k odvedení části automobilové dopravy na nadřazený komunikační systém v trase mimo obytnou zástavbu v severovýchodní části města.

Komunikační propojení Chlumecká – Božanovská vytvoří lepší přístupovou trasu mezi obchodně-komerční zónou Černého Mostu a rozvojovým územím v jihozápadní části Horních Počernic (v lokalitě Chvaly).

Přeložka silnice II/611 nabídne přímé napojení silnice II/611 na dálnici D11 u východního okraje Horních Počernic a umožní odklon průjezdně dopravy z ul. Náchodské v Horních Počernicích na nadřazený komunikační systém.

Komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice vytvoří kvalitní propojení Horních Počenic a Klánovic a zároveň zlepší napojení Klánovic na nadřazený komunikační systém (dálnici D11) v mimoúrovňové křižovatce Beranka.

Komunikační propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka bude komunikace souběžná s dálnicí D11 u jihovýchodního rozvojového území Horních Počernic umožňující propojení ul. Ve Žlíbku s mimoúrovňovou křižovatkou na dálnici D11 v lokalitě Beranka, zároveň bude sloužit pro dopravní obsluhu části rozvojového území.

Mimoúrovňová křižovatka Novopacká – Bystrá zlepší dopravní vazby navazujícího území u Horních Počernic na nadřazený komunikační systém města.

Komunikační propojení Dolní Počernice – Pražský okruh – Mladých Běchovic (ve variantě) vytvoří podmínky pro přímé napojení území severně od železniční stanice Běchovice na Pražský okruh, na kterém je ve variantě navržena nová mimoúrovňová křižovatka severně od Počernického rybníka.

Na jihovýchodě Prahy

- Komunikační propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh
- Komunikační propojení Městský okruh – Průmyslová – Kutnohorská
- Východní obchvat Dolních Měcholup
- Komunikační propojení Hornoměcholupská – Františka Diviše
- Komunikační propojení Plukovníka Mráze – Hornoměcholupská
- Komunikace v území Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Dubeč
- Komunikační propojení Františka Diviše – K dálnici – K Lipanům
- Komunikační propojení Bohdalecká – V Korytech
- Komunikační propojení Nad Vršovskou horou – Městský okruh
- Nové komunikace v oblasti Bohdalce
- Komunikační propojení Vršovická – Švehlova (tzv. Slatinská spojka; ve variantě)

Komunikační propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh je vymezeno v území mezi Dolními Měcholupy, Dubčí a Uhříněvsí, jeho trasa je v poloze mimo obytnou zástavbu. Nová komunikace umožní napojení na Pražský okruh východně od Uhříněvsi, spolu s Pražským okruhem umožní převést tranzitní automobilovou dopravu mimo obytnou zástavbu Uhříněvsi a Kolovrat. Umožní rovněž převést část zdrojové a cílové nákladní automobilové dopravy z areálů u Uhříněvsi, včetně překladiště Metrans, na nadřazený komunikační systém (Pražský okruh).

Komunikační propojení Městský okruh – Průmyslová – Kutnohorská zajistí kvalitní trasu pro dopravní vztahy od Dolních Měcholup a jižní části Malešicko-Hostivařské oblasti na Městský okruh u Rybníčků. Trasa využívá koridor ul. Rabakovské, Ke Kablu, U Kabelovny, při ul. Kutnohorské navazuje na východní obchvat Dolních Měcholup.

Východní obchvat Dolních Měcholup umožní převést průjezdnou automobilovou dopravu mimo obytnou zástavbu Dolních Měcholup.

Komunikační propojení Hornoměcholupská – Františka Diviše je vymezeno v území východně od obytné zástavby Petrovic, podél rozšířeného areálu překladiště Metrans. Umožní převést průjezdnou automobilovou dopravu směřující z oblasti Uhříněvsi, rozvojových území u Pitkovic směrem na území Prahy 15 mimo obytnou zástavbu.

Komunikační propojení Plukovníka Mráze - Hornoměcholupská nabídne novou trasu pro dopravní vztahy v relaci Hostivař – Horní Měcholupy podél tělesa železniční trati Praha-Benešov.

Komunikace v území Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Dubeč jsou vymezeny pro dopravní obsluhu nové zástavby. Systém těchto komunikací bude napojen na Štěrboholskou radiálu u východního okraje zástavby Štěrbohol, na západě bude napojen na ul. Kutnohorskou.

Komunikační propojení Františka Diviše – K dálnici – K Lipanům je vymezeno podél západního okraje Uhříněvsi a umožní převedení průjezdné automobilové dopravy z části rozvojových oblastí jihovýchodu Prahy směřující na území Prahy 15 a Petrovic po okraji Uhříněvsi.

Komunikační propojení Bohdalecká – V Korytech je vymezeno na území Bohdalce a Slatin v Praze 10. Představuje páteřní západovýchodní osu území, kde se v budoucnu počítá s novou zástavbou.

Komunikační propojení Nad Vršovskou horou – Městský okruh je vymezeno v oblasti Slatin v Praze 10. Umožní napojení oblasti Bohdalec-Slatiny na Městský okruh u severozápadního okraje Zahradního Města.

Nové komunikace v oblasti Bohdalce jsou vymezeny pro potřeby nové zástavby v předmětném území. Jejich uspořádání by mělo zmírnit nepříznivou současnou dopravní situaci v dnešní trase Spořilov – Vršovice a umožnit vyhovující dopravní obsluhu pro nově urbanizované území Bohdalec-Slatiny.

Komunikační propojení Vršovická – Švehlova (tzv. Slatinská spojka; ve variantě) je vymezeno podél železniční trati Praha – Benešov, představuje investičně, technicky a prostorově náročné řešení nové komunikace, která by měla převést průjezdnou dopravu z ul. Vršovické mimo obytnou zástavbu.

V oblasti rozšířeného celoměstského centra

- Přeložení severojižní magistrály za Národní muzeum a humanizace severojižní magistrály
- Komunikační propojení Čiklova – Otakarova - Bartoškova – Nad Vinným potokem
- Komunikační propojení Bartoškova – U seřadiště – Moskevská
- Přestavba ulice Bubenské
- Komunikační systém v rozvojovém území Bubny
- Pobřežní IV – jižní obchvat Libně
- Pobřežní IV – severní obchvat Libně
- Trojský most Holešovice – Troja
- Trojský most Podbaba – Podhoří (pouze pro tramvajový most, pěší a cyklisty)
- Územní rezerva pro nový Výtoňský most
- Omezení průjezdné IAD v úseku Divadelní-Platnéřská
- Omezení průjezdné IAD v ulici Karmelitské v úseku Tržiště – Malostranské náměstí

Přeložení severojižní magistrály za Národní muzeum je vymezeno v úseku Wilsonova – Mezibranská, umožní dopravně zklidnit prostor u Muzea s vazbou na Václavské náměstí, vytvoří podmínky k novému tramvajovému propojení Vinohradská/Škrétova – Václavské náměstí a nabídne novou kvalitu pro pěší vztahy v relaci Vinohradská – Václavské náměstí v úrovni parteru stávající zástavby. Humanizace severojižní magistrály předpokládá vytvořit novou kvalitativně vyšší úroveň parteru s výrazným uplatněním stromořadí, snížit přípustné rychlosti vozidel, zredukovat šířku vozovky na území Prahy 2 a Prahy 4, vhodně upravit chodníky, odstranit extravilánové konstrukční prvky nevhodné do města apod. Vzhledem k tomu, že v době zpracování územního plánu nebyla stanovena celková koncepce zklidnění severojižní magistrály, územní plán pro nalezení nejoptimálnější podoby zklidnění severojižní magistrály předepisuje prověření tohoto koridoru územní studií.

Komunikační propojení Čiklova – Otakarova – Bartoškova – Nad vinným potokem je vymezeno převážně v území podél jižní strany železničního tělesa v Nuslích. Umožní snížit automobilové zatížení v ulicích s tramvajovou dopravou (Křesomyslova, Bělehradská, Nuselská) v oblasti Nuslí.

Komunikační propojení Bartoškova – U seřadiště – Moskevská je vymezeno podél železničního tělesa na jižním okraji Vršovic, vytvoří nabídku nové alternativní trasy pro západovýchodní dopravní vztahy mezi Nuslemi a oblastí Bohdalec-Slatiny. Vytvoří podmínky pro snížení dopravního zatížení v části ul. Vršovické.

Přestavba ulice Bubenské vymezuje tunelový úsek pro průjezdnou dopravu silně urbanizovaným územím.

Komunikační systém v rozvojovém území Bubny je vymezen pro dopravní obsluhu navrhované nové zástavby a s cílem snížit negativní účinky průjezdné automobilové dopravy územím. Kromě nových komunikací předpokládá přestavbu kontaktního úseku ul. Bubenské.

Pobřežní IV – jižní obchvat Libně vymezuje novou komunikaci propojující Švábky (ulici Pod Plynojemem) s prostorem Balabenky, kde je napojen do křižovatky s Městským okruhem. Umožní snížit automobilové zatížení v ul. Sokolovské a převést část průjezdné dopravy na obvod Libně.

Pobřežní IV – severní obchvat Libně vymezuje nové komunikační propojení ve stopě ulice Na Žertvách, které umožní v technicky vybavené trase mezi Balabenkou a ulicí Voctářovou převádět v radiálním směru dopravní zatížení. Část tohoto komunikačního propojení je navržena v tunelu. Komunikace umožní snížit automobilové zatížení v ul. Sokolovské.

Trojský most Holešovice – Troja umožní napojení území Holešovic a Buben a Troji na Městský okruh u Pelc-Tyrolky, současně je vymezen také pro tramvajovou dopravu v relaci Holešovice – Troja – Kobylisy, pěší provoz a cyklisty.

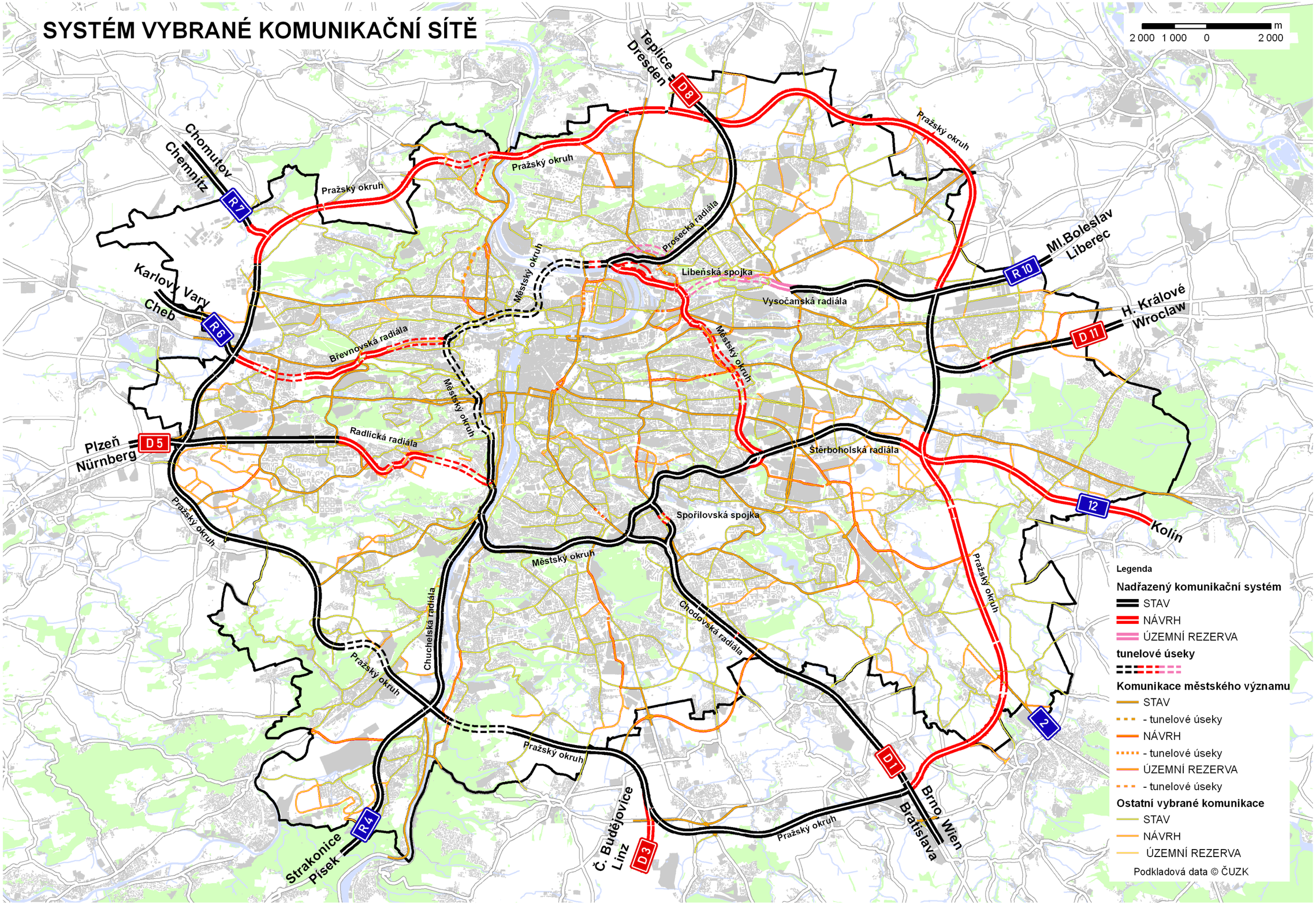
Trojský most Podbaba – Podhoří je vymezen pouze pro tramvajový provoz, pěší a cyklisty v podobě územní rezervy, ve variantě je součástí návrhu.

Územní rezerva pro nový Výtoňský most - silniční část je definována podél jižní strany železničního mostu. Do výhledu zachovává prostorové podmínky pro eventuální realizaci dvoupruhového komunikačního propojení Výtoň – Smíchov přes Vltavu.

Omezení průjezdné IAD v úseku Divadelní – Platnéřská je vymezeno v Praze 1 na části Smetanova nábřeží a ul. Křižovnické. Cílem je snížit průjezdnou automobilovou dopravu po nejatraktivnější pravobřežní části nábřeží v centru města, zkvalitnit podmínky pro pěší u Křižovnického náměstí v relaci Karlův most – Karlova (Klementinum) a zlepšit podmínky pro tramvajovou dopravu. Průjezd pro IAD zde bude zachován pro pohotovostní vozidla, okolní rezidenty a výjimečně další vozidla institucí v kontaktní oblasti. Omezení dopravy v tomto úseku územní plán předpokládá po zprovoznění Městského okruhu.

Omezení průjezdné IAD v ulici Karmelitské v úseku Tržiště – Malostranské náměstí sleduje snížení průjezdné automobilové dopravy na Malé Straně v ul. Karmelitské, Letenské, Valdštějnské a Malostranském náměstí a zlepšení podmínek pro tramvajovou a pěší dopravu v oblasti Malé Strany. Průjezd pro IAD zde bude zachován pro pohotovostní vozidla, okolní rezidenty a výjimečně další vozidla institucí v kontaktní oblasti. Omezení dopravy v tomto úseku územní plán předpokládá po zprovoznění Městského okruhu.

Navržený výhledový rozsah komunikační sítě na území Prahy usnadní další rozvoj města a vytvoří podmínky k výraznému uplatnění regulačních opatření vůči individuální automobilové dopravě zejména v oblasti rozšířeného celoměstského centra. Všechny problémy související s negativními vlivy a provozem individuální automobilové dopravy však navržený komunikační systém nevyřeší. Je proto třeba uplatnit vůči individuální automobilové dopravě výrazná omezení včetně mýtného systému a uplatňovat telematické systémy řízení dopravy tak, aby nabídka existující sítě komunikací maximálně vyhovovala potřebám obsluhy města. Optimalizace a rozsah regulačních a organizačních opatření pro automobilovou dopravu na komunikační síti Prahy je mimo podrobnost a obsah územního plánu.


SYSTÉM VYBRANÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ
m
2 000 1 000 0 2 000
Teplice
Dresden
D 8
Pražský okruh
Chomutov
Chemnitz
R 7
Karlovy Vary
Cheb
R 6
Prosecká radiála
Městský okruh
Libeňská spojka
Vysočanská radiála
Ml.Boleslav
Liberec
R 10
H. Králové
Wroclaw
D 11
Břevnovská radiála
Radlická radiála
Plzeň
Nürnberg
D 5
Štěrboholská radiála
Spořilovská spojka
12
Kolín
Chuchelská radiála
Choděvská radiála
R 4
Strakonice
Písek
Č. Budějovice
Linz
D 3
D 1
Brno
Wien
Bratislava
2
Legenda
Nadřazený komunikační systém
STAV
NÁVRH
ÚZEMNÍ REZERVA
tunelové úseky
Komunikace městského významu
STAV
- tunelové úseky
NÁVRH
- tunelové úseky
ÚZEMNÍ REZERVA
- tunelové úseky
Ostatní vybrané komunikace
STAV
NÁVRH
ÚZEMNÍ REZERVA
Podkladová data © ČUZK

6.2 Veřejná doprava osob

6.2.1 VÝCHOZÍ STAV

Základ veřejné dopravy tvoří v současnosti systém tří tras metra spolu s tramvajovou a autobusovou dopravou, lanovou dráhou na Petřín a říčními přívozy. Přes dílčí nedostatky v plošné obsluze města tvoří městská hromadná doprava velmi účinný systém cestování.

Veřejnou dopravu podle koncepce z devadesátých let minulého století zajišťoval tříprvkový systém s metrem jako základním prostředkem a tramvajovou a autobusovou dopravou jako doplňkovými systémy. Železniční doprava nebyla dosud chápána jako plně integrální součást městské hromadné dopravy. V době schvalování územního plánu v roce 1999 zajišťoval systém městské hromadné dopravy v celoměstském měřítku cca 60 % a v centru až 85 % přepravní práce. V devadesátých letech byla vývojová tendence vcelku nepříznivá, neboť došlo k razantnímu odlivu cestujících ve prospěch IAD. Územní plán konstatoval potřebu zvýšit do roku 2010 podíl elektrické trakce minimálně na hodnotu 80 % celkového objemu přepravy MHD. V rámci sítě veřejné dopravy osob lze vysledovat trend mírného navyšování podílu kolejové dopravy na celkovém počtu přepravených cestujících.

Metro je jednou z priorit budování dopravního systému v Praze. Jako nositel rozhodujících diametrálních a radiálních přepravních vztahů je páteřním prvkem MHD. Celková provozní délka tratí metra dosáhla 59,1 kilometrů s 57 stanicemi, které jsou většinou významnými dopravními uzly a centry občanského vybavení. Systém metra disponuje depy Kačerov, Hostivař a Zličín. V současné době již dochází k přetížení některých úseků v centru města (např. trasy metra A v úseku Můstek – Muzeum a trasy C v úseku Vyšehrad – I. P. Pavlova). Rozvoj metra je proto třeba koordinovat s rozvojem celého systému veřejné dopravy osob, zejména pak tramvajové a železniční dopravy, které mohou nabídnout alternativní komfortní přepravní vztahy a ulehčit přetížené části sítě metra v centru Prahy.

Tramvajová doprava dnes používá kolejovou síť v rozsahu 141,6 km. Pro potřeby tramvajové dopravy slouží v současné době vozovny Motol, Vokovice, Kobylisy, Hloubětín, Žižkov, Strašnice a Pankrác. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2008 podílela 27,4 %. Kapacitou je druhou nejvýraznější součástí sítě MHD, v rozsahu využití však vykazuje značné rezervy a ke zlepšení tohoto stravu je třeba zajistit modernizaci a segregaci tramvajových těles, preferenci na křižovatkách a v neposlední řadě vhodně volit a udržovat stavebně-technický stav tratí.

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje jednak plošnou obsluhu území, jednak některá důležitá tangenciální spojení zejména ve vnějším pásmu města. Doplňující síť autobusů uspokojuje přepravní zátěže nižší intenzity spolu s plošnou obsluhou území města. V autobusové dopravě se nejvíce projevují problémy plošně zahlcené sítě komunikací, kde ve špičkových obdobích již dopravní nároky na řadě míst dosáhly kapacitních mezí klíčových křižovatek a přetížení komunikační sítě má plošný charakter.

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celé České republiky provozuje řada dopravců, mezinárodní linky i někteří dopravci z jiných zemí. Nejzatíženější autobusové nádraží sloužící této dopravě je Praha-Florenc. Další spoje (mimo PID) jsou vypravovány a ukončovány na autobusových terminálech Černý Most, Dejvická, nádraží Holešovice, Na Knížecí, Roztyly, Zličín a Želivského, dočasně v ul. Na Valech.

Lanová dráha na Petřín je součástí systému Pražské integrované dopravy a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozizkem a Petřínem. Jde o kolejovou dráhu délky 510 m překonávající výšku cca 130 m.

Na území Troji v areálu zoologické zahrady je lanová dráha pro návštěvníky zahrady. Na Smíchově je lanová dráha součástí hotelového areálu Mövenpick.

Kombinovaný způsob osobní dopravy, při němž cestující pro dosažení cíle své cesty používají osobní automobil a dále pak pokračují hromadnou dopravou, tzv. systém "Park and Ride" (P+R), není v potřebné míře dosud zrealizován. Stávající územní plán předpokládal, že v roce 2010 budou v provozu záchytná parkoviště P+R celkem asi ve 45 lokalitách, přičemž uvažovaná kapacita měla být cca 12-14 tis. stání. V současnosti je v provozu 17 parkovišť P+R s celkovou kapacitou 2 893 stání pro základní funkci (tento údaj nezahrnuje stání pro invalidy, rezidenty a jiné účely). Mimo území města není systém záchytných parkovišť P+R realizován. V některých lokalitách jsou záchytná parkoviště P+R doplněna o stání K+R – zálivy pro krátkodobé zastavení osobních automobilů umožňující nástup, resp. výstup spolucestujícího.

6.2.2 KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY OSOB

Hlavním motivem návrhu koncepce veřejné dopravy osob je vytvořit udržitelný a atraktivní systém veřejné dopravy osob, zejména kolejové dopravy jako nosného prvku, který by byl pro město finančně únosný a zároveň maximálně efektivní. Pro definování takovéto koncepce byla vytvořena při Útvaru rozvoje hl. m. Prahy za účasti Dopravního podniku hl. m. Prahy, ROPID a dalších organizací pracovní skupina „Aktualizace koncepce veřejné dopravy osob v Praze pro nový územní plán“. Výsledkem je společný program rozvoje veřejné dopravy „**Praha kolejová**“, který se stal výchozím podkladem pro návrh koncepce veřejné dopravy osob.

Jedním ze zásadních momentů stanovené koncepce veřejné dopravy osob je chápání městské železnice jako integrální součásti městské hromadné dopravy osob v Praze a tomu odpovídající vytvoření podmínek. Nová koncepce je postavena na spolupráci čtyř prvků systému - metra a železnice jako základních prostředků kapacitní kolejové dopravy a tramvajové a autobusové dopravy jako doplňkových systémů. V té souvislosti se upouští od některých záměrů, které se doposud v území prostorově i funkčně dublovaly. Snahou je rovněž maximálně uplatňovat výhodné přestupní vazby, doplněné o systémy záchytných parkovišť P+R ve vnějším pásu města nebo v kontaktu s kapacitními komunikacemi (Pražský okruh, Městský okruh) a s kolejovými systémy veřejné dopravy.

Metro

Rozvoj sítě metra je vymezen a determinován do značné míry rozhodnutími a započatou přípravou z minulých období. Projekčně již připravované stavby jsou v souladu s koncepcí územního plánu a jsou takto převzaty s určitými upřesněními. Výhledová síť metra je koncipována na bázi samostatných tras jako otevřený systém umožňující jeho další rozvoj. Cílová síť metra bude postavena na čtyřech trasách (A, B, C, D).

Územní plán v souladu s popsanými cíli koncepce i ZUR hl. m. Prahy vymezuje následující trasy metra:

Trasa A v rozsahu Depo Hostivař – Motol, ve variantě je vymezena trasa územní rezervy pro větve trasy A v úseku Motol – Bílá Hora – Letiště Ruzyně / Zličín.

Trasa B v rozsahu Černý Most – Zličín s větvením Stodůlky – Západní Město (Horka), celkem 28,9 km a 25 stanic; z toho k realizaci v návrhu 2,0 km a 1 stanice.

Trasa C v rozsahu Háje – Výstaviště Letňany, celkem 23,2 km a 20 stanic; z hlediska návrhu ÚP dokončena.

Trasa D v rozsahu Depo Písnice – Náměstí Míru, celkem 10,8 km a 10 stanic; vše k realizaci v návrhu územního plánu.

V rozsahu Náměstí Míru – Hlavní nádraží – Náměstí Republiky, celkem 2,3 km a 2 stanice, je vymezena trasa **územní rezervy** pro ověření možnosti budoucího pokračování trasy D metra do centra města.

V rozsahu Náměstí Republiky – Olšanská (dříve Basilejské náměstí) je ve variantě vymezena trasa **územní rezervy** pro ověření možnosti budoucího pokračování trasy D metra z centra města na Žižkov.

V rozsahu Nové Dvory – Poliklinika Modřany, celkem 4,1 km a 4 stanice, je vymezena trasa **územní rezervy** pro ověření možnosti budoucího pokračování trasy D metra formou větve.

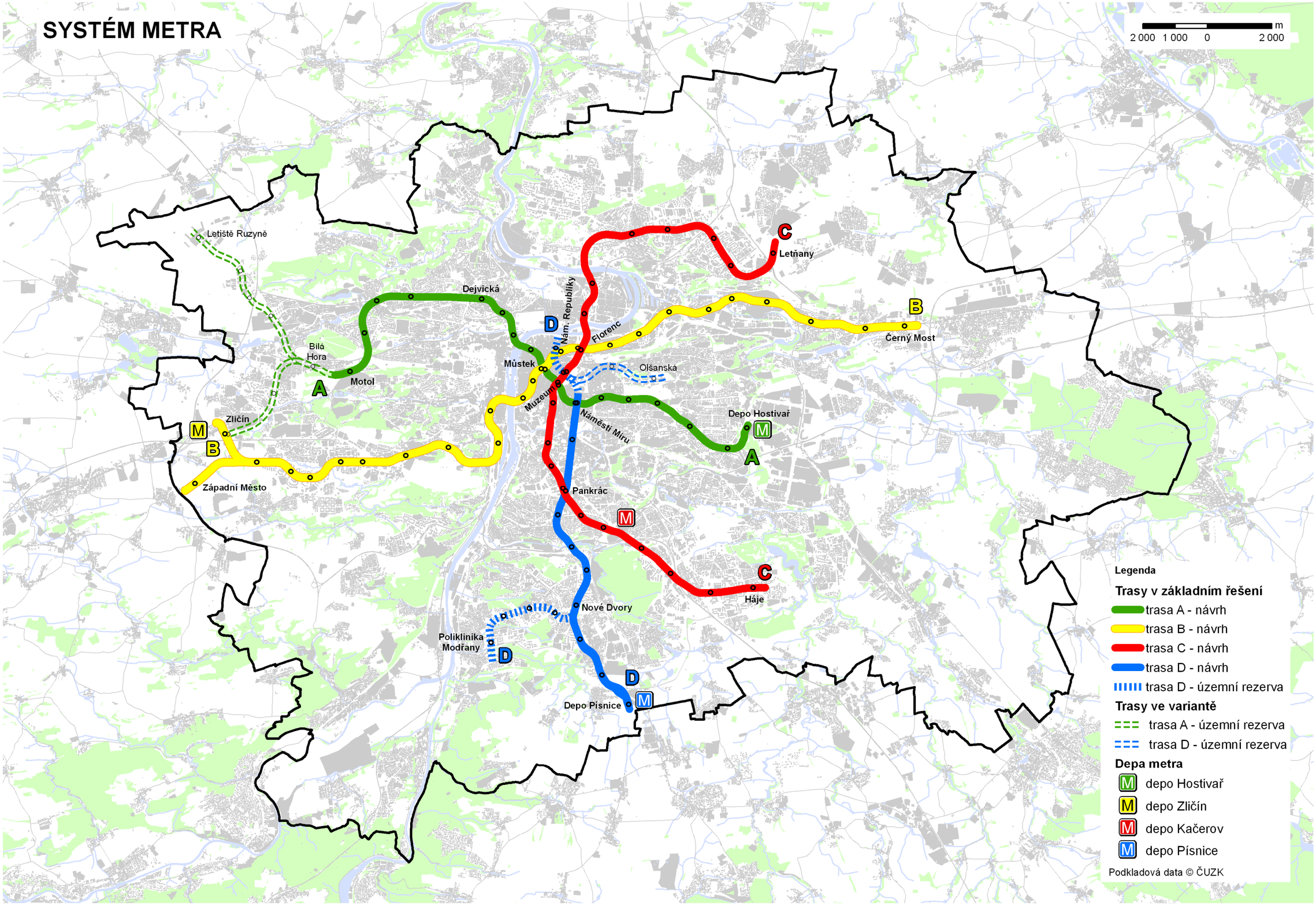
V západní části trasy A metra se připravuje výstavba provozního úseku V. A Dejvická – Motol, délky cca 5,7 km. Větve trasy A v úseku Motol – Letiště Ruzyně / Zličín jsou doloženy v územním plánu ve variantě jako územní rezervy. V západní části trasy B metra je doplněn úsek, využívající založené odbočky za stanicí Stodůlky, propojující trasu B metra s rozvojovým územím Západního Města (lokalita Horka) a terminálem veřejné dopravy ve vazbě na Pražský okruh. Zprovoznění větve trasy metra B (Stodůlky – Západní Město) podmiňuje novou výstavbu v území Západního Města.

Předpokládá se postupná výstavba trasy D metra etapizovaná na úseky I. D1 Pankrác – Nové Dvory, I. D2 Nové Dvory – Depo Písnice a následně I. D3 Náměstí Míru – Pankrác. Trasa D je nově vedena přes stanici Nemocnice Krč a poloha stanice Nové Dvory je upravena tak, aby bylo možné založit větvení trasy směrem na Kamýk a Modřany (ul. Durychova, Lhotecká – viz také územní rezerva). Konečnou stanicí je Depo Písnice, která prodlužuje provozní úsek trasy D s cestujícími do terminálu regionální i dálkové autobusové dopravy s parkovištěm P+R pro příměstskou oblast, Terminál je vymezen v sousedství depa Písnice na jižním okraji Prahy. Mezi terminálem u depa Písnice a jižní hranicí Prahy územní plán definuje koridor pro příměstskou autobusovou dopravu (Metrobus), který je potenciálně využitelný i pro jiný dopravní prostředek veřejné dopravy.

Oproti platnému územnímu plánu odlišné řešení nové trasy D nabídne přestupní vazby na všechny trasy metra (Pankrác C-D, Náměstí Míru A-D, Hlavní nádraží C-D a Náměstí Republiky B-D). Zároveň trasa D nabídne lepší dojížďku do centra města s vysokou koncentrací pracovních míst.

Vymezení územních rezerv tras metra je liniové (schematizující) na podkladě dostupných materiálů, ačkoli je třeba uvažovat o koridorech, kde budou plochy s rozdílným využitím případně dotčeny hloubenými tunelovými úseky tras metra a stanicemi, resp. průmětem staveb nebo zařízení staveniště v nezbytném rozsahu na úrovni terénu. V koridorech územních rezerv tras metra bude budoucí využití stanoveno na základě studijního prověření.

SYSTÉM METRA



Tramvajová doprava

Územní plán předpokládá výrazný rozvoj tramvajové sítě, její modernizaci, výraznější oddělení od souběžné automobilové dopravy v problémových úsecích s cílem zvýšit cestovní rychlost tramvajové dopravy alespoň na úroveň dopravy autobusové, zvýšit atraktivitu tramvajové dopravy jako spolehlivého ekologického dopravního systému a zvýšit její podíl v dělbě přepravní práce.

Při srovnání provozních nákladů jednotlivých druhů hromadné dopravy vychází tramvajová doprava nejlépe a je schopna přepravovat velké soustředěné přepravní proudy cestujících. Aby tramvajová doprava mohla zabezpečit obsluhu také v okrajových částech města, je třeba nabídnout především atraktivní časovou dostupnost spádových oblastí, tím i zvýšit její podíl v dělbě přepravní práce.

V územním plánu jsou v souladu s popsanými cíli koncepce i Zásadami územního rozvoje Prahy navrženy nové tramvajové trati dle tabulky *Návrh sítě tramvajových tratí.*

Pro potřeby tramvajové dopravy jsou vymezeny tramvajové vozovny Motol, Vokovice, Kobylisy, Hloubětín, Žižkov, Pankrác, nová vozovna Spořilov (při ulici Chodovské u Odstavného nádraží jih) a vozovna Modřany (ve variantě neuvažovaná).

Ke zvýšení atraktivity tramvajové dopravy jsou v územním plánu vymezeny nové úseky tramvajových tratí. V mnoha případech nahrazují nové tramvajové tratě zatížené autobusové trasy. Rozšířená tramvajová síť na území města kromě tradičních radiálních tras včetně rozšíření jejich nabídky vytváří nové tramvajové tangenty nabízející atraktivní a rychlé tangenciální propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. Tyto nové významné trasy tvoří východní tramvajová tangenta (Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov – Libeň – Kobylisy), jižní tramvajová tangenta (Smíchov – Dvorce – Budějovická / Pankrác – Michle), severní tramvajová tangenta (Dejvice – Podbaba – Troja – Bohnice). Tyto trasy umožní odlehčit přetížené přestupní body v centrální části města.

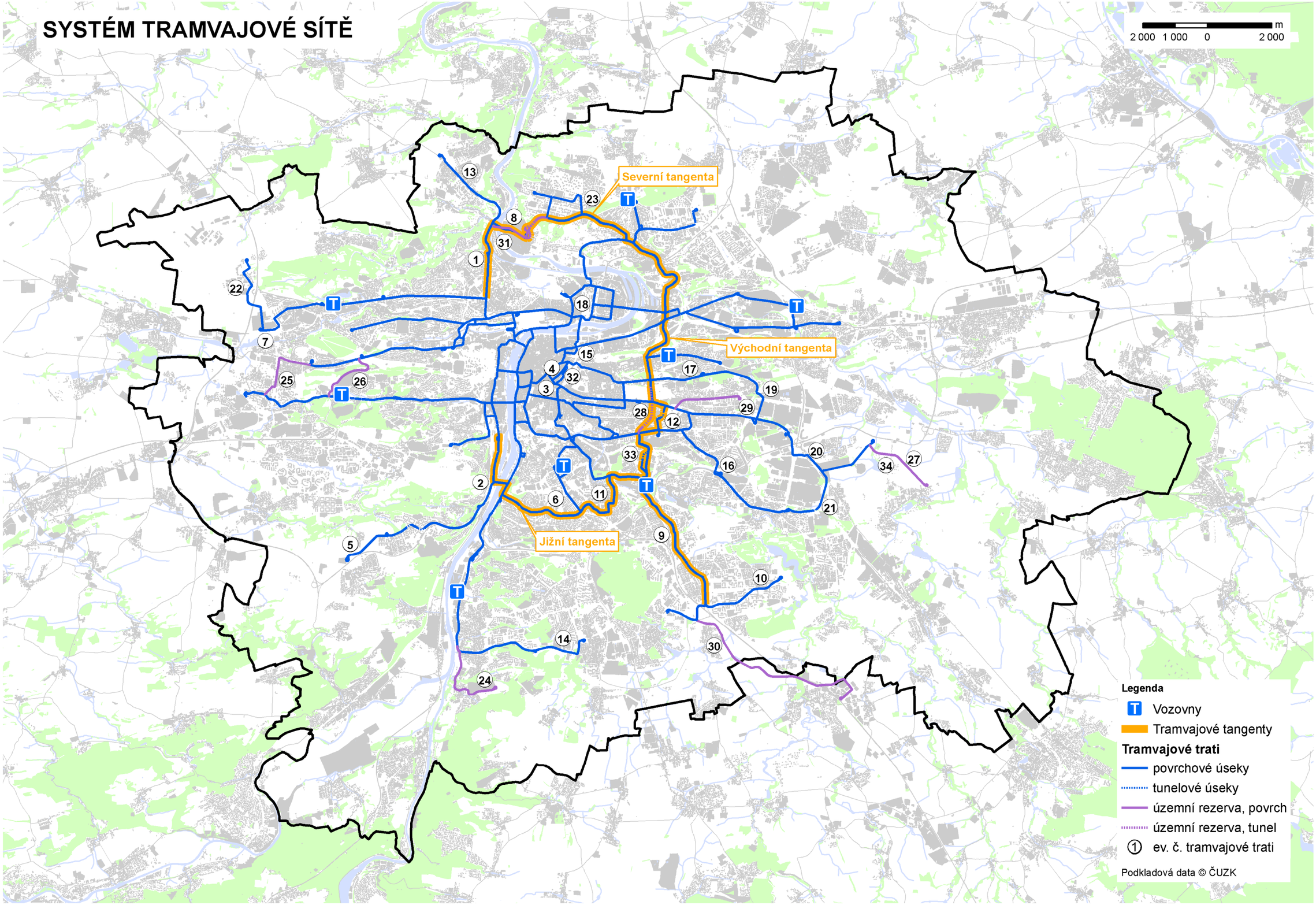
Tabulka: *Návrh sítě tramvajových tratí*

Ev. číslo	Popis tramvajové trati	Stav	Poznámka
1	Podbaba – Nádraží Podbaba	návrh	1, 2
2	Tramvajový most Zlíchov – Dvorce	návrh	1, 2
3	Václavské náměstí (Jindřišská / Vodičkova) – Vinohradská / Škrétova	návrh	1, 2
4	Opletalova	návrh	1
5	Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	návrh	1, 2
6	Na Veselí – Pankrác – Budějovická – Dvorce	návrh	1, 2
7	Divoká Šárka – Sídliště Dědina – Nádraží Ruzyně	návrh	1, 2
8	Dejvice – Troja	návrh a územní rezerva	2 [1)]
9	Eden – Bohdalec – Spořilov – Opatov – VŠ koleje JM	návrh	1, 2 [2)]
10	Opatov – Háje	návrh	1, 2
11	Budějovická – BB centrum – Michle	návrh	1, 2
12	Vinohradská – Vršovická (přes areál FN Královské Vinohrady)	návrh	2 [3)]
13	Nádraží Podbaba – Suchdol	návrh	1, 2
14	Sídliště Modřany (Levského) – Libuš (stanice metra D)	návrh	1, 2
15	Na Florenci	návrh	1, 2
16	Podjezd žel. zastávky Zahradní Město a nová smyčka	návrh	1, 2 [4)]
17	Olšanská (Jana Želivského) – Sídliště Habrová (Jarov)	návrh	1, 2
18	Nové tramvajové trati Holešovice – Bubny-Zátory	návrh	1, 2
19	Sídliště Habrová (Jarov) – Malešice – Depo Hostivař	návrh	1, 2
20	Ústřední dílny DP – Průmyslová – Kutnohorská – rozvojové území Štěrboholy	návrh	1, 2
21	Nádraží Hostivař – Dolní Měcholupy – Štěrboholy	návrh	1, 2
22	Nádraží Ruzyně – Dlouhá Míle – Terminál Jih	návrh	1, 2
23	Kobylisy (metro C) – Bohnice	návrh	1, 2
24	Nádraží Modřany – Komořany	územní rezerva	1, 2
25	Bílá Hora – Sídliště Řepy	územní rezerva	1
26	Kukulova	územní rezerva	1, 2
27	Rozvojové území Štěrboholy – rozvojové území Dubeč	územní rezerva	1
28	Želivského – Eden	územní rezerva	1
29	Počernická	územní rezerva	1, 2
30	Opatov–Šeberov–Čestlice	územní rezerva	1, 2
31	Dejvice – Troja	územní rezerva	1 [5)]
32	Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum (Vrchlického sady)	návrh	2 [6)]
33	Vršovická (Eden) – Bohdalec – Chodovská	návrh	2 [2)]
34	Rozvojové území Štěrboholy – rozvojové území Dubeč	návrh	2 [7)]

Poznámka.: 1 ... základní návrh, 2 ... varianta

[1)] Ve variantě; úsek Podbaba – etapová smyčka u severního vstupu zoologické zahrady je v návrhovém horizontu a pro pokračování od zoologické zahrady k ulici K Pazderkám je vymezena územní rezerva. Alternativní tramvajová trať k TT Dejvice – Troja (č. 31)
[2)] Úsek trasy Vršovická (Eden) – Bohdalec – Chodovská je řešen variantně.
[3)] Ve variantě alternativní tramvajová trať k TT Želivského – Eden (č. 28).
[4)] Ve variantě odlišné řešení.
[5)] TT v základní variantě; alternativní tramvajová trať k TT Dejvice – Troja (č. 8).
[6)] Ve variantě alternativní tramvajová trať k TT Opletalova (č. 4).
[7)] Ve variantě změna stavu – v návrhovém horizontu jako součást etapizace území.

SYSTÉM TRAMVAJOVÉ SÍTĚ



Autobusová doprava

Městskou autobusovou dopravu je navrženo do budoucna částečně redukovat a nahrazovat ji kolejovými systémy MHD. Městská autobusová doprava bude zajišťovat zejména plošnou obsluhu území, bude sloužit jako návazná doprava k metru, železnici a tramvajové dopravě, bude plnit též funkci tangenciálních spojení v území s nižším zatížením. Předpokládá se snižování autobusových spojů v souběhu s tramvajovou dopravou. Snížení počtu spojů městské autobusové dopravy v souvislosti s rozvojem tramvajové sítě a metra by mělo přispět ke zlepšení kvality životního prostředí ve městě. Naopak v přepravních směrech, které nemají adekvátní náhradu v kolejové dopravě, se předpokládá na území města vytvoření systému metrobusů, tedy expresních městských autobusových spojů pro zatraktivnění autobusové dopravy vyšší cestovní rychlostí s uplatněním preferencí v rámci dopravy na komunikacích.

Regionální autobusová doprava integrovaná v rámci PID stejně jako linková autobusová doprava dálková bude v hl. m. Praze směřována převážně k sektorovým terminálům autobusové dopravy, umístěným v kontaktu s kolejovou veřejnou městskou dopravou ve vazbě na nadřazený komunikační systém zejména ve vnějším pásmu města.

Provozní zázemí pro městskou autobusovou dopravu budou tvořit stávající garáže Kačerov, Klíčov, Řepy a nově navržené garáže v lokalitě při Chodovské ulici mezi Městským okruhem a Odstavným nádražím jih, které nahradí garáže na Bohdalci navržené ke zrušení. Provozně-technické zázemí pro autobusovou MHD bude zajištěno rovněž v areálu Ústředních dílen DP Praha, a. s., v Malešicko-Hostivařské oblasti.

Nejvýznamnější terminály příměstské a vnější autobusové dopravy budou v lokalitách Florenc, Černý Most, Letňany, Dlouhá Míle, Zličín, nádraží Smíchov, Depo Písnice, další terminály budou v lokalitách Suchdol, Západní Město - Horka, Opatov, Depo Hostivař, Horní Měcholupy, nádraží Holešovice.

Mezinárodní autobusová doprava a vybrané dálkové vnitrostátní autobusové linky budou soustředěny na autobusové nádraží Florenc.

Tabulka*: Terminály příměstské a vnější autobusové dopravy*

Označení	Sektor města	Stav	Vazby
Letňany	sever	současný stav	metro
Smíchovské nádraží	jihozápad	současný stav	metro, železnice
		návrh	
Depo Písnice	jih	návrh	metro
Opatov	jih	návrh	metro
Zličín	západ	návrh	metro
Západní Město (Horka)	západ	návrh	metro
Suchdol	severozápad	návrh	tramvaj
Černý Most	severovýchod	současný stav	metro
Depo Hostivař	východ	současný stav	metro, železnice
Horní Měcholupy	východ	návrh	železnice
Florenc	centrum	návrh	metro, železnice
Nádraží Holešovice	severozápad	současný stav	metro, železnice
Dlouhá Míle	severozápad	návrh	železnice, metro

Lanové dráhy

Lanová dráha Újezd – Petřín doplňuje systém pražské integrované dopravy na území města. Plán vymezuje rozšířenou nabídku lanových drah v Praze o lanové dráhy Radlice – Dívčí hrady, Podolí – Kavčí hory, které by se v budoucnu měly rovněž stát součástí systému pražské integrované dopravy a doplnit chybějící dopravní vazby v území.

Lanová dráha Újezd – Petřín je potvrzena v současném rozsahu.

Lanová dráha Radlice – Dívčí hrady vytvoří nabídku dopravní trasy překonávající značný výškový rozdíl mezi stanicí metra Radlická, koncovou zastávkou tramvají v Radlicích a vrcholovou částí Dívčích hradů. Území Dívčích hradů s mimořádným přírodním a panoramatickým potenciálem je vhodné pro krátkodobou rekreaci pro obyvatele Prahy v těsné blízkosti centra města. Lanová dráha umožní toto území za uvedeným účelem lépe zpřístupnit.

Lanová dráha Podolí – Kavčí hory vytvoří nabídku dopravní trasy překonávající značný výškový rozdíl mezi Podolským nábřežím a náhorní partií Kavčích hor při hranici plaveckého areálu Podolí. S ohledem na velmi náročné územně-technické podmínky ve vymezené trase bude třeba volit vhodný typ lehké lanovky, která nebude mít negativní dopad na pohledově exponovaný svah Kavčích hor.

Potvrzena je lanová dráha v areálu zoologické zahrady v Troji, která slouží jejím návštěvníkům i lanová dráha na vrch Mrázovka u hotelu Mövenpick na Smíchově.

Parkoviště P+R

Kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a městskou hromadnou dopravou (systém P+R) snižuje počet radiálních cest osobních automobilů, počet zaparkovaných vozidel v centru města a přispívá ke kvalitě životního prostředí. Záchytná parkoviště P+R nabízejí ekonomičtější a zpravidla i časově přijatelnější uskutečnění cest do centra a střední části spádového města.

V následujícím období lze očekávat zvýšení zájmu o záchytná parkoviště při železnici, což souvisí se zaváděním taktové železniční dopravy po definovaných linkách s plnou integrací do PID, které obsluhují metropolitní region, a zároveň zhoršující se situací na radiálních vstupech do města spolu s postupem uplatňování regulačních opatření vůči automobilové dopravě v centrální části města.

Princip záchytných parkovišť v zásadě vylučuje jejich umísťování uvnitř území vymezeného Městským okruhem. Záchytná parkoviště při železnici v okrajových částech města by měla sloužit podobně jako v regionu místní dopravě. Kapacitní – objektová – parkoviště v hl. m. Praze budou lokalizována při celoměstsky významných terminálech veřejné dopravy a u stanic metra, kde plošné povrchové řešení záchytných parkovišť je s ohledem na urbanistický význam území neefektivní.

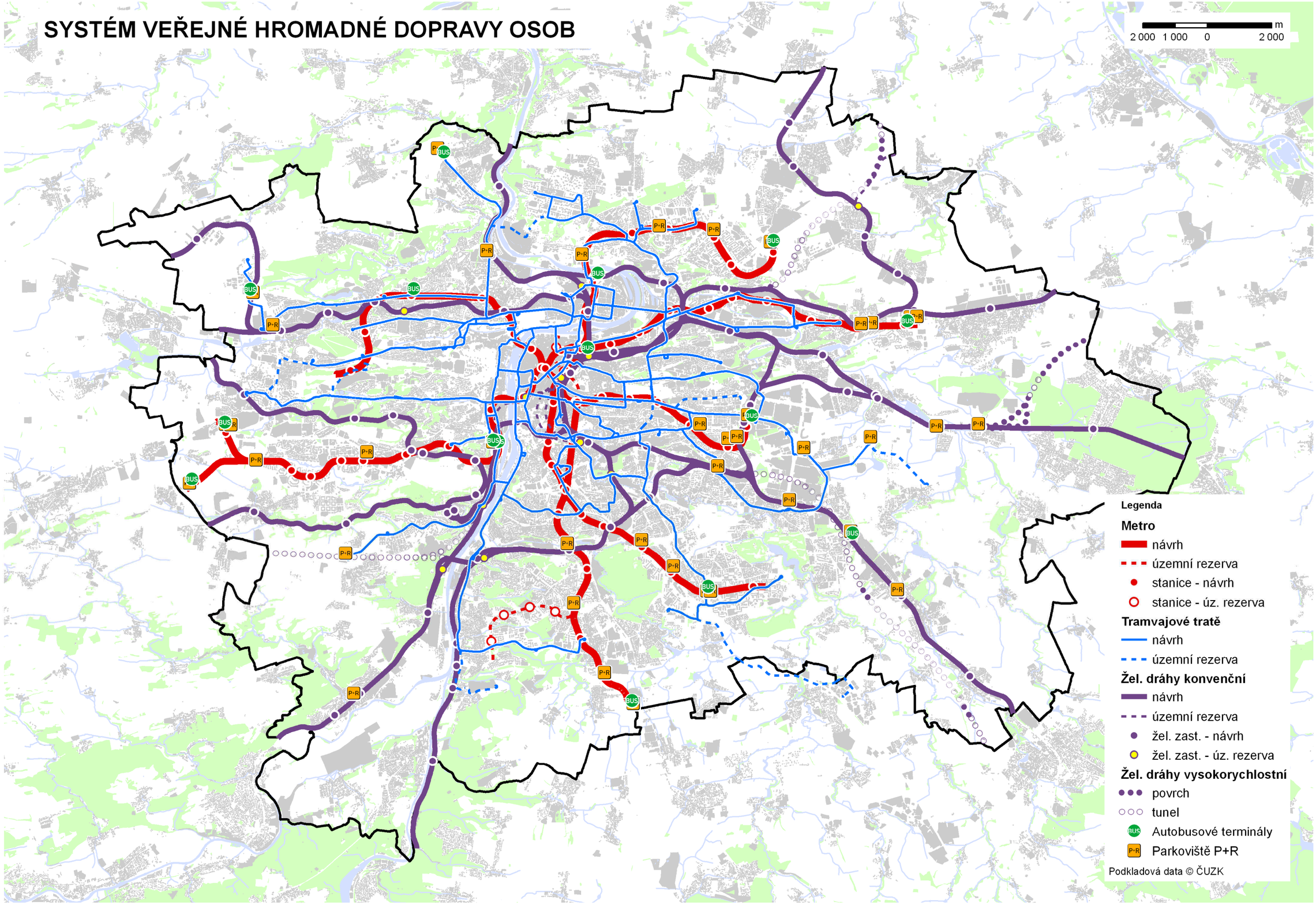
Jednotlivým lokalitám je přiřazena bilance požadovaného počtu stání, která je závazná a je stanovena jako minimální přípustná. Stavby ve funkčních plochách s rozdílným využitím, kde je realizace parkoviště v systému P+R předepsána značkou, musí zahrnout realizaci kapacit parkovacích stání v systému P+R, anebo ponechat prostorovou rezervu, která zároveň vyhoví regulativům prostorové regulace, vztahující se na dotčené pozemky. V případě etapizace musí řešení umožňovat budoucí rozšíření kapacity. Nároky stanoví tabulka *Nároky na počet stání*.

Jako doplnění systému kombinované přepravy osob se předpokládá realizace stání K+R pro krátkodobé zastavení u vhodných stanic kapacitní kolejové dopravy.

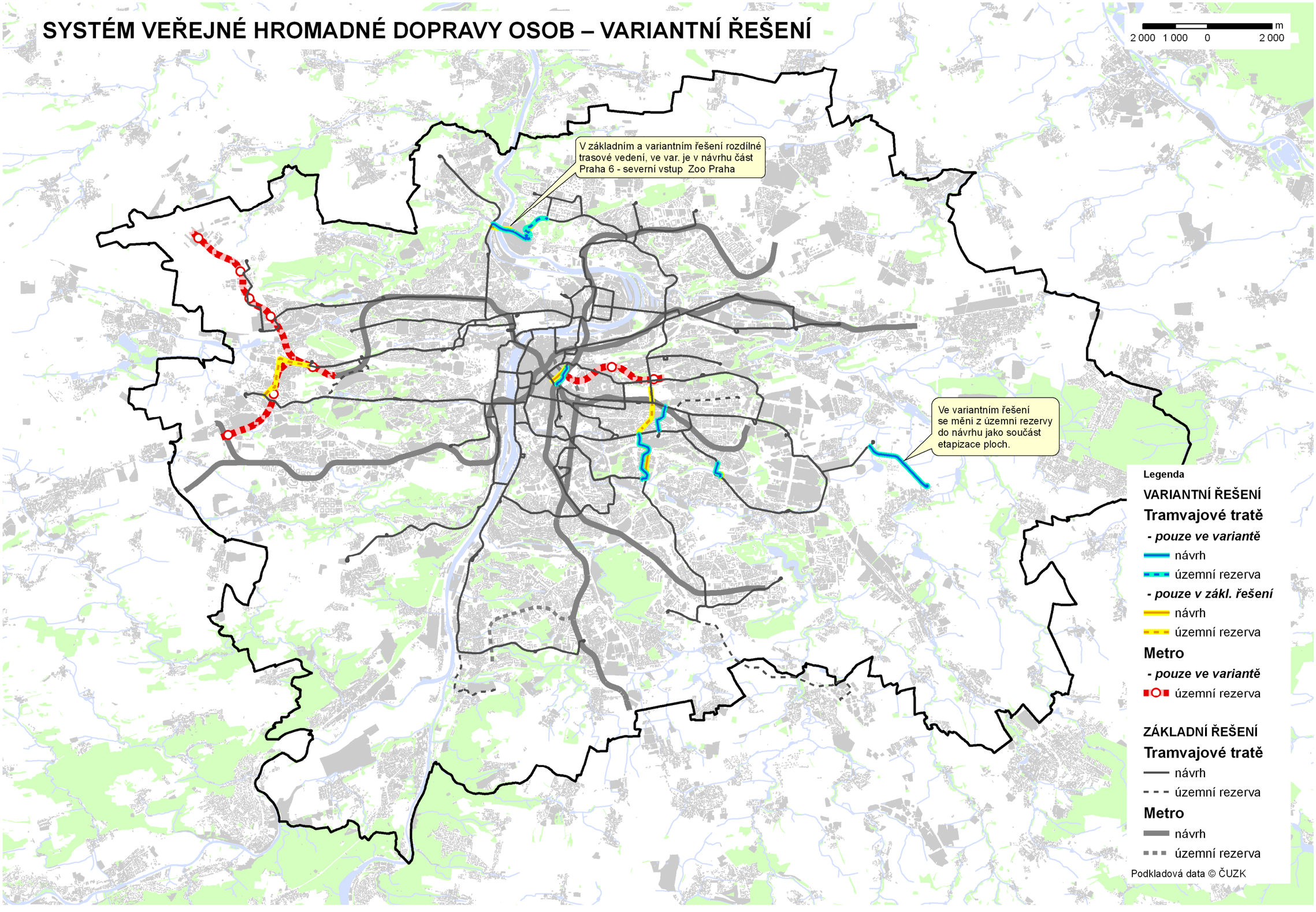
Tabulka: *Nároky na počet stání*

Evidenční číslo lokality	Lokalita	Požadovaná kapacita		Typ parkoviště
		etapa	návrh	
1	Dlouhá Míle	690	1000	plošné/objekt
2	Nádraží Ruzyně	240	240	plošné
3	Podbaba	500	500	integrovaný objekt
4	Troja	500	500	plošné/integrovaný objekt/objekt
5	Suchdol	170	170	plošné/objekt
6	Ládví	200	200	integrovaný objekt
7	Střížkov	200	200	integrovaný objekt
8	Letňany	680	680	objekt
9	Rajská Zahrada I	65	65	plošné
10	Rajská Zahrada II	90	90	plošné
11	Černý Most I	1000	1000	objekt
12	Černý Most II	130	130	plošné
13	Depo Hostivař	600	1200	objekt
14	Skalka I	105	140	objekt
15	Skalka II	70	70	plošné
16	Strašnická	90	180	plošné/objekt
17	Průmyslová	150	300	plošné/objekt
18	Štěrboholská radiála	190	190	plošné/integrovaný objekt
19	Běchovice	100	300	plošné
20	Běchovice-střed	250	250	objekt
21	Zahradní Město	130	130	plošné
22	Nádraží Hostivař	75	75	plošné
23	Horní Měcholupy	350	350	plošné
24	Uhříněves	350	350	plošné
25	Chodov	660	660	integrovaný objekt
26	Opatov I	300	300	integrovaný objekt
27	Opatov II	700	700	integrovaný objekt
28	Nádraží Krč	300	300	objekt
29	Nové Dvory	150	150	plošné/integrovaný objekt
30	Roztyly	300	300	integrovaný objekt
31	Písnice	400	400	plošné/integrovaný objekt
32	Depo Písnice	800	800	plošné/objekt
33	Radotín	150	150	objekt
34	Slivenec	105	105	plošné
35	Smíchovské nádraží	500	500	objekt
36	Nové Butovice	200	750	objekt/integrovaný objekt
37	Stodůlky	400	400	plošné/integrovaný objekt/objekt
38	Západní Město	420	550	plošné/objekt
39	Zličín I	700	700	objekt
40	Zličín II	1000	1000	objekt

SYSTÉM VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY OSOB



SYSTÉM VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY OSOB – VARIANTNÍ ŘEŠENÍ



6.3 Železniční doprava

6.3.1 VÝCHOZÍ STAV

Do železničního uzlu Praha ústí 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC a AGTC. Délka tratí na území hl. m. Prahy činí více než 200 km, pro osobní dopravu slouží cca 145 km tratí. Železniční stanice s největším obratem cestujících jsou Praha hlavní nádraží, Masarykovo nádraží a nádraží Smíchov. V současné době probíhá přestavba železničního uzlu Praha, část staveb je ve fázi realizace (úseky Praha-Libeň - Praha-Běchovice, Strančice - Praha-Hostivař), část v různém stupni přípravy (úseky Praha-Bubny - Praha-Holešovice, Praha-Běchovice - Úvaly).

V posledním desetiletí výrazně rostla poptávka po osobní železniční dopravě ze strany objednavatelů (stát, kraj). Již dnes se požadavky na kapacitu dopravní cesty prakticky rovnají odhadům na roky 2010-2015. Došlo již téměř k plné integraci železnice do PID, a tím byla splněna jedna ze základních podmínek rozvoje tohoto dopravního systému. V cestě naplnění všech cílů však stojí nedostatečná kapacita některých tratí a absence segregace jednotlivých segmentů železniční dopravy. Z hlediska dopravní infrastruktury má v poslední době klíčový význam zprovoznění tzv. "nového spojení“, které dalo železniční dopravě v centru Prahy novou kvalitu.

Železniční infrastruktura v Praze v současnosti nedisponuje potřebným technologickým vybavením pro moderní přepravní služby (např. logistické terminály s vazbou na železnici). Nákladní přepravu můžeme rozdělit do tří skupin: tranzitní, tranzitní přepracovávanou v seřaďovací stanici Praha-Libeň a místní, která má odesílací a cílovou, nebo obě stanice v Praze a navazujících stanicích.

Praha zůstává významným místem produkce i spotřeby. V posledních letech stále stoupá objem kombinované nákladní přepravy na železnici, a tím i rostou nároky na zázemí a zařízení tohoto druhu přepravy. Stanice významné pro nákladní přepravu jsou Praha-Hostivař, Krč, Radotín, Uhříněves a Vršovice. Vlakotvornými stanicemi zajišťujícími obsluhu aglomerace jsou Praha-Libeň, Kralupy nad Vltavou a Beroun.

6.3.2 KONCEPCE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Koncepce železniční dopravy je tvořena železničním systémem konvenční železnice a systémem vysokorychlostní železnice včetně zastávek a stanic. Systém konvenční železnice zahrnuje dráhu celostátní, dráhy regionální a vlečky. Uvedená kategorizace železničních drah odpovídá zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění. Zařazení jednotlivých tratí se může v průběhu platnosti územního plánu měnit.

Koncepce železniční dopravy na území hlavního města je založena na předpokladu jejího výrazného začlenění do integrovaného systému příměstské a městské veřejné dopravy. Navrhuje se jak výstavba nových tratí, tak modernizace a optimalizace stávajících tratí, výrazné zvýšení počtu železničních zastávek, posílení přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy veřejné dopravy, zlepšení plošné obsluhy území, dodržování standardu kvality a realizace uceleného linkového systému.

Do železničního uzlu Praha je zaústěno současných 10 železničních konvenčních tratí, stávající koncepci železniční dopravy doplní systém vysokorychlostní železnice (VRT – vysokorychlostní tratě) a na jihovýchodě Prahy zaústěná nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova. V územním plánu jsou tratě, které jsou součástí systému vysokorychlostní železnice, vymezeny jako úseky novostaveb navržených v parametrech vysokorychlostní dráhy zvyšující kapacitu hlavních konvečních tratí segregací dálkové a nákladní dopravy na jedné straně a příměstské dopravy (S linky) na straně druhé.

Do železničního uzlu Praha budou zaústěny vysokorychlostní železniční trati. Do stanice Praha Běchovice bude zaústěna trať VRT Praha – Vídeň / Rakousko, do stanice Praha Vysočany trať VRT Praha – Drážďany / SRN, jižně od stanice Praha-Smíchov vyústí do koridoru železničních tratí u Hlubočep i vysokorychlostní trať Praha – Norimberk / SRN. Vysokorychlostní vlaky ze všech směrů zaústěných do Prahy budou využívat železniční stanici Praha-hlavní nádraží. V centru Prahy je navržena územní rezerva pro výhledový nový koridor železniční dopravy, tzv. "Nové spojení II. etapa, městský železniční tunel." Součástí nových železničních tunelů bude zastávka Praha-Opera, do které bude umožněn příjezd ze směrů od Vršovic, Smíchova, Holešovic, Libně a Vysočan.

Na Masarykově nádraží v etapě dojde k uvolnění zbytných drážních ploch a optimalizaci provozu nádraží, což vytvoří podmínky pro vznik nové urbanistické struktury v tomto území. Etapové řešení obsahuje také záměr komunikačního a informačního propojení Masarykova nádraží se železniční stanicí Praha-hlavní nádraží. Ve výhledu cílový stav předpokládá dosažení nového plně průjezdného systému železničních linek pod centrem města s propojením protilehlých předměstí včetně nových zastávek.

Klíčový význam pro rozvoj železniční dopravy jako rovnoprávného systému veřejné dopravy na území Prahy má optimalizace traťového úseku Praha-hlavní nádraží – Praha-Smíchov zahrnující ztříkolejnění úseku Praha-Smíchov – výhybna Vyšehrad a novou zastávku Praha-Výtoň. Bude tak odstraněno úzké hrdlo celého systému.

Na železniční trati Praha – Česká Třebová se počítá v úseku Libeň-Běchovice s dostavbou 4. koleje, důvodem je budoucí napojení tratě VRT. V souvislosti s provozem vysokorychlostních tratí je v Běchovicích vytvořena územní rezerva pro provozně-technickou základnu sloužící potřebám souprav vysokorychlostních vlaků. Územní plán zachovává seřaďovací stanici Praha-Libeň se zásadním významem pro obsluhu Prahy a jejího napojení na síťovou vlakotvorbu. Stanice je ústředním bodem sítě pro vlakotvorbu „Nadřazeného systému přepravy přednostní zátěže“.

Železniční trať Beroun – Praha-Smíchov je navržena k optimalizaci. V budoucnu bude sloužit hlavně pro příměstskou železniční dopravu. Dálková doprava bude ze současné trati převedena na novou trať "Nové spojení Praha – Beroun", která se v budoucnu stane součástí VRT Praha – Plzeň/SRN.

Pro železniční trať Praha – Benešov je navrženo dokončení její optimalizace. Od Hostivaře na východ bude v budoucnu sloužit především pro příměstskou železniční dopravu. Pro dálkovou železniční dopravu je navržena nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (tzv. bystřická přeložka). Na území Prahy bude tato nová trať zaústěna do stanice Praha-Zahradní Město s odbočnou větví do stanice Praha-Hostivař. Značná část drážních ploch v prostoru bývalého seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice je uvolněna a navržena pro jiné využití. Na trati Praha – Benešov bude vybudována žst. Praha-Zahradní Město jako významný přestupní uzel veřejné dopravy. Ke zrušení je navržena zastávka Strašnice a stávající úsek trati mezi Edenem a Zahradním Městem, který je nahrazen novým napřímeným úsekem v posunuté jižnější poloze.

Na železniční trati Praha – Děčín je umístěna nová zastávka Podbaba s přestupem na tramvajovou trať.

Železniční trať Praha – Lysá nad Labem je navržena k modernizaci umožňující v budoucnu segregaci dálkové a příměstské dopravy ve vazbě na výhledovou novou trať Lysá nad Labem – Liberec. Vybudování zastávky Rajská zahrada znamená realizaci přímého přestupu na metro trasy B.

Železniční trať Praha – Turnov je navržena k rekonstrukci za účelem zvýšení dopravní kapacity.

Železniční trať Praha – Hostivice je navržena k rekonstrukci, jejíž součástí bude také zřízení nových nástupišť a zastávek a dojde ke zvýšení dopravní kapacity.

Praha – Rudná je navržena k rekonstrukci za účelem zvýšení dopravní kapacity.

Železniční trať Praha – Dobříš je navržena k rekonstrukci za účelem zvýšení dopravní kapacity, v oblasti Komořan je trať navržena zčásti v nové poloze umožňující realizaci přeložky ulice Komořanské ve stopě dnešní trati. Dojde tak i posunutí stávající zastávky Komořany.

Železniční trať Praha – Kladno je navržena k modernizaci (zdvoukolejnění a elektrizaci) za účelem zkvalitnění a zatraktivnění příměstské železniční dopravy mezi Prahou, Kladnem a Letištěm Ruzyně, K Letišti Ruzyně návrh předpokládá nový úsek železniční trati od železniční stanice Praha-Ruzyně. Navrženo je i pokračovaní nové trati ze stanice Letiště Ruzyně ve směru Hostivice.

Pro nalezení vhodné stopy a ponechání možnosti realizace kolejového spojení Praha – Brandýs nad Labem / Stará Boleslav je na území Prahy navržen koridor územní rezervy. Reálnost tohoto záměru bude ověřena studií.

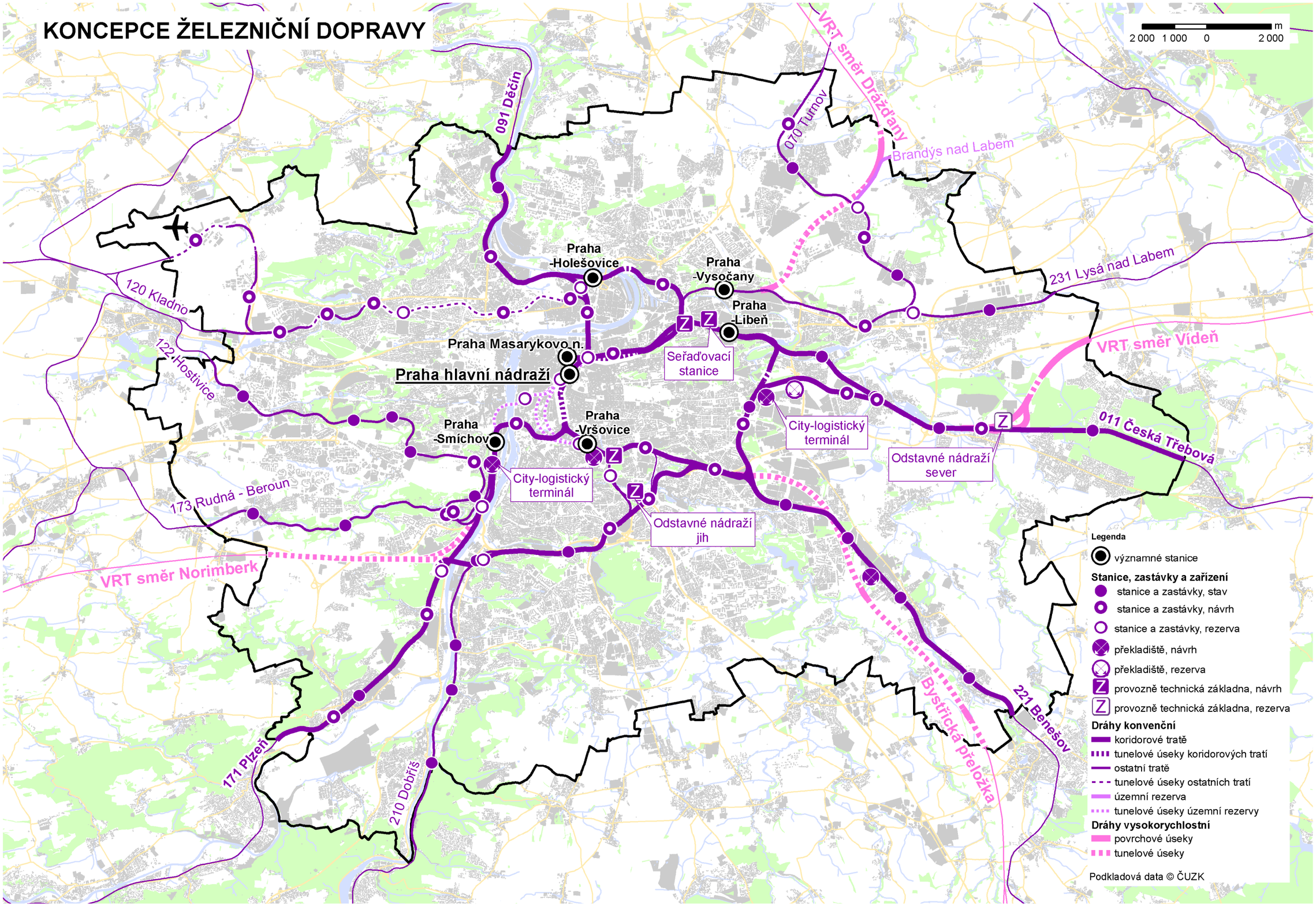
Navržená modernizace traťového úseku Libeň – Malešice zahrnuje mimoúrovňové křížení trati Praha – Česká Třebová, nové tunelové a kolejové řešení Pod Táborem a dostavbu 2. traťové koleje v úseku Malešice – Hostivař. Na traťovém úseku Libeň – Malešice je navržena zastávka Praha-Malešice.

Kombinovaná přeprava bude mít na území Prahy zázemí v rozšířeném kontejnerovém překladišti Praha-Uhříněves, zčásti v Praze-Malešicích jako náhrada za rušené nákladové nádraží Žižkov. Pro rozvoj City-logistiky je navržen city-logistický terminál Praha-Malešice a terminál Praha-Smíchov.

Z důvodů stálého zvyšování nároků na objem železniční dopravy návrh počítá se zvýšením kapacity Odstavného nádraží Jih, využitím stávajících ploch a prostorů k intenzifikaci provozně-technické základny, stejně tak k zajištění potřebného zázemí bude třeba přebudovat depo Libeň.

K areálu spalovny Malešice (ZEVO) je navržena nová vlečka zaústěná do stanice Praha-Malešice.

Železniční zastávky a stanice v plochách s využitím DPZ nad rámec vymezených zastávek a stanic jsou podmíněně přípustné.


KONCEPCE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY
m
2 000 1 000 0 2 000
091 Děčín
070 Turnov
VRT směr Drážďany
Brandýs nad Labem
231 Lysá nad Labem
120 Kladno
122 Hostivice
Praha -Holešovice
Praha -Vysočany
Praha -Libeň
Praha Masarykovo n.
Praha hlavní nádraží
Seřaďovací stanice
VRT směr Vídeň
011 Česká Třebová
Praha -Smíchov
Praha -Vršovice
City-logistický terminál
Odstavné nádraží sever
173 Rudná - Beroun
Odstavné nádraží jih
VRT směr Norimberk
Bystřická přeložka
221 Benešov
171 Plzeň
210 Dobříš
Legenda
významné stanice
Stanice, zastávky a zařízení
stanice a zastávky, stav
stanice a zastávky, návrh
stanice a zastávky, rezerva
překladiště, návrh
překladiště, rezerva
provozně technická základna, návrh
provozně technická základna, rezerva
Dráhy konvenční
koridorové tratě
tunelové úseky koridorových tratí
ostatní tratě
tunelové úseky ostatních tratí
územní rezerva
tunelové úseky územní rezervy
Dráhy vysokorychlostní
povrchové úseky
tunelové úseky
Podkladová data © ČUZK

6.4 Pěší doprava

6.4.1 VÝCHOZÍ STAV

Enormní nárůst automobilové dopravy v Praze v posledních letech vede k tomu, že dominantním způsobem využívá veřejný prostor a zatěžuje město mnoha negativními dopady. Zásadní otázkou pro pěší dopravu se stává dosažitelnost cílů a bezpečný i pohodlný pohyb městem. Problémem je, že docházkové vzdálenosti se prodlužují a veřejná prostranství jsou do značné míry využita k parkování i pohybu vozidel. Novými bariérami v území se stávají lokality rodinných domů nacházející se na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny. Souvislé bariéry nových rodinných domů (podobně také velkých nákupních center nebo skladových areálů) jsou i vzhledem k historickým vazbám krajiny pro pěší dopravu s rekreačním potenciálem velice problematické.

Pěší doprava se musí dostat zpět na úroveň odpovídající svému významu, protože plní řadu funkcí. Vedle přepravy má funkci společenskou, ekonomickou a v neposlední řadě i zdravotní.

Pěší doprava má významný městotvorný efekt, veřejné prostory bez chodců jsou pouhými dopravními prostory, které neplní městské funkce.

V oblasti ekonomiky přispívá chůze k podpoře lokálních center a služeb. V případě podcenění role a významu pěší dopravy lokální centra i služby upadají a zanikají. Tato skutečnost jako jeden z významných faktorů podporuje soustředění obchodu a služeb do velkých středisek, avšak často s nutností dlouhého cestování, což není vhodné z hlediska životního prostředí, nároků na čas a energie. Ze sociologického hlediska takový stav není příznivý především pro děti a seniory. S poukazem na demografický vývoj spojený se stárnutím obyvatelstva jde o jev zvlášť alarmující.

Ve 20. století došlo k prudkému rozvoji automobilové dopravy a řešení jejích potřeb se stalo prvořadou záležitostí. Pěší provoz byl chápán spíše jako samozřejmý doplněk a byl řešen převážně v nejnutnějším rozsahu jen jako nezbytná součást každodenních cest mezi bydlištěm a dopravním prostředkem. Názor na význam a důležitost pěšího provozu pro obyvatele města se začal měnit až koncem dvacátého století a s nástupem nového tisíciletí.

Z průzkumů vyplývá, že až na výjimky docházelo od roku 1963 do roku 2000 k trvalému poklesu počtu chodců, pohybujících se na ulicích centra Prahy. V období 1963–1990 ubýval počet chodců v jednotkách procent, v období 1990 až 2000 už řádově šlo o desítky procent. Intenzity pěšího provozu ve špičkové hodině pracovního dne vzrostly mezi lety 1990 a 2000 pouze na pěších trasách spojujících Pražský hrad a Staroměstské náměstí, což dokládá rostoucí oblibu a návštěvnost Prahy zahraničními a tuzemskými turisty.

Součástí veřejného života jsou i občané s pohybovým nebo orientačním handicapem, kterým se do cesty staví četné překážky. Bezbariérové řešení je přitom nedocenitelné (a legislativně podložené) nejen osobami trvale zdravotně postiženými, ale také velkou skupinou rodin s malými dětmi a osob byť jen s dočasným omezením pohybu. V případě bezbariérových úprav lze stále konstatovat, že přes dílčí zlepšení jsou podmínky pro pěší dopravu stále neuspokojivé. Bezbariérová úprava většinou chybí nejen stavbám a zařízením pro dopravu, občanskou a technickou vybavenost, ale nemají ji dosud v potřebném rozsahu chodníky a jejich obrubníky, přechody pro chodce, systémy dopravního a orientačního značení, čekárny a vozidla MHD, parkové cesty.

6.4.2 KONCEPCE PĚŠÍ DOPRAVY

Územní plán stanovuje výrazné zkvalitňování podmínek pro pěší dopravu, její zrovnoprávnění s individuální automobilovou dopravou při přípravě nových staveb a při rekonstrukci stávajících komunikací. Podmínky pro pěší provoz je nepřípustné degradovat v zájmu uspokojení potřeb automobilové dopravy.

Úroveň vytváření vhodných podmínek pro pěší dopravu náleží podrobnějším dokumentům, než je územní plán. Základním předpokladem pro prosazování systémového přístupu k pěší dopravě bude dokument Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy a na jeho základě připravovaný Generel pěší dopravy na území hl. m. Prahy. Cílem obou dokumentů bude zlepšit a zrovnoprávnit podmínky pro rozvoj pěší dopravy na území hl. m. Prahy při přípravě nových staveb a projektů rekonstrukcí stávajících komunikací.

Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy stanovují priority města při podpoře pěší dopravy v rámci dopravního systému města, definují podmínky a vhodná opatření ke zvýšení pohodlí a bezpečí chodců. Generel pěší dopravy na území hl. m. Prahy pak tyto obecné zásady převede do konkrétních situací v místech, kde jsou identifikované problémy, navrhne nové vhodné trasy, a tím usnadní návrh řešení v daných lokalitách. Generel bude postihovat trasy celoměstského významu. Po zpracování Generelu se předpokládá doplnění vybraných významných pěších propojení do územního plánu.

Územní plán vymezuje pouze vybrané významné **koridory významných pěších propojení**, tj. takové linie základní sítě pěších propojení, které nemají náhradu, nebo je jejich existence ohrožena, a jsou důležité k překonání bariér (řeky, žel. trati, průmyslové areály, nesprávně založené komplexy bydlení, liniové trasy technické infrastruktury apod.) a dotvářejí přirozené tahy.

Ve vyznačených koridorech významných pěších propojení se ukládá povinnost zajistit prostupnost územím, případně realizovat infrastrukturu pro pěší dopravu.

Od stanovených koridorů významných pěších propojení **se lze při rozhodování v území odchýlit pouze v případech**, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného řešení v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení ve stanovených vazbách svým charakterem vyhovující funkci požadovaného pěšího propojení a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru významného pěšího propojení musí být doloženo návrhem alternativního vhodného pěšího propojení v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení pěšího propojení v rámci koridorů ve stopě dle územního plánu.

Zapracování následných korekcí koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchylných řešení a podrobnějších prověření.

6.5 Cyklistická doprava

6.5.1 VÝCHOZÍ STAV

V cyklistické dopravě je klíčovým úkolem úspěšně plánovat nabídku. Tak, jak byly potřeby cyklistů v minulosti redukovány víceméně na její pojímání v rekreační rovině, sílí v posledních letech tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, za sportem apod. Je snaha integrovat cyklistickou dopravu do infrastruktury města.

Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako důležitou alternativu k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a výrazněji by se mohla uplatnit i v regionu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má stoupající tendenci a tomuto trendu je třeba přizpůsobovat služby i plánování nabídky v dopravě. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně vzrostla, zvýšil se počet vozidel a především jejich výkon. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstal na zanedbatelných, resp. nevyjádřitelných hodnotách. Je nutné, aby pozornost byla kromě podpory řešení problémů motorizované dopravy namířena na celé spektrum dopravních modů.

V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy Koncepci základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, která předpokládala realizaci cca 400 km cyklotras. Síť městských páteřních cyklotras spojujících důležité body (nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.) měla být vybudována do roku 2000, nezahrnovala však místní vazby ani rekreační trasy, ty měly být ponechány na iniciativě městských částí. Tuto koncepci převzal a rozšířil Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999. V Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy, přijatých ZHMP v roce 1996, byl za jeden z hlavních úkolů stanoven nárůst objemu cyklistické dopravy na několikanásobek. Plánovaný rozsah cyklistických tras se v následujícím období nepodařilo realizovat. V r. 2003 Rada HMP schválila aktualizovaný základní systém cyklistických tras (s prodloužením na cca 440 km) a realizaci posílila výslovným uložením úkolu zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích pozemních komunikací. Současně vyznačené úseky cyklistických tras z minulých období negarantují řešení tras formou stezek pro cyklisty, pruhů pro cyklisty nebo jiných opatření, která mají být předmětem naplnění koncepce řešení celoměstsky významných tras.

6.5.2 KONCEPCE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

Z hlediska územního plánování se potřeba rozvoje bezpečné infrastruktury pro cyklistickou dopravu plošně obsluhující město dotýká především specifikace tras – koridorů, kde se mají příslušná opatření přednostně realizovat. Návrh cyklistické dopravy musí být nedílnou součástí řešení dopravní soustavy města a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu územní plán stanovuje v Praze vytvoření ucelené sítě cyklotras, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb, zahrnující obě funkce cyklistické dopravy - dopravní i rekreační.

Základem vymezeného systému je kategorizace cyklotras, již dříve schválená Radou hl. m. Prahy, přičemž pro úroveň územního plánu jsou vybrány zejména trasy celoměstského významu, tvořené skupinou tzv. páteřních cyklotras (I. třídy) a hlavních cyklotras (II. třídy). Místní úroveň cyklotras (III. třídy) se ponechává mimo závazný regulativ územního plánu jako vrstva vyplývající z místních podmínek. Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras, např. okruhy v parcích).

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu (vodní toky, terasy), což umožní jejich sklonově příznivý průběh. Osou systému jsou cyklotrasy podél Vltavy, levobřežní a pravobřežní. Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty.

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Tyto cyklotrasy nejsou v územním plánu obsaženy a jejich realizace se předpokládá v různých plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s jejich regulativy.

Kromě vyjádřených tras se předpokládá realizace odpovídajících prvků infrastruktury pro provoz cyklistů dle potřeby v dalších plochách s rozdílným způsobem využitím.

Cyklistické trasy vymezené v územním plánu jsou chápány a předepsány jako **liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou speciálně pro pohyb cyklistů** (formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním i přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty, přejezdů komunikací, opatření na světelně řízených křižovatkách, provozu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a v pěších nebo obytných zónách apod.). Ve vyznačených trasách (koridorech) je realizace opatření nezbytná.

Síť **koridorů cyklistické infrastruktury** vychází z principu plánování nabídky vhodné dopravní infrastruktury a vytváření prostředí s vyváženou dopravní obslužností a vyrovnanými podmínkami pro jednotlivé druhy dopravy v souladu s dopravní strategií města i státu.

Koridory cyklistické infrastruktury zahrnují cyklistické trasy sloužící dopravní, rekreační i smíšené funkci, proto souběh koridorů v některých územích a lokalitách není závadou plánu, nýbrž záměrnou koncepcí vyplývající ze znalosti místních podmínek.

Úseky koridorů cyklistické infrastruktury, které reflektují a současně do návrhu potvrzují již realizovaná opatření pro cyklisty, mohou mít charakter polohově přesněji vymezené linie; jinak platí, že jsou v grafice standardně vázány zpravidla na osu komunikace, již má cyklistická infrastruktura sledovat.

Koridory cyklistické infrastruktury nestanovují konkrétní provedení opatření pro provoz cyklistů a neurčují přesnou polohu či způsob průjezdu cyklistů prostorem místních komunikací, popřípadě v bezprostředně sousedním území, ale stanoví požadavek na řešení místu odpovídající cyklistické infrastruktury.

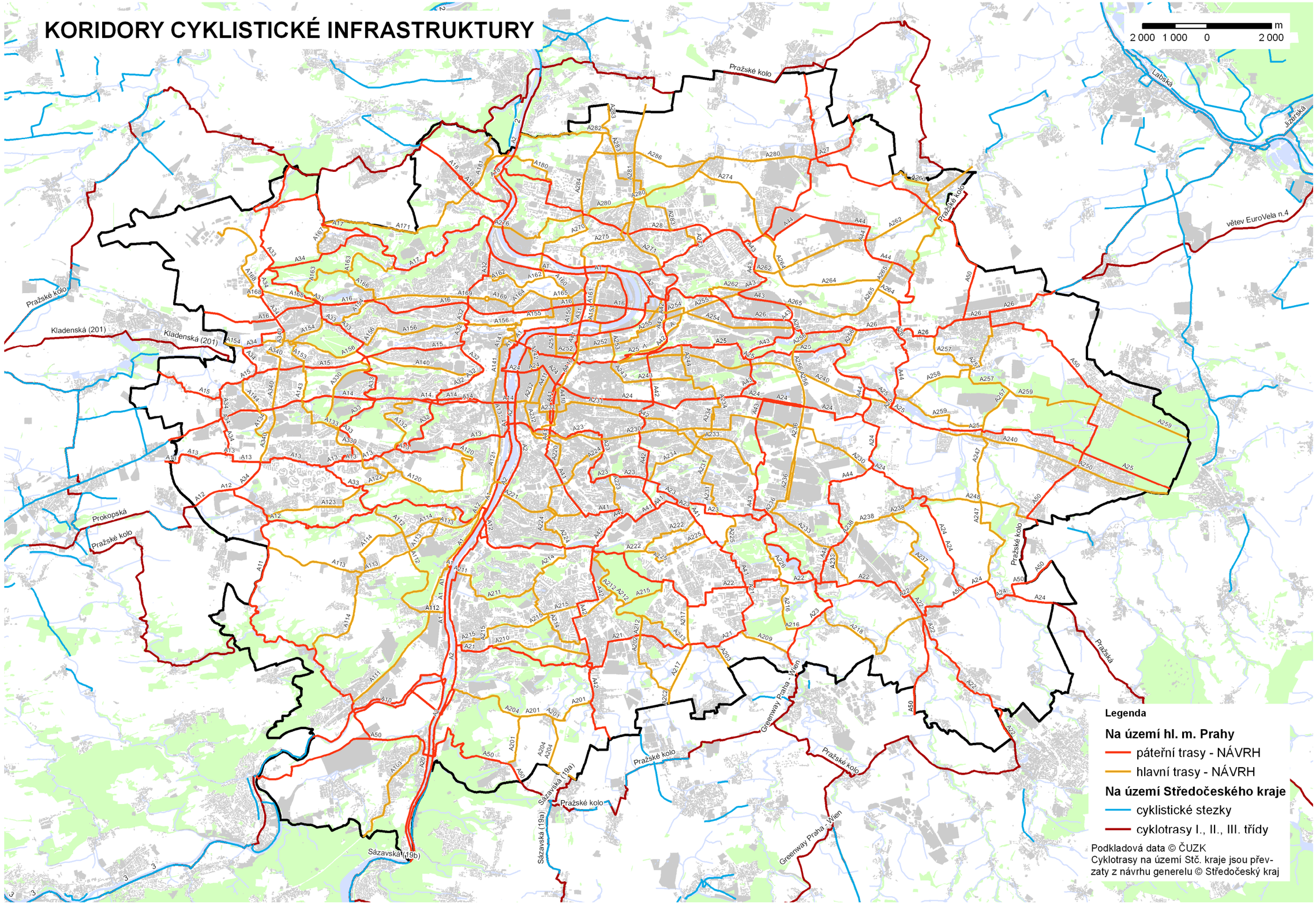
Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území **odchýlit pouze v případech**, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stanovených trasách, vyhovující svým charakterem dopravní nebo rekreační či smíšené funkci cyklotrasy a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru cyklistické infrastruktury musí být doloženo návrhem alternativního vhodného řešení stopy v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení cyklistické infrastruktury v rámci koridorů v původní stopě dle územního plánu.

Zapracování následných korekcí průběhu koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchylných řešení a podrobnějších prověření.

Tabulka: *Páteřní cyklotrasy*

Číslo	Průběh cyklistické trasy – cílový stav
A1	Radotín-Hlubočepy-Smíchov-Malá Strana-Holešovice-Stromovka-Podbaba-Sedlec
A2	Zbraslav-Modřany-Braník-Výtoň-Nár. divadlo-Palach. nám.-Těšnov-Libeň. ostrov-Troja-Zámky
A11	Zbraslav-Radotín-Zadní Kopanina-Řeporyje-Stodůlky
A12	Hlubočepy-Prokopské údolí-Řeporyje (Jinočany)
A13	Smíchovské nádr.-Radlická-Nové Butovice-Stodůlky-Třebonice (Rudná)
A14	Anděl-Košíře-Motol-Řepy
A15	Klárov-Pohořelec-Vypich-Bílá Hora-Řepy-Zličín-Sobín
A16	Libeňský most-Bubny-Výstaviště-Stromovka-Dejvice-Veleslavín-Dědina (Hostivice)
A17	Podbaba-Jenerálka-Nebušice-Přední Kopanina
A18	Sedlec-Suchdol-Kozí hřbety (Horoměřice)
A21	Modřany-Libuš-Kunratice-Šeberov-Háje
A22	Braník-Krč-Chodov-Háje-Petrovice-Uhříněves-Kolovraty (Říčany)
A23	Výtoň-Vršovice-Michle-Záběhlice-Hostivař-Petrovice (Průhonice)
A24	Klárov-Staroměstské nám.-Muzeum-Vinohrady-Malešice-Jahodnice-Dubeč-Královice (Říčany)
A25	Národní divadlo-Můstek-Bulhar-Ohrada-Hrdlořezy- Dolní Počernice-Běchovice-Klánovice (Úvaly)
A26	Libeň-Vysočany-Hloubětín-Černý Most-Horní Počernice
A27	Bílá Skála-Bulovka-Prosek-Letňany-Čakovice
A28	Zámky-Bohnice-Kobylisy-sídliště Ďáblice-Prosek
A31	Dukelských hrdinů-Výstaviště-Stromovka
A32	Hlubočepy-Jinonice-Košíře-Strahov-Dejvice (výhledové vedení)
A33	Prokopské údolí-Nové Butovice-Motol-Petřiny-Divoká Šárka-Přední Kopanina (Okoř)
A34	Stodůlky-Zličín-Ruzyně-Nebušice
A41	Těšnov-Florenc-Muzeum-Nuselský most-Pankrác-Spořilov-Záběhlice-Háje
A42	(Hodkovice)-Písnice-Libuš-Nové Dvory-Krč-Kačerov-Spořilov-Vršovice-Ohrada-Palmovka
A43	Hostivař-depo Hostivař-Malešice-Hrdlořezy-Hloubětín-Prosek
A44	Petrovice-Dolní Měcholupy-Dolní Počernice-Černý Most-Satalice-Kbely-Letňany
A50	okružní trasa kolem Prahy (km pouze na území hlavního města)

KORIDORY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY



6.6 Letecká doprava

6.6.1 VÝCHOZÍ STAV

Letecká doprava v Praze je provozována na letištích Ruzyně, Kbely, Letňany, Točná, na vrtulníkových letištích (heliportech) a provozních plochách převážně určených pro potřeby Integrovaného záchranného systému (IZS).

Dominantní roli v letecké dopravě v rámci Prahy i celé České republiky z hlediska významu i dopravního výkonu hraje mezinárodní **Letiště Ruzyně**, které je veřejné mezinárodní letiště. Nárůst letecké dopravy na Letišti Ruzyně je rychlejší, než se předpokládalo. Předpokládaný obrat cestujících i zboží na rok 2010 byl již zejména v oblasti osobní dopravy výrazně překročen. Nárůst leteckého provozu na Letišti Ruzyně i jeho rozvoj přitěžuje stávající komunikační síť ve spádovém území vyvolanou automobilovou dopravou a zvyšujícími se nároky na veřejnou dopravu. Letiště Ruzyně postrádá obsluhu kapacitním prostředkem kolejové dopravy. Důsledky nárůstu automobilové dopravy v souvislosti s rozvojem ruzyňského letiště na stávající komunikační síti v severozápadní části města zmírní až zprovoznění Pražského okruhu na severozápadě města a zkvalitnění nabídky veřejné dopravy. Provozní plochy tvoří tři vzletové a přistávací dráhy – RWY 06/24, RWY 13/31 a RWY 04/22. Dráha RWY 06/24 je provozně a parametrově plnohodnotná, RWY 13/31 je parametrově plnohodnotná, avšak s výrazným provozním omezením z důvodu hluku z leteckého provozu, RWY 04/22 parametrově vyhovuje pouze pro provoz malých a středních letadel, nyní již trvale mimo provoz je využívána pouze pro pojezd a parkování letadel.

Letiště Kbely (letecká základna Kbely) je vojenské letiště, které disponuje jednou vzletovou a přistávací drahou RWY 06/24.

Letiště Letňany má statut veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště a disponuje dvěma travnatými vzletovými a přistávacími drahami (RWY).

Letiště Točná má statut veřejného vnitrostátního letiště. Kromě plachtařů a motorářů z letiště Točná vzlétají piloti na motorových rogalech, provozuje létání ultralehkých letadel, převládají výcvikové, sportovní, zkušební, ověřovací, školní a vyhlídkové lety.

6.6.2 KONCEPCE LETECKÉ DOPRAVY

Výhledová mezinárodní i vnitrostátní letecká přeprava bude i nadále realizována převážně na **Letišti Ruzyně**. Z důvodů očekávaného dalšího růstu přepravních objemů i kvalitativních nároků na přepravu se stanovuje přestavba části stávajícího dráhového systému, výstavba tzv. paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L, která je určujícím prvkem pro rozšíření a úpravy dráhového systému letiště, které zajišťují do budoucna zvýšení kapacity letiště v počtech pohybů letadel a jejich směrování mimo hustě obydlené části města. Realizaci nové paralelní RWY 06R/24L Letiště Ruzyně však územní plán podmiňuje realizací kolejového spojení letiště s centrem Prahy. Vzletová a přistávací dráha RWY 13/31 bude zachována, provoz na ní by měl být pouze výjimečný, a to v případech, kdy paralelní hlavní RWY budou uzavřeny pro nezbytné opravy nebo vznikne extrémní meteorologická situace, která neumožní bezpečné přistání nebo vzlet na jedné z uvedených dvou paralelních drah. Stávající RWY 04/22 bude zrušena.

Významný vliv na snížení negativních důsledků dopravy ve vazbě na Letiště Ruzyně bude mít jeho budoucí propojení kolejovou dopravou s centrem Prahy. Navrhuje se modernizace trati Praha-Kladno s odbočkou na Letiště Ruzyně, ve výhledu s propojením do oblasti Hostivice-Jeneč. Územní plán ve variantě vymezuje také územní rezervu umožňující prodloužení trasy metra A ze stanice Motol na Letiště Ruzyně. Ke zlepšení dopravních vazeb Letiště Ruzyně na okolní komunikační síť je navržena přestavba stávající mimoúrovňové křižovatky Aviatická-R7 do nové, kapacitnější a provozně vyhovující podoby.

Letiště Kbely bude i nadále sloužit převážně vojenským účelům. Stávající vzletová a přistávací dráha letiště Kbely je zachována. Plošný rozsah letiště Kbely je v územním plánu vymezen dle Generelu letecké základny Kbely.

Funkce **letiště v Letňanech** zůstává zachována, vzletové a přistávací dráhy jsou potvrzeny ve stávající poloze. S ohledem na dotčenou lokalitu NATURA 2000 musí činnosti a provoz na letišti Letňany respektovat podmínky vyplývající z ochrany uvedené lokality. Variantně je vymezen plošný rozsah letiště.

Letiště Točná zůstává součástí letištní struktury v Čechách a má stanovenu roli pražské základny sportovního létání a centra letecké výuky i leteckých služeb. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze. K letišti Točná je vymezena upravená trasa přístupové komunikace.

Územní plán v areálech nemocnic umožňuje umístění **heliportů**. Stávající heliporty v areálech nemocnic lze modernizovat. Změna polohy heliportů i návrh nových heliportů pro Integrovaný záchranný systém nejsou podmíněny změnou územního plánu.

6.7 Vodní doprava

6.7.1 VÝCHOZÍ STAV

Vltavská vodní cesta u Mělníka navazuje na labskou vodní cestu. Praha je tak prostřednictvím vltavské a labské vodní cesty napojena v Německu na evropské vodní cesty. Na území hlavního města Prahy tvoří Vltava kanalizovaný tok se soustavou pevných a pohyblivých jezů s plavebními komorami (Modřany, Smíchov, Mánes, Štvanice a Podbaba). V Praze se nacházejí přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín, sportovní přístav Podolí, významné přístaviště (terminály) osobní vodní dopravy u Palackého, Jiráskova mostu a u Čechova mostu. Vltava je v Praze využívána pro osobní i nákladní dopravu, vodní sporty i rekreačně. Kapacita vltavské vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba 5,2 mil. t/rok a plavební komorou Smíchov 2,8 mil. t/rok.

Hlavní přístaviště osobních lodí je mezi Palackého a Jiráskovým mostem a u Čechova mostu při náplavkách na pravém vltavském břehu. Osobní vodní dopravě slouží na území hl. m. Prahy také pět přívozů přes Vltavu. Pražské přívozy zaznamenávají trvalý nárůst počtu cestujících a postupně zaujaly pevné místo v systému Pražské integrované dopravy.

K překládce zboží se v Praze využívají především přístavy Holešovice, Smíchov a Radotín. Přístav Libeň v současné době prakticky není pro nákladní vodní dopravu využíván. Pro nákladní vodní dopravu a další činnosti související s nákladní vodní dopravou jsou dále u řeky příležitostně mimo přístavní areály využívána i překladiště.

6.7.2 KONCEPCE VODNÍ DOPRAVY

Klíčové pro funkčnost vodní dopravy je zachování potřebného rozsahu ploch pro vodní dopravu a respektování vymezeného koridoru vodní cesty. Vodní doprava i nadále bude plnit funkce osobní, nákladní i rekreační.

Osobní vodní doprava

Atraktivita Prahy zejména v centrální oblasti vyvolává vysokou poptávku po rekreační osobní vodní dopravě po Vltavě spojenou s vyhlídkovými okruhy. Lze očekávat i zvýšený zájem o pravidelné linkové plavby, protože okolí řeky představuje atraktivní prostředí se zachovanými přírodními hodnotami v úseku Praha-Slapy i Praha-Mělník.

Pro osobní vodní dopravu jsou vymezeny terminály na pravém břehu Vltavy u Palackého, Jiráskova a Čechova mostu, přístav Libeň. V období povodňových stavů bude k ochraně osobních lodí využívána i část ochranných přístavů.

Pro sportovní a rekreační soukromá plavidla jsou vymezeny části přístavů Libeň, Smíchov, přístav Podolí, nový přístav v Braníku i část rozšířeného a modernizovaného přístavu v Radotíně.

Podmíněně přípustná jsou přístaviště osobní a rekreační vodní dopravy.

Nákladní vodní doprava

Uplatnění nákladní vodní dopravy v Praze je do značné míry limitováno vybavením obchodních (nákladních) a ochranných přístavů na území města, disponibilní kapacitou a parametry plavebních komor. S ohledem na tyto skutečnosti je výrazné využití nákladní vodní dopravy v Praze relativně omezeno, přesto je nutné zachovat podmínky pro její provozování.

Přístav Holešovice bude i nadále ochranným a obchodním přístavem, se zachováním všech přístavních funkcí s významem pro nákladní vodní dopravu v Praze. V přístavu bude zachováno rovněž potřebné servisní zázemí včetně lodního výtahu v čele přístavního bazénu. Pozitivní je, že přístav má napojení na železniční dopravu, a to železniční stanici Praha-Holešovice. Vlečku do přístavu Holešovice územní plán potvrzuje.

Rozšířený **přístav Radotín** je vymezen tak, aby mohl plnit obchodní funkci, ochrannou funkci a disponoval částí pro sportovní lodě. Vymezení přístavu je navrženo ve variantách, které se liší uspořádáním ochranných stání a ploch přístavu.

Přístav Smíchov je vymezen pro obchodní a ochrannou funkci.

Podmíněně přípustná jsou dočasná místa překládky nákladní vodní dopravy.

Součástí vltavské vodní cesty jsou plavební komory Podbaba, Štvanice, Smíchov, Modřany, v omezeném rozsahu využití komora Mánes, nově je vymezena plavební komora Radotín na Berounce (v souvislosti s řešením vodní dopravy ve spádovém území přístavu Radotín).

Územní plán umožňuje zkvalitnění nabídky osobní vodní dopravy v rámci systému PID zajišťující spojení obou vltavských břehů např. v oblasti Trojské kotliny, mezi Smíchovem a Podolím.

7. Koncepce technické infrastruktury

Technickou infrastrukturu města tvoří systémy, které zabezpečují technickou obsluhu území. Jde o systémy zásobování vodou, odkanalizování, zásobování teplem, plynem, elektrickou energií, elektronických komunikací, kolektorů a odpadového hospodářství. Do technické infrastruktury je dále zařazen i systém vodních toků.

V územním plánu jsou řešeny nadřazené systémy technické infrastruktury s vymezením funkčních ploch, plošných zařízení s průmětem do jiných ploch s rozdílným způsobem využití a liniových vedení.

Většina nově navrhovaných ploch, plošných zařízení i liniových staveb technické infrastruktury je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby či opatření.

V grafické části (výkresy *V5 – Vodní a odpadové hospodářství*, V*6 – Energetika, elektronické komunikace, kolektory*) byly pro lokalizaci stávajících zařízení a stávajících liniových vedení převzaty datové soubory vlastníků (správců) technické infrastruktury platné k 03/2009. Mezi nejvýznamnější vlastníky (správce) náleží Pražská vodohospodářská společnost, a.s., Pražská teplárenská, a.s., Pražská plynárenská distribuce, a.s., RWE Tansgas Net, s.r.o., MERO, a.s., ČEPRO, a.s., PREdistribuce, a.s., ČEZ Distribuce, a.s., ČEPS, a.s., Telefónica O2 Czech Republic, a.s.

7.1 Zásobování vodou

Prahu zásobuje pitnou vodou vodárenská soustava Střední Čechy. Mimopražské zdroje vody pro Prahu jsou Želivka (úpravna vody Hulice) a Jizera (úpravna vody Káraný). Pražským zdrojem vody je Vltava (úpravna vody Podolí). Tento zdroj není v současné době provozován a je udržován jako „studená“ rezerva.

Z vodárny v Káraném vedou dva vodovodní řady DN 1100 pitnou vodu do vodojemu Flora. Třetí vodovodní řad DN 1600 zásobuje pitnou vodou vodojem Ládví I.

Z vodárny Želivka je pitná voda do Prahy dopravována štolovým přivaděčem DN 2600 do vodojemu Jesenice I.

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

Na celoměstský systém zásobování vodou nejsou zatím připojena všechna okrajová území Prahy, jde o Strnady, Zmrzlík a Závist.

Pro zásobení průmyslových závodů v oblasti Vysočan a Malešic surovou vltavskou vodou byl vybudován průmyslový vodovod. Z důvodů téměř nulových odběrů průmyslové vody se v současné době přestává využívat jeho severní větev.

V oblasti jihovýchodní části Prahy nastal mohutný stavební rozvoj, který stále narůstá. Tato část Prahy je zásobována vodou z vodojemu Kozinec, který je v současné době na hranici svých kapacitních možností. Rovněž vzhledem ke kapacitním možnostem vodovodní sítě není možné zajistit další napojování zástavby. Z tohoto důvodu je nutná výstavba nového přiváděcího řadu DN 1000 (DN 800) napojeného z vodojemu Jesenice II do Uhříněvsi.

Nutnou další podmínkou pro zkapacitnění vodojemu Kozinec je posílení nátoku, a to obnovou vodovodního řadu mezi vodojemem Chodová - Kyjský uzel. Celý tento vodovodní řad bude rozdělen na úseky podle stavebně-technických podmínek a v části bude zdvojen, v dalších částech obnovován. Obnova celého vodovodního řadu je nutná i z důvodu, že končí životnost ocelového potrubí řadu. Obnovený řad bude dostatečnou kapacitou zajišťovat zvýšenou spolehlivou dodávku vody do vodojemu Kozinec. Součástí obnovy řadu bude i nové propojení do nového šoupátkového objektu Štěrboholy II. Navrhují se i vnitřní úpravy vodojemu Kozinec.

Výstavba přiváděcího řadu z vodojemu Jesenice II pro posílení jihovýchodní části Prahy je důležitá také pro vzájemnou zastupitelnost zdrojů při haváriích a obnově nadřazeného systému zásobování vodou. Území bude možné zásobovat vodou jak z vodojemu Kozinec, tak i z vodojemu Jesenice II. Po výstavbě tohoto vodovodního řadu mohou být zásobeny vodou všechny plochy urbanistického rozvoje na jihovýchodě Prahy. Vodovodní řad je navržen ve třech variantách a jeho součástí je i odbočující řad DN 300 do Benic.

Pro rozvoj MČ Lipence jsou navrhovány tři vodojemy, a to vodojem Lipence, Lipence I a Baně o celkovém objemu 8 000 m^3. S vodojemy souvisí i návrh vodovodních řadů, které připojují tyto vodojemy na stávající vodovodní síť.

Umístění přerušovacího vodojemu (komory) Korunní II je navrženo pro zajištění požadovaného tlaku vody v centru města, může sloužit i jako nutný akumulační objem vody pro rozvoj v centru města.

Zesílení a obnova vodovodních řadů (propojující vodojemy Karlov, Korunní, Flora a Podolí) včetně vodovodního přivaděče v ulici Ve Smečkách jsou navrhovány k obnově z důvodů zásobování vodou nové dostavby Starého Města, Nového Města a Vinohrad. Velká část těchto vodovodních řadů je za hranicí své životnosti.

Rozvoj v oblasti Smíchova bude zajišťovat vodovodní řad z vodojemu Malvazinky do zásobovací sítě Smíchova s redukčním ventilem v prostoru Nikolajky. Redukční ventil bude sloužit k zajištění požadovaného tlaku vody v oblasti Smíchova a jsou navrženy i připojovací vodovodní řady sloužící k napojení na stávající vodovodní síť.

Zdvojením vodovodního řadu Zálesí - vodojem Novodvorská bude dosaženo zvýšení nátoku do vodojemu a využití vodojemu Novodvorská k zásobování vodou návrhových rozvojových ploch v této části Prahy.

V oblasti navrhovaného rozvoje v oblasti Západního Města se navrhuje přeložení vodovodního řadu DN 600 vedoucího z vodojemu Kopanina do Berouna.

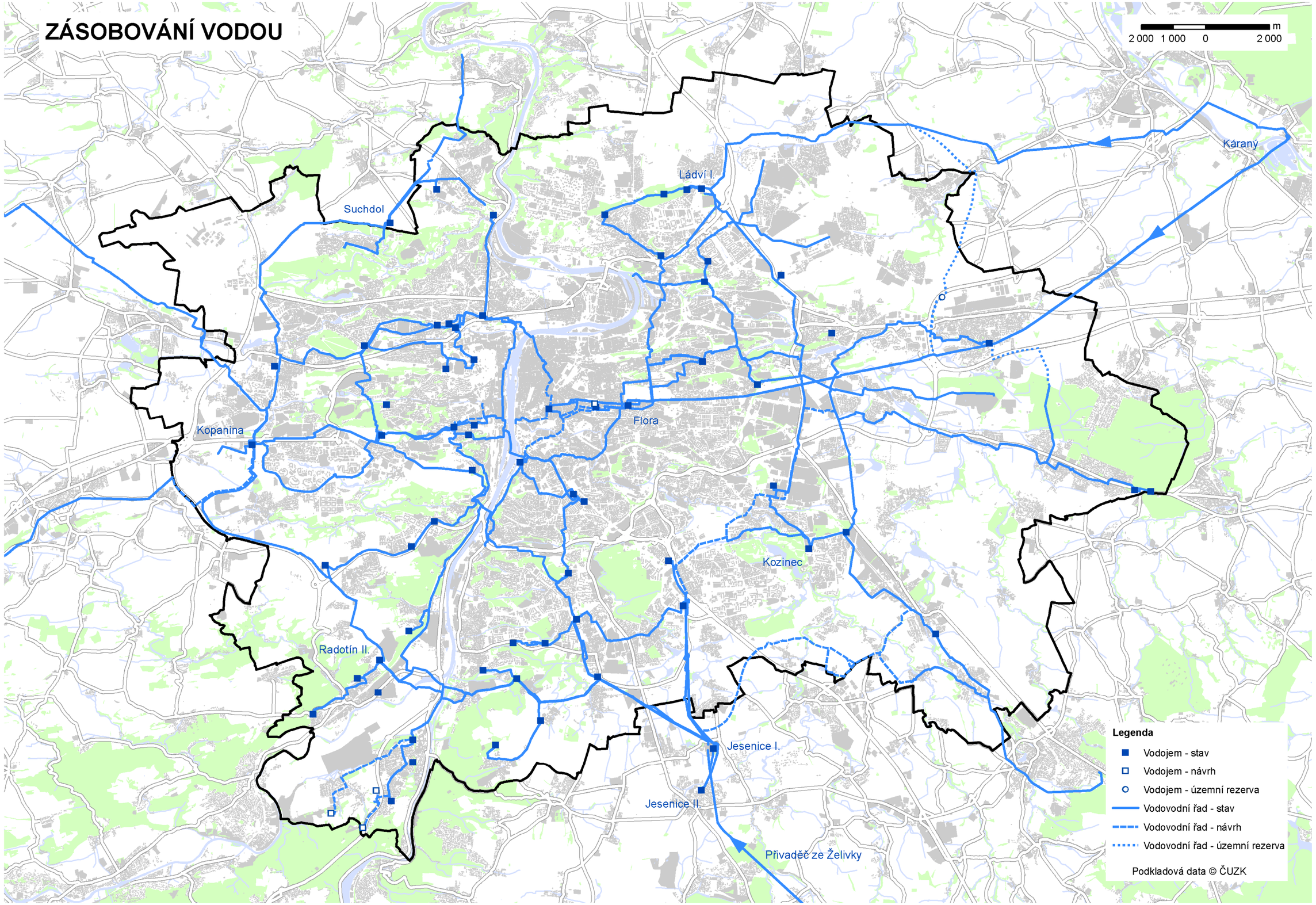
Pro zajištění výhledových potřeb v oblasti zásobení vodou z vodojemu Vypich se vymezuje územní rezerva pro jeho rozšíření.

Dále se vymezuje územní rezerva pro případné rozšíření vodojemu Kopanina vzhledem k jeho důležité funkci v nadřazeném systému zásobování vodou a k významnému výškovému umístění vodojemu.

Územní rezervou je i vodojem Chvaly s navrhovanými propojovacími vodovodními řady, a to mezi I, II káranským řadem a III káranským řadem. Propojením se získá významné zokruhování vodovodních řadů nadřazeného vodárenského systému.

Ve východní části města je územní rezervou propojení stávajícího vodovodního řadu DN 600 Horní Počernice - Běchovice s vodojemem Horní Počernice a káranskými řady.

ZÁSOBOVÁNÍ VODOU



7.2 Odkanalizování

Systém odkanalizování hl. m. Prahy je založen převážně na jednotné stokové síti, která odvádí společně splaškové a dešťové odpadní vody, a je charakteristický pro tzv. Velkou Prahu s hranicemi města do r. 1960. Páteří kanalizačního systému hlavního města je 7 kmenových stok, které přivádějí odpadní vody na Ústřední čistírnu odpadních vod na Císařském ostrově (ÚČOV). Do kmenových stok jsou napojeny hlavní sběrače a do nich vedlejší sběrače. Nejnižším článkem stokové sítě, ale zároveň nejpočetnějším jsou uliční stoky a do nich zaústěné domovní přípojky z jednotlivých nemovitostí. V obcích připojených k hlavnímu městu po roce 1960 byla vybudována většinou oddílná stoková síť, která odvádí splaškové a dešťové odpadní vody samostatně. Zatímco splaškové odpadní vody se odvádějí k likvidaci na čistírnu odpadních vod, dešťové odpadní vody se odvádějí pokud možno po předchozí retenci a částečné sedimentaci do nejbližšího recipientu.

Na území hl. m. Prahy je dále v provozu 25 lokálních čistíren odpadních vod a několik průmyslových čistíren odpadních vod, které slouží k likvidaci průmyslových odpadních vod a odpadních vod ze zemědělské výroby. Na všechny lokální ČOV dohromady připadá necelých 5 % objemu veškerých odpadních vod vyprodukovaných na území hl. m. Prahy a zbývajících 95 % objemu odpadních vod připadá na ÚČOV. Přibližně 0,5 % obyvatel není dosud připojeno na městskou stokovou síť, v těchto lokalitách se provádí likvidace odpadních vod prostřednictvím domovních čistíren, septiků nebo žump.

Územní plán navrhuje rozšíření stávající plochy ÚČOV, která není schopna při dvoustupňovém mechanicko-biologickém způsobu čištění dosáhnout takové kvality vypouštěné vody do Vltavy, aby splnila přísné parametry stanovené Evropskou unií. Po dokončení intenzifikace bude tato čistírna schopna vyčistit veškerou přiváděnou odpadní vodu v dostatečné kvalitě a s určitou rezervou v kvantitě. Dříve uvažované vymístění ústřední čistírny za hranice hl. m. Prahy není v současné době ani v blízké budoucnosti reálné.

V souvislosti s rozšířením a přestavbou stávající čistírny je nutné přizpůsobit přítoky kmenových stok z levého břehu Vltavy na čistírnu. Jde především o výstavbu čerpací stanice Nátokový labyrint, s tím související přeložky kmenových stok B a D v Bubenči a jejich přečerpávání do kmenové stoky K. Rovněž je nutné vymístit kalové hospodářství z prostoru ústřední čistírny mimo Prahu, za tím účelem je navržen štolový přivaděč do lokality Drasty.

Některé lokální čistírny odpadních vod zůstanou i nadále v provozu, ale s ohledem na rozrůstající se zástavbu v jejich spádovém území budou muset být modernizovány a jejich kapacita posílena. Z toho důvodu je navrhováno 11 plošných rozšíření stávajících čistíren odpadních vod a jedna územní rezerva pro výhledovou výstavbu čistírny odpadních vod v Zadní Kopanině.

Některé lokální čistírny odpadních vod budou naopak zrušeny. Jde o čistírny se zastaralou technologií čištění nebo čistírny, které se již z ekonomického hlediska nevyplatí rozšiřovat, a také čistírny, které ztratí svoje opodstatnění prodloužením kanalizačního sběrače do jejich povodí a odvedením odpadních vod z předmětné lokality na ÚČOV.

V návaznosti na rekonstrukci ÚČOV se navrhuje prodloužení některých páteřních kanalizačních sběračů až na okraj Prahy, což umožní připojit na kanalizaci další urbanizovaná území hlavního města. Jde především o prodloužení kanalizačního sběrače G, který umožní odkanalizování Dubče a Uhříněvsi a výhledově také Kolovrat a Královic na ÚČOV na Císařském ostrově. Následně budou lokální čistírny odpadních vod v Uhříněvsi, Kolovratech a Královicích vyřazeny z provozu. Lokální čistírna v Královicích bude přestavěna na čerpací stanici, odkud budou odpadní vody přečerpávány do Uhříněvsi do sběrače G.

Prodloužení kanalizačního sběrače H umožní odkanalizování Běchovic a výhledově také Újezda nad Lesy na ÚČOV. Lokální čistírny odpadních vod v obou katastrálních územích budou rovněž vyřazeny z provozu.

Po dokončení výstavby kanalizačního sběrače vedeného Šáreckým údolím bude možné vyřadit z provozu lokální čistírnu v Nebušících.

Prodloužení Modřanského kanalizačního sběrače do Komořan spolu s gravitačním připojením Cholupic na tento sběrač a výstavbou čerpací stanice a výtlaku z Točné do Cholupic umožní také odkanalizování Komořan, Cholupic a Točné na ÚČOV a následné vyřazení z provozu lokální čistírny v Komořanech.

Prodloužením kanalizačního sběrače P do Třebonic bude možné i toto území napojit na celoměstský kanalizační systém ukončený v ÚČOV.

Napojením lokální čistírny Svépravice na sběrač H2 bude možné odkanalizovat podstatnou část Horních Počernic na ÚČOV.

Nevyhovující spádové a kapacitní poměry vyžadují výstavbu druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích a druhé větve kanalizačního sběrače Folimanka, jehož trasa se dotýká Vršovic, Vinohrad, Nuslí a Nového Města. Na kmenové stoce B bude v části Karlína provedena přeložka a rovněž z kapacitních důvodů i přeložka shybky kmenové stoky pod Vltavou.

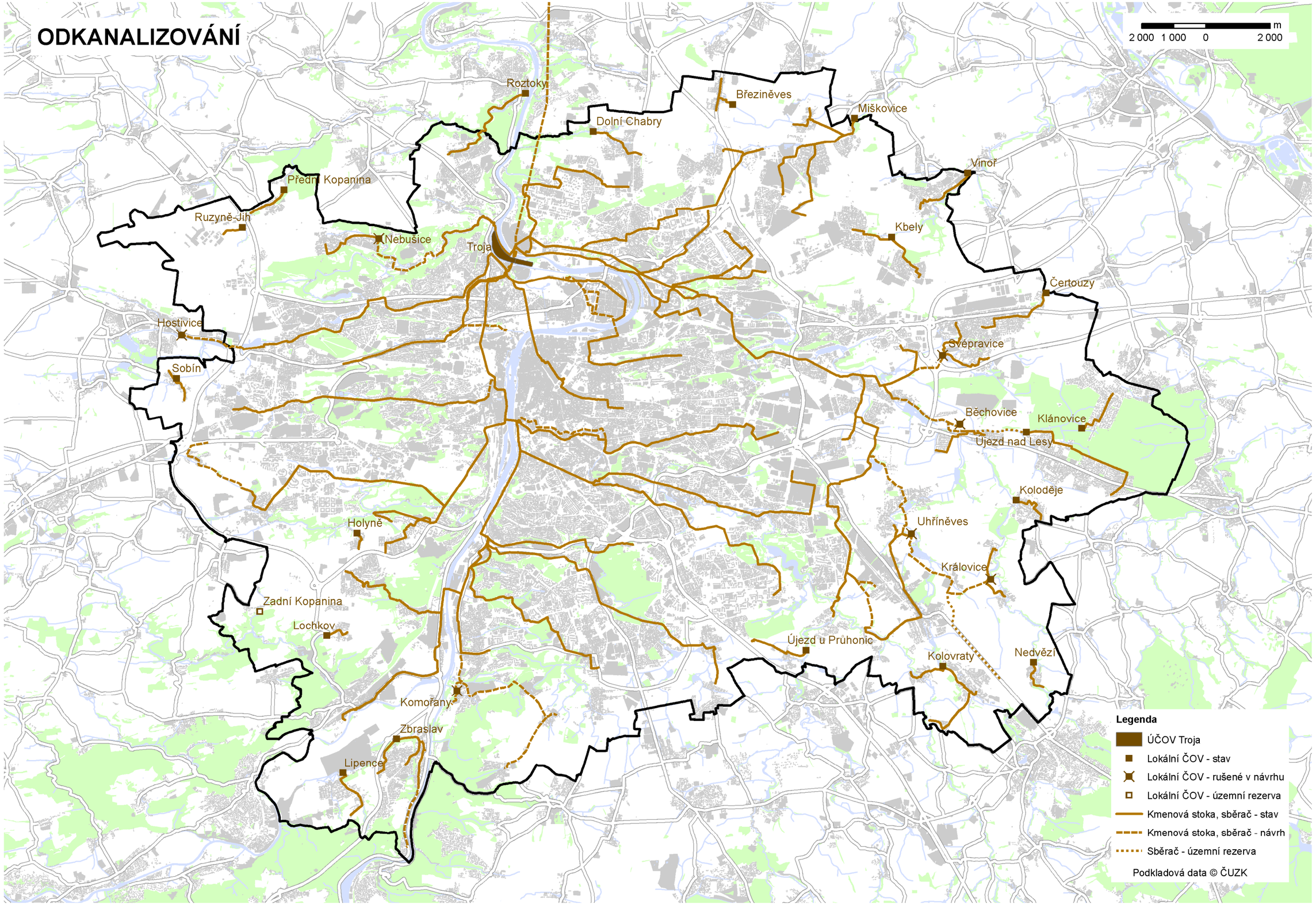
S ohledem na nevyhovující spádové poměry je navržena přeložka kanalizačního sběrače M na Smíchově do ulice Drtinova.

V souladu s Generelem odvodnění hl. m. Prahy je navržen výtlak odpadních vod z Pitkovic do Horních Měcholup, kde se napojí na stávající sběrač G6.

Další výtlak odpadních vod je navržen z mimopražské obce Hostivice, který se v Ruzyni napojí na kmenovou stoku D. Odpadní vody z Hostivic tím budou převedeny na ÚČOV a městská čistírna v Hostivicích bude zrušena.

Na území Prahy je dále navrženo 22 podzemních záchytných nádrží, jejichž účelem je zachycovat zředěné odpadní vody v období intenzivních dešťů, které se doposud vypouštěly z odlehčovacích komor jednotné kanalizace do recipientu bez čištění. Po skončení dešťových srážek budou tyto odpadní vody přečerpány nebo gravitačně odvedeny na ÚČOV. Uvedeným opatřením nebudou drobné vodní toky na území hl. m. Prahy zatěžovány organickými nečistotami.

Pro zlepšení kvality drobných vodních toků je navržena celá řada nových dešťových usazovacích nádrží, a to především s ohledem na nezbytné zachycení přívalových srážek ze zpevněných ploch v souvislosti s výstavbou Silničního okruhu kolem Prahy a také pro udržení požadované kvality vody v recipientech. Jsou navrženy především v Ďáblicích, Modřanech, Komořanech, Stodůlkách a Řeporyjích.


ODKANALIZOVÁNÍ
m
2 000 1 000 0 2 000
Roztoky
Březiněves
Miškovice
Dolní Chabry
Vinoř
Přední Kopanina
Ruzyně-Jih
Nebušice
Troja
Kbely
Čertouzy
Hostivice
Svépravice
Sobín
Běchovice
Klánovice
Újezd nad Lesy
Koloděje
Uhříněves
Holyně
Královice
Zadní Kopanina
Lochkov
Újezd u Průhonic
Kolovraty
Nedvězí
Komořany
Zbraslav
Lipence
Legenda
ÚČOV Troja
Lokální ČOV - stav
Lokální ČOV - rušené v návrhu
Lokální ČOV - územní rezerva
Kmenová stoka, sběrač - stav
Kmenová stoka, sběrač - návrh
Sběrač - územní rezerva
Podkladová data © ČUZK

7.3 Vodní toky

7.3.1 VLTAVA A BEROUNKA

Území hlavního města se nachází v oblasti povodí Berounky, Dolní Vltavy a Středního Labe, z části v přirozeném nebo urbanizovaném území. V rámci procesu plnění Směrnice 2000/60/ES (Rámcová směrnice vodní politiky ES) zohledněného novelizovaným zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, probíhá v současné době schvalování plánů oblastí povodí, které zajišťují správci povodí ve spolupráci s příslušnými krajskými úřady s ústředními vodoprávními úřady.

Plánování v oblasti vod je soustavná státem zajišťovaná koncepční činnost, jejímž účelem je vymezit a vzájemně harmonizovat veřejné zájmy:

- ochrany vod jako složky ŽP,
- ochrany před povodněmi a dalšími škodlivými účinky vod,
- trvale udržitelného užívání vodních zdrojů a hospodaření s vodami.

Nástrojem plánování jsou plány oblastí povodí, které obsahují definici dobrého stavu vod, hodnocení stavu vod v současnosti, odhad stavu vod k roku 2015, návrh cílů pro jednotlivé vodní útvary do roku 2015 a návrh opatření k dosažení těchto cílů.

Pro potřeby tohoto plánování jsou definovány základní jednotky představující významná dílčí povodí – vodní útvary. Na území hl. m. Prahy zasahují dle těchto vymezení, zpracovaných Povodím Vltavy, s. p., a Povodím Labe, s. p., následující vodní útvary:

- 13749070 – Berounka po ústí do toku Vltava,
- 12911030 – Vltava po soutok s tokem Berounka,
- 13879000 – Vltava po ústí do toku Labe,
- 13769000 – Botič po ústí do toku Vltava,
- 13782010 – Rokytka po ústí do toku Vltava,
- 11073000 – Labe po soutok s tokem Jizera,
- 11335000 – Labe po soutok s tokem Vltava.

Páteří vodních toků v Praze je řeka Vltava, která protéká jejím územím zhruba od jihu k severu, s hlavním levobřežním přítokem Berounkou. Labe zasahuje území města jen povodím svých přítoků. Celkově lze konstatovat, že na změnu odtokových poměrů na Vltavě a Berounce a stav protipovodňové ochrany má vliv způsob využívání záplavových území Vltavy a Berounky a rovněž nábřeží v centrální části města.

Po mimořádné povodni v srpnu 2002 bylo aktualizováno stanovené záplavové území a na základě této aktualizace bylo na Vltavě a Berounce vymezeno záplavové území nejvyšší zaznamenané přirozené povodně ze srpna 2002 (Q_{2002} = 5 160 m^3/s) a aktivní zóna pro průtoky s periodicitou 100 let, které vymezuje novou hranici záplavového území Vltavy a Berounky a linie protipovodňových opatření na ochranu hl. m. Prahy. V současné době jsou protipovodňová opatření pro Q_{2002} dokončena v centrální části hl. m. Prahy. Nejsou dokončena v okrajových oblastech na severu v Troji a na jihu v Radotíně, ve Velké Chuchli a na Zbraslavi. Po projednání se zastupiteli MČ Zbraslav rozhodla Rada HMP, že příprava a realizace protipovodňových opatření na Zbraslavi bude pro povodňové průtoky s periodicitou 100 let.

Záplavové území na Vltavě a Berounce je rozděleno do tří kategorií s diferencovaným využíváním a aktivní zónu, v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách. Způsob funkčního využití kategorií záplavového území a zásady jeho využití reagující na důsledky záplav v srpnu 2002 byly stanoveny dle povodňového nebezpečí s ohledem na hloubky a rychlosti povodňových průtoků a jsou uvedeny v kapitole *1.9 Ochrana před povodněmi*.

7.3.2 DROBNÉ VODNÍ TOKY NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY

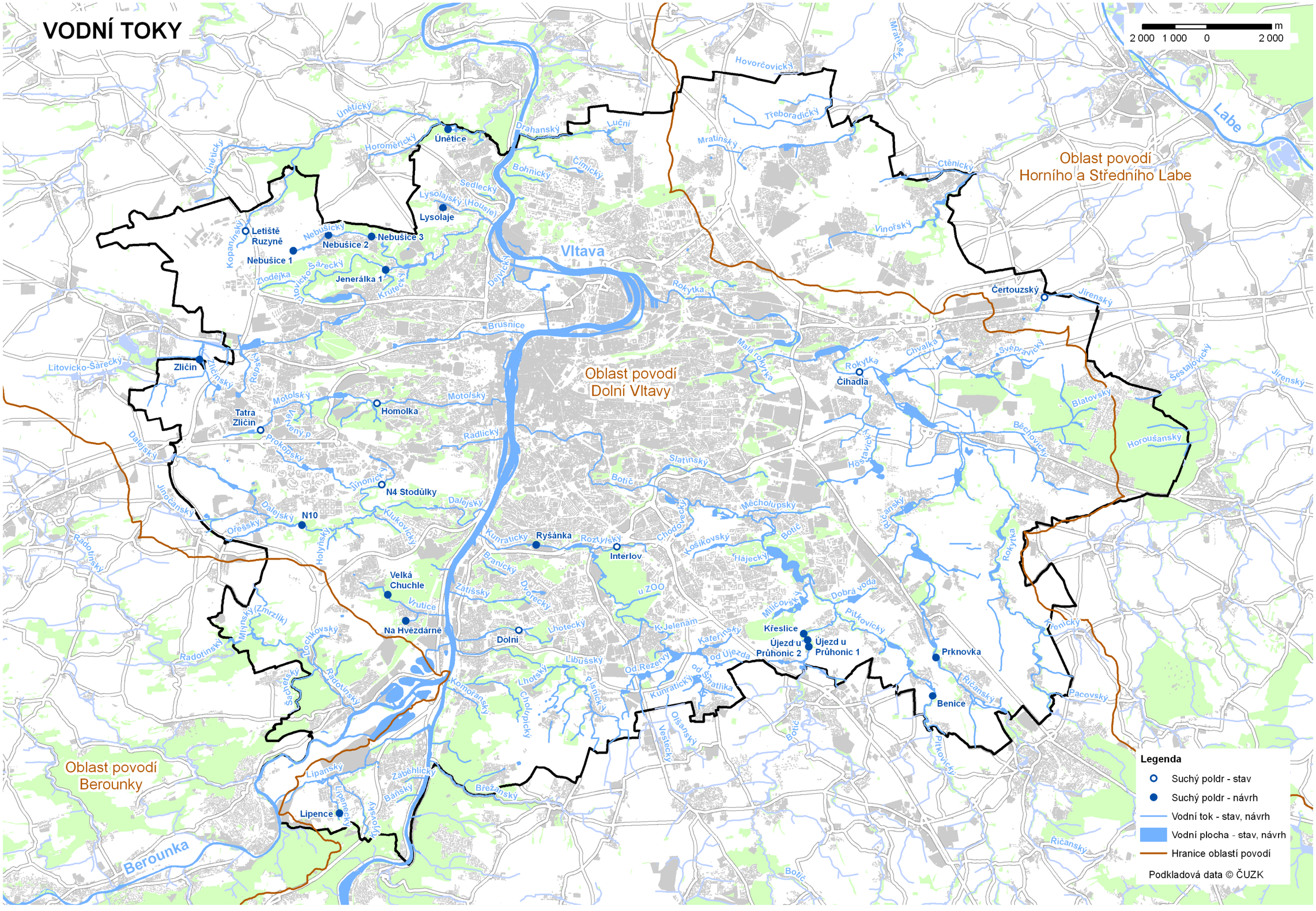
Většina drobných vodních toků na území hlavního města je zaústěna do Vltavy a Berounky. K povodí Vltavy příslušejí tyto drobné vodní toky s přítoky: potoky Drahaňský, Čimický, Bohnický, Trojský, Rokytka, Botič, Kunratický, Zátišský, Lhotecký, Libušský, Cholupický, Komořanský, Břežanský, Lipanský, Vrutice, Dalejský, Radlický, Motolský, Brusnice, Litovicko-Šárecký, Únětický. K povodí Berounky náleží Radotínský potok. K povodí Labe příslušejí tyto hlavní toky: Třeboradický, Mratínský, Vinořský a Jirenský potok

Na drobných vodních tocích jsou Odborem ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy (OOP MHMP) stanovena záplavová území pro povodňové průtoky Q_{100}.

V okrajových částech podél hranice města se nacházejí převážně pramenné části již zmíněných drobných vodních toků většinou přírodního charakteru s přirozeným vegetačním doprovodem, které utvářejí charakter příměstské krajiny. 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. Na 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 navrhují nové nádrže, suché poldry a rybníky, které zachycují přívalové vody, snižují a zpomalují jejich průtok a zároveň v některých případech nadlepšují v těchto tocích nízké průtoky v období sucha. Předpokladem je, aby se nové nádrže a rybníky přirozeně začlenily do rámce okolního prostředí a krajiny. Příznivé zprostředkování vztahu těchto vodních děl k okolní krajině umožní vhodná vegetace na hrázích a podél zátopy nádrží.

I přes tato opatření a některé provedené místní úpravy na tocích dochází v mnoha částech města k rozlivům vody do přilehlých břehových partií, tím k destrukci koryt a ohrožení některých obytných částí města. K zamezení škodlivých účinků velkých vod v některých zastavěných partiích a k zlepšení stavu koryt se navrhují revitalizace, úpravy toků, jejich vyčištění, odkrytí zatrubněných úseků aktualizované správci vodních toků a novými návrhy generelů jednotlivých vodních toků.

Pro minimalizování nepříznivých změn hydrologického režimu v tocích, při řešení rozvoje jednotlivých oblastí citlivých na zvyšování podílu zpevněných ploch, se navrhují vhodné povrchové retence a odpovídající opatření.


VODNÍ TOKY
m
2 000 1 000 0 2 000
Vltava
Labe
Oblast povodí Horního a Středního Labe
Oblast povodí Dolní Vltavy
Oblast povodí Berounky
Berounka
Únětický
Horoměřický
Únětice
Drahanský
Luční
Bohnický
Čimický
Sedlecký
Lysolajský (Hlouplý)
Lysolaje
Hovorčovický
Třeboradický
Mratínský
Ctěnický
Vinořský
Čertouzský
Jirenský
Letiště Ruzyně
Nebušický
Nebušice 2
Nebušice 3
Nebušice 1
Litovicko-Šáreckým
Zloděj
Jenerálka 1
Kruteckým
Dejvický
Rokytka
Brusnice
Malá Rokytka
Chvalka
Švépravický
Šestajovický
Čihadla
Blatovský
Běchovický
Horoušanský
Zličín
Litovicko-Šárecký
Zličínský
Řepský
Motolský
Homolka
Tatra Zličín
Radlický
Slatinský
Botič
Dalejský
Prokopský
Jinonický
N4 Stodůlky
N10
Holyňský
Kluková
Ořešský
Jinočanský
Radotínský
Kunratický
Ryšánka
Rozvojský
Interlov
Chodovický
Košíkovský
Hájecký
Mecholupský
Říčanský
Rokytka
Branický
Zátišský
Dvorecký
Velká Chuchle
Vrutice
Na Hvězdárně
Dolní
u ZOO
Milčovský
Dobrá voda
Pitkovický
Křeslice
Újezd u Průhonic 2
Újezd u Průhonic 1
Prknovka
Benice
Zrenický
Pacovský
Mlýnský (Zmrzlík)
Šachetský
Lochkovský
Radotínský
Komořanský
Libušský
Lhotský
Cholupický
Od Rezervy
Od Újezda
Od Šmatlíka
Kateřinský
Olšanský
Vesecký
Lipanský
Lipenský
Bánský
Záběhlický
Břežanský
Pilyovský
Lipence
Legenda
Suchý poldr - stav
Suchý poldr - návrh
Vodní tok - stav, návrh
Vodní plocha - stav, návrh
Hranice oblastí povodí
Podkladová data © ČUZK

7.4 Zásobování teplem

7.4.1 CENTRALIZOVANÉ ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

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

Kromě integrované Pražské teplárenské soustavy jsou na území Prahy na pravém břehu Vltavy v lokalitách Horní Měcholupy, Petrovice, Libuš, Písnice, Rohožník a Komořany stávající samostatné soustavy CZT Pražské teplárenské, a. s., zásobující okolní zástavbu z jednotlivých kotelen.

Návrh rozvoje systému centralizovaného zásobování teplem vychází z potřeby zajistit zásobování teplem pro rozvojová území, zlepšit podmínky životního prostředí přepojením plynových kotelen na soustavu CZT a v oblasti Holešovic z nutnosti přepojit stávající parní odběry na rozvody horkovodní.

Realizovaným připojením sedmi blokových kotelen na sídlišti Horní Měcholupy – Petrovice na Pražskou teplárenskou soustavu CZT budou tyto plynové kotelny odstaveny z provozu a přebudovány na předávací stanice.

Probíhající výstavba napojení dvou blokových plynových kotelen LL12 a LL13 na sídlišti Libuš při ul. Novodvorské na Pražskou teplárenskou soustavu rovněž umožní jejich vyřazení z provozu a přeměnu na předávací stanice.

Zahájená výstavba propojujícího tepelného napáječe z oblasti Vysočan (napojení na Pražskou teplárenskou soustavu) do oblasti Libně k ul. Švábky je podmiňující stavbou pro zprovoznění návazných tepelných napáječů TN Libeň – Holešovice a TN Pobřežní. V předstihu zrealizovaný tepelný napáječ TN Pobřežní, umístěný do nové komunikace Pobřežní III, umožní zásobování teplem nové výstavby na území Rohanského ostrova.

Pro zásobování teplem rozsáhlé nové výstavby v oblasti Bubny-Zátory, Prague Mariny aj. a k přepojení stávajících parních odběrů soustavy CZT Holešovice na rozvody horkovodní (Pražskou teplárenskou soustavu) územní plán navrhuje vybudování TN Libeň - Holešovice. Tento tepelný napáječ povede přes Vltavu a bude ukončen v tepelném zdroji teplárny Holešovice.

Systém CZT na levém břehu Vltavy tvoří ostrovní soustavy CZT a blokové kotelny. Hlavními zdroji soustav CZT jsou teplárna Veleslavín a Holešovice a výtopna Juliska. Okrskové (blokové) kotelny zásobují sídlištní zástavbu v oblasti Řep, Jihozápadního Města a Barrandova, dále jsou zde provozovány kotelny Dědina, Zbraslav, Radotín a Košíře.

U sídlištních kotelen v Řepích a na Jihozápadním Městě (Stodůlky, Lužiny, Nové Butovice a Velká Ohrada) je navrhováno jejich propojení do integrované soustavy.

V rozvojovém území Západního Města je ve variantě navrhováno vybudování uhelného kogeneračního zdroje tepla, který by jako základní zdroj zásoboval teplem propojenou soustavu stávajících lokálních plynových kotelen sídlišť Řepy a Jihozápadního Města. Většina kotelen by byla přebudována na předávací stanice a nový kogenerační zdroj by rovněž sloužil jako zdroj tepla pro část budoucí kapacitní zástavby Západního Města.

7.4.2 DECENTRALIZOVANÉ ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

Rozvoj zásobování teplem z vlastních tepelných zdrojů v oblastech, které nejsou orientovány na zásobování ze systému CZT Pražské teplárenské, a. s., směřuje k využití zemního plynu a elektrické energie jak ve stávající, tak v nově navrhované zástavbě. Postupně se začíná uplatňovat i netradiční způsob výroby tepelné energie z obnovitelných zdrojů tepla (tepelná čerpadla, spalování biomasy či využití sluneční energie).

Do decentralizovaného zásobování jsou zahrnuty i tzv. místní soustavy CZT, které neprovozuje Pražská teplárenská, a. s. (nemocnice, obchodní a výrobní areály, bytové komplexy, Letiště Ruzyně a jiné).

7.5 Zásobování plynem

Územní plán řeší plochy a liniové stavby nadřazených velmi vysokotlakých (VVTL) a vysokotlakých (VTL) plynových sítí a zařízení systému zásobování plynem.

Základem systému zásobování hl. m. Prahy zemním plynem je dvojitý VTL plynovod vedený po obvodu města, napájený z VVTL/VTL regulačních stanic Třeboradice a Dolní Měcholupy, do kterých je zemní plyn dopravován VVTL plynovody napojenými na systém vnitrostátních VVTL plynovodů RWE-Transgas, a.s. Dalšími vstupními body do systému zásobování hl. m. Prahy zemním plynem jsou VVTL RS Drahelčice, VVTL RS Mstětice a propojovací body mezi soustavami Pražské plynárenské Distribuce, a. s., a RWE – Středočeské plynárenské, a. s., Krabošice a Suchdol.

Z městské sítě VTL plynovodů jsou napájeny městské a průmyslové VTL/STL regulační stanice. Z městských VTL/STL regulačních stanic je zásobována STL plynovodní síť, na které jsou osazeny městské STL/NTL regulační stanice, ze kterých je napájena NTL plynovodní síť. Prostřednictvím průmyslových VTL regulačních stanic jsou napojeny z VTL plynovodů zejména průmyslové areály a velké zdroje tepla.

Dalším plynárenským zařízením je plnírna technických plynů Flaga Český plyn, s. r. o., v Satalicích, která zejména skladuje, prodává a distribuuje zkapalněné uhlovodíkové plyny.

Systém zásobování zemním plynem hl. m. Prahy je z koncepčního hlediska plně rozvinutý. Jeho další rozvoj je zaměřen především na zvyšování dostupnosti a bezpečnosti dodávek. Distribuční a středotlaké sítě jsou průběžně zahušťovány a rozšiřovány v souladu s potřebami města. Plynové sítě a regulační stanice jsou postupně obnovovány a zkapacitňovány. Část nízkotlakých rozvodů je převáděna na středotlakou úroveň.

V oblasti nadřazených vysokotlakých plynových sítí a zařízeni jsou navrženy přeložky plynovodů vyvolané navrhovanou výstavbou nadřazených dopravních staveb, nové plynovody a regulační stanice pro zásobování nové zástavby a rekonstrukce plynovodu pro zvýšení kapacity a bezpečnosti dodávek.

Přeložky VTL a VVTL plynovodů vyvolané nadřazenými dopravními stavbami:

- přeložky VTL plynovodů Ruzyně – Nebušice
- přeložky VTL plynovodů Suchdol
- přeložky VTL plynovodů Čimice
- přeložky VTL plynovodů Dolní Chabry I
- přeložky VTL plynovodů Dolní Chabry II
- přeložky VTL plynovodů Ďáblice - Březiněves
- přeložka VTL plynovodu Kyje
- přeložka VTL plynovodu Vysočany - Hloubětín
- přeložka VVTL plynovodu Hájek u Uhříněvsi
- přeložka VVTL plynovodu Kolovraty - Nedvězí

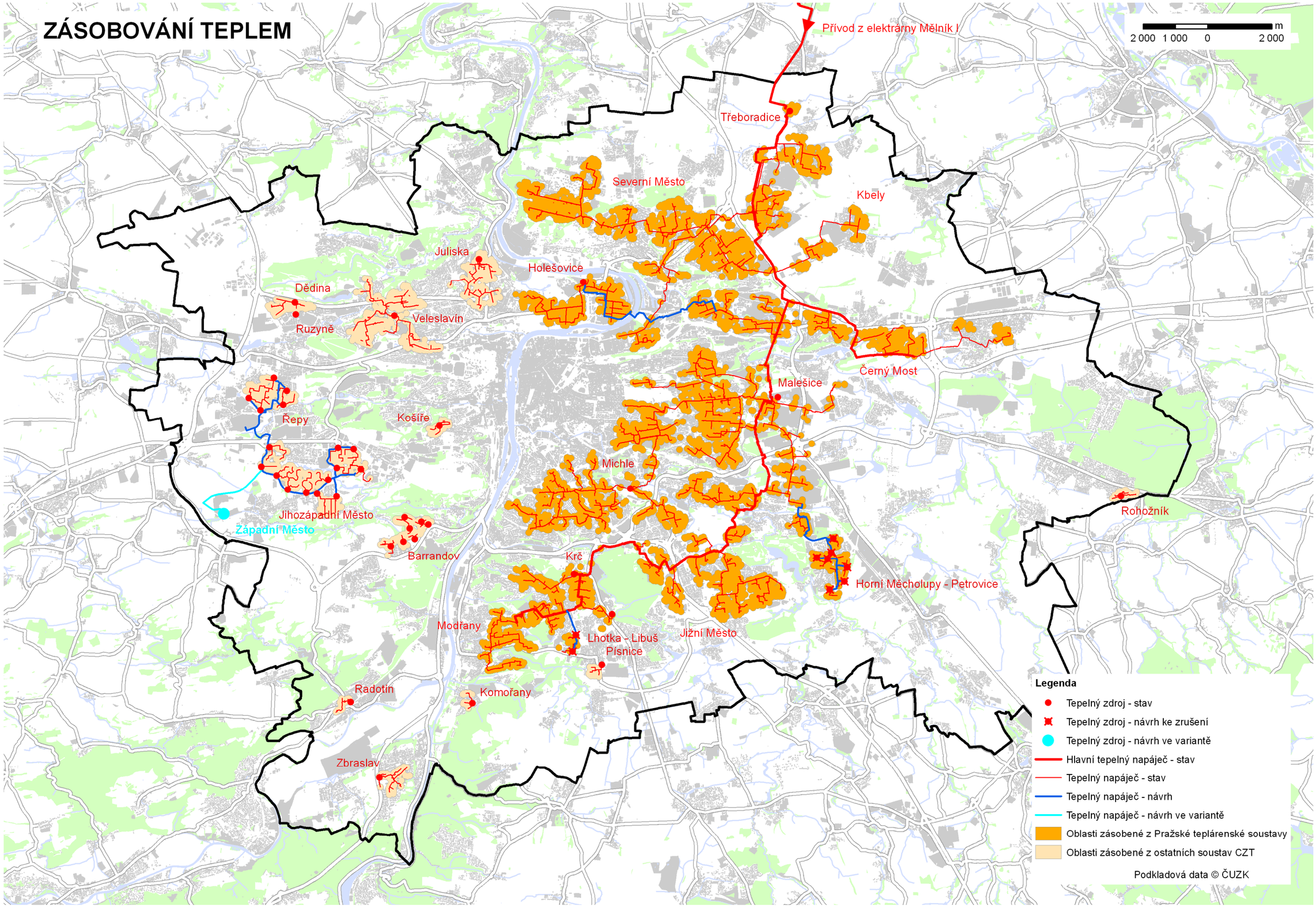
Nové plynovody a VTL regulační stanice zařazené na základě požadavků Pražské plynárenské Distribuce, a.s.:

- nový VTL plynovod pro Hostivice sever
- rekonstrukce VTL plynovodu OPP jih Kunratice - Vestec
- nová VTL přípojka pro RS ČSAD Klíčov - Čakovická
- VTL přípojka a RS, ul. Nedokončená
- VTL přípojka a RS Chaby
- VTL přípojka a RS Ruzyně sever
- nový VTL plynovod a RS Třebonice
- VTL přípojka a regulační stanice Zadní Kopanina
- VTL přípojka a regulační stanice Horní Počernice Východ
- přípojka VTL pro špičkový zdroj PRE Bohnice
- přípojka VTL pro špičkový zdroj PRE Chodov

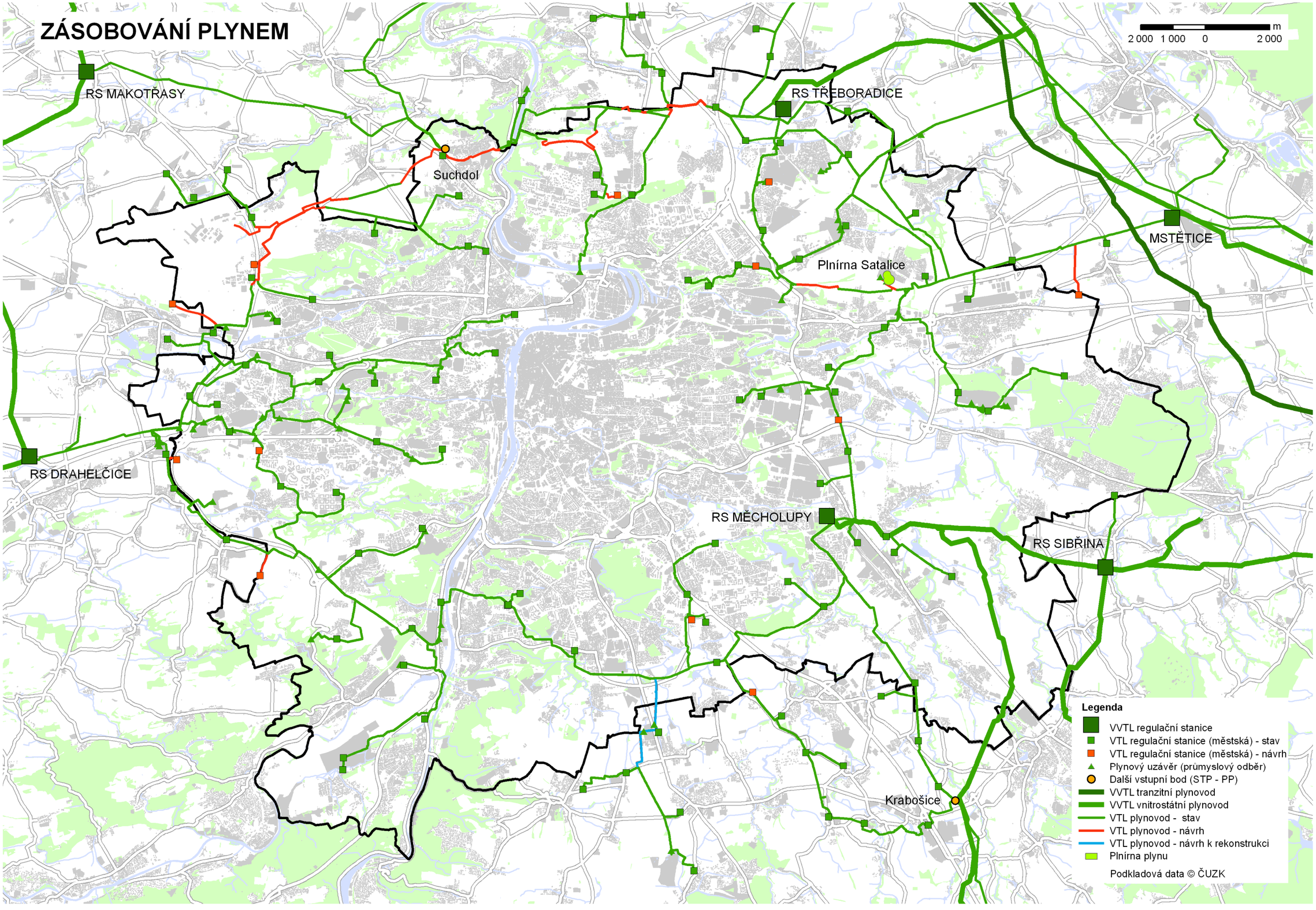
Požadavek na uvolnění území pro výstavbu:

- přeložka plynovodu Stodůlky

ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM



ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM



7.6 Produktovody a ropovody

Severovýchodní okraj města je dotčen koridorem souběžně vedených tras produktovodu a ropovodu (Družba) celostátní důležitosti. Provozovatelem ropovodu je firma MERO, a. s., provozovatelem produktovodu je ČEPRO, a. s.

MERO, a. s., plánuje výstavbu příložného ropovodu k ropovodu Družba ve vzdálenosti cca 5 m od stávajícího potrubí.

7.7 Zásobování elektrickou energií

V územním plánu jsou řešeny funkční plochy a liniové stavby nadřazené elektrizační soustavy, tj. zařízení s napětím 400, 220 a 110 kV.

Zdrojem zásobování elektrickou energií hl. m. Prahy je především celostátní přenosová soustava, která vedeními o napětí 400 kV a 220 kV přivádí výkon do vstupních transformoven TR 400/110 kV Řeporyje a Chodov a TR 220/110 kV Malešice. V menší míře Prahu zásobuje soustava 110 kV se vstupní transformovnou TR 110/22 kV Sever. Dodavatelem elektrické energie na území hl. m. Prahy je Pražská energetika, a. s.

Distribuční síť 110 kV je na území Prahy vybudována jako okružní a je napájena z výše uvedených vstupních transformoven. Systém celkem dvaceti transformoven 110/22 kV je navzájem propojen nadzemními nebo kabelovými vedeními 110 kV. Transformovny umístěné v centrální části města jsou vnitřní zapouzdřené, v okrajových lokalitách pak ve venkovním provedení.

Kabelová vedení 110 kV jsou využívána pro napájení transformoven umístěných v blízkosti centra města. Kabely jsou uloženy v kabelových tunelech, kanálech nebo v zemi. Kabelové tunely propojují TR Střed s TR Jih a TR Pražačka, TR Holešovice s TR Sever a část trasy mezi TR Smíchov s TR Karlov.

Pro zvýšení zabezpečení napájení zejména severních částí Prahy se navrhuje (vedle stávající TR 110/22 kV Sever) vybudování transformovny 400/110 kV Sever, která bude připojena odbočkou z vedení celostátní přenosové soustavy V 410. Nové vedení zasáhne do některých severních území Prahy, zejména do Dolních Chaber, Ďáblic a Březiněvsi.

Rovněž se navrhuje rozšíření TR 400/110 kV Řeporyje, které umožní zavést do rozvodny nové plánované nadzemní vedení 400 kV z TR Výškov.

Pro zlepšení spolehlivosti napájení centrální části Prahy je v přípravě i realizaci několik dalších staveb. Nová zapouzdřená transformovna 110/22 kV Pankrác je připojena kabelovým vedením 110 kV k TR Lhotka a probíhá výstavba kabelového propojení 110 kV TR Karlov – TR Pankrác. Navrhovaná transformovna 110/22 kV Karlín bude zasmyčkována na kabel 110 kV TR Holešovice – TR Pražačka.

Pro napájení rozvojových oblastí na jihovýchodě Prahy je navrhována transformovna 110/22 kV Uhříněves ve venkovním provedení, zasmyčkovaná na připravované vedení 110 kV Chodov – Měcholupy. Dalšími navrhovanými transformovnami je TR Dubeč, která by měla zajistit pokrytí spotřeby elektrické energie pro lokality výstavby na území Štěrboholy – Dubeč – Dolní Počernice, dále TR Písnice, která by měla zejména zajistit napájení nové trasy „D“ metra.

Správce vedení 110 kV na území hl. m. Prahy, PREdistribuce, a. s., bude dále provádět rekonstrukce a modernizace některých stávajících nadzemních vedení 110 kV. Při té příležitosti se navrhuje některé úseky vedení přeložit do nových tras vedených mimo stávající zástavbu nebo mimo navrhované obytné plochy.

Okrajových částí Prahy se také dotknou rekonstrukce nadzemních vedení 110 kV dalšího správce – ČEZ Distribuce, a. s. Jedná se o vedení, TR Běchovice - TR Benešov a vedení TR Sever - TR Dříň.

Navrhovány jsou rovněž stavby dalších kabelových tunelů, a to tunely Strašnice, Karlín a TR Jih – Slávie. Rovněž je navrhována stavba tunelu z TR Uhříněves určeného pro vyvedení kabelů 22 kV.

Pro výhledově uvažované venkovní transformovny 110/22 kV, a to TR Suchdol, Kbely, Horní Počernice, Slivenec a zapouzdřenou TR Strašnice, jsou v územním plánu vymezeny územní rezervy. Územní rezervy jsou rovněž vymezeny pro výhledová nadzemní vedení 110 kV pro připojení uvedených venkovních transformoven.

Distribuční síť 22 kV se buduje již výhradně v kabelech. Existující zbytky nadzemních vedení 22 kV v okrajových částech Prahy jsou postupně odpojovány a nahrazovány kabelovým vedením v zemi.

ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

m
2 000 1 000 0 2 000

Třeboradice
Sever
Letňany
Holešovice
Červený vrch
Východ
Černý Most
Karlín
Pražačka
Střed
Západ
Smíchov
Karlov
Malešice
Běchovice
Zličín
Dubeč
Jih
Jinonice
Pankrác
Měcholupy
Řeporyje
Lhotka
Uhříněves
Chodov
Písnice
Zbraslav

Legenda

- Transformovna - stav
- Transformovna - návrh
- Nadzemní vedení VVN - stav
- Nadzemní vedení VVN - návrh
- Kabelové vedení VVN - stav

Podkladová data © ČUZK

7.8 Elektronické komunikace

Sítě elektronických komunikací jsou provozovány po kabelech i bezdrátových spojích. Území Prahy je hustě pokryto optickými a metalickými sítěmi a radioreléovými spoji.

Oblast telekomunikací vykázala za poslední desetiletí výrazně dynamický kvantitativní i kvalitativní růst nesrovnatelný s růstem v ostatních odvětvích technické infrastruktury a ekonomiky jako celku.

Současný vývoj odvětví přenosu informací je charakterizován sjednocením oblastí telekomunikací a informačních technologií. Nové digitální technologie umožňují koncentrovat do společných elektronických komunikačních sítí (optických i bezdrátových) vyšší kapacitu tradičních a nových služeb, tj. hlasové, datové, textové i multimediální služby. Tyto služby poskytuje řada organizací, což vytváří nezbytnou konkurenci.

Jedním z největších provozovatelů je společnost Telefónica O2 Czech Republic, a. s., který zabezpečuje služby po pevné i mobilní síti. V rámci telefonního obvodu TO Praha jsou v současné době v Praze digitalizovány všechny telefonní ústředny, které jsou vzájemně propojeny optickými kabely. Optické kabely jsou uloženy v zemi nebo se pro jejich uložení využívají stávající kabelovody. Optické kabely a telefonní ústředny svojí kapacitou pokrývají zvýšené nároky na přenos informací všeho druhu nejen v Praze, ale i v celé ČR a jsou schopny pokrýt výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry. Prostřednictvím Ústřední telekomunikační budovy (ÚTB) je zajišťován digitální přenos informací do zahraničí.

Dalšími významnými organizacemi, které poskytují služby na území hl. m. Prahy a mají zde vybudované páteřní optické sítě a datového centra, jsou např. UPC Česká Republika, a. s., T Systems PragoNet, a. s., SITEL, spol. s r.o., GTS Novera, a. s., Dial Telecom, a. s., ČEZnet, a. s., ČD – Telematika, a. s., a další.

Také v oblasti radiokomunikací došlo k významnému rozvoji. Na území hl. města se nacházejí důležité radiokomunikační objekty - vysílací zařízení TV Praha-Město, Strahov, Kavčí Hory, Cukrák, Úvaly, monitorovací stanice radiového spektra Lysolaje, telekomunikační body i základnové stanice mobilních operátorů, které jsou vzájemně systémově propojeny páteřními radioreléovými trasami.

Společnost České Radiokomunikace, a. s., která zajišťuje šíření a přenos televizního a radiového signálu, ukončila v dubnu 2009 analogové vysílání z vysílače TV Praha-město a televizní vysílání je na území hlavního města pouze digitální. Operátoři mobilních sítí (Telefónica O2 Czech Republic, a. s., VODAFONE Czech Republic, a. s., T-Mobile Czech Republic, a. s., MobilKom, a. s.) prostřednictvím nových technologií nabízejí základní hlasové služby, služby SMS, MMS a rovněž datové a internetové služby.

Ve výkresové části územního plánu jsou uvedeny páteřní optické trasy s rozlišením jejich uložení (v zemi, v kabelovodu, v kolektoru), páteřní radioreléové trasy, významné objekty elektronických komunikací – telefonní ústředny, datová centra, vysílací zařízení.

V současné době je v podstatě již vytvořen ucelený systém elektronických komunikací. Páteřní trasy (optické i RR) jsou vybudovány a v současnosti se na území hl. m. Prahy dlouhodobě neuvažuje o akcích, které by ovlivňovaly rozvoj území a vyžadovaly výstavbu nových objektů. V návrhovém období se rovněž nepředpokládá výstavba dalších mezinárodních a dálkových kabelů přes území hl. m. Prahy. Jednotliví provozovatelé služeb elektronických komunikací se zaměřují na výstavbu místních optických přístupových sítí, pružně reagují na požadavky klientů, které ve většině případů není problém uspokojit. Napojení rozvojových lokalit na sítě elektronických komunikací bude řešeno v návaznosti na požadavky klientů v těchto oblastech.

7.9 Kolektory

Kolektory 2. kategorie jsou ražená díla umístěná v centrálních částech Prahy - zejména na území Starého a Nového Města, ve kterých jsou uloženy sítě napájecího charakteru.

Kolektory 3. kategorie jsou mělce ražené nebo hloubené a mají vazbu na uliční – distribuční sítě. Kromě centrální části Prahy jsou provozovány zejména v oblastech některých sídlišť. Do systému kolektorů patří i kolektorové podchody a technické chodby.

V územním plánu jsou řešeny kolektory 2. kategorie. V centrální části města jsou v návaznosti na stávající kolektorovou síť, zejména kolektor Centrum I, navrhovány kolektory 2. kategorie:

- Hlávkův most - řeší uložení sítí technické infrastruktury v souvislosti s rekonstrukcí Hlávkova mostu.
- Centrum – Smíchov navazuje na kolektor Centrum I při ul. Kateřinské, je veden pod Karlovým náměstím, podchází Vltavu poblíž Palackého mostu a je ukončen poblíž křižovatky ulic Plzeňská – Kováků.
- Centrum II - základní funkcí je uzavření centrální oblasti Nového Města v návaznosti na kolektory Centrum I a Centrum – Smíchov.
- Centrum I – Karlín je prodloužením kolektoru Centrum I od Slovanského domu směrem k Vltavě s ukončením na Těšnově v návaznosti na kolektor Hlávkův most, sloužící pro rozvoj severní části Nového Města.
- Rohanský ostrov - prodloužení kolektoru Centrum I – Karlín do křižovatky ul. Pobřežní a Šaldovy, pro napojení této dynamicky se rozvíjející části Prahy 8.
- Malá Strana – Staré Město propojuje oblast Klárova s ulicí Širokou, v návaznosti na kolektor 3. kategorie Rudolfinum.
- Karlov - trasa je situována v návaznosti na kolektor Centrum – Smíchov z oblasti ul. Kateřinské do prostoru vodojemu Karlov, bude sloužit zejména pro uložení rekonstruovaných vodovodních řadů z tohoto vodojemu.

7.10 Odpadové hospodářství

Řešení odpadového hospodářství v územním plánu vychází ze základních koncepčních materiálů – Plánu odpadového hospodářství ČR, Plánu odpadového hospodářství hl. m. Prahy (kraje) a Plánu odpadového hospodářství původce odpadů hlavní město Praha (dále „POH“).

V koncepčních zásadách je kladen velký důraz na separaci odpadů a přednostní materiálové a energetické využívání odpadů před vlastním skládkováním.

V případě skládkování odpadů lze mluvit o poměrně velkém plošném záboru, kdy skládka odpadů představuje i v případě dokonalého zabezpečení tělesa skládky určitou ekologickou zátěž. Plocha jediné funkční skládky komunálních odpadů na území hl. m. Prahy S-OO Ďáblice, jejíž kapacita bude naplněna do roku cca 2011, je ve variantě územního plánu rozšířena o cca 7 ha západním směrem.

V oblasti energetického využívání odpadů je v provozu Zařízení na energetické využívání odpadů (ZEVO) Malešice, jehož kapacita s dostatečnou rezervou stačí pokrýt potřeby hl. m. Prahy. Výstavba obdobného zařízení se v současné době nepředpokládá.

V souvislosti se separací a využíváním komunálních odpadů vzešel požadavek na vymezení ploch pro „multifunkční recyklační centra“ v oblasti Západního Města a v kontaktu se ZEVO Malešice. Tento podnět, který je plně v souladu s POH, byl zapracován do územního plánu.

U sběru a separace odpadů, resp. druhotných surovin je cílem nabídnout občanům dostatečnou síť zařízení ke sběru odpadů. Vzhledem k tomu, že sběrny surovin a sběrné dvory jsou vesměs zařízení s plochou cca 1500-2500 m^2, je navrhována možnost vybudovat tato zařízení i na některých ostatních plochách s rozdílným způsobem využití, aby bylo možné pružně posilovat stávající síť sběrných dvorů a dalších zařízení. Cílovým stavem by mělo být vybudování sběrných dvorů v každém správním obvodě, které by byly doplněny sítí menších sběrných dvorů v jednotlivých městských částech.

V případě kompostáren, resp. zařízení pro zpracování biologicky rozložitelného odpadu (BRO) je problém ve dvou rovinách. V souladu s POH je snaha vybudovat zařízení na anaerobní zpracování BRO (tzv. bioreaktor) na každém břehu Vltavy doplněné o síť aerobních kompostáren v každém správním obvodě. V současné době je v prostoru ZEVO Malešice připravován projekt „Bioreaktor“. S obdobným zařízením se počítá v rámci „Multifunkčního dotřiďovacího centra“ na Západním Městě.

Tento systém by měl být doplněn tzv. komunitními kompostárnami, tj. zařízeními o rozloze max. 100 m^2 a jediné zakládce max. 10 t, které by měly sloužit pro skupiny rodinných domů, bytové domy, zahrádkářské kolonie, školy, hřbitovy, parky atd.

Základní kostru zařízení pro sběr a zpracování odpadů tvoří sběrné dvory, malé sběrné dvory, sběrny surovin, autovrakoviště, kompostárny a komunitní kompostárny.

Sběrné dvory umožňují odkládat vybrané druhy odpadů ve větším množství. Jedná se převážně o objemný odpad, stavební odpad, BRO (biologicky rozložitelný odpad), elektroodpad, dřevo, kovy, papír, sklo, plasty, pneumatiky a nebezpečné složky komunálního odpadu včetně vyřazených lednic.

Malé sběrné dvory umožňují odkládat omezený sortiment odpadů v menším množství, než u sběrných dvorů, doplňují síť jejich rozmístění. Jsou zde menší nároky na dopravní obsluhu.

Sběrny surovin (sběrny recyklovatelných materiálů) doplňují funkci sběrných dvorů z hlediska rozsahu a množství odebíraných surovin (odpadů). Odebírané suroviny jsou především různé druhy kovů, papír, sklo atd. Sběrny surovin jsou zařízení s převážně nerušící funkcí.

Autovrakoviště jsou provozovny, kde dochází ke sběru, výkupu, zpracování, využívání a odstraňování autovraků.

Kompostárny jsou zařízení na zpracování biologicky rozložitelného odpadu jak anaerobními, tak aerobními metodami.

Komunitní kompostárny zpracovávají aerobním způsobem využitelné biologicky rozložitelné odpady v množství nepřesahující 10 t pro jednu zakládku, plocha zařízení je max. 100 m^2. Komunitní kompostárny slouží např. pro skupiny rodinných domů, bytové domy, zahrádkářské kolonie, školy, hřbitovy, parky atd.

8. Koncepce ekonomické infrastruktury

Rozsah a funkční uspořádání zastavitelných a přestavbových území navrhované v územním plánu proporčně odpovídá tržním podmínkám a trendům i demografickému vývoji.

Rozsah kapitálových investic podporovaných z veřejných zdrojů (jak z městského, tak ze státního rozpočtu) přes stálý nárůst rozpočtových příjmů plně nezajišťuje stávající potřeby města a jeho další rozvoj, investice jsou nerovnoměrné. V případě investic celoměstského charakteru, zejména do technické a dopravní infrastruktury, je výše finančních zdrojů města natolik limitující, že bez zásadní změny rozpočtové politiky především v příjmové oblasti, nebo dalšího zvyšování zadluženosti města může být využitelnost potenciálu navrhovaných rozvojových a transformačních území případně jejich kapacita oproti vývoji a požadavkům trhu snížena, příp. časově odložena.

Z toho důvodu, aby bylo možné zodpovědně rozhodovat o rozvoji a investiční činnosti města, resp. městských částí, je třeba při přípravě podrobnější dokumentace rozvoj a transformaci území rozložit v čase a prostoru a zvážit priority. Rovněž je třeba v rámci zpracování podrobnější dokumentace vyčíslit investiční náklady a s ohledem na finanční zdroje města i městských částí zvážit a navrhnout v rámci modelu financování zejména vhodnost a míru zapojení soukromého sektoru, využití prostředků strukturálních fondů EU, dosažitelnost subvencí a dotací ze státního rozpočtu nebo prostředků z fondů zřízených jednotlivými ministerstvy. Dále je třeba stanovit finanční náročnost veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, které s daným rozvojem souvisejí nebo ho podmiňují, včetně výkupů nemovitostí ve veřejném zájmu prováděných za tímto účelem.

V některých zastavitelných a přestavbových územích je pořadí změn v území stanoveno etapami navrženými v rámci konceptu územního plánu a popsanými v bodě *8.1 Stanovení podmínek a pořadí změn v území*. U části z nich lze předpokládat, že splnění podmínek nezbytných pro jejich rozvoj bude vázáno na uvolnění prostředků z veřejných zdrojů nad stávající rámec schválených a v rozpočtu města či příslušné městské části zahrnutých investic. V příslušné podrobné dokumentaci určené k rozhodnutí o rozvoji a investiční činnosti města, případně městské části a k rozhodnutí o jejím financování z veřejných zdrojů proto bude nezbytné, u dále popsaných etapových lokalit E/1 až E/33 základního návrhu i etapových lokalit VE/1 až VE/15 variantních návrhů, vyčíslit finanční náročnost investičních podmiňujících akcí (aktivit) a navrhnout vhodný model jejich financování.

Pro usnadnění a možnost usměrňování rozvojových procesů by bylo vhodné vytvořit celoměstskou politiku nakládání s pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy a městských částí vycházející ze schváleného územního plánu.

8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území

Územní plán navrhuje na území hlavního města Prahy řadu zastavitelných a přestavbových území. Některá z nich jsou navržena k realizaci v etapě. Etapou je chápán časový posun možného navrhovaného funkčního využití území, který je většinou podmíněn splněním podmínek nezbytných pro jeho rozvoj. Vzhledem k tomu, že koncept územního plánu je zpracován v základním i variantním návrhu, jsou rovněž etapy navrženy pro základní i variantní návrh.

Podmínky rozvoje těchto území jsou z hlediska realizace trojího charakteru:

1. Podmínky časové následnosti – realizace záměrů v území je podmíněna předchozím vyčerpáním rozvojového potenciálu v základním zastavitelném či přestavbovém území.
2. Podmínky realizace záměrů celoměstského charakteru, zejména infrastruktury, které jsou podmínkou také pro jiné etapové lokality, jejichž realizace není finančně s realizací etapy bezprostředně svázána.
3. Podmínky funkční závislosti – realizace záměru je funkčně podmíněna předchozí nebo současnou realizací podmiňující investice, která má zpravidla význam výlučně pro danou lokalitu.

Jde celkem o 35 území označených E/1 až E/35 základního návrhu a 15 území VE/1 až VE/15 variantních návrhů, které jsou rovněž vyznačeny ve výkresu *V1 – Výkres základního členění*. Pro jednotlivá území jsou ve smyslu uvedené charakteristiky stanoveny podmínky ve výrokové části v kapitole *8* s tímto odůvodněním:

8.1.1 ÚZEMÍ ŘEŠENÁ V ETAPĚ

E/1 Letňany

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Veselská – Mladoboleslavská a Veselská – Cukrovarská a rekonstrukcí ČOV Miškovice. Dále je podmíněna vyčerpáním rozvojového potenciálu ploch OB jižně od ulice Veselské a přestavbových ploch v rámci areálu Avia.

E/2 Čakovice – jih

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových obytných ploch OB na území Čakovic.

E/3 Čakovice – sever

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity ostatních rozvojových ploch OB na území Čakovic.

E/4 Třeboradice

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovic a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových ploch na území Třeboradic.

E/5 Miškovice – sever

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových ploch na území Čakovic, Miškovic a Třeboradic. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě obytných ploch OB. Výstavba je limitována územní rezervou pro nadzemní vedení 110 kV z TR Třeboradice do nové TR Kbely.

E/6 Miškovice – jih

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových ploch na území Čakovic, Miškovic a Třeboradic.

E/7 Kbely

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Kbely a dále vyčerpáním kapacity všech stávajících rozvojových ploch na území Kbel.

E/8 Satalice – západ

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Kbely

Veškerá nová výstavba je dále podmíněna realizací komunikačního propojení Mladoboleslavská – Budovatelská a dopravním napojením na tuto komunikaci.

E/9 Horní Počernice

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity rozvojových ploch Horních Počernic v území severně od ulice Náchodské. Další podmínkou je realizace západovýchodního pěšího a cyklistického propojení předmětné plochy s územím západně od Pražského okruhu. Případná podmíněnost výstavby na přednostní realizaci křižovatky Bystrá – Novopacká je vázána na posouzení dopravního vlivu záměru. Je nutno dořešit systém odkanalizování, především kapacitu ČOV Čertouzy.

E/10 Bohdalec – Slatiny

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací dostatečně kapacitní hromadné dopravy, tj. minimálně tramvajové trati v úseku Vršovická – Spořilov. Další podmínkou je koordinovaná postupná realizace páteřní komunikační sítě území, především východní obvodové komunikace, komunikačního propojení Pod Vršovskou horou – Průběžná a napojení na Městský okruh. Vymístění stávajícího provozního zázemí pro městskou autobusovou dopravu na Bohdalci musí předcházet zajištění nového zázemí v lokalitě při Chodovské ulici.

E/11 Spořilov

Využití území zahrnující plochy tramvajové smyčky a okolí k zástavbě je podmíněno vymístěním stávající tramvajové smyčky Spořilov po realizaci jižní tramvajové tangenty vedené na Jižní Město v úseku Spořilov - Opatov - VŠ koleje Háje.

E/12 Roztyly

Pro rehabilitaci prostoru kolem stanice metra C Roztyly je nutné redukovat autobusový terminál na míru nezbytnou pro linky městské autobusové doprav. Redukce plochy stávajícího autobusového terminálu je podmíněna vybudováním náhradní kapacity v terminálech Písnice a Opatov.

E/13 Dolní Měcholupy

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

E/14 Uhříněves – sever

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh. Podmínkou pro realizaci zástavby v ploše SM je rovněž vyčerpání kapacity rozvojových ploch podél ulice Bečovské a Přátelství.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Uhříněves. Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

E/15 Uhříněves – střed

Rozšiřování stávající zástavby v uvedené ploše je podmíněno vyčerpáním kapacity rozvojových ploch OB na území Uhříněvsi a zajištěním přijatelné kvality obsluhy území hromadnou dopravou.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Uhříněves.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

E/16 Královice

Veškerá nová výstavba v uvedených plochách je podmíněna vyčerpáním kapacity rozvojových ploch OB na území Královic a zajištěním přijatelné kvality obsluhy území hromadnou dopravou. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

E/17 Pitkovice

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Františka Diviše – K Dálnici a K Dálnici – Štychova. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

E/18 Křeslice

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity rozvojových ploch bydlení OB na území Křeslic. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

E/19 Krč – Pod Višňovkou

Podmínkou je zrušení provozu areálu kojeneckého ústavu.

E/20 Braník – Vrbová

Zástavba je podmíněna realizací dopravního propojení ulic Vrbové a Sulické.

E/21 Braník

Výstavba v této lokalitě je podmíněna realizací administrativního komplexu v okolí budovy Subterra jako protihlukové bariéry od Jižní spojky.

E/22 Hodkovičky

Výstavba v této lokalitě je podmíněna vyčerpáním kapacity ploch SM a OB v k. ú. Hodkovičky.

E/23 Libuš

Zástavba v plochách SM severně i jižné od Kunratické spojky je podmíněna realizací, případně úzkou koordinací se stabilizovaným návrhem připravované trasy metra D na základě územního rozhodnutí provozního úseku Nové Dvory – Depo Písnice.

E/24 Písnice

Zástavba je podmíněna realizací obchvatu Písnice. Zástavba v severní ploše bydlení OB je podmíněna realizací, případně úzkou koordinací se stabilizovaným návrhem připravované trasy metra D na základě územního rozhodnutí provozního úseku Nové Dvory – Depo Písnice. Naplňování ploch pro zástavbu bude postupovat směrem od severu k jihu.

E/25 Cholupice

Plochy pro zástavbu budou naplňovány směrem od centra sídla k okraji, jižní plochy budou realizovány až po zprovoznění trasy metra D. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch OB. Podmínkou je také dobudování stokové sítě a její napojení na celoměstský systém odkanalizování.

E/26 Šabatka

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity ploch bydlení OB na území Modřan a realizací komunikace Nová komořanská včetně napojení na Pražský okruh.

E/27 Lipence – západ

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací obvodové komunikace a dopravního napojení na ulici Strakonickou u areálu Ministerstva vnitra. Další podmínkou pro navrhovaný rozvoj v lokalitě je vytvoření retenčních opatření, které jsou uvedeny ve studii Odvodnění Kyjovského potoka, Lipenského potoka a bezejmenné vodoteče. Nová zástavba je zároveň podmíněna rozšířením stávající ČOV Lipence.

E/28 Velká Chuchle – osada Lahovská

Nová výstavba je podmíněna realizací nové komunikace Radotín – Velká Chuchle s mimoúrovňovým přejezdem železniční trati a v parametrech odpovídajících nárokům na dopravní obsluhu zástavby. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti na území Velké Chuchle odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

E/29 Slivenec – západ

Nová výstavba ve vymezeném území je podmíněna vyřešením a realizací dopravní obsluhy z ulice K Barrandovu. Podmínkou je rovněž zprovoznění tramvajové trati Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec a vyčerpání kapacity rozvojových ploch na území Slivence.

E/30 Barrandov – západ

Rozvoj a výstavba na dotčeném katastrálním území Hlubočepy a katastrálním území Holyně jsou možné až po nabytí účinnosti územního rozhodnutí na řešení tramvajové trati v úseku Barrandov – Holyně (smyčka severně od Holyně).

E/31 Západní Město – Horka

Veškerá nová výstavba ve vymezeném území je podmíněna realizací větve trasy B metra ze stanice Stodůlky do stanice Horka. Podmínkou je rovněž koordinovaná postupná realizace páteřní komunikační sítě území.

Další podmínkou je provedení protipovodňových opatření v předmětném území i v povodí, které jsou uvedeny v generelu Dalejského potoka.

E/3 Smíchov

Veškerá nová výstavby ve vymezeném území je podmíněná realizací tunelového úseku „Nového spojení - II etapa“.

E/33 Ruzyně – rozšíření letiště

Rozšíření letiště je podmíněno napojením systémem kolejové hromadné dopravy realizací stavby Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Ruzyně.

8.1.2 ÚZEMÍ ŘEŠENÁ V ETAPĚ V RÁMCI VARIANT

VE/1 Čakovice (u Kbel)

Vzhledem k vysokému podílu navrhovaného zalesňování dlouhodobě zemědělsky využívaných pozemků orné půdy při severním okraji Prahy je tato lokalita navržena k rozvoji zeleně v další etapě až po prioritním zalesnění pozemků v okolí navržené trasy Pražského okruhu.

VE/2 Písnice

Důvod etapy je dosud nestabilizovaná trasa metra D. Zástavba je podmíněna nabytím účinnosti územního rozhodnutí provozního úseku Nové Dvory – Depo Písnice trasy metra D.

VE/3 Dolní Počernice – Běchovice

Výstavba v předmětných plochách, které představují Intenzivnější variantní využití území, je podmíněna realizací dopravního napojení na Pražský okruh vložením nové mimoúrovňové křižovatky a návazného komunikačního propojení k ulici Mladých Běchovic.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/4 Horní Počernice – východ

Výstavba v předmětných etapových plochách je podmíněna realizací páteřní komunikační sítě, především komunikačního propojení ulice Náchodské s D11 v křižovatce Beranka a severní souběžné komunikace s dálnicí D11. Dále je podmíněna rozšířením kapacity ČOV Čertouzy.

VE/5 Bohdalec – Slatiny

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací dostatečně kapacitní hromadné dopravy, tj. minimálně tramvajové trati v úseku Vršovická – Spořilov. Další podmínkou je koordinovaná postupná realizace páteřní komunikační sítě území, především východní obvodové komunikace, komunikačního propojení Pod Vršovskou horou – Průběžná a napojení na Městský okruh. Vymístění stávajícího provozního zázemí pro městskou autobusovou dopravu na Bohdalci musí předcházet zajištění nového zázemí v lokalitě při Chodovské ulici.

VE/6 Dubeč

Nová výstavba v předmětných etapových plochách je podmíněna realizací tramvajové trati v úseku Ústřední dílny DP – Průmyslová – Kutnohorská a Štěrboholy – Dubeč spolu s páteřní komunikací, která tvoří osu rozvojového území. Podmínkou pro výstavbu v uvedených plochách je vyčerpání kapacit rozvojových ploch na území Štěrbohol a Dolních Měcholup severně od Hostovického potoka. Výstavbě musí předcházet realizace Pražského okruhu v úseku D1 – Běchovice a musí být koordinována s řešením mimoúrovňové křižovatky PO – I/12 v její finální podobě. Současně je tato výstavba podmíněna realizací transformovny 110/22 kV Dubeč.

Výstavba v území je dále podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Uhříněves.

Další podmínkou je realizace obnovy rybníku v Dubči, které mají částečně sloužit pro retenci dešťových vod.

VE/7 Dolní Měcholupy

Nová výstavba v etapových plochách je podmíněna vyčerpáním kapacit rozvojových ploch na území Dolních Měcholup. Pro zlepšení podmínek obsluhy uvedených ploch hromadnou dopravou je výstavba podmíněna i realizací tramvajových tratí Nádraží Hostivař – Dolní Měcholupy – Štěrboholy a Ústřední dílny DP – Průmyslová – Nové Štěrboholy.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/8 Královice

Nová výstavba je podmíněna realizací nové komunikace vedené severně podél zastavěného území a napojené na Pražský okruh v křižovatce Královice. Veškerá nová výstavba je dále podmíněna vyčerpáním kapacity navržených rozvojových ploch bydlení OB na území Královic a realizací občanské vybavenosti v odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB. Nezbytné je i zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/9 Uhříněves – východ

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity všech rozvojových ploch na území Uhříněvsi. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. Nezbytná je současná realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

VE/10 Uhříněves – jih

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity všech rozvojových ploch na území Uhříněvsi. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy realizací železniční zastávky „Prknovka“ na trati Praha - Benešov. Nezbytná je současná realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

VE/11 Kolovraty

Veškerá nová výstavba je podmíněna adekvátní rekonstrukcí technické a dopravní infrastruktury v předmětném území.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/12 Šeberov

Veškerá nová výstavba je podmíněna prodloužením trasy východní tramvajové tangenty z Jižního Města (Opatova) do předmětného území a realizací východního komunikačního obchvatu Šeberova napojeného na Vesteckou spojku a zkapacitněním mimoúrovňové křižovatky Opatov.

VE/13 Nebušice – západ

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací dopravního napojení uvedených ploch na komunikační síť v parametrech odpovídajících kapacitě navrhovaného záměru, tj. rekonstrukce a rozšíření ulice Sichrovského včetně zásahu do stávající zástavby. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. V území je nezbytné zajistit retence dešťových vod, uvedené ve Vodohospodářské studii Nebušice – západ. Nezbytná je současná realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB na území Nebušic.

VE/14 Nebušice – Vízerka

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity všech rozvojových ploch na území Nebušic.

VE/15 Západní Město

Nová výstavba ve vymezených plochách je podmíněná realizací větve trasy B metra ze stanice Stodůlky do Západního Města (stanice Horka).

V dostupnosti stanice metra je nezbytné zajistit realizaci parkoviště (garáže) P+R požadované kapacity.

Další podmínkou je provedení protipovodňových opatření v předmětném území i v povodí, které jsou uvedeny v generelu Dalejského potoka.

8.2 Odhad ekonomické náročnosti urbanistického rozvoje

Urbanistický rozvoj města, především prostorové uspořádání, využití a rozsah funkčních ploch i jeho výsledný celkový chod a organizace, kromě dalšího, závisí na řadě věcně, časově a místně vázaných ekonomických faktorů. Z těch významných to jsou například celková hospodářská a tržní situace (celkový tržní rámec), její momentální stav a vývojové trendy. Dále úroveň cen ve stavebnictví a volné dodavatelské kapacity. Uskutečnění rozvojových či přestavbových záměrů v daném území a daném čase je rovněž závislé na stavu a dosažitelnosti finančních zdrojů, zejména veřejných prostředků pro rozvojové a přestavbové procesy navrhované na území hlavního města Prahy v konceptu územního plánu. Významnou roli mají rovněž majetkoprávní poměry v rozvojových či přestavbových plochách a plochách pro podmiňující investice. Dále zainvestovanost rozvojových či přestavbových ploch, stejně jako místně obvyklé ceny nemovitostí atp.

V územním plánu je, v návaznosti na stávající stav dopravních sítí i technické infrastruktury a s ohledem na rozvojové či přestavbové záměry, navržen a vymezen rozsah vybrané dopravní a technické infrastruktury. Na základě rámcové bilance byl proveden hrubý odhad nákladové náročnosti realizace vybrané dopravní a technické infrastruktury v rozsahu odpovídajícím střednědobému plánovacímu období (tj. realizaci v následujících 5 letech) a dlouhodobému plánovacímu období (tedy k realizaci v následujících 10 letech).

Pro střednědobé plánovací období a vymezenou část z vybrané dopravní a technické infrastruktury včetně s ní souvisejících aktivit lze, i přes částečnou neujasněnost kapitálových investic do dopravní a technické infrastruktury, uvažovat s finančními náklady v cenové úrovni r. 2009 ve výši okolo 120,0 mld. Kč.

V případě rozšíření plánovacího období z 5 na 10 let se, pro poměrně značnou neujasněnost kapitálových investic, zvýší nepřesnost při stanovení souhrnu finančních nákladů do dopravní a technické infrastruktury. Souhrn finančních nákladů za období 10 let se proto může pohybovat v rozmezí 240 až 300 mld. Kč.

Souhrn veškeré vybrané dopravní a technické infrastruktury vymezené v konceptu územního plánu hl. m. Prahy je však celkově rozsáhlejší a investičně náročnější.

Z toho vyplývá trvalá potřeba ročních investic do vybrané dopravní a technické infrastruktury vymezené v konceptu územního plánu hlavního města Prahy v průměrné výši 24 až 30 mld. Kč.

Z vlastního rozpočtu bude přitom hlavní město Praha schopno pokrýt nejvýše 75 % uvažovaných nutných investičních nákladů. V případě většího a dlouhodobějšího výpadku příjmů, např. v souvislosti s hospodářskou krizí nebo v případě nárůstu dluhové služby, i méně. Potřebuje proto 25 až 40 % nákladů pokrýt z jiných, veřejných, případně soukromých, zdrojů. Pokud by se investiční náklady nedařilo pokrýt z vlastního rozpočtu, bude nutné stanovit investiční priority.

Podíl veřejného a soukromého sektoru na investici není vždy znám či dořešen, i když investiční náročnost známa je. Je žádoucí, aby využití partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) bylo zvažováno, popřípadě prověřeno u co největšího počtu investic, zejména u investic podmiňujících rozvoj a možnost využití území, tedy například do dopravy či technické infrastruktury.

Rovněž je žádoucí, aby u co největšího počtu investic byla zvážena, popřípadě prověřena využitelnost zdrojů státního rozpočtu ať již formou účelových příspěvků (dotací) nebo národních dotačních programů a zdrojů Evropské unie (EU). V případě zdrojů EU především možnost získání prostředků ze strukturálních fondů, a fondu soudržnosti. Čerpání těchto zdrojů z EU bude záviset na kvalitě předkládaných projektů.

Významným ekonomickým faktorem ovlivňujícím proces územního rozvoje a rozhodovací mechanismy je rovněž čas. Dobré načasování investice v sobě nese možnost zesílení ekonomických přínosů i zvětšení jejich rozsahu díky multiplikačním efektům, většinou časově a lokálně omezeným. Faktor času je nutné zvažovat vždy, počínaje náročností přípravných prací až po realizační podmínky.

Důležitým hlediskem rozhodujícím jak o rychlém a bezproblémovém vstupu do území, tak o nákladové náročnosti investic do území jsou majetkoprávní poměry. Zde je účelné prozkoumat v první řadě vlastnické vztahy a z nich odvozené vlastnické poměry, nejlépe pro jednotlivé případy rozvojových a přestavbových aktivit; viz níže uvedené tabulky.

8.2.1 VLASTNICKÉ POMĚRY

Podíly jednotlivých agregovaných skupin vlastníků na celkové rozloze hl. m. Prahy

Podílník na pozemkovém vlastnictví - název	podíl v %
Veřejný sektor vyjma Prahy a jím ovládané subjekty	15,53
Hl. m. Praha vč. městských částí a jimi ovládaných subjektů	27,28
Soukromý sektor	49,31
Nemovitosti s neidentifikovaným či nezjištěným vlastnictvím	7,88

Podíly jednotlivých agregovaných skupin vlastníků na celkové rozloze území vymezeného pro ÚSES v základním řešení

Podílník na pozemkovém vlastnictví - název	podíl v %
Veřejný sektor vyjma Prahy a jím ovládané subjekty	30,86
Hl. m. Praha vč. městských částí a jimi ovládaných subjektů	33,21
Soukromý sektor	24,58
Nemovitosti s neidentifikovaným či nezjištěným vlastnictvím	11,34

Podíly jednotlivých agregovaných skupin vlastníků na celkové rozloze území vymezeného pro ÚSES ve variantě

Podílník na pozemkovém vlastnictví - název	podíl v %
Veřejný sektor vyjma Prahy a jím ovládané subjekty	46,47
Hl. m. Praha vč. městských částí a jimi ovládaných subjektů	22,23
Soukromý sektor	24,51
Nemovitosti s neidentifikovaným či nezjištěným vlastnictvím	6,80

Z analýzy vlastnických poměrů v řešeném území a výše uvedených tabulek vyplývá, že zhruba 43 % z celkového území hl. m. Prahy je ve vlastnictví veřejného sektoru, z toho téměř 2/3 ve vlastnictví hl. m. Prahy. Ne vždy však jde o plochy vhodné pro umístění či vedení nově navrhovaných prvků vybraných dopravních sítí a infrastruktury, veřejných prostranství, veřejně prospěšných staveb.

V případě území vymezeného pro územní systém ekologické stability (ÚSES) v základním řešení drží veřejný sektor z celkové plochy ÚSES cca 64 %, z čeho hl. m. Praha vlastní více než polovinu a v plochách pro ÚSES ve variantě téměř 69 %, z čeho hl. m. Praha vlastní méně než 1/3.

Pro udržení ÚSES v navržených hranicích a navrženém rozsahu by bylo vhodné získat do vlastnictví obce, hl. m. Prahy, co největší rozsah pozemků, na nichž je ÚSES vymezen.

Rozvoj území navržených k rozvoji či přestavbě v etapě v základním řešení i v etapě ve variantě je v řadě případů vázán realizací investiční výstavby podmiňující výlučně rozvoj jedné lokality, v řadě případů realizací investiční výstavby podmiňující rozvoj více lokalit. Přitom vlastní podmiňující investice může zcela nebo z části ležet na plochách mimo území lokality, jejíž rozvoj podmiňuje. V těchto případech vzniknou buď dodatečné nároky na vlastnickou konsolidaci takových pozemků, nebo na omezení vlastnických práv s nimi spojených.

Pro vyřešení roztříštěného vlastnictví pozemků ve vymezených územích bude nutné, na základě prověření aktuálního stavu vlastnických vztahů, provést vlastnickou konsolidaci vybraných dotčených ploch (jde o finančně a časově náročný proces).

Mezi nutné předpoklady úspěšné realizace rozvoje města v souladu s návrhem konceptu územního plánu hlavního města Prahy patří požadavek zpracování majetkové politiky města pro účely optimálního hospodaření se zdroji města. V jejím rámci je žádoucí provést účelovou inventarizaci (pro jednotlivé případy je nutné tyto údaje upřesnit) movitého i nemovitého majetku, určit základní strategické směry majetkových akvizicí a manipulací, sestavit program využití a reprodukce majetku města s ohledem na poskytování veřejných služeb. Jednou z výhod by měla být možnost předcházet či efektivně a včas přistupovat např. v případě veřejně prospěšných staveb k procesu vyvlastnění, nebo nutnému omezování vlastnických práv.

9. Veřejně prospěšné stavby a opatření

Územní plán vymezuje v textové i ve výkresové části veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření.

Veřejně prospěšnými stavbami se rozumí podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, § 2, písm. l) stavby pro veřejnou infrastrukturu určené k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezené ve vydané územně plánovací dokumentaci, zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu.

Veřejně prospěšnými opatřeními se rozumí podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění, § 2, písm. m) opatření nestavební povahy sloužící ke snižování ohrožení území a k rozvoji anebo ochraně přírodního, kulturního a archeologického dědictví, vymezené v územně plánovací dokumentaci.

Veřejně prospěšnou stavbou a veřejně prospěšným opatřením se v územním plánu rozumí stavba respektive opatření včetně ploch nezbytných k zajištění jejich realizace a řádného užívání pro stanovený účel, včetně případných vyvolaných investic. Ve výkresech je zpravidla zobrazen výsledný průmět staveb a opatření v podrobnosti územního plánu; podrobnější řešení plošného rozsahu souvisejících investic bude vymezeno v dokumentaci k územnímu řízení příslušné stavby nebo opatření. Vymezení VPS nemusí vždy postihovat v plném rozsahu všechny související a vyvolané nároky, které jsou nesporně vázány na stavbu hlavní a jsou rovněž veřejně prospěšnými stavbami.

Jako základ veřejně prospěšných staveb přejímá územní plán stavby již vyhlášené v platném územním plánu. K novému vyhlášení jsou definovány stavby celoměstského významu navržené v Zásadách územního rozvoje hlavního města Prahy a další stavby pro potřebu obsluhy území, které vyplývají z celkové koncepce rozvoje města.

Jako základ veřejně prospěšných opatření přejímá územní plán ta opatření, která jsou navržena v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.

Veřejně prospěšné stavby a opatření jsou zatříděny podle typu a příbuzného obsahu do jednotlivých skupin a označeny kódem. Kódy sestávají z pořadového čísla stavby ve skupině a z dvoupísmenného označení skupiny. Např. 3/VS značí v pořadí 3. veřejně prospěšnou stavbu pro skupinu školství.

Při vymezování veřejně prospěšných staveb a opatření byl pominut faktor vlastnických vztahů, neboť vlastnictví pozemků se může do doby schválení územního plánu nezávisle měnit. Mezi veřejně prospěšné stavby tak mohou být zařazeny i stavby na pozemcích v majetku subjektu, v jehož prospěch je navržena možnost vyvlastnění nebo uplatnění předkupního práva.

Překrývají-li se ve výkresu veřejně prospěšných staveb a opatření části ploch nebo linií jednotlivých položek, je jejich vymezení závazné ve všech vrstvách. Případná změna některé stavby nebo opatření se bude týkat pouze této dotčené stavby nebo dotčeného opatření. Přesné vymezené je dáno digitální formou, kterou lze dohledat u pořizovatele.

Výčet dotčených pozemků včetně čísel parcelních a katastrálních území není v konceptu zpracován, jelikož je určen pro zápis předkupního práva do katastru nemovitostí a ten se na základě zpracovaného konceptu územního plánu neprovádí. Stejně tak nejsou zvlášť vyznačeny pozemky dotčené veřejně prospěšnými stavbami a opatřeními z obavy ze znepřehlednění výkresové dokumentace v měřítku 1 : 10 000.

Pokud není grafické vyjádření ve výkresu dostatečné pro vyhledání konkrétního pozemku, je možné tento pozemek dohledat v digitální formě územního plánu u pořizovatele. Výčet dotčených pozemků bude zpracován v rámci návrhu územního plánu pouze pro vybranou variantu.

9.1 Veřejně prospěšné stavby a opatření, pro které lze vyvlastnit

Územní plán vymezuje v textové i grafické části plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby, pro které lze práva k pozemkům a stavbám odejmout nebo omezit ve smyslu § 170 stavebního zákona. Řízení o vyvlastnění práv k pozemkům a stavbám, příslušnost k jeho vedení a podmínky vyvlastnění upravuje zvláštní právní předpis – zákon č. 184/2006 Sb., o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku nebo stavbě (zákon o vyvlastnění).

9.1.1 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Veřejně prospěšnými stavbami pro dopravní infrastrukturu jsou stavby, které mají sloužit pro zajištění kvalitní dopravní obsluhy všemi systémy dopravy na území hlavního města Prahy.

Jako veřejně prospěšné stavby se stanovují vlastní stavby dopravní infrastruktury, související zařízení a bezprostředně stavbou vyvolané investice a dále plochy a koridory sloužící k realizaci a provozování staveb dopravní infrastruktury.

Obecně platí, že liniové stavby dopravní infrastruktury jsou v grafické části vymezeny zpravidla pomocí koridorů generovaných od os jednotlivých staveb nebo konkrétnějším obrysem nároků stavby, je-li znám. Předpokládá se, že vymezené plochy a koridory dostatečně postihují území potenciálně dotčené stavbou včetně souvisejících investic, jako jsou např. protihluková opatření, resp. dotčené případnou potřebou odejmutí nebo omezení vlastnických práv k pozemkům a stavbám, avšak nemusí vždy postihovat v plném rozsahu všechny související a vyvolané nároky (zejména např. přeložky a vedení sítí technického vybavení), které protože jsou vázány na stavbu hlavní, jsou rovněž veřejně prospěšnými stavbami.

V rámci plošně vyjádřeného rozsahu veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury se zpravidla nepředpokládá uplatnění institutu vyvlastnění ke stavbám ve stabilizovaném území, ani pro průběh tras liniových tunelových úseků staveb dopravní infrastruktury.

Urbanisticky významná pěší a cyklistická propojení, která jsou druhem veřejných prostranství, jsou zařazeny do skupiny veřejně prospěšných staveb pro dopravní infrastrukturu. Pro dotčené pozemky je navržena možnost vyvlastnění bez uvalení předkupního práva. Důvodem je věcná povaha těchto staveb budovaných zpravidla jako součást dopravní infrastruktury.

9.1.2 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Veřejně prospěšnými stavbami pro technickou infrastrukturu jsou stavby, které mají sloužit pro zajištění kvalitní obsluhy hlavního města Prahy všemi systémy technické infrastruktury. V územním plánu jsou vymezeny plochy technické infrastruktury, plošná zařízení s průmětem do jiných ploch s rozdílným způsobem využití a liniové stavby nadřazených systémů technické infrastruktury. Většina nově navrhovaných ploch, plošných zařízení a liniových staveb, včetně ploch nezbytných k zajištění jejich výstavby a řádného užívání pro stanovený účel je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby či opatření.

Veřejně prospěšné stavby plošného charakteru jsou vymezeny hranicemi příslušných ploch technické infrastruktury.

Veřejně prospěšné stavby plošných zařízení technické infrastruktury, jejichž rozsah je menší než minimální zobrazitelná plocha územním plánem, ale které jsou důležité z hlediska zajištění technické infrastruktury, jsou vyznačeny jako bodové. Postihují dotčený pozemek, eventuálně pozemky bezprostředně související se stavbou tímto způsobem vymezenou.

Veřejně prospěšné stavby liniových staveb jsou vymezeny liniemi vedení. Odejmutí vlastnických práv se pro výstavbu liniových staveb technické infrastruktury zpravidla nepředpokládá, pouze jejich omezení (zřízení věcného břemene).

9.1.3 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ PRO ZVYŠOVÁNÍ RETENČNÍCH SCHOPNOSTÍ ÚZEMÍ A PRO SNIŽOVÁNÍ OHROŽENÍ ÚZEMÍ POVODNĚMI

Jako veřejně prospěšné stavby k zajištění ochrany před povodněmi územní plán vymezuje stavby vodních nádrží, retenčních nádrží, suchých poldrů a staveb protipovodňových opatření.

Pro zvyšování retenční schopnosti území a částečně i k zajištění ochrany před menšími povodněmi územní plán vymezuje veřejně prospěšná opatření nestavební povahy, kterými se rozumí revitalizace drobných vodních toků.

Odejmutí vlastnických práv se pro revitalizací drobných vodních toků a výstavbu protipovodňových opatření zpravidla nepředpokládá, pouze jejich omezení.

9.1.4 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ K OCHRANĚ PŘÍRODNÍHO DĚDICTVÍ

Opatřeními k rozvoji přírodního dědictví se v územním plánu hl. m. Prahy rozumí založení a ochrana prvků územního systému ekologické stability (ÚSES).

Územní systém ekologické stability obsahuje nadregionální a regionální prvky, jak byly stanoveny v Zásadách územního rozvoje Prahy, a doplňuje je podle celkové koncepce územního plánu. K této hierarchicky nadřazené úrovni připojuje lokální (místní) úroveň včetně interakčních prvků. Do veřejně prospěšných opatření je ÚSES zahrnut jako celek, bez ohledu na jeho funkčnost, protože jej bude nutné celý založit po právní stránce a doposud žádná část pražského ÚSES nebyla prohlášena za veřejně prospěšné opatření.

9.1.5 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ K OCHRANĚ ARCHEOLOGICKÉHO DĚDICTVÍ

Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví jsou do územního plánu zařazena dle podkladu Národního památkového ústavu pro Zásady územního rozvoje hl. m Prahy a vymezena dle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy.

Podklad Národního památkového ústavu obsahoval vybrané národní kulturní památky, Památkovou rezervaci v hl. m. Praze, archeologické památky označené v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy jako archeologické lokality, vyhlášené a navrhované památkové zóny historických jader obcí, vesnické památkové rezervace.

Zdůvodnění navrhovaných opatření podle území a lokalit:

- Území národních kulturních památek – kláštera cisterciáků na Zbraslavi a Břevnovského kláštera – je třeba chránit před plošnými zásahy do terénu jako archeologické lokality.
- Na území Památkové rezervace v hl. m. Praze s národními kulturními památkami Pražský hrad a Vyšehrad je potřeba zlepšit ochranu archeologických terénů před plošnými podzemními zásahy, které se dotýkají neporušeného nebo jen málo porušeného zvrstvení historického nadloží s hojnými archeologickými nálezy, které jsou významným historickým pramenem.
- Zapsané archeologické památky, označené v UP SÚ hl. m. Prahy jako archeologické lokality, jsou území s vlastním režimem neumožňujícím na nich žádnou stavební aktivitu ani výraznější zásahy do terénu.
- Území vymezené v rozsahu památkových zón vyhlášených a navrhovaných a vesnických památkových rezervací lidové architektury je potřeba chránit před velkoplošnými zásahy jako archeologické lokality. Jde o jádra historických obcí s hojnými nálezy z různých pravěkých období.

9.1.6 STAVBY A OPATŘENÍ K ZAJIŠŤOVÁNÍ OBRANY A BEZPEČNOSTI STÁTU

Územní plán stanovuje rozsah staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu na základě vyhodnocení území a potřeb hlavního města v návaznosti na Havarijní plán hl. m. Prahy a Krizový plán hl. m. Prahy, které zpracoval Odbor krizového řízení MHMP.

Na základě tohoto vyhodnocení územní plán:

- vymezuje opatření pro ochranu před vlivy nebezpečných látek, na jejímž základě je možné práva k pozemkům omezit;
- nevymezuje žádnou veřejně prospěšnou stavbu k zajišťování obrany a bezpečnosti státu.

Ochrana před vlivy nebezpečných látek

Ochrana před vlivy nebezpečných látek v podobě zón havarijního plánování, definované ve smyslu zákona č. 353/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, jsou metricky vymezené pro 2 subjekty na území hl. m. Prahy. Ve vymezených zónách musí být zohledněna ochrana před možným únikem nebezpečných látek skladovaných v těchto subjektech a opatření vyplývající z vnějších havarijních plánů těchto subjektů.

9.1.7 STAVBY A OPATŘENÍ K ASANACI ÚZEMÍ

Územní plán nevymezuje žádné asanační území nadmístního významu, pro které by bylo možné práva k pozemkům odejmout nebo omezit.

Podkladem pro vymezení asanačních území jsou Územně analytické podklady hl. m. Prahy, které žádné asanační území nadmístního významu na území Prahy nevymezily.

9.2 Veřejně prospěšné stavby a opatření, pro které lze uplatnit předkupní právo

Územní plán vymezuje plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby na plochách pro občanské vybavení a pro veřejná prostranství, pro které lze uplatnit předkupní právo ve smyslu § 101 stavebního zákona. Koncept územního plánu zakládá toto právo zejména proto, že podle stavebního zákona neplatí pro stavby občanského vybavení možnost vyvlastnění.

9.2.1 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY PRO OBČANSKÉ VYBAVENÍ

Do skupiny občanské vybavení jsou jako veřejně prospěšné stavby zařazeny vybrané stavby občanského vybavení zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu, zejména pro vzdělávání a výchovu všech stupňů, sociální služby a péči o rodinu, zdravotní služby, pohřební služby, ochranu a bezpečnost obyvatelstva. Dále jsou zařazeny stavby pro sport a rekreaci na plochách, na kterých je vznik těchto funkcí obzvláště žádoucí z hlediska utváření koncepce města a krajiny.

Jako veřejně prospěšné stavby pro občanské vybavení územní plán stanovuje vybrané plochy s rozdílným způsobem využití nebo jejich části: plochy veřejného vybavení, plochy sportu a plochy rekreace, které jsou vyjádřeny v hlavním výkresu. V opodstatněných případech, kdy se předpokládá menší rozsah stavby, než je minimální zobrazitelná plocha územního plánu, je veřejně prospěšná stavba vyznačena jako bodová. Její umístění postihuje dotčený pozemek, eventuálně pozemky bezprostředně související se stavbou nebo zařízením vymezenými tímto způsobem.

9.2.2 VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY PRO VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Do skupiny veřejná prostranství jsou jako veřejně prospěšné stavby zařazeny významné nově zakládané parky a nově zakládané hřbitovy, popřípadě rozšíření stávajících hřbitovů.

Jako veřejně prospěšné stavby pro veřejná prostranství územní plán stanovuje vybrané plochy parkové nebo jejich části, které jsou vyjádřeny v hlavním výkresu.

Veřejná prostranství typu náměstí územní plán jako veřejně prospěšné stavby nevymezuje, protože v rozvojových a transformačních územích zpravidla nejsou k dispozici dostatečné podklady pro plošné vymezení veřejného prostranství. Povinnost jeho založení je stanovena v textové části v popisu rozvojových ploch.

9.2.3 OSTATNÍ DRUHY VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÝCH STAVEB A VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ

Ostatní druhy veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšná opatření územní plán nenavrhuje pro předkupní právo z těchto důvodů:

Stavby dopravní infrastruktury jsou zpravidla vymezeny koridorem v rozsahu širším než skutečná stavba, neboť v době vymezení veřejně prospěšné stavby není k dispozici dokumentace k územnímu rozhodnutí a není znám přesný rozsah ani umístění stavby. Uvalení předkupního práva na pozemky budoucí stavbou jen dotčené, popřípadě takové, které se po upřesnění podrobnější dokumentací ukážou jako nedotčené, považuje projektant za neodůvodněné. Stejně tak u tunelových staveb není důvod k odejmutí vlastnických práv, proto předepsání předkupního práva není stanoveno. Institut vyvlastnění tím není dotčen.

Pro liniové stavby technické infrastruktury není zpravidla zapotřebí změna vlastnických vztahů, pouze omezení vlastnických práv. Plošné stavby technické infrastruktury nejsou v mnoha případech pořizovány obcí nebo státem, ale dalšími subjekty, pro které nelze institut předkupního práva uplatnit.

Pro opatření k rozvoji přírodního dědictví, kterým je územní systém ekologické stability, není zpravidla zapotřebí změna vlastnických vztahů, pouze omezení vlastnických práv.

Pro opatření k ochraně archeologického dědictví není zpravidla zapotřebí změna vlastnických vztahů, pouze omezení vlastnických práv.

Pro stavby a opatření ke zvyšování retenční schopnosti území a k zajištění ochrany před menšími povodněmi není zpravidla zapotřebí změna vlastnických vztahů, pouze omezení vlastnických práv.

10. Přílohy, tabulky

10.1 Seznam výkresů a schémat

10.1.1 TEXTOVÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

Textová část odůvodnění územního plánu hlavního města Prahy je vypracována v rozsahu 314 stran A3 včetně obsahu a titulních stran.

V textové části odůvodnění územního plánu hlavního města Prahy jsou zahrnuta schémata:

Název schématu	V kapitole
Širší vztahy – silniční a železniční síť	A 1.4
Urbanistická koncepce	C 2.1
Rozložení ploch veřejného vybavení v územích obytných	C 2.2.2
Rozložení vybraného občanského vybavení	C 2.2.3
Rozložení rekreačních území	C 2.2.3
Rozložení produkčních ploch	C 2.2.4
Stabilizovaná, rozvojová a transformační území v pásmech města	C 3.3.1
Zóny prostorové regulace a pásma města	C 3.3.1
Základní území	C 3.3.2
Příklady prostorových struktur – stabilizovaná území	C 3.3.2
Výškové limity zástavby	C 3.3.3
Podíl zeleně na rostlém terénu	C 3.3.4
Koeficienty podlažních ploch	C 3.3.5
Rozvojová a přestavbová území	C 4.1, 4.2
Územní rezervy	C 4.3
Varianty	C 4.4
Plochy a koridory k prověření územní studií	C 4.5
Územní systém ekologické stability	C 5.1
Krajina a celoměstský systém zeleně	C 5.2
Systém vybrané komunikační sítě	C 6.1
Systém metra	C 6.2
Systém tramvajové sítě	C 6.2
Systém veřejné hromadné dopravy osob	C 6.2
Systém veřejné hromadné dopravy osob – variantní řešení	C 6.2
Koncepce železniční dopravy	C 6.3
Koridory cyklistické infrastruktury	C 6.5
Zásobování vodou	C 7.1
Odkanalizování	C 7.2
Vodní toky	C 7.3
Zásobování teplem	C 7.4
Zásobování plynem	C 7.5
Zásobování elektrickou energií	C 7.7
Porovnání UP 1999 s konceptem UP – zastavěné území	C 10
Porovnání UP 1999 s konceptem UP – území krajinné	C 10
Porovnání UP 1999 s konceptem UP – celoměstský systém zeleně	C 10
Porovnání UP 1999 s konceptem UP – ÚSES	C 10
Porovnání UP 1999 s konceptem UP – suché poldry	C 10
Porovnání UP 1999 s konceptem UP – zákaz výškových staveb	C 10

10.1.2 GRAFICKÁ ČÁST ODŮVODNĚNÍ

Grafická část odůvodnění územního plánu hlavního města Prahy obsahuje výkresy:

Číslo	Název	Měřítko	Počet listů
O1	Koordinační výkres	1 : 10 000	13
O1v	Koordinační výkres – varianty	1 : 10 000	13
O2	Širší vztahy	1 : 100 000	1
O3	Podrobné členění zeleně a ÚSES	1 : 10 000	13
O3v	Podrobné členění zeleně a ÚSES – varianty	1 : 10 000	13
O4	Zábory ZPF a PUPFL	1 : 10 000	13
O4v	Zábory ZPF a PUPFL – varianty	1 : 10 000	12

Grafická část odůvodnění územního plánu hlavního města Prahy obsahuje schémata:

Číslo	Název	Měřítko
S1	Koncepce krajiny	1 : 25 000
S2	Koncepce města	1 : 25 000
S3	Základní typy území	1 : 25 000
S4	Identifikační schéma – základní návrh	1 : 25 000
S4v	Identifikační schéma – varianty	1 : 25 000
S5	Koncepce dopravy	1 : 25 000
S6	Rozdíl záborů ZPF ÚP 1999 – KÚP 2009	1 : 50 000
S6v	Rozdíl záborů ZPF ÚP 1999 – KÚP 2009, varianty	1 : 50 000
S7	Rozdílové schéma zeleně	1 : 50 000
S7v	Rozdílové schéma zeleně – varianty	1 : 50 000
S8	Výškové limity území	1 : 50 000
S9	Prostorová struktura území	1 : 50 000

10.2 Seznam zkratek

AGC	Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních magistrálách
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech
CZT	centralizované zásobování teplem
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSÚ	Český statistický úřad
ČVUT	České vysoké učení technické
DP	Dopravní podnik a.s.
DUN	dešťová usazovací nádrž
DV	dálkovody
EU	Evropská unie
EVL	evropsky významné lokality
HMP	hlavní město Praha
IAD	individuální automobilová doprava
IKL	ropovod Ingolstadt
IZS	integrovaný záchranný systém
JZM	Jihozápadní Město
KES	komunikační propojení Evropská – Svatovítská
KP	kulturní památka
KPP	koeficient podlažních ploch
KÚP	koncept územního plánu
K+R	krátkodobá stání systému „kiss and ride“
MČ	městská část
MHD	městská hromadná oprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj České republiky
MO	Městský okruh v Praze
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
MŽP ČR	Ministerstvo životního prostředí České republiky
NATURA 2000	soustava chráněných území vytvářená podle jednotných principů Evropské unie
NKP	národní kulturní památka
NTL	nízkotlaký plynovod
OOP MHMP	Odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
OP – PPR	ochranné pásmo Památkové rezervace v hlavním městě Praze (Pražské památkové rezervace)
OÚP MHMP	Odbor územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy
PID	Pražská integrovaná doprava
POH	plán odpadového hospodářství
PPP	Public Private Partnership – partnerství veřejného a soukromého sektoru
PPR	Památková rezervace v hlavním městě Praze (Pražská památková rezervace)
P+R	záchytná parkoviště systému „park and ride“
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PUR, PÚR	politika územního rozvoje
PUR ČR	Politika územního rozvoje České republiky
PZ	památková zóna
RWY	vzletová a přistávací dráha letiště
TEN-T	transevropská dopravní síť
TR	transformovny
TT	tramvajová trať
SEZ	staré ekologické zátěže
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy
STL	středotlaký plynovod
UAP, ÚAP	územně analytické podklady
ÚČOV	ústřední čistírna odpadních vod
UEK	Územní energetická koncepce
UNESCO	United Nations Education, Scientific and Cultural Organisation - Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu
ÚSES	územní systém ekologické stability
UP, ÚP	územní plán
ÚPD	územně plánovací dokumentace
UP SÚ	Územní plán sídelního útvaru
UP VÚC	Územní plán velkého územního celku
ÚR	územní rozhodnutí
ÚRM	Útvar rozvoje hl. m. Prahy
US	urbanistická studie, územní studie
ÚTP	územně technický podklad
VPS	veřejně prospěšná stavba
VPO	veřejně prospěšné opatření
VKP	významný krajinný prvek
VR	vysokorychlostní doprava
VRT	vysokorychlostní tratě (železniční dopravy)
VTL	vysokotlaký plynovod
VÚC	velký územní celek
VÚRV	Výzkumný ústav rostlinné výroby
VÚURV	vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území
VVTL	velmi vysokotlaký plynovod
ZCHÚ	zvláště chráněná území přírody
ZEVO	zařízení pro energetické využívání odpadů
ZHMP	Zastupitelstvo hl. m. Prahy
ZPF	zemědělský půdní fond
ZUR, ZÚR	zásady územního rozvoje
ZOO, zoo	zoologická zahrada
ŽP	životní prostředí
ŽUP	železniční uzel Praha

10.3 Převodní tabulka kódů ploch

	koncept ÚP	současný stav 2006	revize 2006	ÚPn 1999
území krajinné	ZL	LR	LR	LR
	ZN	ZMKM, ZMKK, NL,	ZMK, SO1, NL	NL, ZN, SO1
	PZ	OP, PSZ, PSS, PSV, PZA, PZO	OP, PZO, PZA, PS	OP, ZV, PZA, PSZ, vinice /značka/
území rekreační	ZP	ZPQ, ZPH	ZP	PP
	RP	SOG, SOU, SPL část	SO2 až SO7	SO2 až SO7
	SP	SPL, SPK,	SP	SP, ZSP
území obytné	OB	OB, OV	OB, OV	OC, OV, OMS
	VV	VV, VVA	VV, VVA	VVS, VVZ, VVM, VVA, VVO, VVX, ZVS, ZKC
	SM	SV, SMJ, ZVO, ZOB, ZKC	SV, SMJ, ZVO, ZOB, ZKC, VN	SVM, SVO, SMJ, SMS, VN, ZOB, ZKC, ZVK, ZOS, ZAD, ZSS, ZUB
území produkční	PR	VN, VS	VS, VN	VN, VP, SK, ZV
	DP	DZZ, DZV, DZN, DLD, DLS, DLV, DHM, DHP, DV, DPG, DVL	DZ, DL, DH, DP	DZ1, DZ2, DG, DPO, DM, letiště, přístavy /značka/, DB, DPZ, DPK, DDN,DCE
	TI	TVV, TVE, TI, TVO,TVK,TVI	TVV, TVE, TI, TVO	TV, TK, TO, TOR, TR, TS, TT, TP, TE, TI
ostatní:		IZ	IZ	IZ
vodní plochy	VO	VOP, DP	VOP	VOP
doprava - komunikace	DK	DKD, DKN, DKS, DKV	SD, S1, S2, S4	SD, S1, S2, S4
	suché poldry	SUP	SUP	SUP
	těžba	TEP	TEP	TEP
	veřejná prostranství	DU, DS	DU	S3, S5, DNA, DVP

10.4 Srovnání způsobu využití ploch Územního plánu s Územním plánem SÚ hl. m. Prahy (1999) a jeho změnou č. Z 1000/00

Územní plán SÚ hl. m. Prahy (1999)		ÚP SÚ HMP - změna Z 1000/00		Územní plán			
Kód	**Funkční plochy**	**Kód**	**Funkční plochy**	**Kód**	**Plochy s rozdílným způsobem využití**	**Základní typ území**	**Překryvné značení**
LR	lesní porosty	**LR**	lesní porosty	**ZL**	lesní	**KRAJINNÉ**	
SO1	sloužící oddechu	**SO1**	oddechu	**ZN**	nelesní		
SUP	suché poldry	**SUP**	suché poldry				suché poldry
PP	parky a parkově upravené plochy - část	**ZMK**	zeleň městská a krajinná				
ZN	přírodní nelesní plochy						
NL	louky, pastviny - část						
NL	louky, pastviny - část	**NL**	louky, pastviny				
PSZ	sady a zahrady	**PS**	sady, zahrady, vinice	**PZ**	zemědělské a pěstební		
PSV	vinice						
PZA	zahradnictví	**PZA**	zahradnictví				
PSZ	zahrádky a zahrádkové osady	**PZO**	zahrádky a zahrádkové osady				
OP	orná půda, plochy pro pěstování zeleniny	**OP**	orná půda, plochy pro pěstování zeleniny				
IZ	izolační zeleň	**IZ**	izolační zeleň	**ZN, SM, DK, DP**	"rozpuštěno" do přilehlých ploch		
TEP	těžba surovin	**TEP**	těžba surovin	**ZN, RP,VO**	stávající nebo plánované využití		limit - dobývací prostory
značka	historické zahrady	**ZP**	parky, historické zahrady a hřbitovy	**ZP**	parkové	**REKREAČNÍ**	
značka	hřbitovy						
PP	parky a parkově upravené plochy - část						
SO2	sloužící oddechu	**SO2**	oddechu	**RP**	rekreace		
SO3	sloužící oddechu	**SO3**	oddechu				
SO4	sloužící oddechu	**SO4**	oddechu				
SO5	sloužící oddechu	**SO5**	oddechu				
SO6	sloužící oddechu	**SO6**	oddechu				
SO7	sloužící oddechu	**SO7**	oddechu				
SP	sloužící sportu	**SP**	sportu - část				
		SP	sportu - část	**SP**	sportu		
ZSP	velké sportovní areály - část	**ZVO**	ostatní				
ZVS	vysoké školy a vysokoškolské koleje	**ZVS**	vysokoškolské	**VV**	veřejné vybavení	**OBYTNÉ**	
ZKC	kultura a církev	**ZKC**	kultury a církve				
VVS	mateřské, základní a střední školy	**VV**	veřejné vybavení				
VVZ	zdravotnictví a sociální péče						
VVM	městská správa						
VVO	ostatní						
VVX	bez bližší specifikace						
VVA	armáda a bezpečnost	**VVA**	armáda a bezpečnost				
OC	čistě obytné	**OB**	čistě obytné	**OB**	bydlení		
OMS	obytné malých sídel						
OV	všeobecně obytné	**OV**	všeobecně obytné				
SVM	smíšené městského typu	**SV**	všeobecně smíšené	**SM**	smíšené		
SVO	smíšené obchodu a služeb						
SMS	smíšené malých sídel						
SMJ	smíšené městského jádra	**SMJ**	smíšené městského jádra				
VN	služeb a nerušící výroby	**VN**	nerušící výroby a služeb				
ZOB	velké obchodní komplexy	**ZOB**	obchodní				
ZKV	veletržní, výstavní a kongresové	**ZVO**	ostatní - část				
ZSP	velké sportovní areály - část						
ZAD	administrativní zařízení						
ZSS	správa						
ZUB	velké ubytovací komplexy						
ZOS	ostatní bez specifikace funkční náplně						
DG	garáže	**DGP**	garáže a parkoviště	**SM, OB**	"rozpuštěno" do přilehlých ploch		
DPO	ostatní parkoviště						

DVP	veřejná prostranství	**DU**	urbanisticky významné plochy a dopravní spojení - část	**SM, OB**	"rozpuštěno" do přilehlých ploch		veřejná prostranství
S3, S5	urbanisticky významné komunikace a pěší lávky			**SM, OB, VO**	"rozpuštěno" do přilehlých ploch		veřejná prostranství
DZ1	tratě a zařízení železnice	**DZ**	tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály	**DP**	dopravní infrastruktura vyjma komunikací	**PRODUKČNÍ**	
DZ2	vlečky						
DDN	překladiště, kontejnerové terminály, nákladové obvody						
značka	dopravní a vojenská letiště	**DL**	dopravní, vojenská a sportovní letiště				
značka	sportovní letiště						
DPZ	záchytná parkoviště systému P+R	**DH**	plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R				
DM	zařízení a plochy pro hromadnou dopravu osob						
značka	přístavy a přístaviště	**DP**	přístavy a přístaviště, plavební komory				
DPK	plochy plavebních komor						
VP	průmyslové výroby	**VS**	výroby, skladování a distribuce	**PR**	produkce		
SK	skladování a distribuce						
DCE	nákladní celnice						
ZV	zařízení a stavby sloužící intenzivní zemědělské výrobě						
TV	zásobování vodou	**TVV**	vodní hospodářství	**TI**	technická infrastruktura		
TK	odkanalizování						
TT	centrální zásobování teplem	**TVE**	energetika				
TP	zásobování plynem						
TE	zásobování elektrickou energií						
TI	zařízení pro přenos informací	**TI**	zařízení pro přenos informací				
TO	zařízení k likvidaci komunálního odpadu	**TVO**	odpadové hospodářství				
TOR	zařízení k likvidaci rostlinného odpadu						
TR	zařízení k recyklaci odpadu						
TS	skládky odpadu						
SD,S1,S2,S4	vybraná komunikační síť	**SD,S1,S2,S4**	vybraná komunikační síť	**DK**	dopravní infrastruktura - komunikace	**OSTATNÍ**	
DNA	náplavky, hráze, snížená nábřeží	**DU**	urbanisticky významné plochy a dopravní spojení - část				
VOP	řeky, potoky, rybníky,vodní nádrže, plavební kanály	**VOP**	vodní toky a plochy, plavební kanály	**VO**	vodní	**OSTATNÍ**	
DB	čsph	**IZ,SV,VN ***	"rozpuštěno" do přilehlých ploch	"rozpuštěno" do přilehlých ploch			

10.5 Bilance základního členění

území a plochy	*hlavní určení*	*značka*	*v zastavěném území ha*	*mimo zastavěné území ha*	*celkem ha*
zastavitelné plochy			840,5	2 801,2	**3 641,7**
plochy přestavby vč. brownfields			1 381,7	101,0	**1 482,7**
územní rezervy			151,3	640,3	**791,6**
	pro zástavbu	UU	62,3	457,8	520,1
	pro rekreační využití	UR	16,3	98,4	114,8
	pro dopravu	UD	38,4	39,2	77,7
	pro technickou infrastrukturu	UT	4,6	5,6	10,2
	pro zeleň	UZ	29,7	39,2	68,9
etapy		E	110,4	478,3	**588,7**
plochy k prověření územní studií		S	1 961,7	2 123,2	**4 084,9**
významná rozvojová území			380,4	4 048,0	**4 428,4**
	městská	M	263,9	1 090,6	1 354,4
	rekreační	R	84,7	635,0	719,7
	krajinná	Z	31,8	2 322,5	2 354,2
významná přestavbová území vč. brownfields		T	1 762,1	69,6	**1 831,7**
území řešená variantně		V	343,1	799,2	**1 142,3**

šedá barva - podrobné členění

Důsledkem agregace „funkčních ploch“ dnes platného územního plánu do „ploch s rozdílným způsobem využití“, užívaných v novém územním plánu, jsou výměry těchto ploch vzájemně neporovnatelné.

Těžební plochy surovin TEP, které jsou v platném územním plánu i v popisu současného stavu území v rámci územně analytických podkladů vyjádřeny plochou, znázorňuje nový územní plán překryvným značením nad návrhem budoucího využití. Těžební plochy jsou v územním plánu považovány za dočasné a nejsou tedy zařazeny do ploch s rozdílným způsobem využití.

Při srovnání současného stavu a nového územního plánu jsou vedle ploch TEP neporovnatelné i plochy UZ - deponie, UD - devastované plochy, US - plochy staveniště, UO - plochy ostatní a IZ - izolační zeleň, které se promítají do různých typů ploch s rozdílným způsobem využití.

10.6 Bilance - základní návrh

Srovnání platného územního plánu (ÚPn 1999) a konceptu UP vychází z dat aktualizovaných do změn vlny 06. Vzhledem k této skutečnosti a k odlišné metodice dělení funkčních ploch platného územního plánu a ploch s rozdílným využitím konceptu, které nejsou vzájemně zcela skladebné, mnoho v tabulce uvedené údaje obsahovat určitou chybu.

Při srovnávání ploch konceptu UP s platným územním plánem je výrazný úbytek ploch krajinného území. Plochy izolační zeleně IZ z platného územního plánu byly agregovány z části do ploch nelesní zeleně ZN, z části do území ostatního (DK, Dopravní infrastruktura – komunikace) a dále do ploch obytného území OB. V konceptu UP navrhované dopravní stavby v kategorii DK jsou vymezeny koridorem dopravní stavby a nikoli pouze plochou budoucí stavby jako v platném územním plánu, což při trasování komunikací v krajinném území znamená velký nárůst rozsahu ostatního území a úbytek krajinného území.

Na úbytku ploch krajinného území má významný podíl rovněž úbytek orné půdy. Nejvýraznější je tento úbytek v oblasti budoucího Západního Města. V konceptu UP je Západní Město součástí území obytného, ale uvažuje se zde s vysokým podílem zeleně na rostlém terénu.

Parkové plochy jsou přeřazeny oproti platnému UP do území rekreačního RP, což se opět projeví na úbytku ploch krajinného území, ale fakticky tyto plochy zůstanou zachovány.

Úbytek celkové rozlohy rekreačního území je z velké části způsoben agregací ploch kategorie SO1 (v platném UP se jedná o území sloužící oddechu - přírodní rekreační plochy RP) do území krajinného, tj. do ploch nelesních ZN.

Plochy SO1 měly poměrně značnou rozlohu, neboť šlo zejména o území tzv. „nárazníkových zón“ na hranicích přírodních parků a dále v zátopovém území kolem Vltavy a Berounky, kde platí přísná pravidla možností výstavby a využití. V kategorii SO1 bylo také rozsáhlé území severně od Evropské ulice, které samo o sobě má rozlohu cca. 30 ha.

Další úbytek krajinného území je spojen s agregací ploch, které jsou v platném UP kvalifikovány jako území zvláštní sloužící sportu ZSP. Plochy ZSP zahrnovaly velké sportovní areály a plochy sportovních stadionů s vysokou diváckou návštěvností. Ty z nich, jejichž polyfunkční charakter se více blížil charakteru smíšených ploch než charakteru čistě sportovně-rekreačního území, byly v konceptu zahrnuty do ploch smíšených SM v rámci území obytného OB. Jedná se zejména o sportovní areál Slavie v Praze 10 - Vršovicích a dále sportovní areál na Strahově. Celkově šlo o území o rozloze v řádu několika desítek hektarů.

Z výše uvedeného vyplývá, že statisticky vyjádřený úbytek či přírůstek ploch nemusí nutně znamenat faktickou změnu využití území a jde z části na vrub nové metodiky plánu.

Pro srovnání konceptu územního plánu se současným stavem (dle UAP) platí v zásadě komentář ke srovnání konceptu ÚP a platného ÚP, protože současný stav je zpracován v legendě platného ÚP v jejím podrobnějším členění.

druh území	značka	název plochy	základní návrh												
celé území HMP			rozloha se zanedbáním podměr. ploch	značky - plochy započtené průměrem 0,3	etapa	územní rezerva	ÚPn 1999 (*)		rozdíl vůči ÚPn 1999				stav ÚAP	rozdíl vůči stavu ÚAP - nezahrnuje územní rezervy	
			ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	%	%		ha	%
území krajinné			**20 505,1**	**0**	**55,1**	**87,6**	**20 762,0**		**-256,9**		**-1,2**		24 489,7	**-3 984,6**	**-16,3**
	ZL	Lesní	8 084,5	0	0	32,7		6 341,9		1 742,6		27,5	x	x	x
	ZN	Nelesní	8 901,1	0	55,1	54,9		7 039,1		1 862,1		26,5	x	x	x
	PZ	Zemědělské a pěstební	3 519,5	0	0	0		8 611,2		-5 091,6		-59,1	x	x	x
území rekreační			**3 886,0**	**36,6**	**23,2**	**125,2**	**3 940,8**		**-54,8**		**-1,4**		1 785,6	**2 100,3**	**117,6**
	ZP	Parkové	1 474,5	33,6	18,8	20,9		1 889,7		-415,3		-22,0	x	x	x
	RP	Rekreace	1 690,3	0,9	1,4	88,8		1 236,0		454,3		36,8	x	x	x
	SP	Sport	721,2	2,1	3,0	15,5		815,0		-93,8		-11,5	x	x	x
území obytné			**18 502,6**	**57,9**	**468,8**	**442,5**	**17 441,6**		**1 061,0**		**6,1**		14 269,3	**4 233,4**	**29,7**
	OB	Bydlení	11 489,8	0	297,1	219,9		10 508,0		981,8		9,3	x	x	x
	VV	Veřejné vybavení	1 637,1	57,9	21,5	66,3		1 718,1		-81,0		-4,7	x	x	x
	SM	Smíšené	5 375,8	0	150,2	156,3		5 130,2		245,6		4,8	x	x	x
území produkční			**3 003,4**	**51,6**	**31,7**	**57,6**	**2 934,1**		**69,3**		**2,4**		3 992,4	**-989,0**	**-24,8**
	PR	Produkce	458,2	0	0	0		467,4		-9,3		-2,0	x	x	x
	DP	Doprava vyjma komun.	2 211,3	17,7	31,7	48,6		2 123,6		87,7		4,1	x	x	x
	TI	Technická infrastruktura	333,9	33,9	0	9,0		343,1		-9,1		-2,7	x	x	x
ostatní			**3 720,4**	**14,7**	**10,72**	**79,1**	**3 130,3**		**590,1**		**18,9**		2 860,6	**859,8**	**30,1**
	VO	Vodní plochy	1 111,9	0	0,5	28,3		1 123,1		-11,3		-1,0	x	x	x
	DK	Doprava - komunikace	2 608,5	0	10,2	50,9		1 704,1		904,4		53,1	x	x	x
neporovnávané (**)		neporovnávané (**)	x	x	x	x	**1 406,4**	564,4	x	x	x	x	2 219,9	x	x
celkem			**49 617,5**	**160,8**	**589,6**	**792,0**	x	x	x	x	x	x	x	x	x
zastavěné území			28 906,6	x	x	x	28 341,3	x	565,3	x	2,0	x	x	x	x
celoměstský systém zeleně			14 950,8	x	x	x	12 797,4	x	2 153,4	x	16,8	x	x	x	x
ÚSES			6 844,0	x	x	x	6 718,3	x	125,7	x	1,9	x	6 710,9	133,1	2,0
suché poldry			77,1	x	x	x	66,5	x	10,6	x	15,9	x	47,2	29,9	63,3
úz. se zákazem výšk. staveb			4 044,5	x	x	x	2 259,7	x	1 784,8	x	79,0	x	2 259,7	1 784,8	79,0

(*) platný ÚP, mimo změn vlny 06

(**) neporovnávané druhy ploch: neporovnávané druhy ploch pro platný UP za typy území - těžební plochy, izolační zeleň a za funkce - těžební plochy, garáže, ostatní parkoviště, veřejná prostranství, urbanisticky významné komunikace a pěší lávky; pro stav za typy území - těžba surovin, deponie, devastovaná území, ostatní území, staveniště

10.7 Bilance - varianty

druh území	značka	název plochy	variantní řešení												
celé území HMP			rozloha	etapa	územní rezerva	ÚPn 1999 (*)		rozdíl vůči ÚPn 1999				stav ÚAP	rozdíl vůči stavu ÚAP - nezahrnuje územní rezervy	
			ha	ha	ha	ha	ha	ha	ha	%	%		ha	%
území krajinné			**20 026,1**	**75,7**	**87,6**	**20 762,0**	x	**-735,9**	x	**-3,5**	x	24 489,7	**-4 463,7**	**-18,2**
	ZL	Lesní	8 056,5	0	32,7		6 341,9		1 714,6	x	27,0	x	x	x
	ZN	Nelesní	8 680,9	75,7	54,9		7 039,1		1 641,9	x	23,3	x	x	x
	PZ	Zemědělské a pěstební	3 288,6	0	0		8 611,2		-5 322,5	x	-61,8	x	x	x
území rekreační			**3 816,0**	**79,9**	**125,2**	**3 940,8**	x	**-124,8**	x	**-3,2**	x	1 785,6	**2 030,4**	**113,7**
	ZP	Parkové	1 491,0	34,6	20,9		1 889,7		-398,8	x	-21,1	x	x	x
	RP	Rekreace	1 627,1	37,3	88,8		1 236,0		391,0	x	31,6	x	x	x
	SP	Sport	698,0	7,9	15,5		815,0		-117,0	x	-14,4	x	x	x
území obytné			**19 023,6**	**888,2**	**442,5**	**17 441,6**	x	**1 582,0**	x	**9,1**	x	14 269,3	**4 754,3**	**33,3**
	OB	Bydlení	11 782,6	540,3	219,9		10 508,0		1 274,6	x	12,1	x	x	x
	VV	Veřejné vybavení	1 686,5	69,2	66,3		1 718,1		-31,7	x	-1,8	x	x	x
	SM	Smíšené	5 554,6	278,8	156,3		5 130,2		424,4	x	8,3	x	x	x
území produkční			**3 013,7**	**32,7**	**57,6**	**2 934,1**	x	**79,6**	x	**2,7**	x	3 992,4	**-978,7**	**-24,5**
	PR	Produkce	458,2	0	0		467,4		-9,3	x	-2,0	x	x	x
	DP	Doprava vyjma komun.	2 217,2	32,7	48,6		2 123,6		93,6	x	4,4	x	x	x
	TI	Technická infrastruktura	338,4	0	9,0		343,1		-4,7	x	-1,4	x	x	x
ostatní			**3 738,1**	**30,9**	**79,1**	**3 130,3**	x	**607,8**	x	**19,4**	x	2 860,6	**877,4**	**30,7**
	VO	Vodní plochy	1 099,5	0,5	28,3		1 123,1		-23,6	x	-2,1	x	x	x
	DK	Doprava - komunikace	2 638,6	30,4	50,9		1 704,1		934,4	x	54,8	x	x	x
neporovnávané (**)		neporovnávané (**)	x	x	x	**1 406,4**	564,4	**-1 406,4**	-564,4	x	x	2 219,9	x	x
celkem			**49 617,5**	**1 107,4**	**792,0**	x	x	x	x	x	x	x	x	x
zastavěné území			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
celoměstský systém zeleně			14 950,8	x	x	12 797	x	2 153,4	x	16,8	x	x	x	x
ÚSES			6 828,6	x	x	6 718	x	110,3	x	1,6	x	6 710,9	117,7	1,8
suché poldry			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
úz. se zákazem výšk. staveb			x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x

(*) platný ÚP, mimo změn vlny 06

(**) neporovnávané druhy ploch: neporovnávané druhy ploch pro platný UP za typy území - těžební plochy, izolační zeleň a za funkce - těžební plochy, garáže, ostatní parkoviště, veřejná prostranství, urbanisticky významné komunikace a pěší lávky; pro stav za typy území - těžba surovin, deponie, devastovaná území, ostatní území, staveniště

10.8 Bilance prostorové regulace

prostorový regulativ	typ			pásma města								celkem	
				historické jádro		vnitřní komp. pásmo		vnější komp. pásmo		vnější pásmo			
				ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
podle struktury			**značka**										
	návrhová	stabilizovaná											
		rostlá	R	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
		městského typu	R1	0	0	8,6	39,7	1,0	4,4	12,1	55,8	21,7	100
		venkovského typu	R2	0	0	46,4	7,2	288,4	44,8	308,7	48,0	643,6	100
	kompaktní		K	10,9	1,8	230,1	37,2	363,1	58,7	14,3	2,3	618,5	100
		bloková	K1	1,1	0,1	1 245,4	86,0	187,1	12,9	15,1	1,0	1 448,6	100
		monobloky	K2	1,9	0,7	174,0	61,6	99,6	35,3	6,9	2,4	282,4	100
	otevřená		O	0	0	51,7	3,0	557,5	32,8	1 090,7	64,2	1 699,9	100
		izolovaná	O1	0	0	534,1	11,3	2 151,8	45,5	2 048,4	43,3	4 734,3	100
		souvislá	O2	0	0	356,8	39,9	379,2	42,3	159,4	17,8	895,4	100
		vilová	O3	0	0	369,8	79,5	90,8	19,5	4,6	1,0	465,2	100
	volná		V	0,9	0,1	124,5	8,2	1 115,4	73,4	279,3	18,4	1 520,0	100
		sídlištní	V1	0	0	506,7	18,9	2 056,4	76,5	124,3	4,6	2 687,5	100
		monobloky	V2	0	0	62,0	10,3	526,2	87,8	11,4	1,9	599,6	100
	areály		A	0	0	55,8	9,1	359,8	58,8	196,6	32,1	612,1	100
		kompaktní	A1	0	0	166,7	12,2	979,7	71,8	218,9	16,0	1 365,2	100
		rozvolněné	A2	0,6	0	326,6	22,7	850,5	59,2	258,3	18,0	1 436,0	100
		specifické	A3	0	0	40,4	29,0	32,8	23,5	66,2	47,5	139,4	100
		individ. regulace		498,9	97	0,9	0,2	12,7	2,5	0,0	0,0	512,5	100
		neurčeno		396,6	1	2 092,9	7,0	4 937,1	16,5	22 509,0	75,2	29 935,6	100
	celkem			**910,8**	2	**6 393,6**	12,9	**14 989,0**	30,2	**27 324,2**	55,1	**49 617,6**	100
podle výšky			**výšková hladina podlaží cca. 3 m**										
		bez zástavby	0	0	0	0	0	0	0	3,6	100	3,6	100,0
		nízkopodlažní	3	0,9	0	1 268,7	12	5 251,6	48	4 417,7	40	10 939,0	100,0
		středněpodlažní nízká	5	5,6	0	1 236,4	28	2 919,4	65	331,6	7	4 492,9	100,0
		středněpodlažní nízká	8	8,7	0	1 674,1	52	1 446,2	45	60,6	2	3 189,6	100,0
		vysokopodlažní	12	0,1	0	120,6	22	422,0	78	1,8	0	544,4	100,0
		rostlá zástavba	individ. regulace	498,9	97,3	0,9	0,2	12,7	2,5	0	0	512,5	100,0
		neurčeno	bez výšk. regulace	396,6	1,3	2 092,9	7,0	4 937,1	16,5	22 509,0	75,2	29 935,6	100,0
	celkem			**910,8**	1,8	**6 393,6**	12,9	**14 989,0**	30,2	**27 324,3**	55,1	**49 617,6**	100,0

x - nenavrhuje se (stav)

prostorový regulativ	typ			pásma města						celkem	
				historické jádro		vnitřní komp. pásmo		vnější komp. pásmo		vnější pásmo			
				ha	%	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
podle podílu zeleně			**% na rostlém terénu**										
		monobloky	do 10	9,4	0	832,5	39	1 080,7	51	189,5	9	2 112,1	100,0
		bloky	11 - 20	5,2	0	855,6	32	1 447,5	54	394,9	15	2 703,2	100,0
		volná struktura	21 - 40	0	0	1 353,5	19	4 080,4	57	1 694,4	24	7 128,4	100,0
		izolované domy	41 - 60	0,6	0	1 181,1	17	3 346,9	48	2 483,2	35	7 011,8	100,0
		rozvolněná zástavba	61 - 80	0	0	69,3	36	75,3	39	49,4	25	194,0	100,0
		velmi rozvolněná zástavba	nad 80	0	0,0	0	0	0	0	2,4	100,0	2,4	100,0
		rostlá zástavba	individ. regulace	498,9	97,3	0,9	0,2	12,7	2,5	0	0	512,5	100,0
		neurčeno	bez regulace	396,7	1,3	2 100,7	7,0	4 945,3	16,5	22 510,5	75,2	29 953,2	100,0
	celkem			**910,8**	1,8	**6 393,6**	12,9	**14 989,0**	30,2	**27 324,2**	55,1	**49 617,6**	100,0
podle KPP			**koeficient podlažních ploch**										
		nižší izolované domy	0,3	0,3	0	13,6	1,4	278,0	27,6	713,5	71,0	1 005,4	100
		řadové domy	0,5	0	0	43,6	5,0	332,7	38,2	495,0	56,8	871,3	100
		vily	1,0	0	0	89,7	7,1	859,6	68,2	310,6	24,6	1 259,9	100
		nižší volné domy	1,6	0	0	79,7	10,2	640,8	82,2	59,3	7,6	779,8	100
		vyšší volné domy, nižší bloky	2,2	9,5	2,4	159,0	39,6	230,7	57,4	2,5	0,6	401,7	100
		vyšší bloky	2,8	1,9	1,7	76,5	69,2	32,1	29,0	0	0	110,4	100
		intenzivní	3,6	0	0	0,0	0,0	3,3	100,0	0	0	3,3	100
		rostlá zástavba	individ. regulace	502,5	3,3	3 838,6	25,2	7 674,8	50,3	3 234,3	21,2	15 250,1	100
		neurčeno	bez regulace	396,6	1,3	2 092,9	7,0	4 937,1	16,5	22 509,0	75,2	29 935,6	100
	celkem			**910,8**	1,8	**6 393,6**	12,9	**14 989,0**	30,2	**27 324,2**	55,1	**49 617,6**	100
podle typu území			**typ regulace**										
		stabilizované v zóně I.	individ. regulace	498,9	97,3	0,9	0,2	12,7	2,5	0	0	512,5	100
		stabilizované	struktura/podlaží/%zeleně	3,6	0	3 837,7	26,1	7 643,4	51,9	3 234,3	22,0	14 718,9	100
		rozvojové	struktura/KPP/podlaží/%zeleně	0,6	0	73,0	2,5	1 589,1	53,5	1 305,1	44,0	2 967,8	100
		transformační	struktura/KPP/podlaží/%zeleně	11,2	0,8	389,1	26,2	806,7	54,4	275,8	18,6	1 482,7	100
		ostatní	bez prostorové regulace	396,6	1,3	2 092,9	7,0	4 937,1	16,5	22 509,0	75,2	29 935,6	100
	celkem			**910,8**	1,8	**6 393,6**	12,9	**14 989,0**	30,2	**27 324,2**	55,1	**49 617,6**	100

POROVNÁNÍ UP 1999 S KONCEPTEM UP - ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ

m
2 000 1 000 0 2 000

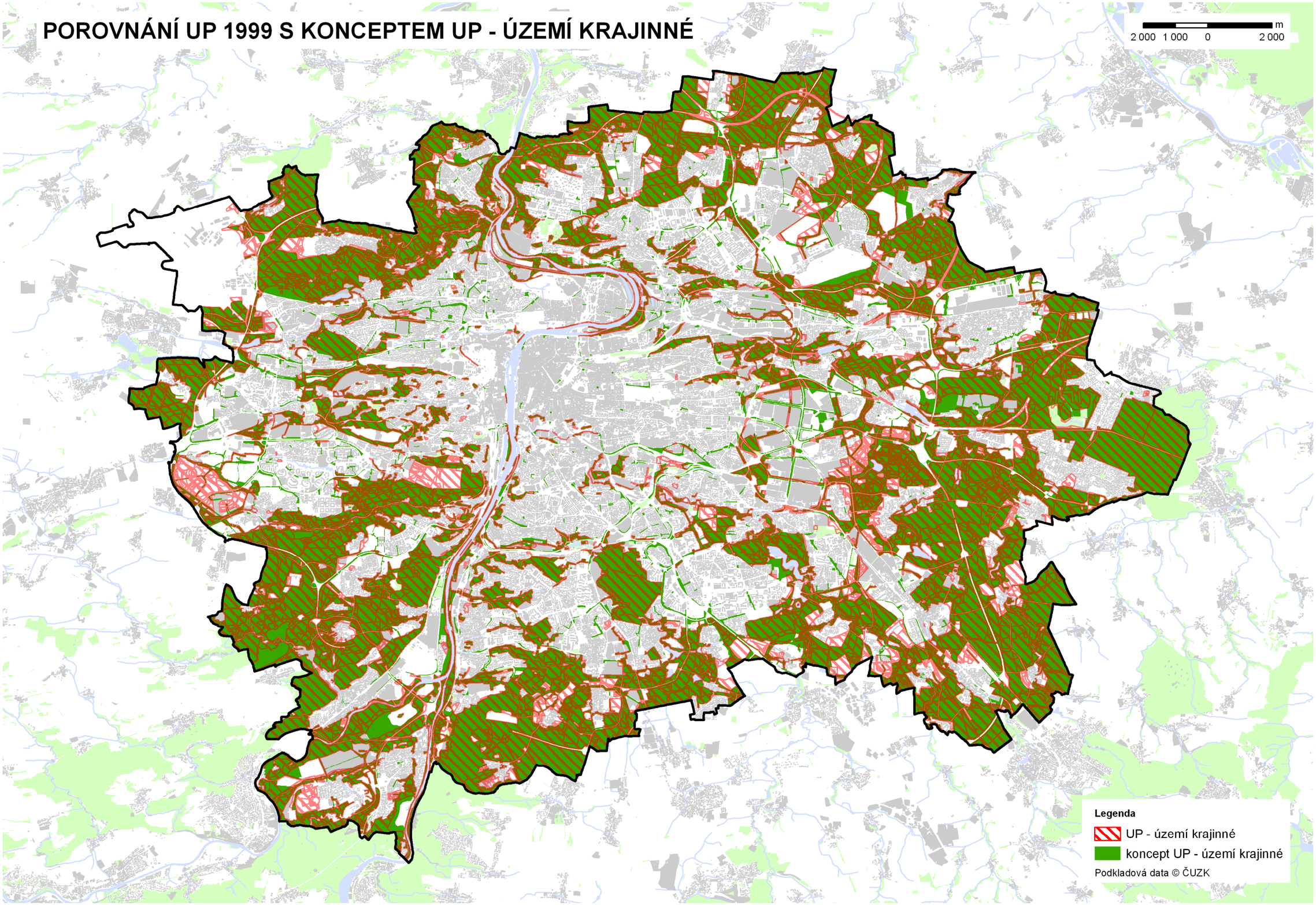
Legenda

UP - zastavěné území

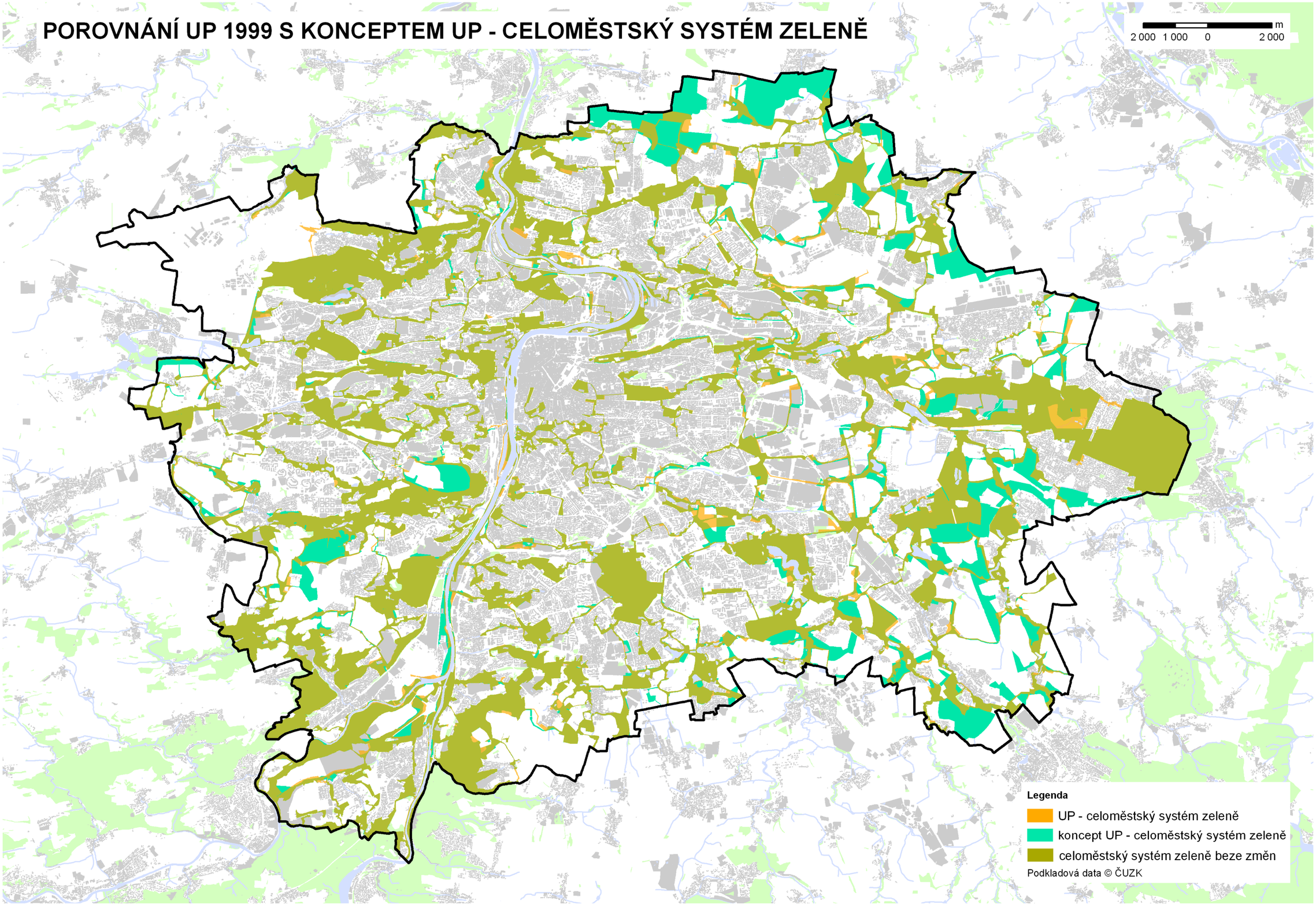
koncept UP - zastavěné území k 1. 1. 2008

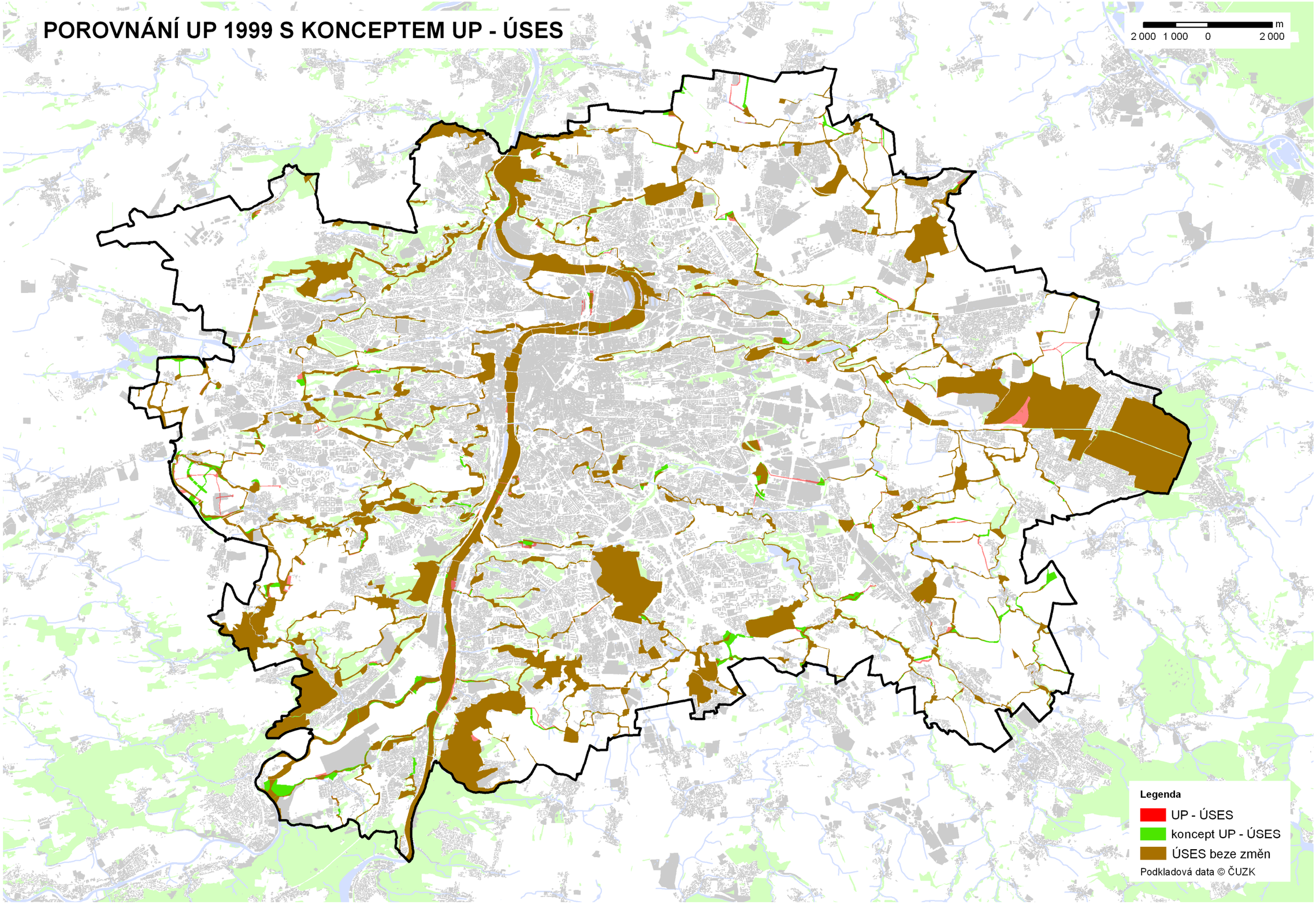
Podkladová data © ČUZK

POROVNÁNÍ UP 1999 S KONCEPTEM UP - ÚZEMÍ KRAJINNÉ



POROVNÁNÍ UP 1999 S KONCEPTEM UP - CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM ZELENĚ




POROVNÁNÍ UP 1999 S KONCEPTEM UP - ÚSES
2 000 1 000 0 2 000 m
Legenda
UP - ÚSES
koncept UP - ÚSES
ÚSES beze změn
Podkladová data © ČUZK

POROVNÁNÍ UP 1999 S KONCEPTEM UP - SUCHÉ POLDRY

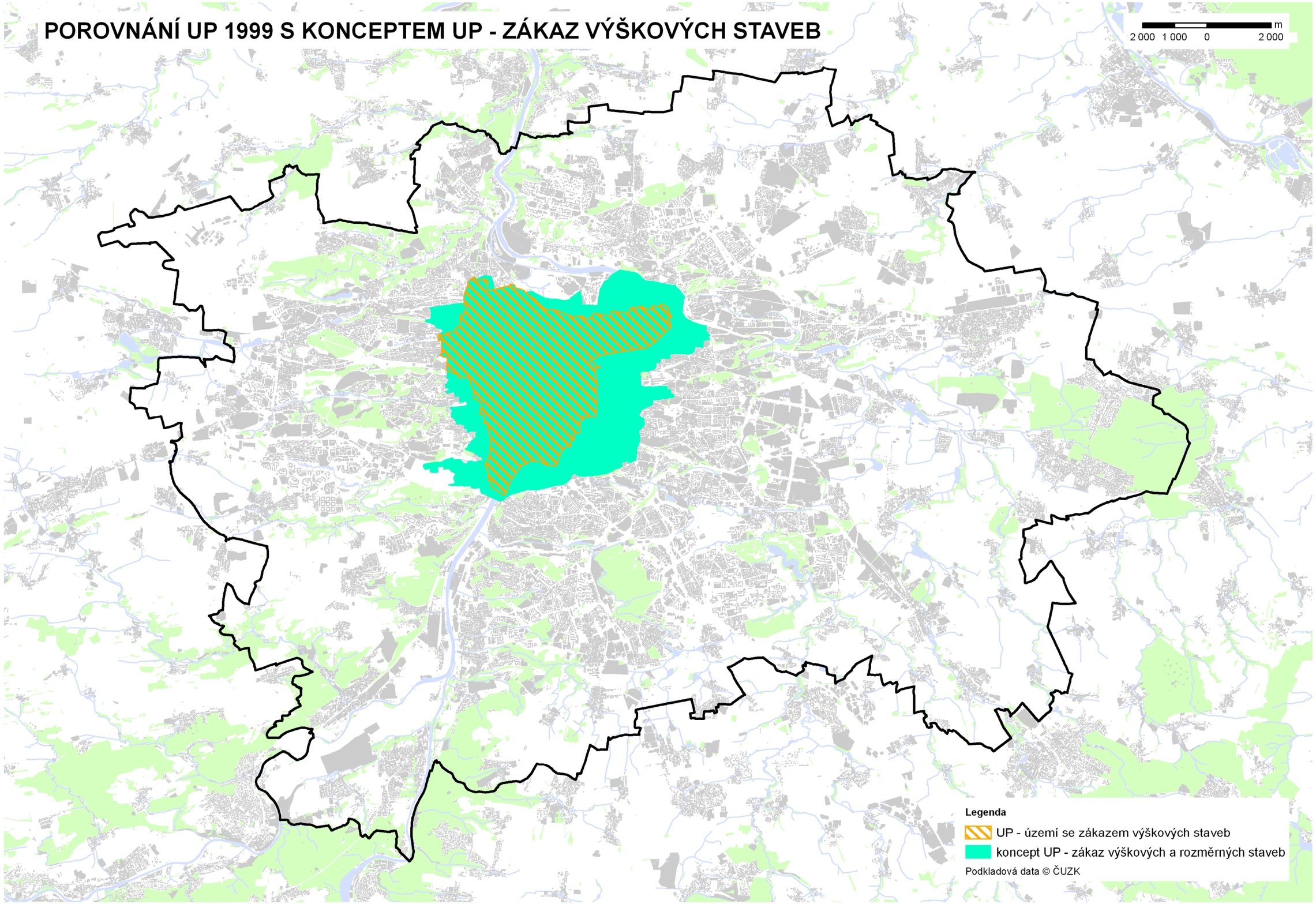
m
2 000 1 000 0 2 000

Legenda

UP - suché poldry

koncept UP - suché poldry

Podkladová data © ČUZK


POROVNÁNÍ UP 1999 S KONCEPTEM UP - ZÁKAZ VÝŠKOVÝCH STAVEB
m
2 000 1 000 0 2 000
Legenda
UP - území se zákazem výškových staveb
koncept UP - zákaz výškových a rozměrných staveb
Podkladová data © ČUZK

KONCEPT UP

DÍL D

VYHODNOCENÍ VLIVU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

hlavní město Praha koncept

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

D. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj

Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území zpracoval externí zhotovitel, vzešlý z výběrového řízení na veřejnou zakázku - firma EKOLA group, spol. s r. o., Mistrovská 4, 108 00 Praha 10 – Malešice, spolu s dalšími subdodavateli. Jednatelem společnosti a současně osobou s autorizací pro EIA/SEA je Ing. Libor Ládyš. Vyhodnocení vlivů řešení navrženého v konceptu územního plánu hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území je zpracováno jako samostatný separát, ale tvoří, v souladu s ustanovením § 19, odst. 2 stavebního zákona, nedílnou součást konceptu územního plánu.

Jednatelem společnosti, která vyhodnocení zhotovila, a zároveň osobou s autorizací MŽP pro posuzování vlivů na životní prostředí (SEA), garantující soulad části A osnovy zakázky se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, je Ing. Libor Ládyš. V týmu zpracovatelů je dále osobou s autorizací pro posuzování vlivů navrhovaného řešení na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, tvořící součást sítě evropské sítě ochrany přírody NATURA 2000 Mgr. Pavel Bauer.

Vyhodnocení vlivů konceptu územního plánu hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území bylo zadáno a zpracováváno metodou hodnocení „ex ante“, tedy s pracemi hodnotícího týmu probíhajícími souběžně s pracemi zhotovitele vlastního konceptu. Dílčí podklady tedy byly zhotovitelem konceptu – Útvarem rozvoje hlavního města Prahy, předávány zhotoviteli vyhodnocení postupně v průběhu prací a zhotovitel Vyhodnocení naopak průběžně uplatňoval požadavky na obsah i formu konceptu a dalších podkladů, potřebných k řádnému vyhodnocení, takže byla zajištěna průběžná komunikace a zpětná vazba mezi oběma týmy, prospěšná z hlediska očekávaného výsledku. Některé připomínky SEA-týmu tak mohly být zohledněny již ve zpracovávaném konceptu a neobjevují se tedy v připomínkách, závěrech a doporučeních, jako by tomu bylo při metodě vyhodnocení „ex post“, kdy tým hodnotitelů navazuje až na ukončené práce na vlastním konceptu.

Elaborát Vyhodnocení vlivů konceptu Územního plánu hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území sestává z hlavní textové části, která respektuje osnovu danou přílohou stavebního zákona č. 183/2006 Sb., příslušnými ustanoveními a přílohou č. 5 prováděcí vyhlášky č. 500/2006 Sb. Obsahuje dále 6 příloh.

Příloha č. 1 obsahuje *Komplexní vyhodnocení environmentálního, sociálního a hospodářského pilíře významných rozvojových a přestavbových území*.

Příloha č. 2 obsahuje *Vyhodnocení dílčích variant konceptu ÚP hl. m. Prahy a území řešených v etapě*.

Příloha č. 3 obsahuje *Hodnocení vlivů na lokality NATURA 2000*.

Příloha č. 4 obsahuje *Akustickou studii*.

Příloha č. 5 obsahuje *Rozptylovou studii*.

Příloha č. 6 obsahuje *Výkresovou dokumentaci*.

Po kontrole souladu formy i obsahu Vyhodnocení vlivů konceptu územního plánu hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území s požadavky zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, vč. přílohy, dále vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, dále souladu se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, po kontrole splnění zadávací dokumentace a smlouvy o dílo, byla I. etapa prací na Vyhodnocení shledána za zpracovanou v souladu s literou i účelem obou zákonů stavební zákon, zákon o EIA/SEA) a vyhovující z hlediska sledovaného účelu zadání a smlouvy o dílo. Struktura materiálů odpovídá osnově, předepsané v příloze stavebního zákona a obsah jednotlivých kapitol odpovídá smyslu a účelu stavebního zákona i zákona o posuzování vlivů na životní prostředí.

Vyhodnocení vlivů na životní prostředí, tvořící část A celkového vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, obsahuje jak soupis možných pozitivních a negativních vlivů na složky prostředí, ale i vyhodnocení souladu navržené urbanistické koncepce s klíčovými celostátními a regionálními koncepcemi, relevantními pro životní prostředí a veřejné zdraví. Tam, kde koncept obsahuje v řešení dílčích ploch varianty, tam vyhodnocení obsahuje doporučení varianty, která z hledisek udržitelnosti vývoje vyhovuje lépe.

Vyhodnocení vlivů řešení obsaženého v konceptu územního plánu na lokality NATURA 2000 je zpracováno osobou s příslušnou autorizací a v souladu s ustanovením § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Vyhodnocení vzhledem k termínu zpracování neobsahuje nově v říjnu 2009 schválené lokality na území hl. m. Prahy, to však bude doplněno do konečného znění VVURÚ, které bude předkládáno k projednání návrhu před vydáním ÚP.

Ve vyhodnocení jsou na základě posouzení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území obsaženém v Rozboru udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy vyhodnoceny disproporce vzájemné vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje, které nejvíce ovlivňují udržitelný rozvoj řešeného území.

Jsou posouzeny vlivy konceptu ÚP na tyto disproporce a z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území. Dále jsou uvedeny klady a zápory realizace řešení předkládaného v konceptu ÚP.

Dále jsou ve vyhodnocení na základě určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci z Rozborů udržitelného rozvoje území ÚAP hl. m. Prahy vyhodnocena rizika a předpokládaná ohrožení, podstatně se uplatňující v řešeném území.

Je shrnut přínos posuzovaného konceptu ÚP k omezení rizik a ohrožení vymezených v rozboru udržitelného rozvoje území (zda navržený koncept ÚP přispěl k jejich odstranění, omezení či k jejich prevenci v současnosti i do budoucna) a je vyhodnoceno, zda navrhované řešení nepředstavuje pro území jiná rizika či ohrožení. Je posouzeno i případné nehospodárné či nevratné využívání obnovitelných a neobnovitelných zdrojů v území.

Zpracovatel VVURÚ prověřil v samostatné *Příloze č. 1* (Komplexní vyhodnocení environmentálního, sociálního a hospodářského pilíře významných rozvojových a přestavbových území a území řešených v etapě) i stávající a předpokládané vlivy jednotlivých významných rozvojových území (městská, rekreační, krajinná), významných přestavbových území a území řešených v etapě a neshledal důvody, pro které by koncept byl v rozporu s požadavky udržitelného rozvoje. Ocenil zejména zvýšený podíl přestavbových území oproti územím rozvojovým.

Podrobně bylo posouzeno celkem 1832 ha významných přestavbových ploch, 4 428 ha významných rozvojových ploch městských, 720 ha významných rozvojových ploch rekreačních a 2 354 ha významných rozvojových ploch krajinných. Celkem se jedná o plochu 9 334 ha, což je 19 % území hl. m. Prahy.

Vyhodnocení dílčích variant územního plánu a území řešených v etapě je podrobně provedeno v *Příloze č. 2*. Shrnutí v *kapitole A.6* obsahuje u všech 50 alternativně řešených dílčích lokalit jasná doporučení, která varianta je z hlediska udržitelnosti doporučována k zahrnutí do návrhu. Tato doporučení by měla být vzata v úvahu při veřejném projednání a při rozhodování o obsahu návrhu územního plánu v pokynech pro jeho dokončení.

Vyhodnocení nevyhodnocuje územní rezervy. Zhodnocení předpokládaných vlivů územních rezerv bude provedeno v rámci příslušných změn územního plánu, kterými budou převáděny do návrhového období.

Vyhodnocení dále podrobně popisuje možné vlivy řešení konceptu na horninové prostředí a terénní morfologii, na ZPF a PUPFL, na vodní režim, na flóru a faunu, na využití krajiny a lesa, na zeleň, na ochranu přírody a krajiny, vč. krajinného rázu, na znečištění ovzduší, na fyzikální faktory životního prostředí, na kvalitu vody v tocích, na odpadové hospodářství, staré zátěže území a kontaminované plochy, na zdraví obyvatel, na hmotné statky, kulturní dědictví (včetně architektonického a archeologického).

Vyhodnocení dále obsahuje popis metod použitých u jednotlivých hodnocení a také konstatuje, že pro hodnocení byl poskytnut dostatek podkladů a informací, takže není poznamenáno neurčitostmi a neexistencí potřebných informací, kromě reálného naplňování jednotlivých ploch s různým způsobem využití, které přinese až reálný život, ale které může mít vliv na životní prostředí a veřejné zdraví a bude případně vyžadovat stanovení časové podmíněnosti nebo etap naplňování.

Pro veřejné projednání konceptu územního plánu hlavního města Prahy a další práce na územním plánu lze z Vyhodnocení vyčíst zjištění, závěry a doporučení uvedené dále.

1. Důsledky řešení navrhovaného v konceptu, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje a shrnutí s doporučeními pro návrh

1.1 Vyhodnocení předpokládaných důsledků řešení, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje

Vyhodnocení vlivů konceptem navrhovaného řešení na udržitelný rozvoj území hl. m. Prahy prokazuje převažující nesporné přínosy řešení, navrženého v konceptu územního plánu. Zejména prokázalo, že realizací kombinace navržených územních podmínek a dalších opatření v dopravním systému nedojde k celkovému dalšímu zhoršení, ale přes růst města zůstane zachován stávající stav a v centrální části města naopak dojde k dílčímu zlepšení dopadů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.
Přesto identifikovalo následující přetrvávající potencionálně negativní vlivy, které je třeba v následných pracích na územním plánu (nebo jinými nástroji a orgány veřejné správy) a při projektové a investiční přípravě staveb a v povolovacích řízeních eliminovat, minimalizovat nebo kompenzovat:

Vlivy na akustickou situaci a vibrace:
- nadále vysoká koncentrace obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, s tím související nároky na dopravu zatěžující území především z hlediska hluku
- snížení plošné expozice území a obyvatel hlukem za cenu vysoké hlukové zátěže v okolí významných dopravních koridorů (okruhů, radiál a dalších významných komunikací)
- přetrvávající překračování hygienických limitů pro hluk v řadě oblastí hl. m. Prahy především z dopravy, zatímco zátěž ze stabilních zdrojů se snižuje.

Vlivy na znečištění ovzduší:
- přetrvávající překračování imisních limitů znečištění ovzduší pro vybrané polutanty v řadě oblastí hl. m. Prahy
- vysoká imisní zátěž v okolí významných dopravních koridorů
- nadále vysoká koncentrace obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, s tím související nároky na dopravu významně zatěžující území z hlediska znečištění ovzduší
- nově navrhovaná zástavba v oblastech, které nejsou napojeny na CZT, bude využívat zemního plynu pro vytápění, což bude mít vliv na znečištění ovzduší.

Vlivy na půdy:
- zábor ZPF pro stavby nebo zpevněné plochy (tlak na zábor nadprůměrně kvalitní zemědělské půdy ve vnějším pásmu města, především v severovýchodní a jihovýchodní části Prahy)
- zábor PUPFL pro stavby nebo zpevněné plochy, zejména pro dopravu
- možnost vzniku ekologických zátěží (kontaminací půd) v souvislosti s nově navrženým funkčním využitím území.

Vlivy na geologické poměry:
- možnost vzniku ekologických zátěží (kontaminací horninového prostředí) v souvislosti s nově navrženým funkčním využitím území.

Vlivy na režim povrchových a podzemních vod:
- nárůst zpevněných ploch (nepropustných povrchů) ovlivňujících retenci vody v území a rychlost odtoku vody z území
- možnost vzniku ekologických zátěží (kontaminací vodního prostředí) v souvislosti s nově navrženým funkčním využitím území.

Vlivy na ochranu přírody:
- vyšší tlak na rekreační využívání přírodně hodnotných území
- nedostatečné zastoupení zeleně v některých částech města (zejména v historickém jádru, případně v některých částech kompaktně zastavěného území) bez možnosti doplnění nových ploch zeleně
- postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její prostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.

Vlivy na krajinu a krajinný ráz:
- fragmentace příměstské krajiny v důsledku zahušťování zástavby a komunikační sítě.

Vlivy spojené s nakládáním s odpady:
- nárůst množství vznikajících odpadů v souvislosti s intenzitou využití území.

Vlivy na surovinové a energetické zdroje:
- růst spotřeby surovin a energetických zdrojů.

Vlivy na zdraví obyvatel:
- trvající vysoká koncentrace obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, s tím související nároky na dopravu zatěžující území z hlediska hluku a znečištění ovzduší a s tím související vlivy na zdraví obyvatel
- vysoká hluková zátěž a znečištění ovzduší v okolí významných dopravních koridorů a s tím související vlivy na zdraví obyvatel
- přetrvávající překračování hygienických a imisních limitů v řadě oblastí hl. m. Prahy a s tím související vlivy na zdraví obyvatel.

Vlivy na bilance ploch v území:
- tlak na výstavbu v dříve nezastavitelných plochách, převod nezastavitelných území na zastavitelná
- nárůst podílu zastavěných a zpevněných ploch.

Z bilancí ploch základní verze konceptu a variantního řešení, reflektujícího především další náměty a požadavky uplatněné samosprávami hlavního města a městských částí vyplývá, že varianta představuje o cca 2 % vyšší úbytek krajinného (přírodního) území oproti základní variantě, o téměř 4 % méně ploch rekreačních, o téměř 4 % více zvětšené území obytné při téměř shodných podílech ploch pro produkci a dopravu. Oproti stávajícímu rozdělení ploch ve městě v obou případech klesá podíl přírodního území a území produkčního, zatímco podíly území pro bydlení, rekreaci a dopravu se zvyšují. Je zřejmé, že přes deklarovanou snahu omezit výstavbu „na zelené louce“ – na úkor přírodního prostředí a zřetelnou tendenci zvýšit podíl přestaveb zejména na úkor produkčního území v území již zastavěném se úbytek „volné krajiny“ podle konceptu ÚP pouze zpomaluje, ale nezastavuje. Lze to zčásti přičíst předpokládanému růstu počtu obyvatel o cca 5 % a růstu prostorového komfortu všech antropogenních funkcí v území, ale z hlediska dlouhodobé udržitelnosti vývoje je další omezení takového růstu žádoucí.
V citlivé otázce zeleně ve městě doporučuje Vyhodnocení obnovu nebo novou výsadbu především liniových prvků (alejí) v ulicích v historickém jádru, kde památková ochrana urbánní struktury nedovoluje vznik nových ploch zeleně na úkor zastavěných ploch kromě zeleně vnitrobloků. V kompaktním pásmu města pak shledává ve shodě s konceptem možnost obohacení města o zeleň v rámci transformačních ploch, kde je třeba nedopustit úplné zastavění a vymezit dostatečné plochy pro zeleň. Ve vnějším pásmu města vyhodnocení oceňuje snahu po rozšíření lesní i nelesní zeleně i na úkor zemědělské půdy s cílem zvýšení koeficientu ekologické stability území, zlepšení mikroklimatických a hygienických podmínek a psychologicky příznivě působícího zvýšení pestrosti prostředí oproti „agrární poušti“ orné půdy. Z hlediska podílů celoměstského systému zeleně jsou obě varianty konceptu rovnocenné a představují nejen nárůst o 17 % oproti stávajícímu ÚPn SÚ, ale i dotvoření skutečně uceleného systému, navazujícího na plošně posílený ÚSES.

Vyhodnocení dále reflektuje dva velmi významné jevy a problémy životního prostředí, které jsou nebo mohou být konceptem ÚP pozitivně, ale i negativně ovlivněny a u kterých je rovněž nutno hledat cesty k eliminaci, minimalizaci nebo kompenzaci prostředky územního plánování nebo jinými prostředky veřejné správy:
- Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty,
- Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.

Ve výhledové akustické situaci v porovnání se stávajícím akustickým stavem dochází k nárůstu akustických emisí především v místech vybudování nových, nadřazených komunikačních sítí jako je např. výstavba okruhů (Pražský okruh, Městský okruh) a radiál. Na základě výše dobudované sítě však dochází k přerozdělení a poklesu dopravního zatížení ostatní navazující komunikační sítě, proto je právě stavba obou uvedených okruhů prioritou dostavby komunikačního systému hl. města Prahy. Uvedený nárůst akustických emisí se týká převážně okrajových částí Prahy v trase zmíněných okruhů popř. radiál.

Akustické zlepšení ve výhledové situaci lze očekávat na základě dobudování nadřazené komunikační sítě na stávajícím, nejen navazujícím systému, ze kterého bude svedena doprava na nadřazený komunikační systém. Významnější zlepšení akustické situace jsou předpokládána např. podél komunikací, na nichž dojde k výraznému snížení intenzit těžkých nákladních automobilů po vybudování Silničního okruhu kolem Prahy (např. ulice K Barrandovu, Barrandovský most, Jižní spojka, Brněnská, Průmyslová, Kbelská, Cínovecká, Evropská). Zlepšení popř. stagnace akustické situace se předpokládá i v centrální části města podél komunikací v okolí nábřeží a magistrály. Tyto efekty lze posílit organizačními opatřeními v dopravě mimo kompetence územního plánování.

Je zřejmé, že v tomto má územní plánování možnosti omezené a svou úlohu musí sehrát jiné orgány veřejné správy, především s kompetencemi v regulaci dopravy, péči o životní prostředí a hygienické služby.

Patrně nejzávažnější problémy z hlediska udržitelnosti vývoje shledává Vyhodnocení v řešení konceptu územního plánu ve střetech některých rozvojových záměrů s požadavkem ochrany lokalit zařazených do sítě NATURA 2000. Z 8 hodnocených lokalit NATURA 2000 takové závažné střety shledává u 4. Zatímco Březanské údolí, Lochkovský profil, Petřín a Radotínské údolí nejsou záměry konceptu dotčeny, u Letiště Letňany, Blatova + Xaverovského háje, Milíčovského lesa a Obory Hvězda jsou navrhované změny funkčního využití území v jejich vymezené ploše nebo v okolí považovány za ohrožení.

Na letišti v Letňanech je představuje snaha proměnit travnaté a pravidelně sekané letiště na letiště se zpevněnou vzletovou a přistávací dráhou, což by bylo pro chráněného sysla obecného likvidační, ale i zástavba a nárůst intenzity využití sousedních, dosud volných pozemků a nárůst silniční dopravy v okolí s tím spojené. Za významné se považuje i ohrožení lokality plánovanou výstavbou tunelu pro VRT v hloubce řádově několik desítek metrů pod povrchem, a to jednak změnou vodního režimu, jednak vlivem hluku a vibrací ze stavby i z provozu. Vyhodnocení doporučuje změnu trasy a taková opatření v projektové přípravě záměru, aby ovlivnění bylo eliminováno.

U Blatova a Xaverovského háje autoři vyhodnocení z důvodů předmětu ochrany nedoporučují změnu stávajícího lesa na sportovní a rekreační plochy a doporučují změnit určení na lesní zeleň. Na území EVL je třeba vyloučit následující podmínečně přípustné využití v lesní zeleni: vodní nádrže, hřbitovy, stavby a zařízení, liniové stavby nadřazené technické a dopravní infrastruktury, parky. Střet s trasou VRT musí být řešen obdobně jako u Letňan vedením v tunelu.

U Milíčovského lesa a Obory Hvězda doporučují vyloučit některé podmínečně vhodné funkce z regulativů pro lesní zeleň a zvážit některé navrhované změny funkcí v bezprostředně sousedících plochách. Je třeba vyloučit následující využití, jinak dle regulativů konceptu v lesní zeleni podmínečně přípustné: vodní nádrže, hřbitovy, stavby a zařízení, stavby technické a dopravní infrastruktury, nekryté sportovně-rekreační plochy a zařízení vyjma ploch větších než 0,3 ha s nepropustným povrchem, pozemky pro pohřbívání zvířat v domácích chovech, podzemní garáže se zelení na konstrukci.

Vyhodnocení vlivů navrhovaného řešení na 4 další lokality NATURA 2000 v Praze, vyhlášené nařízením vlády v říjnu 2009 (Havránka a Salabka v Troji, Chuchelské háje v Malé a Velké Chuchli, Kaňon Vltavy u Sedlce v Bohnicích, Dejvicích, Sedlci, Suchdole a Troji a Prokopské údolí v Hlubočepích, Jinonicích a Stodůlkách), bude doplněno k návrhu územního plánu.

Vyhodnocení konstatuje, že většina jevů a problémů zjištěných při analýze v rámci ÚAP byla zohledněna, zapracována, resp. vyřešena již v průběhu zpracování obou povinných částí konceptu ÚPn hl. m. Prahy, tj. závazné části i odůvodnění. Řada problémů k řešení, na které se v rámci ÚAP upozorňuje, však zároveň není řešitelná na úrovni územního plánu.

Ve vyhodnocení, jak se koncept ÚP vyrovnal se zjištěními SWOT analýzy, která je součástí ÚAP je konstatováno, že na převážnou část tam obsažených zjištění řešení reaguje tak, aby posilovalo silné stránky a využívalo příležitostí a odstraňovalo slabé stránky a hrozby. Jen u ohrožení území změnou přirozených odtokových poměrů následkem soustředěné urbanizace, způsobující ve spádových povodích rychlé odvádění přívalových srážkových vod kanalizací do vodotečí tvrdí, že na ně koncept dostatečně nereaguje, ačkoliv pro záchyt těchto zvýšených přívalových vln srážek je v něm navrženo několik akumulačních a usazovacích nádrží na kanalizaci a několik poldrů na záchyt přívalových vod v povrchových vodotečích. Nelze tedy souhlasit, že koncept tuto potencionální hrozbu neodvrací. Kriticky je v této části Vyhodnocení posuzován rovněž zábor cca 10000 ha ZPF, u všech ostatních položek SWOT analýzy konstatuje Vyhodnocení pozitivní reakci zpracovatelů konceptu nebo alespoň přispění k řešení, pokud se na něm musejí podílet i jiné subsystémy veřejné správy, než územní plánování, eventuálně neutrální (ani pozitivní, ani negativní) vliv řešení konceptu.

Vyhodnocení konstatuje, že koncept naplňuje republikové priority územního plánování stanovené pro udržitelnost Politikou územního rozvoje ČR a úkoly územního plánování, dané stavebním zákonem, není v rozporu se zpracovanými, ale dosud nevydanými Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy jako kraje, je podle možností koordinován s rozvojovými schválenými i rozpracovanými dokumenty sousedního Středočeského kraje a sousedních obcí.

1.2 Shrnutí výsledků vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území

Vyhodnocení vlivů konceptu ÚP hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území ve svých závěrech konstatuje, že z posouzení celkové urbanistické koncepce a z posouzení rozvojových a přestavbových území, dílčích variant a etap vyplývá splnění požadavků stavebního zákona i podmínek zadání, že v souladu s předpoklady a zadáním pořizovatele dostatečně respektuje a zpodrobňuje řešení navržené v ZÚR hl. m. Prahy jako kraje a úkoly z Politiky územního rozvoje ČR 2008.

U žádného z přestavbových a rozvojových ploch navržených v ÚP neshledává, že by nebyly akceptovatelné, ale ke všem definuje podmínky, které je třeba v zájmu udržitelnosti rozvoje dodržet. U území řešených variantně doporučuje pro návrh využít základní návrh u lokalit VU/6 – Skládka Ďáblice, VU/8 – Čakovice (U Kbel), VU/10 – Hloubětín – Hutě, VU/11 – Hloubětín – Kejřův Mlýn, VU/ 12 – Horní Počernice – východ, VU/13 – Hrdlořezy, VU/14 – Hrdlořezy – Tábor, VU/15 – Dolní Počernice – Běchovice, VU/18 – Dubeč, VU/19 – Dolní Měcholupy, VU/20 – Královice, VU/21 – Uhříněves – východ, VU/22 – Uhříněves – jih, VU/23 – Kolovraty, VU/24 – Lipany, VU/25 – Pitkovice, VU/26 – Háje, VU/27 – Bohdalec – Slatiny, VU/28 – Šeberov, VU/29 – Kunratice, VU/31 – Nové Dvory, VU/32 – Belárie, VU/33 – Točná, VU/35 – Barrandov – Högerova, VU/37 – Slivenec, VU/38 – Řeporyje, VU/39 – Západní Město, VU/40 – Poštovka, VU/41 – Nad Turbovou, VU/43 – Homolka, VU/44 – Strahov, VU/45 – Vokovice – Krutec, VU/46 – Nebušice – Vízerka, VU/47 – Nebušice – Západ, VU/48 – Bubeneč – papírny, VU/50 – Strahovské hradby.

Naopak variantní návrh podporuje u lokalit VU/1 – Albertov, VU/3 – Revoluční, VU/4 – Bubny, VU/5 – Dolní Chabry, VU/7 – Třeboradice, VU/9 – Vysočany, VU/16 – Klánovice golf, VU/17 – Běchovice jihovýchod, VU/30 – Opatov, VU/34 – Radotínská jezera, VU/36 – Barrandov – park, VU/42 – Podbělohorská, VU/49 – Výhledy.

Výslovně nedoporučuje řešení základní u lokalit VU/3 – Revoluční a VU/9 – Vysočany a variantní u lokalit VU/47 – Nebušice – západ a VU/10 – Troja – komunikace k ZOO Praha. U žádné lokality nenastal případ, že by zhotovitel VVURÚ nedoporučil ani základní, ani variantní řešení dílčích lokalit.

U dopravních variant s plošným vyjádřením jsou doporučeny základní varianty u lokalit VD/2 – MO Pelc Tyrolka – Balabenka, VD/3 – MO Balabenka – Štěrboholská radiála, VD/5 – Letiště Letňany, VD/7 – Vozovna Modřany – Hodkovičky, VD/8 – Údolí Berounky – východní obchvat Radotína, VD/10 – Troja – komunikace k ZOO.

Variantní návrh je doporučen u lokalit VD/1 – Tramvajová trať Praha 6 – Praha 8, VD 4 – Propojení Střížkov – Letňany, VD/6 – Metro D – napojení depa Písnice a VD/9 – Řepy.

U dopravních variant bez plošného vyjádření je základní návrh doporučen u VD/I – Tramvajové propojení Muzeum – Hlavní nádraží, VD/II – Žižkov – větev metra D, VD/IV – Břevnov – Řepy – Zličín – větev metra A a VD/V – Břevnov - Ruzyně – letiště Ruzyně – větev metra A.

U technických variant bez plošného vyjádření se doporučují základní návrhy u variant VT/I – Vodovodní řad Jesenice – Uhříněves, variantní úseky na území Křeslic a VT/II – Tepelný napaječ Západní Město, zatímco u VT/III – Zrušení nadzemního vedení 110 kV Jih – Malešice je doporučen variantní návrh.

Všechna území řešená v etapě jsou klasifikována jako akceptovatelná s podmínkami.

Ve všech případech, kdy je územní záměr obsažený v konceptu ÚP klasifikován jako akceptovatelný s podmínkami, jsou tyto podmínky v *Přílohách 1* a *2* podrobně rozvedeny.

Lze konstatovat, že Vyhodnocení vlivů konceptu Územního plánu hlavního města Prahy má díky podrobnosti a kvality zpracování textové části a příloh, vč. grafiky, vysokou vypovídací schopnost, výrazně napomůže v orientaci pořizovatele i zpracovatele konceptu, dotčených správních úřadů i veřejnosti v chápání důsledků navrhovaného řešení na životní prostředí, veřejné zdraví, ekonomický i sociální pilíř udržitelnosti a jejich rovnováhy a může tak výrazně přispět k výběru dílčích variant tam, kde koncept nabízí dvě možná řešení využití území a při formulaci pokynů pro dokončení návrhu.

KONCEPT UP

DÍL E

Vyhodnocení předpokládaných důsledků na ZPF a PUPFL

hlavní město Praha koncept

PRAHA
PRAGUE
PRAGA
PRAG

Obsah

Obsah **3**
1. Zemědělský půdní fond **5**
Tabulka č. 1: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území (včetně ÚSES)* 6
Tabulka č. 1v: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území (včetně ÚSES) – varianty* 10
Tabulka č. 2: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území pro ÚSES* 14
Tabulka č. 2v: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území pro ÚSES – varianty* 17
Tabulka č. 3: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ (včetně ÚSES)* 20
Tabulka č. 3v: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ (včetně ÚSES) – varianty* 23
Tabulka č. 4: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ pro ÚSES* 26
Tabulka č. 4v: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ pro ÚSES – varianty* 28
Tabulka č. 5: *Plošné bilance záborů ZPF pro etapu návrhu a rezervu* 30
Tabulka č. 5v: *Plošné bilance záborů ZPF pro etapu návrhu a rezervu – varianty* 30
Tabulka č. 6: *Rozdíl záborů ZPF ÚP 1999 – KÚP 2009* 30
Tabulka č. 6v: *Rozdíl záborů ZPF ÚP 1999 – KÚP 2009 – varianty* 30
2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa **30**
Tabulka č. 7: *Plošné bilance záborů PUPFL* 31

Vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení na zemědělský půdní fond a pozemky určené k plnění funkcí lesa

1. Zemědělský půdní fond

Vyhodnocení záborů zemědělského půdního fondu bylo provedeno podle zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů a prováděcí Vyhlášky MŽP ČR č. 13/1994 Sb., kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů. Klasifikace do 5 tříd ochrany zemědělského půdního fondu (dále ZPF) byla provedena dle Metodického pokynu Odboru ochrany lesa a půdy MŽP ČR k odnímání půdy ze ZPF, č.j. OOLP/1067/96 ze dne 1.10.1996.

Vyhodnocení bylo provedeno mimo zastavěné území, na základě aktuálního stavu evidence pozemků v katastru nemovitostí. Bilancovány jsou plochy navržené k vynětí ze ZPF, tj. plochy, na kterých jsou územním plánem navrženy jiné funkce než ty, které uvádí zákon jako pozemky tvořící ZPF.

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

1. Zastavitelné plochy – jedná se o plochy, které jsou určeny ke skutečnému zastavění a dochází na nich k nevratné ztrátě půdního krytu. Jedná se o plochy s rozdílným způsobem využití s kódy OB, VV, SM, PR, SP (bydlení, veřejné vybavení, smíšené plochy a plochy sportu). Do této kategorie byly zahrnuty i plochy vodní (VO), neboť i na nich bude odstraněn půdní kryt a zákon považuje za součást ZPF pouze chovné rybníky a závlahové vodní nádrže.
2. Komunikace a dopravní plochy – tyto plochy s kódem DK a DP jsou vzhledem ke svému specifickému charakteru a často celoměstskému významu bilancovány zvlášť mimo zastavitelné plochy
3. Zeleň včetně ÚSES – jedná se o plochy přírodního charakteru, které již nelze intenzivně zemědělsky využívat, ale ke ztrátě půdního krytu zde nedochází a půda si uchová svůj produkční potenciál. Jsou to plochy s rozdílným způsobem využití s kódy ZL, ZN, ZP, RP (plochy lesní, nelesní, parkové a rekreace). Na plochách s kódem ZN jsou bilancovány pouze plochy určené pro skutečnou výsadbu porostů, plochy určené pro trvalé travní porosty (louky a pastviny) nejsou do bilancí zahrnuty, neboť u nich se nejedná o zábor ZPF. Rozdělení těchto ploch na uvedené kategorie vychází z výkresu č. *O3* a *O3v - podrobné členění ploch zeleně a ÚSES.*

Členění předpokládaných záborů ZPF pro základní řešení i varianty podle katastrálních území a městských částí, rozsah záborů pro půdy I.a II. třídy ochrany a půdy III.-V. třídy ochrany a rozdělení do výše uvedených skupin je uvedeno v přiložených tabulkách (č.*1, 1v – 4, 4v*). Modře podbarvené buňky znázorňují hodnoty ve variantách odlišné od základního řešení.

Plochy ÚSES jsou bilancovány ještě zvlášť v samostatné tabulce, protože v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, je uvedeno, že na pozemky nezbytné k uskutečňování opatření, plánů a projektů tvorby ÚSES se nevztahují ustanovení o ochraně ZPF (§ 59, odst. 3).

Řešení navrhované Územním plánem hl. m. Prahy bude znamenat zábory zemědělského půdního fondu v nezastavěném území města v rozsahu 2 256 ha pro zastavitelné plochy, 6 204 ha pro zeleň (bez ÚSES), 1 105 ha pro ÚSES a 545 ha pro dopravní plochy. Celkový rozsah činí 10 111 ha.

Ve variantním návrhu je celkový rozsah záborů 10 471 ha, z toho pro zastavitelné plochy 2 715 ha, pro zeleň bez ÚSES 6 078 ha, pro ÚSES 1 100 ha a pro dopravní plochy 578 ha.

Variantní návrh tedy vyžaduje větší rozsah záborů ZPF, celkově se jedná o cca 370 ha navíc proti základnímu řešení, převážně pro zastavitelné plochy (rozsah záborů pro zeleň je menší, a to právě ve prospěch zastavitelných ploch, zábory pro ÚSES a dopravní plochy se téměř neliší).

Tato čísla zahrnují i zábory na plochách, které již byly navrhovány k vynětí ze ZPF v platném ÚPHMP a jeho změnách, a které dosud nebyly realizovány. Rozdíl mezi těmito plochami převzatými z ÚPHMP a plochami nově navrhovanými činí 861 ha pro zastavitelné plochy, 4 423 ha pro zeleň (včetně ÚSES) a 162 ha pro dopravní plochy, což znamená **celkem 5 446 ha nad rámec platného ÚPHMP, s převahou ploch určených pro zeleň.**

Ve variantách je to 1 279 ha pro zastavitelné plochy, 4 323 ha pro zeleň a 184 ha pro dopravní plochy, což znamená **celkem 5 786 ha nad rámec platného ÚPHMP, s větším podílem zastavitelných ploch**. Viz schéma č. *S7* a *S7v - Rozdíl záborů ZPF ÚP 1999 – KÚP 2009 (+ varianty)* a tabulka č. 6 a 6v.

Území řešená v etapě návrhu (rozvoj je podmíněn splněním specifických podmínek – kap. *8.1*) představují nároky na zábory ZPF o velikosti 475 ha (z toho 266 ha na půdách I. a II. třídy ochrany). Ve variantním návrhu je to 961 ha (z toho 467 ha na půdách I. a II. třídy ochrany).

Územní rezervy (kap. *4.3*) představují dalších 749 ha (z toho 371 ha na půdách I. a II. třídy ochrany), ve variantním návrhu je to 446 ha (z toho 247 ha na půdách I. a II. třídy ochrany). (Tab. č. 5 a 5v)

Tabulka č. 1: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území (včetně ÚSES)*

Katastrální území	Třída ochrany	Zastavitelné plochy	Zeleň	Komunikace	Celkem	% podíl
Újezd nad lesy	I.a II:	0,7168	15,9041	0,0248	16,6457	14,4
	III.,IV.,V.	26,4706	66,2905	6,5801	99,3412	85,6
	ha	27,1874	82,1946	6,6049	115,9869	
	%	23,4	70,9	5,7	100	
Újezd u Průhonic	I.a II:	3,4822	3,8585	0	7,3407	5,6
	III.,IV.,V.	53,2073	69,044	2,1334	124,3847	94,4
	ha	56,6895	72,9025	2,1334	131,7254	
	%	43,0	55,3	1,6	100	
Čakovice	I.a II:	48,6647	110,4206	1,8558	160,9411	100,0
	III.,IV.,V.	0	0	0	0	0,0
	ha	48,6647	110,4206	1,8558	160,9411	
	%	30,2	68,6	1,2	100	
Černý most	I.a II:	0	2,91	0	2,91	14,3
	III.,IV.,V.	10,4228	7,0865	0	17,5093	85,7
	ha	10,4228	9,9965	0	20,4193	
	%	51,0	49,0	0,0	100	
Čimice	I.a II:	2,9274	54,0764	7,1729	64,1767	76,6
	III.,IV.,V.	0,0575	18,4463	1,0589	19,5627	23,4
	ha	2,9849	72,5227	8,2318	83,7394	
	%	3,6	86,6	9,8	100	
Ďáblice	I.a II:	57,0527	288,3137	31,4765	376,8429	94,2
	III.,IV.,V.	5,6018	16,6794	0,9201	23,2013	5,8
	ha	62,6545	304,9931	32,3966	400,0442	
	%	15,7	76,2	8,1	100	
Březiněves	I.a II:	50,9928	135,0908	6,3687	192,4523	88,7
	III.,IV.,V.	0	23,342	1,1684	24,5104	11,3
	ha	50,9928	158,4328	7,5371	216,9627	
	%	23,5	73,0	3,5	100	
Benice	I.a II:	29,3521	115,3081	1,66536	146,32556	81,3
	III.,IV.,V.	1,166	32,1654	0,2532	33,5846	18,7
	ha	30,5181	147,4735	1,91856	179,91016	
	%	17,0	82,0	1,1	100	
Běchovice	I.a II:	8,1137	14,308	0,8718	23,2935	7,4
	III.,IV.,V.	57,1507	197,1615	38,1343	292,4465	92,6
	ha	65,2644	211,4695	39,0061	315,74	
	%	20,7	67,0	12,4	100	
Bohnice	I.a II:	2,9102	21,0719	1,5982	25,5803	68,5
	III.,IV.,V.	0	10,4035	1,3713	11,7748	31,5
	ha	2,9102	31,4754	2,9695	37,3551	
	%	7,8	84,3	7,9	100	
Dejvice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0005	0,8328	0	0,8333	100,0
	ha	0,0005	0,8328	0	0,8333	
	%	0,1	99,9	0,0	100	
Dolní Chabry	I.a II:	31,0662	106,2588	1,7172	139,0422	53,0
	III.,IV.,V.	2,6707	117,4928	3,0431	123,2066	47,0
	ha	33,7369	223,7516	4,7603	262,2488	
	%	12,9	85,3	1,8	100	
Dolní Měcholupy	I.a II:	0	2,4132	0	2,4132	1,2
	III.,IV.,V.	71,2242	112,8412	15,6852	199,7506	98,8
	ha	71,2242	115,2544	15,6852	202,1638	
	%	35,2	57,0	7,8	100	
Dolní Počernice	I.a II:	8,3768	35,8159	0,9413	45,134	18,9
	III.,IV.,V.	51,6179	135,2202	7,112	193,9501	81,1
	ha	59,9947	171,0361	8,0533	239,0841	
	%	25,1	71,5	3,4	100	
Dubeč	I.a II:	4,8303	34,2146	1,3953	40,4402	10,2
	III.,IV.,V.	46,4494	290,7971	20,6664	357,9129	89,8
	ha	51,2797	325,0117	22,0617	398,3531	
	%	12,9	81,6	5,5	100	
Řeporyje	I.a II:	67,752	52,1064	5,1899	125,0483	65,6
	III.,IV.,V.	31,3273	33,2232	1,0062	65,5567	34,4
	ha	99,0793	85,3296	6,1961	190,605	
	%	52,0	44,8	3,3	100	
Řepy	I.a II:	0,2576	5,9997	1,4357	7,693	49,5
	III.,IV.,V.	3,8736	3,886	0,0989	7,8585	50,5
	ha	4,1312	9,8857	1,5346	15,5515	
	%	26,6	63,6	9,9	100	
Hloubětín	I.a II:	7,5013	35,919	1,6738	45,0941	66,3
	III.,IV.,V.	2,4255	17,5571	2,9509	22,9335	33,7
	ha	9,9268	53,4761	4,6247	68,0276	
	%	14,6	78,6	6,8	100	
Hlupočepy	I.a II:	15,2011	6,7078	1,8249	23,7338	40,9
	III.,IV.,V.	12,4828	20,5161	1,2877	34,2866	59,1
	ha	27,6839	27,2239	3,1126	58,0204	
	%	47,7	46,9	5,4	100	
Holyně	I.a II:	5,8399	48,33	1,097	55,2669	89,2
	III.,IV.,V.	0,5359	6,1884	0	6,7243	10,8
	ha	6,3758	54,5184	1,097	61,9912	
	%	10,3	87,9	1,8	100	
Horní Měcholupy	I.a II:	0,3359	0	0	0,3359	3,0
	III.,IV.,V.	5,4554	3,2815	2,0415	10,7784	97,0
	ha	5,7913	3,2815	2,0415	11,1143	
	%	52,1	29,5	18,4	100	

Horní Počernice	I.a II:	63,2875	172,5787	18,1033	253,9695	43,5
	III.,IV.,V.	61,0322	244,9889	23,2514	329,2725	56,5
	ha	124,3197	417,5676	41,3547	583,242	
	%	21,3	71,6	7,1	100	

Hostavice	I.a II:	0,7019	1,5923	0,0009	2,2951	3,2
	III.,IV.,V.	16,8035	51,5162	0,7972	69,1169	96,8
	ha	17,5054	53,1085	0,7981	71,412	
	%	24,5	74,4	1,1	100	

Hostivař	I.a II:	2,677	3,3921	0	6,0691	17,1
	III.,IV.,V.	2,1131	27,2814	0,0153	29,4098	82,9
	ha	4,7901	30,6735	0,0153	35,4789	
	%	13,5	86,5	0,0	100	

Hrdlořezy	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	0	7,5442	4,2532	11,7974	100,0
	ha	0	7,5442	4,2532	11,7974	
	%	0,0	63,9	36,1	100	

Háje	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	1,3814	5,3064	0,0085	6,6963	100,0
	ha	1,3814	5,3064	0,0085	6,6963	
	%	20,6	79,2	0,1	100	

Hájek u Uhříněvsi	I.a II:	3,6271	25,3248	0,018	28,9699	14,1
	III.,IV.,V.	13,3467	154,1981	8,9873	176,5321	85,9
	ha	16,9738	179,5229	9,0053	205,502	
	%	8,3	87,4	4,4	100	

Chodov	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	5,3175	21,0436	0	26,3611	100,0
	ha	5,3175	21,0436	0	26,3611	
	%	20,2	79,8	0,0	100	

Cholupice	I.a II:	3,7892	11,4913	8,405	23,6855	18,0
	III.,IV.,V.	39,1384	64,1597	4,3029	107,601	82,0
	ha	42,9276	75,651	12,7079	131,2865	
	%	32,7	57,6	9,7	100	

Jinonice	I.a II:	11,3336	24,2753	1,4261	37,035	31,4
	III.,IV.,V.	19,5405	58,9151	2,5673	81,0229	68,6
	ha	30,8741	83,1904	3,9934	118,0579	
	%	26,2	70,5	3,4	100	

Křeslice	I.a II:	30,8846	81,9004	1,9627	114,7477	56,2
	III.,IV.,V.	7,1797	82,0633	0,0497	89,2927	43,8
	ha	38,0643	163,9637	2,0124	204,0404	
	%	18,7	80,4	1,0	100	

Kbely	I.a II:	36,8692	82,1691	1,1882	120,2265	95,4
	III.,IV.,V.	2,2166	3,5847	0	5,8013	4,6
	ha	39,0858	85,7538	1,1882	126,0278	
	%	31,0	68,0	0,9	100	

Klánovice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	15,979	7,706	1,5692	25,2542	100,0
	ha	15,979	7,706	1,5692	25,2542	
	%	63,3	30,5	6,2	100	

Kobylisy	I.a II:	0,0002	1,2059	0	1,2061	19,8
	III.,IV.,V.	0	4,8804	0	4,8804	80,2
	ha	0,0002	6,0863	0	6,0865	
	%	0,0	100,0	0,0	100	

Koloděje	I.a II:	4,3	52,7968	4,2853	61,3821	40,9
	III.,IV.,V.	14,1968	72,7962	1,6701	88,6631	59,1
	ha	18,4968	125,593	5,9554	150,0452	
	%	12,3	83,7	4,0	100	

Kolovraty	I.a II:	50,195	308,1331	18,4896	376,8177	97,2
	III.,IV.,V.	0,4811	9,7391	0,78	11,0002	2,8
	ha	50,6761	317,8722	19,2696	387,8179	
	%	13,1	82,0	5,0	100	

Komořany	I.a II:	0	3,1871	2,6138	5,8009	45,8
	III.,IV.,V.	4,2269	2,619	0,0113	6,8572	54,2
	ha	4,2269	5,8061	2,6251	12,6581	
	%	33,4	45,9	20,7	100	

Královice	I.a II:	21,0675	153,3905	2,1957	176,6537	87,2
	III.,IV.,V.	4,1889	21,7395	0,004	25,9324	12,8
	ha	25,2564	175,13	2,1997	202,5861	
	%	12,5	86,4	1,1	100	

Kunratice	I.a II:	0,6033	32,3936	0,2189	33,2158	41,0
	III.,IV.,V.	11,4953	35,3884	0,894	47,7777	59,0
	ha	12,0986	67,782	1,1129	80,9935	
	%	14,9	83,7	1,4	100	

Kyje	I.a II:	4,0095	5,3558	0,7964	10,1617	7,2
	III.,IV.,V.	27,795	91,4187	11,7836	130,9973	92,8
	ha	31,8045	96,7745	12,58	141,159	
	%	22,5	68,6	8,9	100	

Lahovice	I.a II:	0,0321	43,9371	0,0543	44,0235	86,5
	III.,IV.,V.	0,0004	6,8967	0,0001	6,8972	13,5
	ha	0,0325	50,8338	0,0544	50,9207	
	%	0,1	99,8	0,1	100	

Letňany	I.a II:	62,9721	65,5011	7,0263	135,4995	93,0
	III.,IV.,V.	0,0171	8,0823	2,1593	10,2587	7,0
	ha	62,9892	73,5834	9,1856	145,7582	
	%	43,2	50,5	6,3	100	

Liboc	I.a II:	0	0	0,1371	0,1371	100,0
	III.,IV.,V.	0	0	0	0	0,0
	ha	0	0	0,1371	0,1371	
	%	0,0	0,0	100,0	100	

Libuš	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	1,7996	5,318	0,021	7,1386	100,0
	ha	1,7996	5,318	0,021	7,1386	
	%	25,2	74,5	0,3	100	

Lipany	I.a II:	2,0929	31,3069	0,321	33,7208	97,4
	III.,IV.,V.	0,0035	0,8922	0	0,8957	2,6
	ha	2,0964	32,1991	0,321	34,6165	
	%	6,1	93,0	0,9	100	

Lipence	I.a II:	0,5053	190,99	0,9123	192,4076	49,1
	III.,IV.,V.	107,9188	84,1875	7,6554	199,7617	50,9
	ha	108,4241	275,1775	8,5677	392,1693	
	%	27,6	70,2	2,2	100	

Lochkov	I.a II:	0	2,7386	0,7355	3,4741	8,0
	III.,IV.,V.	12,3145	26,042	1,5288	39,8853	92,0
	ha	12,3145	28,7806	2,2643	43,3594	
	%	28,4	66,4	5,2	100	

Lysolaje	I.a II:	0,7132	16,1811	0,001	16,8953	45,6
	III.,IV.,V.	5,8473	14,2999	0,0016	20,1488	54,4
	ha	6,5605	30,481	0,0026	37,0441	
	%	17,7	82,3	0,0	100	

Malešice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0054	1,8661	7,5197	9,3912	100,0
	ha	0,0054	1,8661	7,5197	9,3912	
	%	0,1	19,9	80,1	100	

Miškovice	I.a II:	25,6548	138,1939	10,9629	174,8116	98,5
	III.,IV.,V.	0	2,6949	0	2,6949	1,5
	ha	25,6548	140,8888	10,9629	177,5065	
	%	14,5	79,4	6,2	100	

Modřany	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	18,2296	13,969	0,0109	32,2095	100,0
	ha	18,2296	13,969	0,0109	32,2095	
	%	56,6	43,4	0,0	100	

Nebušice	I.a II:	0,9014	45,5159	0,4145	46,8318	59,6
	III.,IV.,V.	2,1417	29,4767	0,0668	31,6852	40,4
	ha	3,0431	74,9926	0,4813	78,517	
	%	3,9	95,5	0,6	100	

Nedvězí u Říčan	I.a II:	11,0347	99,9282	8,3446	119,3075	98,1
	III.,IV.,V.	0	2,3343	0,0015	2,3358	1,9
	ha	11,0347	102,2625	8,3461	121,6433	
	%	9,1	84,1	6,9	100	

Šeberov	I.a II:	0,4451	19,9362	0,0121	20,3934	7,6
	III.,IV.,V.	13,6598	229,5986	4,7521	248,0105	92,4
	ha	14,1049	249,5348	4,7642	268,4039	
	%	5,3	93,0	1,8	100	

Štěrboholy	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	100,0
	ha	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	
	%	51,7	40,9	7,4	100	

Přední Kopanina	I.a II:	4,4716	20,2008	19,2187	43,8911	82,4
	III.,IV.,V.	2,6452	4,7892	1,9628	9,3972	17,6
	ha	7,1168	24,99	21,1815	53,2883	
	%	13,4	46,9	39,7	100	

Petrovice	I.a II:	8,3766	16,1309	2,107	26,6145	56,8
	III.,IV.,V.	2,6456	17,4919	0,0785	20,216	43,2
	ha	11,0222	33,6228	2,1855	46,8305	
	%	23,5	71,8	4,7	100	

Pitkovice	I.a II:	15,0788	94,6601	2,1736	111,9125	66,5
	III.,IV.,V.	16,532	38,1617	1,5638	56,2575	33,5
	ha	31,6108	132,8218	3,7374	168,17	
	%	18,8	79,0	2,2	100	

Písnice	I.a II:	0	0,0984	0,0002	0,0986	0,1
	III.,IV.,V.	45,6665	57,2762	5,7889	108,7316	99,9
	ha	45,6665	57,3746	5,7891	108,8302	
	%	42,0	52,7	5,3	100	

Radlice	I.a II:	7,6624	39,4436	0,2613	47,3673	42,5
	III.,IV.,V.	12,056	50,8547	1,1841	64,0948	57,5
	ha	19,7184	90,2983	1,4454	111,4621	
	%	17,7	81,0	1,3	100	

Radotín	I.a II:	4,7256	69,3364	5,9083	79,9703	70,5
	III.,IV.,V.	9,3959	23,4487	0,5935	33,4381	29,5
	ha	14,1215	92,7851	6,5018	113,4084	
	%	12,5	81,8	5,7	100	

Ruzyně	I.a II:	16,4679	30,2593	27,328	74,0552	56,8
	III.,IV.,V.	13,8979	35,296	7,2431	56,437	43,2
	ha	30,3658	65,5553	34,5711	130,4922	
	%	23,3	50,2	26,5	100	

Satalice	I.a II:	11,5066	150,3309	11,1255	172,963	89,7
	III.,IV.,V.	0,1631	19,5261	0,2698	19,959	10,3
	ha	11,6697	169,857	11,3953	192,922	
	%	6,0	88,0	5,9	100	

Sedlec	I.a II:	0	0,012	0,0046	0,0166	4,0
	III.,IV.,V.	0	0,2547	0,1422	0,3969	96,0
	ha	0	0,2667	0,1468	0,4135	
	%	0,0	64,5	35,5	100	

Slivenec	I.a II:	35,3943	71,518	4,2619	111,1742	89,4
	III.,IV.,V.	2,7878	10,3795	0,0085	13,1758	10,6
	ha	38,1821	81,8975	4,2704	124,35	
	%	30,7	65,9	3,4	100	

Sobín	I.a II:	14,4606	40,3336	0,0222	54,8164	41,7
	III.,IV.,V.	8,1183	68,4771	0,0721	76,6675	58,3
	ha	22,5789	108,8107	0,0943	131,4839	
	%	17,2	82,8	0,1	100	

Střížkov	I.a II:	3,5445	5,7691	0,1446	9,4582	76,1
	III.,IV.,V.	0,0718	2,7651	0,1316	2,9685	23,9
	ha	3,6163	8,5342	0,2762	12,4267	
	%	29,1	68,7	2,2	100	

Stodůlky	I.a II:	37,8901	18,7884	2,7425	59,421	54,4
	III.,IV.,V.	29,1598	19,51	1,2014	49,8712	45,6
	ha	67,0499	38,2984	3,9439	109,2922	
	%	61,3	35,0	3,6	100	

Suchdol	I.a II:	7,9635	32,34	8,5174	48,8209	84,9
	III.,IV.,V.	5,8995	2,7302	0,0406	8,6703	15,1
	ha	13,863	35,0702	8,558	57,4912	
	%	24,1	61,0	14,9	100	

Třebonice	I.a II:	69,5016	48,328	12,7151	130,5447	53,0
	III.,IV.,V.	74,7315	26,3711	14,8917	115,9943	47,0
	ha	144,2331	74,6991	27,6068	246,539	
	%	58,5	30,3	11,2	100	

Třeboradice	I.a II:	27,1318	210,6828	21,0482	258,8628	100,0
	III.,IV.,V.	0	0	0	0	0,0
	ha	27,1318	210,6828	21,0482	258,8628	
	%	10,5	81,4	8,1	100	

Točná	I.a II:	8,4733	3,0386	0,0232	11,5351	38,0
	III.,IV.,V.	16,5452	1,5748	0,6804	18,8004	62,0
	ha	25,0185	4,6134	0,7036	30,3355	
	%	82,5	15,2	2,3	100	

Uhříněves	I.a II:	37,735	145,109	9,8853	192,7293	56,5
	III.,IV.,V.	26,3777	109,8231	12,4851	148,6859	43,5
	ha	64,1127	254,9321	22,3704	341,4152	
	%	18,8	74,7	6,6	100	

Velká Chuchle	I.a II:	1,7869	10,0595	0,0049	11,8513	19,3
	III.,IV.,V.	26,8754	21,9577	0,6233	49,4564	80,7
	ha	28,6623	32,0172	0,6282	61,3077	
	%	46,8	52,2	1,0	100	

Vinoř	I.a II:	7,9198	220,5419	10,2305	238,6922	90,2
	III.,IV.,V.	6,5389	19,1979	0,2114	25,9482	9,8
	ha	14,4587	239,7398	10,4419	264,6404	
	%	5,5	90,6	3,9	100	

Vysočany	I.a II:	34,0358	3,9546	1,5391	39,5295	91,6
	III.,IV.,V.	0	2,3636	1,2489	3,6125	8,4
	ha	34,0358	6,3182	2,788	43,142	
	%	78,9	14,6	6,5	100	

Zadní Kopanina	I.a II:	0,4254	4,6576	0,0278	5,1108	8,9
	III.,IV.,V.	1,8023	50,384	0,0142	52,2005	91,1
	ha	2,2277	55,0416	0,042	57,3113	
	%	3,9	96,0	0,1	100	

Zbraslav	I.a II:	4,0508	59,6667	0,6936	64,4111	58,2
	III.,IV.,V.	21,5112	24,046	0,6662	46,2234	41,8
	ha	25,562	83,7127	1,3598	110,6345	
	%	23,1	75,7	1,2	100	

Zličín	I.a II:	17,9782	25,1676	0,9506	44,0964	49,7
	III.,IV.,V.	23,2365	20,6024	0,8749	44,7138	50,3
	ha	41,2147	45,77	1,8255	88,8102	
	%	46,4	51,5	2,1	100	

Záběhlice	I.a II:	3,436	25,1676	0	28,6036	67,6
	III.,IV.,V.	3,5996	10,0973	0	13,6969	32,4
	ha	7,0356	35,2649	0	42,3005	
	%	16,6	83,4	0,0	100	

Malá Chuchle	I.a II:	0	4,2729	0	4,2729	53,6
	III.,IV.,V.	0	3,6933	0	3,6933	46,4
	ha	0	7,9662	0	7,9662	
	%	0,0	100,0	0,0	100	

Praha celkem	**I.a II:**	**1063,088**	**4052,3116**	**295,86876**	**5411,2684**	**53,5**
	III.,IV.,V.	**1192,6675**	**3257,1194**	**249,5603**	**4699,3472**	**46,5**
	ha	**2255,7555**	**7309,431**	**545,42906**	**10110,616**	
	%	**22,3**	**72,3**	**5,4**	**100**	

Tabulka č. 1v: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území (včetně ÚSES) – varianty*

Katastrální území	Třída ochrany	Zastavitelné plochy	Zeleň	Komunikace	Celkem	% podíl
Újezd nad lesy	I.a II:	0,7168	15,9041	0,0248	16,6457	14,4
	III.,IV.,V.	26,4706	66,2905	6,5801	99,3412	85,6
	ha	27,1874	82,1946	6,6049	115,9869	
	%	23,4	70,9	5,7	100	
Újezd u Průhonic	I.a II:	3,4822	3,8584	0	7,3406	5,6
	III.,IV.,V.	53,2073	69,044	2,1334	124,3847	94,4
	ha	56,6895	72,9024	2,1334	131,7253	
	%	43,0	55,3	1,6	100	
Čakovice	I.a II:	48,6647	110,4206	1,8558	160,9411	100,0
	III.,IV.,V.	0	0	0	0	0,0
	ha	48,6647	110,4206	1,8558	160,9411	
	%	30,2	68,6	1,2	100	
Černý most	I.a II:	0	2,91	0	2,91	14,3
	III.,IV.,V.	10,4228	7,0865	0	17,5093	85,7
	ha	10,4228	9,9965	0	20,4193	
	%	51,0	49,0	0,0	100	
Čimice	I.a II:	2,8895	54,1143	7,1729	64,1767	76,6
	III.,IV.,V.	0,0575	18,4463	1,0589	19,5627	23,4
	ha	2,947	72,5606	8,2318	83,7394	
	%	3,5	86,7	9,8	100	
Ďáblice	I.a II:	57,5529	287,8141	31,4765	376,8435	94,2
	III.,IV.,V.	5,7394	16,5417	0,9201	23,2012	5,8
	ha	63,2923	304,3558	32,3966	400,0447	
	%	15,8	76,1	8,1	100	
Březiněves	I.a II:	57,7934	134,3508	6,3687	198,5129	89,0
	III.,IV.,V.	0,001	23,341	1,1684	24,5104	11,0
	ha	57,7944	157,6918	7,5371	223,0233	
	%	25,9	70,7	3,4	100	
Benice	I.a II:	29,3521	115,3081	1,6536	146,3138	81,3
	III.,IV.,V.	1,166	32,1654	0,2532	33,5846	18,7
	ha	30,5181	147,4735	1,9068	179,8984	
	%	17,0	82,0	1,1	100	
Běchovice	I.a II:	7,1947	14,308	0,8718	22,3745	7,3
	III.,IV.,V.	50,7074	196,7329	38,5602	286,0005	92,7
	ha	57,9021	211,0409	39,432	308,375	
	%	18,8	68,4	12,8	100	
Bohnice	I.a II:	2,9102	21,0719	1,5982	25,5803	68,5
	III.,IV.,V.	0	10,4035	1,3713	11,7748	31,5
	ha	2,9102	31,4754	2,9695	37,3551	
	%	7,8	84,3	7,9	100	
Dejvice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0005	0,8328	0	0,8333	100,0
	ha	0,0005	0,8328	0	0,8333	
	%	0,1	99,9	0,0	100	
Dolní Chabry	I.a II:	31,0662	106,2594	1,7172	139,0428	53,0
	III.,IV.,V.	2,6707	117,4928	3,0431	123,2066	47,0
	ha	33,7369	223,7522	4,7603	262,2494	
	%	12,9	85,3	1,8	100	
Dolní Měcholupy	I.a II:	0,2238	2,4132	0	2,637	1,1
	III.,IV.,V.	106,8324	114,661	18,2378	239,7312	98,9
	ha	107,0562	117,0742	18,2378	242,3682	
	%	44,2	48,3	7,5	100	
Dolní Počernice	I.a II:	9,9972	34,1957	0,9413	45,1342	21,2
	III.,IV.,V.	54,26	101,5225	11,6607	167,4432	78,8
	ha	64,2572	135,7182	12,602	212,5774	
	%	30,2	63,8	5,9	100	
Dubeč	I.a II:	10,557	34,2551	1,9024	46,7145	8,4
	III.,IV.,V.	165,9235	305,2414	38,077	509,2419	91,6
	ha	176,4805	339,4965	39,9794	555,9564	
	%	31,7	61,1	7,2	100	
Řeporyje	I.a II:	67,752	52,1064	5,1899	125,0483	65,6
	III.,IV.,V.	31,3273	33,2233	1,0062	65,5568	34,4
	ha	99,0793	85,3297	6,1961	190,6051	
	%	52,0	44,8	3,3	100	
Řepy	I.a II:	0,2576	5,9997	1,4357	7,693	49,5
	III.,IV.,V.	3,8736	3,886	0,0989	7,8585	50,5
	ha	4,1312	9,8857	1,5346	15,5515	
	%	26,6	63,6	9,9	100	
Hloubětín	I.a II:	26,9047	38,5654	1,6738	67,1439	74,5
	III.,IV.,V.	5,5868	14,4845	2,9509	23,0222	25,5
	ha	32,4915	53,0499	4,6247	90,1661	
	%	36,0	58,8	5,1	100	
Hlupočepy	I.a II:	15,2011	6,7078	1,8249	23,7338	40,4
	III.,IV.,V.	11,6035	22,1252	1,2877	35,0164	59,6
	ha	26,8046	28,833	3,1126	58,7502	
	%	45,6	49,1	5,3	100	
Holyně	I.a II:	5,8399	48,33	1,097	55,2669	89,2
	III.,IV.,V.	0,5359	6,1884	0	6,7243	10,8
	ha	6,3758	54,5184	1,097	61,9912	
	%	10,3	87,9	1,8	100	
Horní Měcholupy	I.a II:	0,3359	0	0	0,3359	3,0
	III.,IV.,V.	5,4554	3,2815	2,0415	10,7784	97,0
	ha	5,7913	3,2815	2,0415	11,1143	
	%	52,1	29,5	18,4	100	

Horní Počernice	I.a II:	91,5265	156,4367	18,1033	266,0665	44,4
	III.,IV.,V.	91,2769	218,3913	23,2514	332,9196	55,6
	ha	182,8034	374,828	41,3547	598,9861	
	%	30,5	62,6	6,9	100	

Hostavice	I.a II:	0,7019	1,5923	0,0009	2,2951	3,2
	III.,IV.,V.	16,8035	51,5162	0,7972	69,1169	96,8
	ha	17,5054	53,1085	0,7981	71,412	
	%	24,5	74,4	1,1	100	

Hostivař	I.a II:	2,677	3,3921	0	6,0691	17,1
	III.,IV.,V.	2,1131	27,2814	0,0153	29,4098	82,9
	ha	4,7901	30,6735	0,0153	35,4789	
	%	13,5	86,5	0,0	100	

Hrdlořezy	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	0	7,5442	4,2532	11,7974	100,0
	ha	0	7,5442	4,2532	11,7974	
	%	0,0	63,9	36,1	100	

Háje	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	1,3814	5,3064	0,0085	6,6963	100,0
	ha	1,3814	5,3064	0,0085	6,6963	
	%	20,6	79,2	0,1	100	

Hájek u Uhříněvsi	I.a II:	3,6271	24,875	0,5279	29,03	14,1
	III.,IV.,V.	13,3467	153,2434	9,942	176,5321	85,9
	ha	16,9738	178,1184	10,4699	205,5621	
	%	8,3	86,6	5,1	100	

Klánovice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	15,979	7,706	1,5692	25,2542	100,0
	ha	15,979	7,706	1,5692	25,2542	
	%	63,3	30,5	6,2	100	

Kobylisy	I.a II:	0,0002	1,2059	0	1,2061	19,8
	III.,IV.,V.	0	4,8804	0	4,8804	80,2
	ha	0,0002	6,0863	0	6,0865	
	%	0,0	100,0	0,0	100	

Koloděje	I.a II:	4,3	52,7968	4,2853	61,3821	40,9
	III.,IV.,V.	14,1968	72,7962	1,6701	88,6631	59,1
	ha	18,4968	125,593	5,9554	150,0452	
	%	12,3	83,7	4,0	100	

Kolovraty	I.a II:	59,483	309,1671	18,4896	387,1397	97,2
	III.,IV.,V.	0,4811	9,7391	0,78	11,0002	2,8
	ha	59,9641	318,9062	19,2696	398,1399	
	%	15,1	80,1	4,8	100	

Komořany	I.a II:	0	3,1871	2,6138	5,8009	45,8
	III.,IV.,V.	4,2269	2,619	0,0113	6,8572	54,2
	ha	4,2269	5,8061	2,6251	12,6581	
	%	33,4	45,9	20,7	100	

Královice	I.a II:	72,589	107,4307	2,727	182,7467	86,9
	III.,IV.,V.	4,545	22,1141	0,9017	27,5608	13,1
	ha	77,134	129,5448	3,6287	210,3075	
	%	36,7	61,6	1,7	100	

Chodov	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	5,3175	21,0436	0	26,3611	100,0
	ha	5,3175	21,0436	0	26,3611	
	%	20,2	79,8	0,0	100	

Cholupice	I.a II:	3,7892	11,4913	8,405	23,6855	18,0
	III.,IV.,V.	39,1384	64,1597	4,3029	107,601	82,0
	ha	42,9276	75,651	12,7079	131,2865	
	%	32,7	57,6	9,7	100	

Jinonice	I.a II:	11,3336	24,2753	1,4261	37,035	31,4
	III.,IV.,V.	19,5405	58,9151	2,5673	81,0229	68,6
	ha	30,8741	83,1904	3,9934	118,0579	
	%	26,2	70,5	3,4	100	

Křeslice	I.a II:	30,8846	81,9004	1,9627	114,7477	56,2
	III.,IV.,V.	7,1797	82,0633	0,0497	89,2927	43,8
	ha	38,0643	163,9637	2,0124	204,0404	
	%	18,7	80,4	1,0	100	

Kbely	I.a II:	36,8692	82,1691	1,1882	120,2265	95,4
	III.,IV.,V.	2,2166	3,5847	0	5,8013	4,6
	ha	39,0858	85,7538	1,1882	126,0278	
	%	31,0	68,0	0,9	100	

Kunratice	I.a II:	0,6014	32,9067	0,4251	33,9332	38,6
	III.,IV.,V.	16,6769	35,5874	1,6981	53,9624	61,4
	ha	17,2783	68,4941	2,1232	87,8956	
	%	19,7	77,9	2,4	100	

Kyje	I.a II:	4,0095	5,3558	0,7964	10,1617	7,2
	III.,IV.,V.	27,795	91,4187	11,7836	130,9973	92,8
	ha	31,8045	96,7745	12,58	141,159	
	%	22,5	68,6	8,9	100	

Lahovice	I.a II:	0,0321	48,3642	0,0543	48,4506	87,4
	III.,IV.,V.	0,0004	6,9681	0,0001	6,9686	12,6
	ha	0,0325	55,3323	0,0544	55,4192	
	%	0,1	99,8	0,1	100	

Letňany	I.a II:	63,3497	65,5229	6,6269	135,4995	93,0
	III.,IV.,V.	0,0171	8,4525	1,7891	10,2587	7,0
	ha	63,3668	73,9754	8,416	145,7582	
	%	43,5	50,8	5,8	100	

Liboc	I.a II:	0	0	0,1371	0,1371	100,0
	III.,IV.,V.	0	0	0	0	0,0
	ha	0	0	0,1371	0,1371	
	%	0,0	0,0	100,0	100	

Libuš	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	1,7996	5,318	0,021	7,1386	100,0
	ha	1,7996	5,318	0,021	7,1386	
	%	25,2	74,5	0,3	100	
Lipany	I.a II:	4,5075	29,1349	0,321	33,9634	97,4
	III.,IV.,V.	0,0035	0,8922	0	0,8957	2,6
	ha	4,511	30,0271	0,321	34,8591	
	%	12,9	86,1	0,9	100	
Lipence	I.a II:	0,5053	189,1646	1,3463	191,0162	48,9
	III.,IV.,V.	107,9188	84,1875	7,6571	199,7634	51,1
	ha	108,4241	273,3521	9,0034	390,7796	
	%	27,7	70,0	2,3	100	
Lochkov	I.a II:	0	2,7386	0,7355	3,4741	8,0
	III.,IV.,V.	12,3145	26,042	1,5288	39,8853	92,0
	ha	12,3145	28,7806	2,2643	43,3594	
	%	28,4	66,4	5,2	100	
Lysolaje	I.a II:	0,7132	16,1811	0,001	16,8953	45,6
	III.,IV.,V.	5,8473	14,2999	0,0016	20,1488	54,4
	ha	6,5605	30,481	0,0026	37,0441	
	%	17,7	82,3	0,0	100	
Malešice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0054	1,8661	7,5197	9,3912	100,0
	ha	0,0054	1,8661	7,5197	9,3912	
	%	0,1	19,9	80,1	100	
Miškovice	I.a II:	25,6548	138,1939	10,9629	174,8116	98,5
	III.,IV.,V.	0	2,6949	0	2,6949	1,5
	ha	25,6548	140,8888	10,9629	177,5065	
	%	14,5	79,4	6,2	100	
Modřany	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	18,2296	13,969	0,0109	32,2095	100,0
	ha	18,2296	13,969	0,0109	32,2095	
	%	56,6	43,4	0,0	100	
Nebušice	I.a II:	8,0761	39,4105	0,4145	47,9011	59,1
	III.,IV.,V.	13,8144	19,2916	0,0668	33,1728	40,9
	ha	21,8905	58,7021	0,4813	81,0739	
	%	27,0	72,4	0,6	100	
Nedvězí u Říčan	I.a II:	11,0347	99,9282	8,3446	119,3075	98,1
	III.,IV.,V.	0	2,3343	0,0015	2,3358	1,9
	ha	11,0347	102,2625	8,3461	121,6433	
	%	9,1	84,1	6,9	100	
Šeberov	I.a II:	3,0539	17,2819	0,0576	20,3934	7,6
	III.,IV.,V.	46,4585	193,8954	7,7229	248,0768	92,4
	ha	49,5124	211,1773	7,7805	268,4702	
	%	18,4	78,7	2,9	100	

Štěrboholy	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	100,0
	ha	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	
	%	51,7	40,9	7,4	100	
Přední Kopanina	I.a II:	4,4716	20,2008	19,2187	43,8911	82,4
	III.,IV.,V.	2,6452	4,7892	1,9628	9,3972	17,6
	ha	7,1168	24,99	21,1815	53,2883	
	%	13,4	46,9	39,7	100	
Petrovice	I.a II:	8,3766	16,1309	2,107	26,6145	56,8
	III.,IV.,V.	2,6456	17,4919	0,0785	20,216	43,2
	ha	11,0222	33,6228	2,1855	46,8305	
	%	23,5	71,8	4,7	100	
Pitkovice	I.a II:	20,1841	89,5548	2,1736	111,9125	66,5
	III.,IV.,V.	20,901	33,7926	1,5638	56,2574	33,5
	ha	41,0851	123,3474	3,7374	168,1699	
	%	24,4	73,3	2,2	100	
Písnice	I.a II:	0	0,0986	0	0,0986	0,1
	III.,IV.,V.	46,4205	60,1722	7,2067	113,7994	99,9
	ha	46,4205	60,2708	7,2067	113,898	
	%	40,8	52,9	6,3	100	
Radlice	I.a II:	7,6624	39,4436	0,2613	47,3673	42,5
	III.,IV.,V.	12,056	50,8547	1,1841	64,0948	57,5
	ha	19,7184	90,2983	1,4454	111,4621	
	%	17,7	81,0	1,3	100	
Radotín	I.a II:	5,3143	74,726	5,6792	85,7195	71,9
	III.,IV.,V.	9,3959	23,4418	0,6003	33,438	28,1
	ha	14,7102	98,1678	6,2795	119,1575	
	%	12,3	82,4	5,3	100	
Ruzyně	I.a II:	16,4679	30,2593	27,328	74,0552	56,8
	III.,IV.,V.	13,8979	35,296	7,2431	56,437	43,2
	ha	30,3658	65,5553	34,5711	130,4922	
	%	23,3	50,2	26,5	100	
Satalice	I.a II:	11,5066	150,3309	11,1255	172,963	89,7
	III.,IV.,V.	0,1631	19,5261	0,2698	19,959	10,3
	ha	11,6697	169,857	11,3953	192,922	
	%	6,0	88,0	5,9	100	
Sedlec	I.a II:	0	0,012	0,0046	0,0166	4,0
	III.,IV.,V.	0	0,2547	0,1422	0,3969	96,0
	ha	0	0,2667	0,1468	0,4135	
	%	0,0	64,5	35,5	100	
Slivenec	I.a II:	50,4514	78,7299	4,2619	133,4432	91,0
	III.,IV.,V.	2,7878	10,3795	0,0085	13,1758	9,0
	ha	53,2392	89,1094	4,2704	146,619	
	%	36,3	60,8	2,9	100	

Sobín	I.a II:	14,4606	40,3336	0,0222	54,8164	41,7
	III.,IV.,V.	8,1183	68,4771	0,0721	76,6675	58,3
	ha	22,5789	108,8107	0,0943	131,4839	
	%	17,2	82,8	0,1	100	
Střížkov	I.a II:	3,5445	5,7691	0,1446	9,4582	76,1
	III.,IV.,V.	0,0718	2,7651	0,1316	2,9685	23,9
	ha	3,6163	8,5342	0,2762	12,4267	
	%	29,1	68,7	2,2	100	
Stodůlky	I.a II:	38,1584	18,7558	2,5066	59,4208	54,4
	III.,IV.,V.	29,9513	18,7185	1,2014	49,8712	45,6
	ha	68,1097	37,4743	3,708	109,292	
	%	62,3	34,3	3,4	100	
Suchdol	I.a II:	7,9635	33,7572	7,1001	48,8208	84,9
	III.,IV.,V.	5,8995	2,7302	0,0406	8,6703	15,1
	ha	13,863	36,4874	7,1407	57,4911	
	%	24,1	63,5	12,4	100	
Třebonice	I.a II:	69,5016	48,328	12,7151	130,5447	53,0
	III.,IV.,V.	75,0681	26,0345	14,8917	115,9943	47,0
	ha	144,5697	74,3625	27,6068	246,539	
	%	58,6	30,2	11,2	100	
Třeboradice	I.a II:	25,272	212,5426	21,0482	258,8628	100,0
	III.,IV.,V.	0	0	0	0	0,0
	ha	25,272	212,5426	21,0482	258,8628	
	%	9,8	82,1	8,1	100	
Točná	I.a II:	8,9489	3,0386	0,0232	12,0107	34,5
	III.,IV.,V.	20,5392	1,5748	0,6804	22,7944	65,5
	ha	29,4881	4,6134	0,7036	34,8051	
	%	84,7	13,3	2,0	100	
Uhříněves	I.a II:	98,6887	167,2919	10,0729	276,0535	65,0
	III.,IV.,V.	26,4026	109,915	12,4851	148,8027	35,0
	ha	125,0913	277,2069	22,558	424,8562	
	%	29,4	65,2	5,3	100	
Velká Chuchle	I.a II:	1,7869	10,0969	0,0049	11,8887	19,4
	III.,IV.,V.	26,8754	21,9577	0,6233	49,4564	80,6
	ha	28,6623	32,0546	0,6282	61,3451	
	%	46,7	52,3	1,0	100	
Vinoř	I.a II:	7,9198	220,5419	10,2305	238,6922	90,2
	III.,IV.,V.	6,5389	19,1979	0,2114	25,9482	9,8
	ha	14,4587	239,7398	10,4419	264,6404	
	%	5,5	90,6	3,9	100	
Vysočany	I.a II:	34,0358	3,9546	1,5391	39,5295	91,6
	III.,IV.,V.	0	2,3636	1,2489	3,6125	8,4
	ha	34,0358	6,3182	2,788	43,142	
	%	78,9	14,6	6,5	100	
Zadní Kopanina	I.a II:	0,4254	4,6576	0,0278	5,1108	8,9
	III.,IV.,V.	1,8023	50,384	0,0142	52,2005	91,1
	ha	2,2277	55,0416	0,042	57,3113	
	%	3,9	96,0	0,1	100	
Zbraslav	I.a II:	3,9422	59,154	1,1824	64,2786	58,2
	III.,IV.,V.	21,5112	24,046	0,6662	46,2234	41,8
	ha	25,4534	83,2	1,8486	110,502	
	%	23,0	75,3	1,7	100	
Zličín	I.a II:	17,9782	25,1676	0,9506	44,0964	49,7
	III.,IV.,V.	23,2365	20,6024	0,8749	44,7138	50,3
	ha	41,2147	45,77	1,8255	88,8102	
	%	46,4	51,5	2,1	100	
Záběhlice	I.a II:	3,436	25,1676	0	28,6036	67,6
	III.,IV.,V.	3,5996	10,0973	0	13,6969	32,4
	ha	7,0356	35,2649	0	42,3005	
	%	16,6	83,4	0,0	100	
Malá Chuchle	I.a II:	0	4,2729	0	4,2729	53,6
	III.,IV.,V.	0	3,6933	0	3,6933	46,4
	ha	0	7,9662	0	7,9662	
	%	0,0	100,0	0,0	100	
Praha celkem	**I.a II:**	**1278,5088**	**4015,3128**	**296,4855**	**5590,3071**	**53,4**
	III.,IV.,V.	**1436,893**	**3162,7135**	**281,1815**	**4880,788**	**46,6**
	ha	**2715,4018**	**7178,0263**	**577,667**	**10471,095**	
	%	**25,9**	**68,6**	**5,5**	**100**	

Tabulka č. 2: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území pro ÚSES*

Katastrální území	Třída ochrany	plocha (ha)	% podíl
Újezd nad Lesy	I.a II:	2,1854	24,0
	III.,IV.,V.	6,9211	76,0
		9,1065	100
Újezd u Průhonic	I.a II:	3,5226	30,3
	III.,IV.,V.	8,1135	69,7
		11,6361	100
Čakovice	I.a II:	43,6938	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		43,6938	100
Černý most	I.a II:	0,0705	8,2
	III.,IV.,V.	0,788	91,8
		0,8585	100
Čimice	I.a II:	0,04	5,6
	III.,IV.,V.	0,6776	94,4
		0,7176	100
Ďáblice	I.a II:	33,4422	94,5
	III.,IV.,V.	1,9634	5,5
		35,4056	100
Březiněves	I.a II:	14,8398	83,4
	III.,IV.,V.	2,9526	16,6
		17,7924	100
Benice	I.a II:	7,7302	48,8
	III.,IV.,V.	8,118	51,2
		15,8482	100
Běchovice	I.a II:	4,4037	6,5
	III.,IV.,V.	63,0621	93,5
		67,4658	100
Bohnice	I.a II:	0,0328	0,7
	III.,IV.,V.	5,0002	99,3
		5,033	100
Dolní Chabry	I.a II:	3,8497	56,2
	III.,IV.,V.	2,9982	43,8
		6,8479	100
Dolní Měcholupy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	10,9995	100,0
		10,9995	100
Dolní Počernice	I.a II:	4,1345	20,7
	III.,IV.,V.	15,86	79,3
		19,9945	100
Dubeč	I.a II:	4,6606	13,3
	III.,IV.,V.	30,3302	86,7
		34,9908	100
Řeporyje	I.a II:	27,6108	61,5
	III.,IV.,V.	17,2662	38,5
		44,877	100
Hloubětín	I.a II:	6,6284	87,1
	III.,IV.,V.	0,98	12,9
		7,6084	100
Hlupočepy	I.a II:	2,6149	19,5
	III.,IV.,V.	10,81	80,5
		13,4249	100
Holyně	I.a II:	5,5901	68,6
	III.,IV.,V.	2,5551	31,4
		8,1452	100
Horní Počernice	I.a II:	13,8173	24,0
	III.,IV.,V.	43,8435	76,0
		57,6608	100
Hostavice	I.a II:	0,5527	8,3
	III.,IV.,V.	6,099	91,7
		6,6517	100
Hostivař	I.a II:	1,2459	95,2
	III.,IV.,V.	0,0626	4,8
		1,3085	100
Háje	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0031	100,0
		0,0031	100
Hájek u Uhříněvsi	I.a II:	0,9434	10,8
	III.,IV.,V.	7,8201	89,2
		8,7635	100
Chodov	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,4815	100,0
		0,4815	100
Cholupice	I.a II:	1,4843	11,0
	III.,IV.,V.	12,008	89,0
		13,4923	100
Jinonice	I.a II:	2,4702	18,1
	III.,IV.,V.	11,1792	81,9
		13,6494	100

Křeslice	I.a II:	8,1502	77,8
	III.,IV.,V.	2,3258	22,2
		10,476	100

Kbely	I.a II:	7,3663	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		7,3663	100

Klánovice	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	8,3281	100,0
		8,3281	100

Kobylisy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,8843	100,0
		0,8843	100

Koloděje	I.a II:	1,4761	25,3
	III.,IV.,V.	4,3532	74,7
		5,8293	100

Kolovraty	I.a II:	10,9778	89,9
	III.,IV.,V.	1,2269	10,1
		12,2047	100

Komořany	I.a II:	3,1853	99,8
	III.,IV.,V.	0,0048	0,2
		3,1901	100

Lipany	I.a II:	0,629	94,4
	III.,IV.,V.	0,0372	5,6
		0,6662	100

Lipence	I.a II:	41,7042	58,4
	III.,IV.,V.	29,7576	41,6
		71,4618	100

Lochkov	I.a II:	0,2526	9,0
	III.,IV.,V.	2,5613	91,0
		2,8139	100

Lysolaje	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0016	100,0
		0,0016	100

Miškovice	I.a II:	16,6733	96,4
	III.,IV.,V.	0,6249	3,6
		17,2982	100

Modřany	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,9608	100,0
		0,9608	100

Nebušice	I.a II:	0,5371	20,1
	III.,IV.,V.	2,141	79,9
		2,6781	100

Královice	I.a II:	20,9186	79,2
	III.,IV.,V.	5,484	20,8
		26,4026	100

Kunratice	I.a II:	10,3502	71,8
	III.,IV.,V.	4,0689	28,2
		14,4191	100

Kyje	I.a II:	0,0744	0,9
	III.,IV.,V.	8,2153	99,1
		8,2897	100

Lahovice	I.a II:	3,6095	39,8
	III.,IV.,V.	5,4584	60,2
		9,0679	100

Letňany	I.a II:	0,6761	18,2
	III.,IV.,V.	3,0404	81,8
		3,7165	100

Libuš	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,2877	100,0
		0,2877	100

Nedvězí u Říčan	I.a II:	13,6401	99,1
	III.,IV.,V.	0,1308	0,9
		13,7709	100

Šeberov	I.a II:	16,5515	19,6
	III.,IV.,V.	67,9628	80,4
		84,5143	100

Štěrboholy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,7687	100,0
		0,7687	100

Přední Kopanina	I.a II:	1,3485	82,2
	III.,IV.,V.	0,2921	17,8
		1,6406	100

Petrovice	I.a II:	1,221	55,2
	III.,IV.,V.	0,9929	44,8
		2,2139	100

Pitkovice	I.a II:	6,4017	83,0
	III.,IV.,V.	1,3111	17,0
		7,7128	100

Písnice	I.a II:	0,0699	0,4
	III.,IV.,V.	17,8276	99,6
		17,8975	100
Radlice	I.a II:	1,2203	26,0
	III.,IV.,V.	3,479	74,0
		4,6993	100
Radotín	I.a II:	4,6049	49,2
	III.,IV.,V.	4,76	50,8
		9,3649	100
Ruzyně	I.a II:	7,0043	64,3
	III.,IV.,V.	3,8838	35,7
		10,8881	100
Satalice	I.a II:	12,177	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		12,177	100
Sedlec	I.a II:	0,0015	9,8
	III.,IV.,V.	0,0138	90,2
		0,0153	100
Slivenec	I.a II:	4,2751	72,5
	III.,IV.,V.	1,6231	27,5
		5,8982	100
Sobín	I.a II:	16,9488	40,4
	III.,IV.,V.	25,0045	59,6
		41,9533	100
Střížkov	I.a II:	2,1629	81,6
	III.,IV.,V.	0,4881	18,4
		2,651	100
Stodůlky	I.a II:	3,9722	42,0
	III.,IV.,V.	5,4958	58,0
		9,468	100
Suchdol	I.a II:	3,3347	92,5
	III.,IV.,V.	0,2688	7,5
		3,6035	100
Třebonice	I.a II:	29,026	66,2
	III.,IV.,V.	14,8065	33,8
		43,8325	100
Třeboradice	I.a II:	12,2246	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		12,2246	100
Točná	I.a II:	1,8105	39,5
	III.,IV.,V.	2,7781	60,5
		4,5886	100
Uhříněves	I.a II:	18,4205	72,1
	III.,IV.,V.	7,1398	27,9
		25,5603	100
Velká Chuchle	I.a II:	1,746	31,1
	III.,IV.,V.	3,8714	68,9
		5,6174	100
Vinoř	I.a II:	55,4339	96,1
	III.,IV.,V.	2,2764	3,9
		57,7103	100
Vysočany	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,6342	100,0
		0,6342	100
Zadní Kopanina	I.a II:	1,3227	5,0
	III.,IV.,V.	25,3478	95,0
		26,6705	100
Zbraslav	I.a II:	14,8642	54,9
	III.,IV.,V.	12,199	45,1
		27,0632	100
Zličín	I.a II:	7,9673	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		7,9673	100
Záběhlice	I.a II:	1,4102	92,0
	III.,IV.,V.	0,1234	8,0
		1,5336	100
Praha celkem	**I.a II:**	**551,3048**	**49,9**
	III.,IV.,V.	**554,1344**	**50,1**
		1105,4392	**100**

Tabulka č. 2v: *Plošné bilance záborů ZPF podle katastrálních území pro ÚSES – varianty*

Katastrální území	Třída ochrany	plocha (ha)	% podíl
Újezd nad Lesy	I.a II:	2,1854	24,0
	III.,IV.,V.	6,9211	76,0
		9,1065	100
Újezd u Průhonic	I.a II:	3,5226	30,3
	III.,IV.,V.	8,1135	69,7
		11,6361	100
Čakovice	I.a II:	43,6938	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		43,6938	100
Černý most	I.a II:	0,0705	8,2
	III.,IV.,V.	0,788	91,8
		0,8585	100
Čimice	I.a II:	0,04	5,6
	III.,IV.,V.	0,6776	94,4
		0,7176	100
Ďáblice	I.a II:	32,9459	94,6
	III.,IV.,V.	1,8943	5,4
		34,8402	100
Březiněves	I.a II:	16,6403	84,9
	III.,IV.,V.	2,9516	15,1
		19,5919	100
Benice	I.a II:	7,7302	48,8
	III.,IV.,V.	8,118	51,2
		15,8482	100
Běchovice	I.a II:	4,4037	6,5
	III.,IV.,V.	63,1013	93,5
		67,505	100
Bohnice	I.a II:	0,0328	0,7
	III.,IV.,V.	5,0002	99,3
		5,033	100
Dolní Chabry	I.a II:	3,8504	56,2
	III.,IV.,V.	2,9982	43,8
		6,8486	100
Dolní Měcholupy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	10,9995	100,0
		10,9995	100
Dolní Počernice	I.a II:	4,1345	20,6
	III.,IV.,V.	15,9016	79,4
		20,0361	100
Dubeč	I.a II:	4,6606	13,3
	III.,IV.,V.	30,3302	86,7
		34,9908	100
Řeporyje	I.a II:	27,6108	61,5
	III.,IV.,V.	17,2662	38,5
		44,877	100
Hloubětín	I.a II:	7,5128	88,5
	III.,IV.,V.	0,98	11,5
		8,4928	100
Hlupočepy	I.a II:	2,6149	19,5
	III.,IV.,V.	10,81	80,5
		13,4249	100
Holyně	I.a II:	5,5901	68,6
	III.,IV.,V.	2,5551	31,4
		8,1452	100
Horní Počernice	I.a II:	13,8173	24,0
	III.,IV.,V.	43,8435	76,0
		57,6608	100
Hostavice	I.a II:	0,5527	8,3
	III.,IV.,V.	6,099	91,7
		6,6517	100
Hostivař	I.a II:	1,2459	95,2
	III.,IV.,V.	0,0626	4,8
		1,3085	100
Háje	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0031	100,0
		0,0031	100
Hájek u Uhříněvsi	I.a II:	1,1116	12,4
	III.,IV.,V.	7,8201	87,6
		8,9317	100
Chodov	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,4815	100,0
		0,4815	100
Cholupice	I.a II:	1,4843	11,0
	III.,IV.,V.	12,008	89,0
		13,4923	100
Jinonice	I.a II:	2,4702	18,1
	III.,IV.,V.	11,1792	81,9
		13,6494	100

Křeslice	I.a II:	8,1502	77,8
	III.,IV.,V.	2,3258	22,2
		10,476	100

Kbely	I.a II:	7,3663	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		7,3663	100

Klánovice	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	8,3281	100,0
		8,3281	100

Kobylisy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,8843	100,0
		0,8843	100

Koloděje	I.a II:	1,4761	25,3
	III.,IV.,V.	4,3532	74,7
		5,8293	100

Kolovraty	I.a II:	10,9819	90,0
	III.,IV.,V.	1,2269	10,0
		12,2088	100

Komořany	I.a II:	3,1853	99,8
	III.,IV.,V.	0,0048	0,2
		3,1901	100

Královice	I.a II:	21,503	82,8
	III.,IV.,V.	4,4569	17,2
		25,9599	100

Kunratice	I.a II:	10,9335	72,5
	III.,IV.,V.	4,1379	27,5
		15,0714	100

Kyje	I.a II:	0,0744	0,9
	III.,IV.,V.	8,2153	99,1
		8,2897	100

Lahovice	I.a II:	3,6095	39,8
	III.,IV.,V.	5,4584	60,2
		9,0679	100

Letňany	I.a II:	0,6761	17,5
	III.,IV.,V.	3,1769	82,5
		3,853	100

Libuš	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,2877	100,0
		0,2877	100

Lipany	I.a II:	0,629	94,4
	III.,IV.,V.	0,0372	5,6
		0,6662	100

Lipence	I.a II:	45,7255	60,6
	III.,IV.,V.	29,7576	39,4
		75,4831	100

Lochkov	I.a II:	0,2526	9,0
	III.,IV.,V.	2,5613	91,0
		2,8139	100

Lysolaje	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0016	100,0
		0,0016	100

Miškovice	I.a II:	16,6733	96,4
	III.,IV.,V.	0,6249	3,6
		17,2982	100

Modřany	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,9608	100,0
		0,9608	100

Nebušice	I.a II:	0,5371	20,1
	III.,IV.,V.	2,141	79,9
		2,6781	100

Nedvězí u Říčan	I.a II:	13,6401	99,1
	III.,IV.,V.	0,1308	0,9
		13,7709	100

Šeberov	I.a II:	13,5962	17,4
	III.,IV.,V.	64,5611	82,6
		78,1573	100

Štěrboholy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,7687	100,0
		0,7687	100

Přední Kopanina	I.a II:	1,3485	82,2
	III.,IV.,V.	0,2921	17,8
		1,6406	100

Petrovice	I.a II:	1,221	55,2
	III.,IV.,V.	0,9929	44,8
		2,2139	100

Pitkovice	I.a II:	6,4017	83,0
	III.,IV.,V.	1,3111	17,0
		7,7128	100

Písnice	I.a II:	0,0702	0,4
	III.,IV.,V.	17,764	99,6
		17,8342	100
Radlice	I.a II:	1,2203	26,0
	III.,IV.,V.	3,479	74,0
		4,6993	100
Radotín	I.a II:	4,8007	50,1
	III.,IV.,V.	4,7784	49,9
		9,5791	100
Ruzyně	I.a II:	7,0043	64,3
	III.,IV.,V.	3,8838	35,7
		10,8881	100
Satalice	I.a II:	12,177	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		12,177	100
Sedlec	I.a II:	0,0015	9,8
	III.,IV.,V.	0,0138	90,2
		0,0153	100
Slivenec	I.a II:	4,2751	72,5
	III.,IV.,V.	1,6231	27,5
		5,8982	100
Sobín	I.a II:	16,9488	40,4
	III.,IV.,V.	25,0045	59,6
		41,9533	100
Střížkov	I.a II:	2,1629	81,6
	III.,IV.,V.	0,4881	18,4
		2,651	100
Stodůlky	I.a II:	3,9722	42,0
	III.,IV.,V.	5,4958	58,0
		9,468	100
Suchdol	I.a II:	3,3347	92,5
	III.,IV.,V.	0,2688	7,5
		3,6035	100
Třebonice	I.a II:	29,026	66,2
	III.,IV.,V.	14,8065	33,8
		43,8325	100
Třeboradice	I.a II:	12,2246	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		12,2246	100
Točná	I.a II:	1,8105	39,5
	III.,IV.,V.	2,7781	60,5
		4,5886	100
Uhříněves	I.a II:	18,3303	72,0
	III.,IV.,V.	7,1398	28,0
		25,4701	100
Velká Chuchle	I.a II:	1,746	31,1
	III.,IV.,V.	3,8714	68,9
		5,6174	100
Vinoř	I.a II:	55,4339	96,1
	III.,IV.,V.	2,2764	3,9
		57,7103	100
Vysočany	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,6342	100,0
		0,6342	100
Zadní Kopanina	I.a II:	1,3227	5,0
	III.,IV.,V.	25,3478	95,0
		26,6705	100
Zbraslav	I.a II:	9,1008	42,7
	III.,IV.,V.	12,199	57,3
		21,2998	100
Zličín	I.a II:	7,9673	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		7,9673	100
Záběhlice	I.a II:	1,4102	92,0
	III.,IV.,V.	0,1234	8,0
		1,5336	100
Praha celkem	**I.a II:**	**550,2426**	**50,0**
	III.,IV.,V.	**549,8766**	**50,0**
		1100,1192	**100**

Tabulka č. 3: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ (včetně ÚSES)*

Městská část	Třída ochrany	Zastavitelné plochy	Zeleň	Komunikace	Celkem	% podíl
Újezd	I.a II:	3,4822	3,8585	0	7,3407	5,6
	III.,IV.,V.	53,2073	69,044	2,1334	124,3847	94,4
	ha	56,6895	72,9025	2,1334	131,7254	
	%	43,0	55,3	1,6	100	
Čakovice	I.a II:	101,4513	459,2972	33,867	594,6155	99,5
	III.,IV.,V.	0	2,6949	0	2,6949	0,5
	ha	101,4513	461,9921	33,867	597,3104	
	%	17,0	77,3	5,7	100	
Ďáblice	I.a II:	57,0527	288,3137	31,4765	376,8429	94,2
	III.,IV.,V.	5,6018	16,6794	0,9201	23,2013	5,8
	ha	62,6545	304,9931	32,3966	400,0442	
	%	15,7	76,2	8,1	100	
Březiněves	I.a II:	50,9928	135,0908	6,3687	192,4523	88,7
	III.,IV.,V.	0	23,342	1,1684	24,5104	11,3
	ha	50,9928	158,4328	7,5371	216,9627	
	%	23,5	73,0	3,5	100	
Benice	I.a II:	29,3521	115,3081	1,6536	146,3138	81,3
	III.,IV.,V.	1,166	32,1654	0,2532	33,5846	18,7
	ha	30,5181	147,4735	1,9068	179,8984	
	%	17,0	82,0	1,1	100	
Běchovice	I.a II:	8,1137	14,308	0,8718	23,2935	7,4
	III.,IV.,V.	57,1507	197,1615	38,1343	292,4465	92,6
	ha	65,2644	211,4695	39,0061	315,74	
	%	20,7	67,0	12,4	100	
Dolní Chabry	I.a II:	31,0662	106,2588	1,7172	139,0422	53,0
	III.,IV.,V.	2,6707	117,4928	3,0431	123,2066	47,0
	ha	33,7369	223,7516	4,7603	262,2488	
	%	12,9	85,3	1,8	100	
Dolní Měcholupy	I.a II:	0	2,4132	0	2,4132	1,2
	III.,IV.,V.	68,833	111,9859	15,5352	196,3541	98,8
	ha	68,833	114,3991	15,5352	198,7673	
	%	34,6	57,6	7,8	100	
Dubeč	I.a II:	4,8303	34,2146	1,3953	40,4402	10,1
	III.,IV.,V.	48,8406	291,6524	20,8165	361,3095	89,9
	ha	53,6709	325,867	22,2118	401,7497	
	%	13,4	81,1	5,5	100	
Řeporyje	I.a II:	66,7109	69,77712	8,4868	144,97482	53,9
	III.,IV.,V.	38,3567	84,3465	1,4951	124,1983	46,1
	ha	105,0676	154,12362	9,9819	269,17312	
	%	39,0	57,3	3,7	100	
Křeslice	I.a II:	30,8846	81,9004	1,9627	114,7477	56,2
	III.,IV.,V.	7,1797	82,0633	0,0497	89,2927	43,8
	ha	38,0643	163,9637	2,0124	204,0404	
	%	18,7	80,4	1,0	100	
Klánovice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	15,979	7,706	1,5692	25,2542	100,0
	ha	15,979	7,706	1,5692	25,2542	
	%	63,3	30,5	6,2	100	
Koloděje	I.a II:	4,3	52,7968	4,2853	61,3821	40,9
	III.,IV.,V.	14,1968	72,7962	1,6701	88,6631	59,1
	ha	18,4968	125,593	5,9554	150,0452	
	%	12,3	83,7	4,0	100	
Kolovraty	I.a II:	52,2879	339,44	18,8106	410,5385	97,2
	III.,IV.,V.	0,4846	10,6313	0,78	11,8959	2,8
	ha	52,7725	350,0713	19,5906	422,4344	
	%	12,5	82,9	4,6	100	
Královice	I.a II:	21,0675	153,3905	2,1957	176,6537	87,2
	III.,IV.,V.	4,1889	21,7395	0,004	25,9324	12,8
	ha	25,2564	175,13	2,1997	202,5861	
	%	12,5	86,4	1,1	100	
Kunratice	I.a II:	0,6033	32,3936	0,2189	33,2158	41,0
	III.,IV.,V.	11,4953	35,3884	0,894	47,7777	59,0
	ha	12,0986	67,782	1,1129	80,9935	
	%	14,9	83,7	1,4	100	
Libuš	I.a II:	0	0,0983	0,0002	0,0985	0,1
	III.,IV.,V.	47,4661	62,5942	5,8098	115,8701	99,9
	ha	47,4661	62,6925	5,81	115,9686	
	%	40,9	54,1	5,0	100	
Lipence	I.a II:	0,5053	190,99	0,9123	192,4076	49,1
	III.,IV.,V.	107,9188	84,1875	7,6554	199,7617	50,9
	ha	108,4241	275,1775	8,5677	392,1693	
	%	27,6	70,2	2,2	100	
Lochkov	I.a II:	0	2,7386	0,7355	3,4741	8,0
	III.,IV.,V.	12,3145	26,042	1,5288	39,8853	92,0
	ha	12,3145	28,7806	2,2643	43,3594	
	%	28,4	66,4	5,2	100	
Lysolaje	I.a II:	0,7132	16,1811	0,001	16,8953	45,6
	III.,IV.,V.	5,8473	14,2999	0,0016	20,1488	54,4
	ha	6,5605	30,481	0,0026	37,0441	
	%	17,7	82,3	0,0	100	
Nebušice	I.a II:	0,9014	45,5159	0,4145	46,8318	59,6
	III.,IV.,V.	2,1417	29,4767	0,0668	31,6852	40,4
	ha	3,0431	74,9926	0,4813	78,517	
	%	3,9	95,5	0,6	100	

Nedvězí u Říčan	I.a II:	11,0347	99,9282	8,3446	119,3075	98,1
	III.,IV.,V.	0	2,3343	0,0015	2,3358	1,9
	ha	11,0347	102,2625	8,3461	121,6433	
	%	9,1	84,1	6,9	100	

Šeberov	I.a II:	0,4451	19,9362	0,0121	20,3934	7,6
	III.,IV.,V.	13,6598	229,5986	4,7521	248,0105	92,4
	ha	14,1049	249,5348	4,7642	268,4039	
	%	5,3	93,0	1,8	100	

Štěrboholy	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	100,0
	ha	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	
	%	51,7	40,9	7,4	100	

Přední Kopanina	I.a II:	4,4716	20,2008	19,2187	43,8911	82,4
	III.,IV.,V.	2,6452	4,7892	1,9628	9,3972	17,6
	ha	7,1168	24,99	21,1815	53,2883	
	%	13,4	46,9	39,7	100	

Petrovice	I.a II:	8,3766	16,1309	2,107	26,6145	56,8
	III.,IV.,V.	2,6456	17,4919	0,0785	20,216	43,2
	ha	11,0222	33,6228	2,1855	46,8305	
	%	23,5	71,8	4,7	100	

Praha 10	I.a II:	3,436	25,3231	0	28,7591	43,4
	III.,IV.,V.	3,5996	21,9679	11,9547	37,5222	56,6
	ha	7,0356	47,291	11,9547	66,2813	
	%	10,6	71,3	18,0	100	

Praha 11	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	6,6989	26,35	0,0085	33,0574	100,0
	ha	6,6989	26,35	0,0085	33,0574	
	%	20,3	79,7	0,0	100	

Praha 12	I.a II:	12,2625	17,717	11,0421	41,0216	19,9
	III.,IV.,V.	78,1401	82,3226	5,0057	165,4684	80,1
	ha	90,4026	100,0396	16,0478	206,49	
	%	43,8	48,4	7,8	100	

Praha 13	I.a II:	110,4519	53,0139	10,8173	174,2831	50,3
	III.,IV.,V.	100,6916	56,0823	15,6184	172,3923	49,7
	ha	211,1435	109,0962	26,4357	346,6754	
	%	60,9	31,5	7,6	100	

Praha 14	I.a II:	12,2128	45,7771	2,4711	60,461	20,7
	III.,IV.,V.	55,2237	160,4711	15,6184	231,3132	79,3
	ha	67,4365	206,2482	18,0895	291,7742	
	%	23,1	70,7	6,2	100	

Praha 15	I.a II:	3,0129	3,3921	0	6,405	13,7
	III.,IV.,V	7,5685	30,5629	2,0568	40,1882	86,3
	ha	10,5814	33,955	2,0568	46,5932	
	%	22,7	72,9	4,4	100	

Praha 16	I.a II:	4,7256	69,3364	5,9083	79,9703	70,5
	III.,IV.,V.	9,3959	23,4487	0,5935	33,4381	29,5
	ha	14,1215	92,7851	6,5018	113,4084	
	%	12,5	81,8	5,7	100	

Praha 17	I.a II:	0,2576	5,9997	1,4357	7,693	49,5
	III.,IV.,V.	3,8736	3,886	0,0989	7,8585	50,5
	ha	4,1312	9,8857	1,5346	15,5515	
	%	26,6	63,6	9,9	100	

Praha 18	I.a II:	62,9721	65,5011	7,0263	135,4995	93,0
	III.,IV.,V.	0,0171	8,0823	2,1593	10,2587	7,0
	ha	62,9892	73,5834	9,1856	145,7582	
	%	43,2	50,5	6,3	100	

Praha 19	I.a II:	36,8692	82,1691	1,1882	120,2265	95,4
	III.,IV.,V.	2,2166	3,5847	0	5,8013	4,6
	ha	39,0858	85,7538	1,1882	126,0278	
	%	31,0	68,0	0,9	100	

Praha 20	I.a II:	63,2875	172,5787	18,1033	253,9695	43,5
	III.,IV.,V.	61,0322	244,9889	23,2514	329,2725	56,5
	ha	124,3197	417,5676	41,3547	583,242	
	%	21,3	71,6	7,1	100	

Praha 21	I.a II:	0,7168	15,9041	0,0248	16,6457	14,4
	III.,IV.,V.	26,4706	66,2905	6,5801	99,3412	85,6
	ha	27,1874	82,1946	6,6049	115,9869	
	%	23,4	70,9	5,7	100	

Praha 22	I.a II:	56,4409	265,154	12,077	333,6719	46,7
	III.,IV.,V.	56,2564	302,1829	23,0362	381,4755	53,3
	ha	112,6973	567,3369	35,1132	715,1474	
	%	15,8	79,3	4,9	100	

Praha 5	I.a II:	31,2758	66,1131	3,5097	100,8986	37,7
	III.,IV.,V.	42,0519	119,3454	5,0391	166,4364	62,3
	ha	73,3277	185,4585	8,5488	267,335	
	%	27,4	69,4	3,2	100	

Praha 6	I.a II:	16,4679	30,2593	27,4651	74,1923	56,3
	III.,IV.,V.	13,8983	36,4953	7,2431	57,6367	43,7
	ha	30,3662	66,7546	34,7082	131,829	
	%	23,0	50,6	26,3	100	

Praha 8	I.a II:	9,3823	82,1233	8,9158	100,4214	71,9
	III.,IV.,V.	0,1292	36,4953	2,5619	39,1864	28,1
	ha	9,5115	118,6186	11,4777	139,6078	
	%	6,8	85,0	8,2	100	

Praha 9	I.a II:	34,0358	3,9546	1,5391	39,5295	79,0
	III.,IV.,V.	2,2285	7,0107	1,291	10,5302	21,0
	ha	36,2643	10,9653	2,8301	50,0597	
	%	72,4	21,9	5,7	100	

Satalice	I.a II:	11,5066	150,3309	11,1255	172,963	89,7
	III.,IV.,V.	0,1631	19,5261	0,2698	19,959	10,3
	ha	11,6697	169,857	11,3953	192,922	
	%	6,0	88,0	5,9	100	

Slivenec	I.a II:	41,2342	119,848	5,359	166,4412	89,3
	III.,IV.,V.	3,3238	16,5679	0,0085	19,9002	10,7
	ha	44,558	136,4159	5,3675	186,3414	
	%	23,9	73,2	2,9	100	

Suchdol	I.a II:	7,9635	32,352	8,5219	48,8374	84,3
	III.,IV.,V.	5,8995	2,9849	0,1829	9,0673	15,7
	ha	13,863	35,3369	8,7048	57,9047	
	%	23,9	61,0	15,0	100	

Velká Chuchle	I.a II:	1,7869	14,3324	0,0049	16,1242	23,3
	III.,IV.,V.	26,8754	25,6509	0,6233	53,1496	76,7
	ha	28,6623	39,9833	0,6282	69,2738	
	%	41,4	57,7	0,9	100	

Vinoř	I.a II:	7,9198	220,5419	10,2305	238,6922	90,2
	III.,IV.,V.	6,5389	19,1979	0,2114	25,9482	9,8
	ha	14,4587	239,7398	10,4419	264,6404	
	%	5,5	90,6	3,9	100	

Zbraslav	I.a II:	4,0508	103,6038	0,7479	108,4025	67,1
	III.,IV.,V.	21,5112	30,9427	0,6662	53,1201	32,9
	ha	25,562	134,5465	1,4141	161,5226	
	%	15,8	83,3	0,9	100	

Zličín	I.a II:	33,7662	70,91	2,3465	107,0227	46,9
	III.,IV.,V.	31,3548	89,0795	0,9471	121,3814	53,1
	ha	65,121	159,9895	3,2936	228,4041	
	%	28,5	70,0	1,4	100	

Dolní Počernice	I.a II:	8,3768	35,8159	0,9413	45,134	18,9
	III.,IV.,V.	51,6179	135,2202	7,112	193,9501	81,1
	ha	59,9947	171,0361	8,0533	239,0841	
	%	25,1	71,5	3,4	100	

Praha celkem	**I.a II:**	**1063,0558**	**4052,53282**	**295,8573**	**5411,4459**	**53,5**
	III.,IV.,V.	**1192,667**	**3257,4859**	**249,8713**	**4700,0242**	**46,5**
	ha	**2255,7228**	**7310,01872**	**545,7286**	**10111,47**	
	%	**22,3**	**72,3**	**5,4**	**100**	

Tabulka č. 3v: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ (včetně ÚSES) – varianty*

Městská část	Třída ochrany	Zastavitelné plochy	Zeleň	Komunikace	Celkem	% podíl
Újezd	I.a II:	3,4822	3,8584	0	7,3406	5,6
	III.,IV.,V.	53,2073	69,044	2,1334	124,3847	94,4
	ha	56,6895	72,9024	2,1334	131,7253	
	%	43,0	55,3	1,6	100	
Čakovice	I.a II:	99,5915	461,157	33,867	594,6155	99,5
	III.,IV.,V.	0	2,6949	0	2,6949	0,5
	ha	99,5915	463,8519	33,867	597,3104	
	%	16,7	77,7	5,7	100	
Ďáblice	I.a II:	57,5529	287,8141	31,4765	376,8435	94,2
	III.,IV.,V.	5,7394	16,5417	0,9201	23,2012	5,8
	ha	63,2923	304,3558	32,3966	400,0447	
	%	15,8	76,1	8,1	100	
Březiněves	I.a II:	57,7934	134,3508	6,3687	198,5129	89,0
	III.,IV.,V.	0,001	23,341	1,1684	24,5104	11,0
	ha	57,7944	157,6918	7,5371	223,0233	
	%	25,9	70,7	3,4	100	
Benice	I.a II:	29,3521	115,3081	1,6536	146,3138	81,3
	III.,IV.,V.	1,166	32,1654	0,2532	33,5846	18,7
	ha	30,5181	147,4735	1,9068	179,8984	
	%	17,0	82,0	1,1	100	
Běchovice	I.a II:	7,1947	14,308	0,8718	22,3745	7,3
	III.,IV.,V.	50,7074	196,7329	38,5602	286,0005	92,7
	ha	57,9021	211,0409	39,432	308,375	
	%	18,8	68,4	12,8	100	
Dolní Chabry	I.a II:	31,0662	106,2594	1,7172	139,0428	53,0
	III.,IV.,V.	2,6707	117,4928	3,0431	123,2066	47,0
	ha	33,7369	223,7522	4,7603	262,2494	
	%	12,9	85,3	1,8	100	
Dolní Měcholupy	I.a II:	0,2238	2,4132	0	2,637	1,1
	III.,IV.,V.	104,4411	113,8057	18,0878	236,3346	98,9
	ha	104,6649	116,2189	18,0878	238,9716	
	%	43,8	48,6	7,6	100	
Dubeč	I.a II:	10,557	34,2551	1,9024	46,7145	8,4
	III.,IV.,V.	168,3147	306,0967	38,2271	512,6385	91,6
	ha	178,8717	340,3518	40,1295	559,353	
	%	32,0	60,8	7,2	100	
Řeporyje	I.a II:	66,7109	69,7712	8,4868	144,9689	53,9
	III.,IV.,V.	38,3567	84,3465	1,4951	124,1983	46,1
	ha	105,0676	154,1177	9,9819	269,1672	
	%	39,0	57,3	3,7	100	
Křeslice	I.a II:	30,8846	81,8893	1,9627	114,7366	56,2
	III.,IV.,V.	7,1797	82,0633	0,0497	89,2927	43,8
	ha	38,0643	163,9526	2,0124	204,0293	
	%	18,7	80,4	1,0	100	
Klánovice	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	15,979	7,706	1,5692	25,2542	100,0
	ha	15,979	7,706	1,5692	25,2542	
	%	63,3	30,5	6,2	100	
Koloděje	I.a II:	4,3	52,7968	4,2853	61,3821	40,9
	III.,IV.,V.	14,1968	72,7962	1,6701	88,6631	59,1
	ha	18,4968	125,593	5,9554	150,0452	
	%	12,3	83,7	4,0	100	
Kolovraty	I.a II:	63,9905	338,3021	18,8106	421,1032	97,3
	III.,IV.,V.	0,4846	10,6313	0,78	11,8959	2,7
	ha	64,4751	348,9334	19,5906	432,9991	
	%	14,9	80,6	4,5	100	
Královice	I.a II:	72,589	107,4307	2,727	182,7467	86,9
	III.,IV.,V.	4,545	22,1141	0,9017	27,5608	13,1
	ha	77,134	129,5448	3,6287	210,3075	
	%	36,7	61,6	1,7	100	
Kunratice	I.a II:	0,6014	32,9067	0,4251	33,9332	38,6
	III.,IV.,V.	16,6769	35,5874	1,6981	53,9624	61,4
	ha	17,2783	68,4941	2,1232	87,8956	
	%	19,7	77,9	2,4	100	
Libuš	I.a II:	0	0,0986	0	0,0986	0,1
	III.,IV.,V.	48,2201	65,4902	7,2276	120,9379	99,9
	ha	48,2201	65,5888	7,2276	121,0365	
	%	39,8	54,2	6,0	100	
Lipence	I.a II:	0,5053	189,1647	1,3463	191,0163	48,9
	III.,IV.,V.	107,9188	84,1875	7,6571	199,7634	51,1
	ha	108,4241	273,3522	9,0034	390,7797	
	%	27,7	70,0	2,3	100	
Lochkov	I.a II:	0	2,7386	0,7355	3,4741	8,0
	III.,IV.,V.	12,3145	26,042	1,5288	39,8853	92,0
	ha	12,3145	28,7806	2,2643	43,3594	
	%	28,4	66,4	5,2	100	
Lysolaje	I.a II:	0,7132	16,1811	0,001	16,8953	45,6
	III.,IV.,V.	5,8473	14,2999	0,0016	20,1488	54,4
	ha	6,5605	30,481	0,0026	37,0441	
	%	17,7	82,3	0,0	100	
Nebušice	I.a II:	8,0761	39,4105	0,4145	47,9011	59,1
	III.,IV.,V.	13,8144	19,2916	0,0668	33,1728	40,9
	ha	21,8905	58,7021	0,4813	81,0739	
	%	27,0	72,4	0,6	100	

Nedvězí	I.a II:	11,0347	99,9282	8,3446	119,3075	98,1
	III.,IV.,V.	0	2,3343	0,0015	2,3358	1,9
	ha	11,0347	102,2625	8,3461	121,6433	
	%	9,1	84,1	6,9	100	

Šeberov	I.a II:	3,0539	17,2819	0,0576	20,3934	7,6
	III.,IV.,V.	46,4585	193,8954	7,7229	248,0768	92,4
	ha	49,5124	211,1773	7,7805	268,4702	
	%	18,4	78,7	2,9	100	

Štěrboholy	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	100,0
	ha	51,8996	41,0445	7,4095	100,3536	
	%	51,7	40,9	7,4	100	

Přední Kopanina	I.a II:	4,4716	20,2008	19,2187	43,8911	82,4
	III.,IV.,V.	2,6452	4,7892	1,9628	9,3972	17,6
	ha	7,1168	24,99	21,1815	53,2883	
	%	13,4	46,9	39,7	100	

Petrovice	I.a II:	8,3766	16,1309	2,107	26,6145	56,8
	III.,IV.,V.	2,6456	17,4919	0,0785	20,216	43,2
	ha	11,0222	33,6228	2,1855	46,8305	
	%	23,5	71,8	4,7	100	

Praha 10	I.a II:	3,436	25,3231	0	28,7591	43,4
	III.,IV.,V.	3,5996	21,9679	11,9547	37,5222	56,6
	ha	7,0356	47,291	11,9547	66,2813	
	%	10,6	71,3	18,0	100	

Praha 11	I.a II:	0	0	0	0	0,0
	III.,IV.,V.	6,6989	26,35	0,0085	33,0574	100,0
	ha	6,6989	26,35	0,0085	33,0574	
	%	20,3	79,7	0,0	100	

Praha 12	I.a II:	12,7381	17,7171	11,0421	41,4973	19,7
	III.,IV.,V.	82,1342	82,3225	5,0057	169,4624	80,3
	ha	94,8723	100,0396	16,0478	210,9597	
	%	45,0	47,4	7,6	100	

Praha 13	I.a II:	110,7201	52,9813	10,8173	174,5187	50,3
	III.,IV.,V.	101,8197	54,9542	15,6184	172,3923	49,7
	ha	212,5398	107,9355	26,4357	346,911	
	%	61,3	31,1	7,6	100	

Praha 14	I.a II:	31,6161	48,4235	2,4711	82,5107	26,3
	III.,IV.,V.	55,2237	160,5597	15,3079	231,0913	73,7
	ha	86,8398	208,9832	17,779	313,602	
	%	27,7	66,6	5,7	100	

Praha 15	I.a II:	3,0129	3,3921	0	6,405	13,7
	III.,IV.,V.	7,5685	30,5629	2,0568	40,1882	86,3
	ha	10,5814	33,955	2,0568	46,5932	
	%	22,7	72,9	4,4	100	

Praha 16	I.a II:	5,3143	74,726	5,6792	85,7195	71,9
	III.,IV.,V.	9,3959	23,4418	0,6003	33,438	28,1
	ha	14,7102	98,1678	6,2795	119,1575	
	%	12,3	82,4	5,3	100	

Praha 17	I.a II:	0,2576	5,9997	1,4357	7,693	49,5
	III.,IV.,V.	3,8736	3,886	0,0989	7,8585	50,5
	ha	4,1312	9,8857	1,5346	15,5515	
	%	26,6	63,6	9,9	100	

Praha 18	I.a II:	63,3497	65,5229	6,6269	135,4995	93,0
	III.,IV.,V.	0,0171	8,4525	1,7891	10,2587	7,0
	ha	63,3668	73,9754	8,416	145,7582	
	%	43,5	50,8	5,8	100	

Praha 19	I.a II:	36,8692	82,1691	1,1882	120,2265	95,4
	III.,IV.,V.	2,2166	3,5847	0	5,8013	4,6
	ha	39,0858	85,7538	1,1882	126,0278	
	%	31,0	68,0	0,9	100	

Praha 20	I.a II:	91,5265	156,4367	18,1033	266,0665	44,4
	III.,IV.,V.	91,2769	218,3913	23,2514	332,9196	55,6
	ha	182,8034	374,828	41,3547	598,9861	
	%	30,5	62,6	6,9	100	

Praha 21	I.a II:	0,7168	15,9041	0,0248	16,6457	14,4
	III.,IV.,V.	26,4706	66,2905	6,5801	99,3412	85,6
	ha	27,1874	82,1946	6,6049	115,9869	
	%	23,4	70,9	5,7	100	

Praha 22	I.a II:	122,4999	281,7217	12,774	416,9956	52,2
	III.,IV.,V.	60,6504	296,951	23,9908	381,5922	47,8
	ha	183,1503	578,6727	36,7648	798,5878	
	%	22,9	72,5	4,6	100	

Praha 5	I.a II:	31,2758	66,1131	3,5097	100,8986	37,6
	III.,IV.,V.	41,1726	120,9519	5,0391	167,1636	62,4
	ha	72,4484	187,065	8,5488	268,0622	
	%	27,0	69,8	3,2	100	

Praha 6	I.a II:	16,4679	30,2593	27,4651	74,1923	56,6
	III.,IV.,V.	13,5995	36,1288	7,2431	56,9714	43,4
	ha	30,0674	66,3881	34,7082	131,1637	
	%	22,9	50,6	26,5	100	

Praha 8	I.a II:	9,3443	82,1613	8,9158	100,4214	71,9
	III.,IV.,V.	0,1292	36,4953	2,5619	39,1864	28,1
	ha	9,4735	118,6566	11,4777	139,6078	
	%	6,8	85,0	8,2	100	

Praha 9	I.a II:	34,0358	3,9545	1,5391	39,5294	79,0
	III.,IV.,V.	5,3899	3,8494	1,291	10,5303	21,0
	ha	39,4257	7,8039	2,8301	50,0597	
	%	78,8	15,6	5,7	100	

Satalice	I.a II:	11,5066	150,3309	11,1255	172,963	89,7
	III.,IV.,V.	0,1631	19,5261	0,2698	19,959	10,3
	ha	11,6697	169,857	11,3953	192,922	
	%	6,0	88,0	5,9	100	
Slivenec	I.a II:	56,2913	127,0599	5,359	188,7102	90,5
	III.,IV.,V.	3,3238	16,5679	0,0085	19,9002	9,5
	ha	59,6151	143,6278	5,3675	208,6104	
	%	28,6	68,8	2,6	100	
Suchdol	I.a II:	7,9635	33,7693	7,1046	48,8374	84,3
	III.,IV.,V.	5,8995	2,9849	0,1829	9,0673	15,7
	ha	13,863	36,7542	7,2875	57,9047	
	%	23,9	63,5	12,6	100	
Velká Chuchle	I.a II:	1,7869	14,3698	0,0049	16,1616	23,3
	III.,IV.,V.	26,8754	25,651	0,6233	53,1497	76,7
	ha	28,6623	40,0208	0,6282	69,3113	
	%	41,4	57,7	0,9	100	
Vinoř	I.a II:	7,9198	220,5419	10,2305	238,6922	90,2
	III.,IV.,V.	6,5389	19,1979	0,2114	25,9482	9,8
	ha	14,4587	239,7398	10,4419	264,6404	
	%	5,5	90,6	3,9	100	
Zbraslav	I.a II:	3,9743	107,5181	1,2367	112,7291	67,9
	III.,IV.,V.	21,5116	31,0141	0,6663	53,192	32,1
	ha	25,4859	138,5322	1,903	165,9211	
	%	15,4	83,5	1,1	100	
Zličín	I.a II:	33,7662	70,91	2,3465	107,0227	46,9
	III.,IV.,V.	31,3548	89,0795	0,9471	121,3814	53,1
	ha	65,121	159,9895	3,2936	228,4041	
	%	28,5	70,0	1,4	100	
Dolní Počernice	I.a II:	9,9972	34,1957	0,9413	45,1342	21,2
	III.,IV.,V.	54,26	101,5225	11,6607	167,4432	78,8
	ha	64,2572	135,7182	12,602	212,5774	
	%	30,2	63,8	5,9	100	
Praha celkem	**I.a II:**	**1278,5084**	**4015,4573**	**296,7212**	**5590,6869**	**53,4**
	III.,IV.,V.	**1436,5943**	**3162,7107**	**281,182**	**4880,487**	**46,6**
	ha	**2715,1027**	**7178,168**	**577,9032**	**10471,174**	
	%	**25,9**	**68,6**	**5,5**	**100**	

Tabulka č. 4: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ pro ÚSES*

Městská část	Třída ochrany	plocha (ha)	% podíl
Újezd	I.a II:	3,5226	30,3
	III.,IV.,V.	8,1135	69,7
		11,6361	100
Čakovice	I.a II:	72,5917	99,1
	III.,IV.,V.	0,6249	0,9
		73,2166	100
Ďáblice	I.a II:	33,4422	94,5
	III.,IV.,V.	1,9634	5,5
		35,4056	100
Březiněves	I.a II:	14,8398	83,4
	III.,IV.,V.	2,9526	16,6
		17,7924	100
Benice	I.a II:	7,7302	48,8
	III.,IV.,V.	8,118	51,2
		15,8482	100
Běchovice	I.a II:	4,4037	6,5
	III.,IV.,V.	63,0621	93,5
		67,4658	100
Dolní Chabry	I.a II:	3,8497	56,2
	III.,IV.,V.	2,9982	43,8
		6,8479	100
Dolní Měcholupy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	10,9995	100,0
		10,9995	100
Dolní Počernice	I.a II:	4,1345	20,7
	III.,IV.,V.	15,86	79,3
		19,9945	100
Dubeč	I.a II:	4,6606	13,3
	III.,IV.,V.	30,3302	86,7
		34,9908	100
Řeporyje	I.a II:	28,742	40,3
	III.,IV.,V.	42,614	59,7
		71,356	100
Křeslice	I.a II:	8,1502	77,8
	III.,IV.,V.	2,3258	22,2
		10,476	100
Klánovice	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	8,3281	100,0
		8,3281	100
Koloděje	I.a II:	1,4761	25,3
	III.,IV.,V.	4,3532	74,7
		5,8293	100
Kolovraty	I.a II:	11,6067	90,2
	III.,IV.,V.	1,2641	9,8
		12,8708	100
Královice	I.a II:	20,9186	79,2
	III.,IV.,V.	5,484	20,8
		26,4026	100
Kunratice	I.a II:	10,3502	71,8
	III.,IV.,V.	4,0689	28,2
		14,4191	100
Libuš	I.a II:	0,0699	0,4
	III.,IV.,V.	18,1153	99,6
		18,1852	100
Lipence	I.a II:	41,7042	58,4
	III.,IV.,V.	29,7576	41,6
		71,4618	100
Lochkov	I.a II:	0,2526	9,0
	III.,IV.,V.	2,5613	91,0
		2,8139	100
Lysolaje	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0016	100,0
		0,0016	100
Nebušice	I.a II:	0,5371	20,1
	III.,IV.,V.	2,141	79,9
		2,6781	100
Nedvězí u Říčan	I.a II:	13,6401	99,1
	III.,IV.,V.	0,1308	0,9
		13,7709	100
Šeberov	I.a II:	16,5515	19,6
	III.,IV.,V.	67,9628	80,4
		84,5143	100
Štěrboholy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,7687	100,0
		0,7687	100
Přední Kopanina	I.a II:	1,3485	82,2
	III.,IV.,V.	0,2921	17,8
		1,6406	100

Petrovice	I.a II:	1,221	55,2
	III.,IV.,V.	0,9929	44,8
		2,2139	100
Satalice	I.a II:	12,177	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		12,177	100
Slivenec	I.a II:	9,8651	70,2
	III.,IV.,V.	4,1782	29,8
		14,0433	100
Suchdol	I.a II:	3,3362	92,2
	III.,IV.,V.	0,2827	7,8
		3,6189	100
Velká Chuchle	I.a II:	1,746	31,1
	III.,IV.,V.	3,8714	68,9
		5,6174	100
Vinoř	I.a II:	55,4339	96,1
	III.,IV.,V.	2,2764	3,9
		57,7103	100
Zbraslav	I.a II:	18,4737	51,1
	III.,IV.,V.	17,6575	48,9
		36,1312	100
Zličín	I.a II:	25,3158	50,3
	III.,IV.,V.	25,0045	49,7
		50,3203	100
Praha 10	I.a II:	1,4102	92,0
	III.,IV.,V.	0,1234	8,0
		1,5336	100
Praha 11	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,4846	100,0
		0,4846	100
Praha 12	I.a II:	6,4801	29,1
	III.,IV.,V.	15,7516	70,9
		22,2317	100
Praha 13	I.a II:	33,3	61,5
	III.,IV.,V.	20,818	38,5
		54,118	100
Praha 14	I.a II:	7,326	31,3
	III.,IV.,V.	16,0824	68,7
		23,4084	100
Praha 15	I.a II:	1,2459	95,2
	III.,IV.,V.	0,0626	4,8
		1,3085	100
Praha 16	I.a II:	4,6049	49,2
	III.,IV.,V.	4,76	50,8
		9,3649	100
Praha 18	I.a II:	0,6761	18,2
	III.,IV.,V.	3,0404	81,8
		3,7165	100
Praha 19	I.a II:	7,3663	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		7,3663	100
Praha 20	I.a II:	13,8173	24,0
	III.,IV.,V.	43,8435	76,0
		57,6608	100
Praha 21	I.a II:	2,1854	24,0
	III.,IV.,V.	6,9211	76,0
		9,1065	100
Praha 22	I.a II:	25,7656	61,3
	III.,IV.,V.	16,2711	38,7
		42,0367	100
Praha 5	I.a II:	5,7954	18,8
	III.,IV.,V.	24,9526	81,2
		30,748	100
Praha 6	I.a II:	7,0043	64,5
	III.,IV.,V.	3,8522	35,5
		10,8565	100
Praha 8	I.a II:	2,2356	24,1
	III.,IV.,V.	7,0503	75,9
		9,2859	100
Praha 9	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,6342	100,0
		0,6342	100
Praha celkem	**I.a II:**	**551,3045**	**49,9**
	III.,IV.,V.	**554,1033**	**50,1**
		1105,4078	**100**

Tabulka č. 4v: *Plošné bilance záborů ZPF podle MČ pro ÚSES – varianty*

Městská část	Třída ochrany	plocha (ha)	% podíl
Újezd	I.a II:	3,5226	30,3
	III.,IV.,V.	8,1135	69,7
		11,6361	100
Čakovice	I.a II:	72,5917	99,1
	III.,IV.,V.	0,6249	0,9
		73,2166	100
Ďáblice	I.a II:	32,9459	94,6
	III.,IV.,V.	1,8943	5,4
		34,8402	100
Březiněves	I.a II:	16,6403	84,9
	III.,IV.,V.	2,9516	15,1
		19,5919	100
Benice	I.a II:	7,7302	48,8
	III.,IV.,V.	8,118	51,2
		15,8482	100
Běchovice	I.a II:	4,4037	6,5
	III.,IV.,V.	63,1013	93,5
		67,505	100
Dolní Chabry	I.a II:	3,8504	56,2
	III.,IV.,V.	2,9982	43,8
		6,8486	100
Dolní Měcholupy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	10,9995	100,0
		10,9995	100
Dolní Počernice	I.a II:	4,1345	20,6
	III.,IV.,V.	15,9016	79,4
		20,0361	100
Dubeč	I.a II:	4,6606	13,3
	III.,IV.,V.	30,3302	86,7
		34,9908	100
Řeporyje	I.a II:	28,742	40,3
	III.,IV.,V.	42,614	59,7
		71,356	100
Křeslice	I.a II:	8,1502	77,8
	III.,IV.,V.	2,3258	22,2
		10,476	100
Klánovice	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	8,3281	100,0
		8,3281	100
Koloděje	I.a II:	1,4761	25,3
	III.,IV.,V.	4,3532	74,7
		5,8293	100
Kolovraty	I.a II:	11,6109	90,2
	III.,IV.,V.	1,2641	9,8
		12,875	100
Královice	I.a II:	21,503	82,8
	III.,IV.,V.	4,4569	17,2
		25,9599	100
Kunratice	I.a II:	10,9335	72,5
	III.,IV.,V.	4,1379	27,5
		15,0714	100
Libuš	I.a II:	0,0702	0,4
	III.,IV.,V.	18,0517	99,6
		18,1219	100
Lipence	I.a II:	45,7255	60,6
	III.,IV.,V.	29,7576	39,4
		75,4831	100
Lochkov	I.a II:	0,2526	9,0
	III.,IV.,V.	2,5613	91,0
		2,8139	100
Lysolaje	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,0016	100,0
		0,0016	100
Nebušice	I.a II:	0,5371	20,1
	III.,IV.,V.	2,141	79,9
		2,6781	100
Nedvězí u Říčan	I.a II:	13,6401	99,1
	III.,IV.,V.	0,1308	0,9
		13,7709	100
Šeberov	I.a II:	13,5962	17,4
	III.,IV.,V.	64,5611	82,6
		78,1573	100
Štěrboholy	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,7687	100,0
		0,7687	100
Přední Kopanina	I.a II:	1,3485	82,2
	III.,IV.,V.	0,2921	17,8
		1,6406	100

Petrovice	I.a II:	1,221	55,2
	III.,IV.,V.	0,9929	44,8
		2,2139	100
Satalice	I.a II:	12,177	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		12,177	100
Slivenec	I.a II:	9,8651	70,2
	III.,IV.,V.	4,1782	29,8
		14,0433	100
Suchdol	I.a II:	3,3362	92,2
	III.,IV.,V.	0,2827	7,8
		3,6189	100
Velká Chuchle	I.a II:	1,746	31,1
	III.,IV.,V.	3,8714	68,9
		5,6174	100
Vinoř	I.a II:	55,4339	96,1
	III.,IV.,V.	2,2764	3,9
		57,7103	100
Zbraslav	I.a II:	12,7103	41,9
	III.,IV.,V.	17,6575	58,1
		30,3678	100
Zličín	I.a II:	25,3158	50,3
	III.,IV.,V.	25,0045	49,7
		50,3203	100
Praha 10	I.a II:	1,4102	92,0
	III.,IV.,V.	0,1234	8,0
		1,5336	100
Praha 11	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,4846	100,0
		0,4846	100
Praha 12	I.a II:	6,4801	29,1
	III.,IV.,V.	15,7516	70,9
		22,2317	100
Praha 13	I.a II:	33,3	61,5
	III.,IV.,V.	20,818	38,5
		54,118	100
Praha 14	I.a II:	8,2104	33,8
	III.,IV.,V.	16,0824	66,2
		24,2928	100
Praha 15	I.a II:	1,2459	95,2
	III.,IV.,V.	0,0626	4,8
		1,3085	100
Praha 16	I.a II:	4,8007	50,1
	III.,IV.,V.	4,7784	49,9
		9,5791	100
Praha 18	I.a II:	0,6761	17,5
	III.,IV.,V.	3,1769	82,5
		3,853	100
Praha 19	I.a II:	7,3663	100,0
	III.,IV.,V.	0	0,0
		7,3663	100
Praha 20	I.a II:	13,8173	24,0
	III.,IV.,V.	43,8435	76,0
		57,6608	100
Praha 21	I.a II:	2,1854	24,0
	III.,IV.,V.	6,9211	76,0
		9,1065	100
Praha 22	I.a II:	25,8436	61,4
	III.,IV.,V.	16,2711	38,6
		42,1147	100
Praha 5	I.a II:	5,7954	18,8
	III.,IV.,V.	24,9526	81,2
		30,748	100
Praha 6	I.a II:	7,0043	64,5
	III.,IV.,V.	3,8522	35,5
		10,8565	100
Praha 8	I.a II:	2,2356	24,1
	III.,IV.,V.	7,0503	75,9
		9,2859	100
Praha 9	I.a II:	0	0,0
	III.,IV.,V.	0,6342	100,0
		0,6342	100
Praha celkem	**I.a II:**	**550,2424**	**50,0**
	III.,IV.,V.	**549,8455**	**50,0**
		1100,0879	**100**

Tabulka č. 5: *Plošné bilance záborů ZPF pro etapu návrhu a rezervu*

Třída ochrany	Etapa návrhu (ha)	Rezerva (ha)
I., II.	265,8952	371,2986
III., IV., V.	209,1264	377,452
Praha celkem	**475,0216**	**748,7506**

Tabulka č. 5v: *Plošné bilance záborů ZPF pro etapu návrhu a rezervu – varianty*

Třída ochrany	Etapa návrhu (ha)	Rezerva (ha)
I., II.	466,6672	247,3952
III., IV., V.	494,5033	198,2414
Praha celkem	**961,1705**	**445,6366**

Tabulka č. 6: *Rozdíl záborů ZPF ÚP 1999 – KÚP 2009*

Třída ochrany	Zastavitelné plochy	Zeleň	Komunikace
I.,II.	419,41	2684,97	72,99
III:,IV.,V.	441,26	1738,33	88,71

Tabulka č. 6v: *Rozdíl záborů ZPF ÚP 1999 – KÚP 2009 – varianty*

Třída ochrany	Zastavitelné plochy	Zeleň	Komunikace
I.,II.	616,88	2628,34	69,29
III:,IV.,V.	662,21	1694,93	113,51

Ochrana ZPF je jeden z významných faktorů, který by měl zamezit souvislému rozšiřování zastavěného území. Zpřísněním režimu povolování změn projednané a schválené ÚPD, ve kterém se nezastavitelné plochy mění na zastavitelné a povolováním těchto změn jen výjimečně na základě prokázaného zvýšeného veřejného zájmu, by rozsah ZPF neměl být zásadně snižován záborem pro stavby nebo zpevněné plochy. Prostory s nejkvalitnější zemědělskou půdou je třeba dlouhodobě ochránit před trvalým znehodnocením jejich produkčního potenciálu a zachovat návaznost na prostory obdobného charakteru na území Středočeského kraje.

2. Pozemky určené k plnění funkcí lesa

K dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), tj. k záborům PUPFL v důsledku řešení navrhovaného Územním plánem hl. m. Prahy, dojde v 68 lokalitách.

Vyhodnocení bylo provedeno na základě aktuálního stavu evidence pozemků v katastru nemovitostí. Bilancovány jsou plochy PUPFL dle katastru nemovitostí, na kterých jsou navrhovány jiné funkce než lesní porosty. Z hlediska územního plánu mohou být plochy s charakterem lesa též ve funkčních plochách ZL,ZN, RP (plochy lesní, nelesní a rekreace) a plochách pěstebních, v těchto plochách proto zábory bilancované nejsou.

V zásadě se jedná o tři typy záborů:

1. plochy již ve skutečnosti nejsou lesními pozemky, jde o uvedení do souladu se skutečností, přestože v katastru nemovitostí jsou evidovány jako lesní porosty (cca 1,66 ha)
2. plochy převzaté z ÚHMP z r.1999 (cca 1,12 ha)
3. malé plochy doplňující okraje stávající zástavby (cca 1,90 ha)
4. největší podíl záborů – nezbytné plochy pro dopravní stavby, zejména nadřazený komunikační systém a železniční koridory (cca 8,32 ha)

Řešení navrhované Územním plánem hl. m. Prahy bude znamenat zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa v rozsahu 14,54 ha. (ve variantě se rozsah záborů PUPFL nemění).

K faktickému záboru dochází v podstatě však pouze u 3. a 4. kategorie podle výše uvedeného členění, tj 10,22 ha.

Bilance jsou vyčísleny v přiložené tabulce (č. 7)

Rozsah záborů zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkcí lesa je znázorněn ve výkrese č. *O4* a *O4v - Předpokládaný zábor ZPF a PUPFL*.

Tabulka č. 7: *Plošné bilance záborů PUPFL*

Číslo zaboru	Katastrální území	Plochy s rozdílným způsobem využití	Plocha (ha)	Odůvodnění záboru
1	Suchdol	DK	0,2000	Pražský okruh
2	Bohnice	OB	0,0523	převzato z ÚP 1999-řada zahrad rodinných domů
3	Bohnice	DK	0,2692	Pražský okruh
4	Bohnice	DK	0,3140	Pražský okruh
5	Čimice	DK	0,1201	Pražský okruh
6	Čimice	DK	0,0718	Pražský okruh
7	Miškovice	DK	0,3510	Pražský okruh
8	Dejvice	OB	0,0742	stav-zastavěné území
9	Ruzyně	DP	0,0565	VRÚ Drnovská-rychlodráha Praha-Kladno
10	Břevnov, Veleslavín	OB	0,2037	převzato z Úp 1999
11	Motol	DK	0,1484	Břevnovská radiála
12	Motol	DK	0,1558	Břevnovská radiála
13	Motol	DK	0,2295	Břevnovská radiála
14	Smíchov	OB	0,0523	vydané ÚR
15	Košíře	OB	0,1205	plochy mezi stáv. domy
16	Košíře	OB	0,0767	dostavba ulice na místě pův. domů
17	Jinonice	OB	0,0514	doplnění okraje stáv. zástavby
18	Braník	OB	0,0345	převzato z Úp 1999
19	Vysočany	DK	0,8153	realizovaná MÚK
20	Hrdlořezy	SM	0,0810	vydané ÚR na byt. Komplex
21	Hloubětín	DP	0,4853	rozšíření železnice
22	Strašnice	DP	0,0216	nadřazený komunikační systém
23	Strašnice	DP	0,1592	nadřazený komunikační systém
24	Strašnice	DK	0,1515	nadřazený komunikační systém
25	Strašnice	DK	0,1412	nadřazený komunikační systém
26	Strašnice	DK	0,1677	nadřazený komunikační systém
27	Strašnice	DK	0,2552	nadřazený komunikační systém
28	Strašnice	DK	1,9764	nadřazený komunikační systém
29	Hostivař	OB,DK	0,6848	
30	Dolní Počernice	DK	0,0389	nadřazená komunikace
31	Dolní Počernice	DK	0,2077	nadřazená komunikace
32	Koloděje	DK	0,1775	nadřazená komunikace
33	Klánovice	OB	0,0642	zastavěné území-parkoviště
34	Holyně	OB	0,0455	stav
35	Lochkov	DK	0,0624	Pražský okruh
36	Radotín	OB	0,1896	
37	Radotín	DK	0,4994	Pražský okruh
38	Radotín	OB	0,0616	stav
39	Zbraslav	DK	0,2515	úprava stávající křižovatky
40	Lipence	PR	0,8992	umístění velkotržnice
41	Hlupočepy	OB	0,1041	stav
42	Malá Chuhle	DP	0,1877	železniční koridor
43	Malá Chuhle	SM	0,0266	stav
44	Malá Chuhle	DP	0,9545	železniční koridor
45	Hodkovičky	OB	0,1920	
46	Hodkovičky	OB	0,0378	převzato z Úp 1999 -zastavěno
47	Hodkovičky	OB	0,1250	převzato z Úp 1999
48	Hodkovičky	OB	0,2225	převzato z Úp 1999 – doplňková parcela
49	Krč	OB	0,0268	převzato z Úp 1999 – koncová parcela
50	Krč	VV	0,1221	převzato z Úp 1999 – areál ČOV nemocnice Krč
51	Modřany	VV	0,0785	stav-okolí kostela
52	Modřany	OB	0,0429	převzato z Úp 1999
53	Libuš	VV	0,1426	stav-areál školy
54	Písnice	VV	0,0612	převzato z Úp 1999,část zastavěna
55	Kunratice	OB	0,1882	převzato z Úp 1999 – doplnění ul. fronty
56	Komořany	DK	0,1651	nová Komořanská
57	Komořany	DK	0,2135	ucho křižovatky
58	Hostivař	OB	0,1510	
59	Hostivař	SM	0,0577	
60	Hostivař	OB	0,2174	
61	Dolní Měcholupy	DK	0,1825	nadřazený komunikační systém
62	Uhříněves	DP	0,2164	nadřazený komunikační systém
64	Kolovraty	OB	0,0986	
65	Kolovraty	DK	0,1131	nadřazený komunikační systém
66	Nedvězí u Říčan	OB	0,0712	
67	Cholupice	DK	0,1229	
68	Velká Chuchle	DK	0,3333	
69	Nedvězí u Říčan	DK	0,0647	nadřazený komunikační systém
Praha celkem			14,5385	