

4 URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

Na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města, dílčích tematických SWOT analýz a z vyhodnocení nevyváženosti, problémů a disparit uvnitř pilířů udržitelnosti vývoje i mezi nimi navzájem lze vyvodit, jaké problémy a možnosti řešení z nich vyplývají pro územní plánování a které musí být řešeny jinými nástroji plánování a seberegulace v kompetenci hlavního města Prahy nebo jiných subjektů. Je zřejmé, že z pestré palety problémů k řešení je jich jen část řešitelná nástroji územního plánování a rozhodování.

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

Výběr rozhodujících disparit, střetů a problémů k řešení, které ovlivňují principy urbanistické koncepce území, ochrany hodnot území, principy udržitelného rozvoje, dopravních a infrastrukturních systémů a dalších důležitých aspektů je dále sledován v rámci tohoto rozboru a je graficky vyjádřen a územně lokalizován v rámci výkresu „Problémy k řešení“. Zvolený přístup je nezbytný pro zajištění východisek a argumentační podpory pro zpracování navazující územně plánovací dokumentace – Územního plánu hl. m. Prahy. Tomuto primárnímu účelu je přizpůsobena i struktura popisu vybraných problémů.

Nalezené problémové jevy byly na základní úrovni rozděleny na problémy k řešení, ostatní vyvolané problémy, místa územních omezení a střetů záměrů s limity a ohrožení v území..

4.1 VÝCHODISKA A OBECNÉ CELOMĚSTSKÉ PROBLÉMY

Jak již bylo několikrát konstatováno, rozvoj fyzické stránky území je v mnoha směrech ovlivňován obecnými faktory a problémy ekonomického, sociálního, kulturního a jiného charakteru, které územní plánování může ovlivnit pouze nepřímo.

Existence Strategického plánu rozvoje hl. m. Prahy je výhodou, pro definování koncepčních záměrů budoucího rozvoje hlavního města a určení jejich konkrétního řešení. Aktualizaci tohoto dlouhodobého dokumentu schválilo ZHMP v prosinci 2008 (a návazně Program realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009 – 2015 v říjnu 2009). Tvoří jak jeden ze vstupů k určení cílů a základních východisek územního rozvoje, tak je spolu s územně plánovacími dokumentacemi potenciálním nástrojem komplexního řízení budoucího vývoje Prahy.

Územně analytické podklady pro tato východiska přináší faktografickou a syntetickou oporu, ukazují pravděpodobné trendy vývoje, jejichž znalost je nezbytná pro reálné nastavení cílových předpokladů nebo milníků pro rozvoj území.

Problémy obecné povahy ovlivnitelné územně plánovací činností nebo tuto činnost podmiňující jsou rozděleny do čtyř kategorií: východiska rozvoje území a požadavky na územně plánovací činnost v území, problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území, problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně a problémy hygieny životního prostředí.

Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území

- Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně stávajících hodnot se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.
- Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci a některá další území města.
- Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.
- Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.

Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území

- Nedostatečná prostorová a výšková regulace zástavby ve vazbě na požadavky ochrany kulturních hodnot města a zejména jeho vizuální stránky ve vztahu k Památkové rezervaci v hlavním městě Praze a ve vazbě na omezení dalšího zatěžování systémů dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.
- Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvajících pokles trvale bydlících obyvatel.
- Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.
- Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.
- Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.
- Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci centrální oblasti města, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.
- Problém deficitů parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitů územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.
- Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.

Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně

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

Problémy hygieny životního prostředí

- 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.
- Nedostatečné územní podmínky pro zpracování odpadů a pro separovaný sběr odpadů.

4.2 PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

Kategorii sledovanou v rámci definice problémů v území tvoří oblasti či území, ovlivněné specifickým jevem či fenoménem negativně ovlivňujícím možnosti stávajícího fungování a budoucího rozvoje. Tímto negativně ovlivňujícím fenoménem může být často i skupina souvisejících a vzájemně se překrývajících faktorů, z nichž žádný sám o sobě nemusí znamenat závažnou závadu, která vzniká až jako negativní výsledek jejich vzájemného spolupůsobení. Tyto oblasti jsou definovány na základě pojmenování těchto působících faktorů. Z toho důvodu se mohou jednotlivé vymezené oblasti prostorově překrývat. Vedle vlastních problémových území jsou v rámci skupiny těchto specifických oblastí vymezeny také lokality s významným pozitivním potenciálem dalšího rozvoje, vyplývající z jeho polohy v rámci města, předchozího urbanistického vývoje a dalších faktorů, které jsou však zatíženy starými ekologickými zátěžemi a souvisejícími negativy. Na základě vývoje území, změn názorů na využití a potřeb rozvoje území byly též vtipovány oblasti s požadavky na změnu stávající koncepce platného územního plánu.

Pro účely tohoto rozboru byly vymezeny oblasti s problémy zasahující širší území.

Oblasti s problémy využití a uchování stávajících hodnot

1 Oblast celoměstského centra.

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

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

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

2 Oblasti citlivé na prostorové změny struktury s ohledem na chráněná panoramata města.

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

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

Zdůrazněny jsou též výrazně pohledově exponované lokality při pohledech z historického jádra města, které jsou lokalitami ve vzdálenější poloze, jež jsou však v důsledku specifické polohy a terénní konfigurace mimořádně dobře viditelné. Kromě samotné Pražské kotliny, sem patří zejména lokality Salabka a Velká skála, Ládví, Prosecké skály, Klíčov, Bažantnice a Hutě, Vítkov, Bohdalec, Kavčí hory, Branický lom, přírodní památka U branického pivovaru, Komořany – Krupná, Dívčí hrady a Vidoule.

3 Oblast s vysokou koncentrací celoměstských rekreačních aktivit

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

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

4 Oblast s vysokou kumulací zájmů v návaznosti na Vltavu a Berounku

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

Střetávají se zde zájmy památkové ochrany, ochrany přírody a krajiny s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace a všech souvisejících aktivit. Území kolem těchto vodních toků čelí tlakům na vytváření komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce a využití pro atraktivní výstavbu, vznikají bariéry prostupnosti komunikační i vizuální. Oblast lze rozdělit na několik charakteristických částí se svou vlastní specifikou a problémy.

4/1 Drahaň - Troja – významné krajinné území sledující údolní polohu Vltavy s problémy inundace, problematickými provozními nároky stávající ČOV a dopady na rekreační využití, s koncentrací

celoměstských rekreačních funkcí. Situování areálů botanické zahrady, zoologické zahrady a Trojského zámku s vysokou návštěvností způsobuje značné dopravní zatížení oblasti a nárazové nároky na vybavenost, provozně v nesouladu s potřebami místních obyvatel. Jako problematické se jeví především řešení této situace možnými zásahy do bezprostředního okolí řeky, která je nositelem celoměstského systému zeleně a nadregionálního biokoridoru ÚSES.

4/2 Holešovický meandr – rozvoj zástavby podél Bubenského nábřeží v této oblasti naráží na potřebu zachování funkce přístavu a jeho provozních nároků. Zatím přetrvávají rozsáhlé devastované a dočasně využívané plochy na Libeňských kosách, v okolí Libeňského mostu a na Manínách. Stupňují se nároky na komerčně rekreační využití, které mohou být v konfliktu s nároky na splnění podmínek inundace a ÚSES. Pro rozvoj rekreačního potenciálu území je žádoucí uvolnění prostoru řeky pro všechny formy vegetačního doprovodu s posílením pěších vazeb v rámci nábřeží.

4/3 Centrum- Smíchov – Podolí – v oblasti centra je nutné uvažované záměry směřující k obnově ostrovů konfrontovat s památkovou ochranou a ochranou přírody. Kumulace nároků na dopravní a rekreační využití řeky se promítá do problematického využití a zvýšených nároků do nábřežních poloh. Některé aktivity pak mohou omezovat možnost pěší návaznosti, volnému přístupu k řece, i přírodní a rekreační podmínky území.

4/4 Chuchle- Braník- Modřany – problematické je rozrůstání rekreačních aktivit podél řeky, které naráží na potřebu prostupnosti území. Všechny nové záměry jsou limitovány průchodem celoměstského systému zeleně a nadregionálního biokoridoru ÚSES. V souvislosti s transformací území souvisejících ploch se zvyšují nároky na využití území s problémy omezujícími možnosti rehabilitace a doplnění zeleně, a s prostorovými zásahy uplatňujícími se nově v průhledech z centra i v nábřežních polohách.

4/5 soutok Vltavy a Berounky - podstatnou proměnu čeká údolní nivu na soutoku řek Berounky a Vltavy, na území městských částí Praha 5, Praha 12, Lipence, Radotín, Zbraslav. Jedná se o záplavovou oblast s vymezenou aktivní zónou, nacházejí se zde významná ložiska štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter i funkční využití krajiny. Území má silný celoměstský rekreační potenciál. Problémy jsou s umístěním a organizací vodních ploch v prostoru Radotín – Velká Chuchle.

5 Oblast s potenciálními střety s požadavky ochrany přírody a krajiny

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

5/1 Vinořská obora – spolu s navazující Satalickou bažantnicí založené rozsáhlé přírodní území, dnes neudržované, ojedinělý příklad krajinné kompozice na severovýchodním okraji města je předmětem zájmu soukromého investora na realizaci golfového hřiště.

5/2 Klánovický les – území na západním okraji městské části Klánovice. Lesní komplex, kde se střetávají požadavky na výstavbu golfového areálu, spojeného s kácením porostů, s požadavky na ochranu vzrostlých porostů. Zájem soukromého investora je v rozporu s požadavkem na volné využívání krajiny veřejností.

5/3 Trojmezí - území na rozhraní 3 městských částí Prahy 10, 15 a 11. Území tvoří rezervu rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť. Kromě rekreačního využití jsou kladeny na území nároky na další kapacitní zástavbu, i přes problémy s dopravní infrastrukturou, ale i s negativním dopadem na drobné vodní toky – Botič, Košíkovský a Chodovecký potok.

5/4 Radotínské údolí – významné území přírodního parku Radotínsko - chuchelský háj na území městských částí Radotín, Lochkova a Zadní Kopaniny, částečně zasahující do chráněné krajinné oblasti Český kras a s řadou dalších zvláště chráněných území, je též významnou těžební oblastí s několika aktivními lomy. Též narůstající návštěvnost přináší určité problémy ve vztahu k ochraně přírody.

5/5 Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí - údolí podél Prokopského a Dalejského potoka na území Řeporyjí, Stodůlek, Holyně, Jinonic a Hlubočep, zahrnuje řadu zvláště chráněných území, tvoří významné rekreační zázemí Jihozápadního města. Výjimečnost lokality přitahuje návštěvníky z celého města a je rovněž příčinou značného přetížení území.

5/6 Vidoule – Cibulka – Motol - součást přírodního parku Košíře – Motol na území městské části Praha 5, zahrnuje několik zvláště chráněných území, obsahuje golfové hřiště a sportovní areály. Místem největších střetů je vrch Vidoule, který je předmětem zájmu o výstavbu. Území je významným rekreačním potenciálem zejména pro Jihozápadní město.

6 Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí

Zeleň v Praze je rozložena nestejně. Historické jádro se středověkou dispozicí a část kompaktního města dává menší možnosti, kde by se uplatnily plochy veřejné zeleně oproti čtvrtím ve vnějším pásmu města. Výraznější deficit zeleně je v MČ Praha 1 - 36 m²/obyvatele, MČ Praha 2 – 14 m²/obyvatele, Praze 3

– 20 m²/obyvatele, Praze 4 – 39 m²/obyvatele, Praze 7 – 44 m²/obyvatele, Praze 8 – 51 m²/obyvatele a v Praze 10 – 24 m²/obyvatele. Hustě osídlená panelová sídliště vytváří deficit v MČ Praha 11 – 36 m²/obyvatele (Chodov, Háje), Praha 17 – 23 m²/obyvatele (Řepy) a Praha 18 – 31 m²/obyvatele (Letňany).

Přetrvávajícím problémem je **severovýchodní oblast města** – území na okraji kompaktního města a vnějšího pásma mezi městskou částí Ďáblice a Kbely kde je evidentní nedostatek souvislejších ploch zeleně, fungujícího systému zeleně a ÚSES, související s monotónností otevřené zemědělské krajiny. Chybí nabídka rekreačních příležitostí pro související kompaktní městskou strukturu Proseka a městské části Letňan, kde stoupá zájem o další bytovou a komerční zástavbu. Rozvíjející se obchodní plochy a další komerční příležitosti navíc výrazně zvyšují podíl zpevněných ploch a zmenšují možnosti založení odpovídajícího podílu zeleně.

• 7 Oblasti nedokončené s další rezervou využití

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

7/1 Pelc Tyrolka – území na severním předpolí mostu Barikádníků bylo vymezeno pro založení vysokoškolského komplexu ČVUT; z velkorysé koncepce byla založena pouze část patřící matematicko-fyzikální fakultě a objekt vysokoškolských kolejí. Koncepce již byla překonána a novější řešení nebylo dosud potvrzeno i v souvislosti s protipovodňovou ochranou a se souvisejícím dopravním řešením reagujícím na výstavbu tunelu Blanka.

7/2 Vítězné náměstí – Dejvice – území doplňující nedokončenou Engelovu kompozici podle regulačního plánu Dejvic. Vítězné náměstí je dlouhodobě uvažováno pro doplnění městskou strukturou obvodového centra s obchodními a administrativními plochami při respektování vysokoškolského programu reflektující potřeby ČVUT a Vysoké školy chemicko - technologické ve vazbě na stávající areál. Do úvahy je možno vzít i veřejnou budovu celoměstského významu např. nový koncertní sál.

7/3 Černý most – centrum z původní koncepce velkoryse založeného centra při konečné stanici metra bylo realizováno pouze Obchodně společenské centrum s regionálním dosahem Černý most s komplexem prodejních hal a multikina. Předpokládaná smíšená městská zástavba a kancelářské prostory nebyly realizovány.

7/4 Jižní město Opatov – dosud nerealizované lokální centrum Prahy 11 kolem stanice metra Opatov, výrazně ovlivněné výstavbou obchodně společenských aktivit velkokapacitního nákupního centra Chodov a kapacitních kancelářských ploch západně od komunikace D1 při stanici Chodov a ploch bývalé komerčně industriální zóny. Rozvoj oblasti Chodova představuje pro centrum Opatov velmi silnou konkurenci.

7/5 Střížkov - v území byla realizována stanice metra Prosek I. obchodní, obslužné a administrativní kapacity budoucího lokálního centra jsou ve stadiu územní přípravy s posuzováním celkového řešení staveb v lokalitě.

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

Oblasti velkokapacitních nákupních center vykazují v současné době problémy související s komerčními zájmy na jejich dalším zkapacitnění, které přinášejí řadu problémů provozních, dopravních i ekologických – zvyšování podílu zpevněných ploch s min. podílem zeleně, výrazná závislost na IAD, rozsáhlá parkoviště na terénu, ale i problémů urbanistických – špatné zapojení do městské struktury apod. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou navíc již z hlediska potřeb města v Praze naplněny a jejich další navyšování zostří konkurenční prostředí s nebezpečím stagnace může mít za následek opuštění ploch a následnou degradaci některých lokalit.

Jedná se o centra Letňany, Černý Most a Zličín.

• Plochy brownfields

Plochy zaniklých průmyslových a skladovacích, zemědělských či vojenských areálů a objektů, skleníků, části drážních území a jiných původně zastavěných ploch. Jedná se o území opuštěná a nefunkční. Nevyhovující stav těchto ploch má negativní až degradující vliv na okolí. Často s prvky kvalitního průmyslového dědictví.

Nebušice – Nebušická, Troja – Panský statek, Čimická – Šutka, Dolní Chabry – Spořická, Praha 8 – Modřínová, Čakovice – Kostecká, Letňany – Avia, Miškovice – Bendlova, Miškovice – Zabitý kopec, Vínův – statky, Ruzyně – Palouky, Praha 6 - Dolní Jiviny, Praha 6 – Veleslavín I a II, Zličín - U nádraží, Zličín – Plzeňská, Praha 6 - Podbaba, Papírenská, Praha 7 - Holešovice – Bubny, Praha 8 - Maniny, Frant. Kadlece, Pelc Tyrolka, Praha 3 - Žižkovské nádraží, Praha 6 - Strahov, Praha 5 -Vrchlického, Jinonická, Hořejší nábřeží, Praha 4 – Nuselský pivovar, Praha 10 – Přípotoční, Slatiny, Praha 4 - Podle Náhonu, Praha 5 - Waltrovka, Praha 6 – Hradčanská, Praha 5 - Prokopské údolí, Praha 9 - Klíčův, Odkolek, ČKD – Vysočany, Vysočany – Praga, Kejhův mlýn, Praha 14 - Kyje – Skleníky,Štěrboholy - sklad. areál, Horní

Počernice – Bílý vrch, Radotín – skleníky, Komořany - Modřanské strojírny, Praha 5 – Smíchovské nádraží, Libuš – Dobronická, masokombinát, Křeslice – východ, jih, Lipence západ, Horní Počernice – drubežárna, Smíchov – Lihovar, Libeň – Palmovka park, Praha 7 - Varhulíkova

• Přestavbové plochy

Přestavbové plochy mají charakter pozemků, souborů budov nebo budov uvnitř zastavěného, urbanizovaného území. Jejich funkce a provoz s těmito funkcemi spojený neodpovídá významu místa a potenciálu pozemků nebo jejich stavební stav neodpovídá funkci, které slouží.

Bohnice - Za léčebnou, Dolní Chabry, Dolní Chabry – Dopraváků, Ďáblice – Statková, Březiněves - Na Bobrovce, Letňany Letov, Praha 9 – Ocelářská, Řeporyje - staveb. základna, Řeporyje - Ve Výrech, Zličín – Strojírenská, Praha13 - Rozvadovská spojka, Ruzyně - Vlastina, Běchovice – Výzkumné ústavy, Nové Butovice - Radlická jih, sever, Praha 5 - Radlická, , Praha 6, Prašný most, Cukrovarnická, praha 5 - Jinonická, Prah 7 - Holešovice - Most Barikádníků (Holešovický přístav, Praha 8 - Na Hrázi, Praha 9 - Na Vyhlídce, Praha 3 - Vackov, Praha 10 - Slatiny sever, Praha 9- Na Vysočanských vinicích, Vysočany ČKD, Praha 18, 19 – Kbely – Hůlkova, Praha 9 - Poděbradská, Praha 15 - Malešice – západ, jih, Záběhlíce – Práčská, Praha 9 -Vysočany ČKD východ, Újezd nad Lesy – Staroklánovická, Zbraslav – K Radotínu, Praha 15 – Radotín, nám. Osvoboditelů, Herding, Lochkov – U Sladovny, -, Slivenec - K Barrandovu, Řeporyje - Na Požáru, Modřany – Komořanská, cukrovar, V Náklích, Praha 4 – Braník, Nad Branickým pivovarem, Královice, Lipence – Na Lhotkách, Praha 7 – Jankovcova, Praha 1, 8 – Masarykovo nádraží, Praha 4 – Krč, Jalodvorská

Významné plochy brownfields a přestavbové plochy

Pro bližší přiblížení problematiky ploch brownfields a přestavbových ploch bylo vyčleněno sedmnáct významných lokalit, z nichž některá vzhledem k vývoji v požadavků na využití těchto ploch vyžadují změnu koncepce územního plánu.

B7 Letňany – Avia – transformační plochy bývalé AVIE, dnes částečně nevyužívané s předpokladem změny nevyužívaných kapacit na smíšené městské plochy včetně bydlení, občanského vybavení a ploch pro podnikání pro zachování pracovních příležitostí pro severní sektor Prahy. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Komunikační systém spádového území bude doplněn o severovýchodní část Pražského okruhu a komunikační propojení Letňany-Kbely, komunikační propojení mezi MUK Kbelská-Beranových a Pražským okruhem podél severního okraje letiště Letňany. Systém metra je stabilizován nedávno zprovozněným úsekem trasy C do Letňan. V souvislosti s dalším rozvojem lze v předmětném území předpokládat posílení autobusové dopravy ve vazbě na kolejové systémy.

B19 Holešovice - Bubny – dlouhodobě nenalezené využití opuštěných drážních ploch se změnou programové náplně s ohledem na změnu vlastnictví, hledání vhodného způsobu zástavby v koordinaci s dalšími záměry v území, zejména s transformací nádraží Holešovice. Bubny a nezbytným novým dopravním řešením.

Komunikační systém území dozná úpravy související s urbanizací daného prostoru. Nové přemostění Vltavy spolu s mostem Barikádníků nabídne na pravém břehu Vltavy napojení na Městský okruh, který je ve výstavbě, úpravy dozná technické řešení ul. Bubenské, která mimoúrovňově vykříží modernizované železniční trať. Napojení území na oblast celoměstského centra bude s využitím stávajících mostů přes Vltavu. Prověřuje se problematika nového mostu přes Vltavu mezi Holešovicemi a Karlínem. Systém obsluhy území veřejnou dopravou se kvalitní výstavbou druhého vestibulu stanice metra Vltavská, lze předpokládat rovněž úpravy v tramvajové síti zlepšující plošnou obsluhu území. V území dojde k modernizaci stávajících železničních tratí včetně zastávky Bubny a nové zastávky Výstaviště, zvažuje se možnost přesunu stávající zastávky na trati Praha-Kralupy n. Vltavou.

B20 Maniny – zahájená transformace bývalých průmyslových, skladových a odstavných ploch na městskou strukturu jako doplnění souvisejících městských čtvrtí Karlína a Libně, vytvoření lokálního centra kolem stanice metra Invalidovna a na plochách bývalé Rustonky, s potenciálem plochy pro celoměstsky významnou budovu a vytvoření nového nábřeží s rekreačními plochami přírodně upraveného parku podél Vltavy. Založení nové parkové plochy v návaznosti na Kaizlový sady a nalezení nejvhodnějšího pěšího propojení Karlína s Holešovicemi.

Základ komunikačního systému bude tvořit nová komunikace Pobřežní s Libeňským mostem, ulicí Sokolovskou a Voctářovou, na níž bude napojeno nové komunikační propojení od Balabenky, ulice na Žertvách s krátkým tunelovým úsekem pod ulicí Zenklovou.

B23 Žižkovské nádraží - území bývalého nákladového nádraží a dostavba Bazilejského náměstí kolem budoucí stanice metra na nové obvodové centrum Prahy 3 s podílem celoměstských funkcí, s občanským vybavením a významným podílem bydlení. V platném ÚP je území dosud vymezené jako výrobní. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP v souvislosti s reálným investorským zájmem a probíhající projekční přípravou.

Předpokládaný rozvoj v prostoru nákladového nádraží klade nové požadavky na zkvalitnění jeho dopravní obsluhy. Komunikační systém bude doplněn o Jarovskou spojku, umožňující napojení území na budoucí Městský okruh v prostoru Jarova a Hrdlořez, sleduje se možnost zkvalitnění obsluhy území kolejovou MHD. Cílem transformace je odstranění nepropustné bariéry mezi sousedícími částmi Prahy 3 a Prahy 10 a zapojení tohoto území do města.

B24 Strahov – dlouhodobě nenalezené využití významného území v přímém kontaktu s historickým centrem města, založené jako stadion pro masová tělovýchovná vystoupení, později sloužící z části pro vrcholové středisko sportu ČSTV a pro ubytování a sportovní aktivity vysokých škol, je v současné době omezeně využívané, zejména neadekvátní je současná funkce hlavního Masarykova stadionu. Využita je pouze hrací plocha pro sportovní klub s nevhodnými dostavbami, tribuny stadionu chátrají. Stadion je veřejnosti nepřístupný. Území má potenciál pro nové funkční využití, včetně navazujícího rekreačního území směrem k obou Hvězda. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Problémy v území jsou spojeny s novými nejasnými funkcemi, automobilovou dopravní obsluhou a obsluhou MHD a s vyhlášenou památkovou ochranou Masarykova stadionu.

B31 Bohdalec - Slatiny – vyjasnění podmínek transformace z málo využívaného a degradovaného území s nefunkčním seřaďovacím nádražím na novou městskou strukturu, začleněnou do okolní zástavby jako nové těžiště území, dořešit je nutno odvodnění. Obecně se předpokládá kompaktnější forma zástavby na Bohdalcích a rozvolněnější ve Slatinách. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

V souvislosti s budoucí předpokládanou kvalitní urbanizací předmětného území bude třeba stávající komunikační systém doplnit o nové úseky komunikací, které zlepší vazby na nadřazený komunikační systém města a zajistí odpovídající plošnou obsluhu území, zkvalitnit bude třeba též obsluhu území veřejnou kolejovou dopravou. Zatraktivnění území zvýší i nové železniční zastávky Zahradní Město a Eden.

B34 Waltrovka - transformace území bývalého průmyslového podniku na novou obytnou strukturu s podílem nebytových funkcí kolem Radlické radiály, s problémy zvolení vhodné míry využití území a zapojení do okolní zástavby. Doplnění a posouzení potřeby veřejné vybavenosti, zejména ploch pro mateřské a základní školství. V platném ÚP je území dosud vymezené jako výrobní. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Komunikační systém ve spádovém území bude v budoucnu doplněn dosud chybějícím úsekem Radlické radiály a napojení stávající ul. Radlické na tuto komunikaci u žst. Praha Jinonice. Součástí nového využití areálu bude i nové komunikační propojení mezi ul. Radlická-Klíkatá. Obsluha území MHD bude zajišťována prioritně trasou metra B se stanicí Jinonice.

B39 ČKD Vysočany, B40 Vysočany – Praga – území s potenciálem zapojení do městské struktury s vazbou na již transformovaný vysočanský přednádražní prostor a náměstí OSN. Předpokládané, z části již realizované využití pro obytnou zástavbu mezi Kolbenovou a Rokytkou a smíšenou městskou zástavbu s možným podílem celoměstských aktivit severně od ulice Kolbenovy. Nalezení optimální míry využití území a posouzení případných možností výškových objektů v území.

Komunikační systém území bude doplněn o nové úseky komunikací pro obsluhu budoucí zástavby, v širším spádovém území se do výhledu prověřuje optimalizace řešení nového komunikačního propojení Kbelská – Balabenka, dále se v koridoru ul. Kbelské v Hloubětíně počítá s přestavbou stávajících světelně řízených křižovatek Kbelská-Kolbenova a Kbelská-Poděbradská na mimoúrovňové. Obsluha území MHD je stabilizována trasou metra B se stanicí Kolbenova a tramvajovými linkami ve stávajících stopách.

B48 Smíchovské nádraží – transformace severní a severozápadní části území, navazující na realizovanou přeměnu bývalých průmyslových a nevyužívaných drážních ploch na těžiště obvodového centra Smíchova s významným podílem celoměstských funkcí s případnou lokalizací celoměstsky významné budovy s předpokladem doplnění městské obytné struktury s nezbytným doplněním občanského vybavení, s novým parkem, autobusovým nádražím, doplněním systému P+R a s prostorem pro centrum city logistiky v přímé vazbě na železniční stanici. Dopravní systém území bude třeba koordinovat s celoměstskou koncepcí výhledového uspořádání železničního uzlu v oblasti celoměstského centra, komunikační systém pro obsluhu nové zástavby naváže na založenou komunikační síť Smíchova. Základem obsluhy území městskou hromadnou dopravou zůstane stávající trasa metra B se stanicemi Anděl a Smíchovské nádraží a tramvajová doprava v tradičních stopách.

B50 Libuš – masokombinát – transformace území bývalého masokombinátu s nalezením nové funkční náplně a jeho začlenění do stávající struktury okolí, dořešit je nutno odvodnění a zabezpečení existence drobných vodních toků. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Komunikační systém spádového území bude v budoucnu doplněn o východní obchvat Písnice, který umožní napojení území na realizovanou jižní část Pražského okruhu na hranici města. V návaznosti na východní obchvat Písnice bude komunikační systém území rovněž doplněn o novou severojižní komunikaci mezi Kunraticemi a Libuší navrhovanou podél východního okraje areálu bývalého masokombinátu.. Kvalitativní změnu v obsluze území veřejnou dopravou přinese budoucí trasa metra D, u její koncové stanice se počítá s terminálem veřejné dopravy umožňující přestupní vazby na systém veřejné dopravy v regionu. Optimalizace umístění přestupního terminálu u depa Písnice je předmětem prověřování.

B15 Zličín - U nádraží, B16 Zličín – Na Radosti, T10 Zličín – Strojírenská - bývalé průmyslové a skladové areály rozmístěné podél železniční trati Praha – Hostivice. Předpokládá se přestavba vymezené centrální části Zličína na plnohodnotnou městskou část s potřebnou občanskou vybaveností a nabídkou pracovních příležitostí a s vazbou na zastávky tramvaje a železnice. Pro snížení účinku železniční trati jako prostorové bariéry je navrženo vzájemné prostorové a funkční propojení městských částí Zličín a Řepy přes železniční trať severně od nádraží. Plochy produkce jsou navrženy pouze v bývalém areálu Siemens. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

T32 Malešice – západ, T33 Malešice a navazující Malešicko - hostivařská průmyslová oblast – transformace části území průmyslové Malešicko - Hostivařské oblasti rozšířené na celé území s kvalitativní změnou využití z monofunkčních průmyslových podniků na aktivity smíšených výrobních ploch a obslužné sféry, zmírňující působení oblastí jako územní bariéry v kontextu související obytné zástavby. Území Malešicko - hostivařské oblasti speciálně nevymezujeme, neboť se nejedná o klasické přestavbové území, spíše o nový otevřený přístup k umístování rozmanitější funkční skladby. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Komunikační systém širšího spádového území bude v budoucnu doplněn o východní část městského okruhu v oblasti Malešic, lokálně bude v předmětném území komunikační systém doplněn v souladu s urbanistickými požadavky na rozvoj území. Sleduje se možnost optimalizace možného zavlečkování území a zkvalitnění plošné obsluhy území veřejnou dopravou v souvislosti s potenciálním rozvojem území v oblasti Štěrbohol.

T 45 Modřany – Komořanská – v území probíhá náhrada dožitých objektů novou výstavbou. Oblast blíže k Vltavě představuje v této oblasti netypické umístění výškových objektů s bytovou funkcí. Plochy při ulici Modřanské vymezují lokalitu pro umístění převážně nebytových funkcí. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Z hlediska širších dopravních vztahů zůstane nejvýznamnější ul. Modřanská a její vazba na komunikaci Komořanskou. Pro území i v budoucnu významná zkvalitněná tramvajová trať od Modřan do centra města. Spojení území s jižní částí regionu zajistí železniční trať Praha - Vrané nad Vltavou.

T46 Modřany – cukrovar – plochy bývalého cukrovaru dnes uvolněné pro nové využití převážně pro obytnou funkci, využívající atraktivní vazbu na Vltavu, s podílem občanského vybavení, s nevyjasněnou mírou využití území a charakterem budoucí zástavby, který je nutno svým měřítkem vztáhnout k fenoménu řeky Vltavy. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Dopravní obsluhu území by v budoucnu mělo zkvalitnit napojení přeložky ul. Komořanské na nadřazený komunikační systém města na jihu Prahy. V souvislosti s rozvojem území je zvažována možnost zkvalitnění veřejné dopravy kolejovou MHD.

T47 Modřany – V Náklích – částečná transformace monofunkčního průmyslového území mezi ulicemi Modřanskou a železniční tratí na smíšené využití převážně pro komerční funkce a podnikání. Pobřežní pásmo je určeno pro sport a rekreaci s velkým podílem území pro golfové hřiště. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Dopravní systém v navazujícím území je stabilizován, dopravní obsluha lokality bude přizpůsobena urbanistickým nárokům. Vltavské břehy budou sloužit rekreaci obyvatel i návštěvníků kolem nového golfového hřiště.

T48 Braník – Nad branickým pivovarem – historicky významné území branického pivovaru. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Významné bude dopravní napojení ulic Modřanskou. Obsluhu hromadnou dopravou zajistí stávající pravobřežní tramvajová trať. Doplnkově bude mít význam i železniční trať se stanicí Praha - Braník.

T53 Masarykovo nádraží - Přestavba musí 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. Současně musí být umožněna realizace průjezdného modelu pražské železniční sítě (v obou dosud uvažovaných variantách dle koncepce ČD). Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

- **Významná území s požadavky na změnu koncepce územního plánu**

Mezi významná území s požadavky na změnu koncepce ÚP jsou zahrnuta území rozvojová a přestavbová, kde se objevila, zejména v souvislosti s přípravou nového územního plánu řada požadavků na nové využití. Jedná se o požadavky zatím neprověřené, místy i takové, kde požadovaný rozvoj je často kontroverzní s ohledem na koncepční zásady územního plánu a urbanistické podmínky lokality. Vybrané lokality s požadavky na změnu koncepce ÚP jsou v konceptu ÚP často řešena variantně.

Mezi tato území s požadavky na změnu koncepce ÚP jsou zahrnuta i některá území, u nichž stávající charakter a probíhající projektová příprava svědčí o vývoji založené urbanistické koncepce, který odpovídá rozvojovému potenciálu místa, vyžaduje však změnu koncepce v dané lokalitě.

Rozvojová území

Vymezení lokalit na rozvojových plochách není v UAP konkrétní, pouze upozorňuje na území, kde se požadavky na změnu koncepce územního plánu objevily, tyto požadavky mohou být často i protichůdné. V územích, které je současně považováno za oblasti s významným rozvojovým potenciálem, nebo do těchto oblastí zasahuje (viz. výkres „Specifická území“ – oblasti s potenciálem rozvoje zástavby PR, oblasti potenciálem rozvoje zeleně PZ) je v textu tato vazba vyznačena.

K1 Letňany – jih – v poloze přímo navazující na stanici metra Letňany na okraji kompaktního města s nevyjasněnou programovou náplní území, které by mělo mít funkci významného kulturně společenského centra se smíšenými a komerčními plochami, s nástupem do budoucího výstaviště od stanice metra Letňany. Koncepce území se již několikrát změnila, zejména s ohledem na chráněné území sysla obecného v bezprostředně související lokalitě letňanského letiště a jeho zájmy. V současné době se idea nového pražského výstaviště dále nerozvíjí. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR1.

Komunikační systém území bude v budoucnu doplněn o nové komunikační propojení mezi oblastí u koncové stanice metra trasy C Letňany a severovýchodní částí Pražského okruhu (podél letiště Letňany), Obsluha území MHD je stabilizována zprovozněným úsekem metra s koncovou stanicí Letňany a přestupním terminálem na návazné autobusové linky včetně záchytného parkingu P+R.

K2 Březiněves – Ďáblice – Čakovice - požadavky na významný rozvoj a další předpokládaný nárůst obytných ploch na území Březiněvse a Čakovic ovlivní i krajinný ráz, současně se zvyšují požadavky i na posílení zeleně kolem budovaného silničního okruhu a jeho odclonění. Po provedené revizi odpadového hospodářství na území města bude rozhodnuto o případném rozšíření stávající skládky Ďáblice na katastr Březiněvse. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ1, PZ2.

K3 Čakovice – západ - vedle rozvoje zelených rekreačních ploch na neobdělávané orné půdě se výrazně uplatňují i požadavky na možnost nízkopodlažního bydlení, které mohou posílit tendence srůstání Čakovic, Miškovic a Třeboradic, zájem na využití opuštěného vojenského areálu se promítá do možné nabídky aktivit pro sport a rekreaci. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ3.

K4 Horní Počernice - východ – požadavky na další rozvoj dosud nezastavěných území rozšířením obytné a smíšené zástavby obce znamenají i omezení možného založení a podpory vzniku zeleného pásu v okraji města. I přes rozvojový potenciál pro určitý rozsah zástavby přináší další požadavky na rozvoj nevhodné tendence srůstání zástavby přes hranice města, ke kterému přispívá i uvažovaný rozvoj na plochách v regionu. V předmětném území na okraji města se počítá s úpravou průběhu silnice II/611 (Praha-Poděbrady), která by měla být odkloněna do budoucí mimoúrovňové křižovatky „Beranka“ na dálnici D11 u jihovýchodního okraje Horních Počernic. Vzhledem k značnému rozvoji na stávajících plochách se rovněž počítá se zkvalitněním obsluhy území MHD autobusovými linkami s vazbou na konečnou stanici metra B Černý Most. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR2.

K5 Dolní Počernice - Běchovice – původní koncepce založení technologického parku byla závislá na výstavbě mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu. K výstavbě křižovatky pravděpodobně nedojde, což s sebou ponese redukci rozvojových ploch. I když přetrvávají požadavky na rozvoj zástavby bytů v omezeném rozsahu, plochy ve vlastnictví města lze výhodně využít pro zalesnění a vytvoření rekreačního území rozšiřující přírodní hodnoty Xaverovského háje a izolující nepříznivé dopady silničního okruhu. V zastavěném území bývalé běchovické výzkumné základny probíhají přeměny na podnikatelský a skladový park. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ5.

K6 Dubeč – Štěrboholy – změna funkčního využití území a etapizace v prostoru, který je rezervou pro rozšíření kompaktního města a vytvoření nové městské struktury včetně občanského vybavení zejména nových ploch pro vysoké školství, včetně dopravní a technické infrastruktury jako protiváha nežádoucí suburbanizace za hranicí Prahy. Území provází řada dílčích požadavků na změny využití ploch, které nemusí být vždy v souladu s celkovou koncepcí ÚP. Komunikační systém území bude v budoucnu doplněn o východní část Pražského okruhu a místní komunikace pro obsluhu budoucí zástavby. Základ obsluhy rozvojového území veřejnou dopravou by měl zohlednit požadavek na levnější kolejový systém MHD bez linky metra. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR3.

K7 Újezd nad Lesy – Koloděje – Dubeč - požadavky na posílení přírodně izolační funkce krajiny. Převážně orná půda by měla být zalesněna. Nové lesy posílí dosud deficitní plochy zeleně v severovýchodní části města a budou sloužit jako ochrana obytné zástavby Běchovic, Újezdu nad Lesy a Kolodějů před negativními vlivy komunikace I/12. Přeměnu orné půdy na lesy lze očekávat i v prostoru Dubče – Jankova. Území s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ6 a PZ7.

K8 Královice – požadavky na výrazný nárůst rozvojových ploch zejména na severu a jihu stávající zástavby Královic bez vazeb k stávající zástavbě. Rozvoj neodpovídá charakteristice pásma, ani deklarovaným zásadám rozvoje města, vykazuje tendence suburbanizace. Řešení by vyvolalo významné nároky na obsluhu území veřejnou dopravou, představuje nárůst dopravního výkonu a znamená vybudování nadřazené technické infrastruktury zejména v zásobování vodou a odkanalizování, stávající síť není schopna zajistit požadované kapacity.

K9 Uhřetěves – Petrovice – Kolovraty - rozsáhlé požadavky na rozvoj na jihovýchodním a na jižním okraji katastrálního území Uhřetěvsi v odlehle a izolované poloze bez existujících přímých vazeb k stávající zástavbě, řešení by vyvolalo významné nároky na obsluhu území veřejnou dopravou, představuje nárůst dopravního výkonu a znamená posílení nadřazené technické infrastruktury. Podobné dopady by též měly požadavky o výstavbu v izolované poloze na severu od stávající zástavby Pitkovic. Požadavky na rozvoj v oblasti dále rozšiřuje i zájem o obdobnou výstavbu na jižní hranici Kolovrat, kde dochází k postupnému prorůstání pražské a mimopražské zástavby. Rozvoj neodpovídá charakteristice pásma, ani deklarovaným zásadám rozvoje města, vykazuje tendence suburbanizace. Požadovaný nárůst zástavby by mělo podpořit zalesnění na plochách orné půdy v okraji Petrovic. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR4 a pro zeleň a rekreaci PZ8 a PZ9.

K10 Šeberov – Újezd - požadavky na rozsáhlé rozvojové plochy zástavby se objevují i ve východním okraji Šeberova směrem k ulici Brněnské, severně od budoucí Vestecké spojky, opět bez vazeb k stávající zástavbě. Rozvoj neodpovídá charakteristice pásma, ani deklarovaným zásadám rozvoje města, vykazuje tendence suburbanizace. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR5

K11 Točná – Cholupice – významný nárůst rozvojových ploch je zde prověřen územní studií, objevují se však požadavky i nad rámec tohoto rozvoje. Drobná obec nabývá na významu v souvislosti s podporou sportovních aktivit na letišti Točná. Významný rozvoj změní stávající charakter lokality.

K12 Dívčí Hrad – výrazné požadavky na zvýšení rozsahu zastavění vedly k prověření rozsahu a kapacity možné zástavby pohledově exponované západní části plošiny Dívčích Hradů a možnosti dopravní obsluhy. S tím souvisí nová koncepce vysokoškolského areálu a jeho dopravní obsluhy s novým prvkem lanovky jako přímého spojení se stanicí metra Radlická. Plochy orné půdy a plochy vymezené pro louky a pastviny jsou uvažovány k přeměně na plochy pro přírodní rekreaci a parkovou plochu. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu, zeleň a rekreaci PR12 a PZ11.

K13 Nebušice západ – plochy na západním okraji lokality, mají potenciál pro rozvoj přírodních forem rekreace s doplněním o výsadby zeleně i s ohledem na plánovanou výstavbu nové letové dráhy RWY 06R/24L, která znamená nevhodnost umístění plánované bytové výstavby. Požadavky na využití území však preferují funkce smíšené a částečně obytné. Území s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ17.

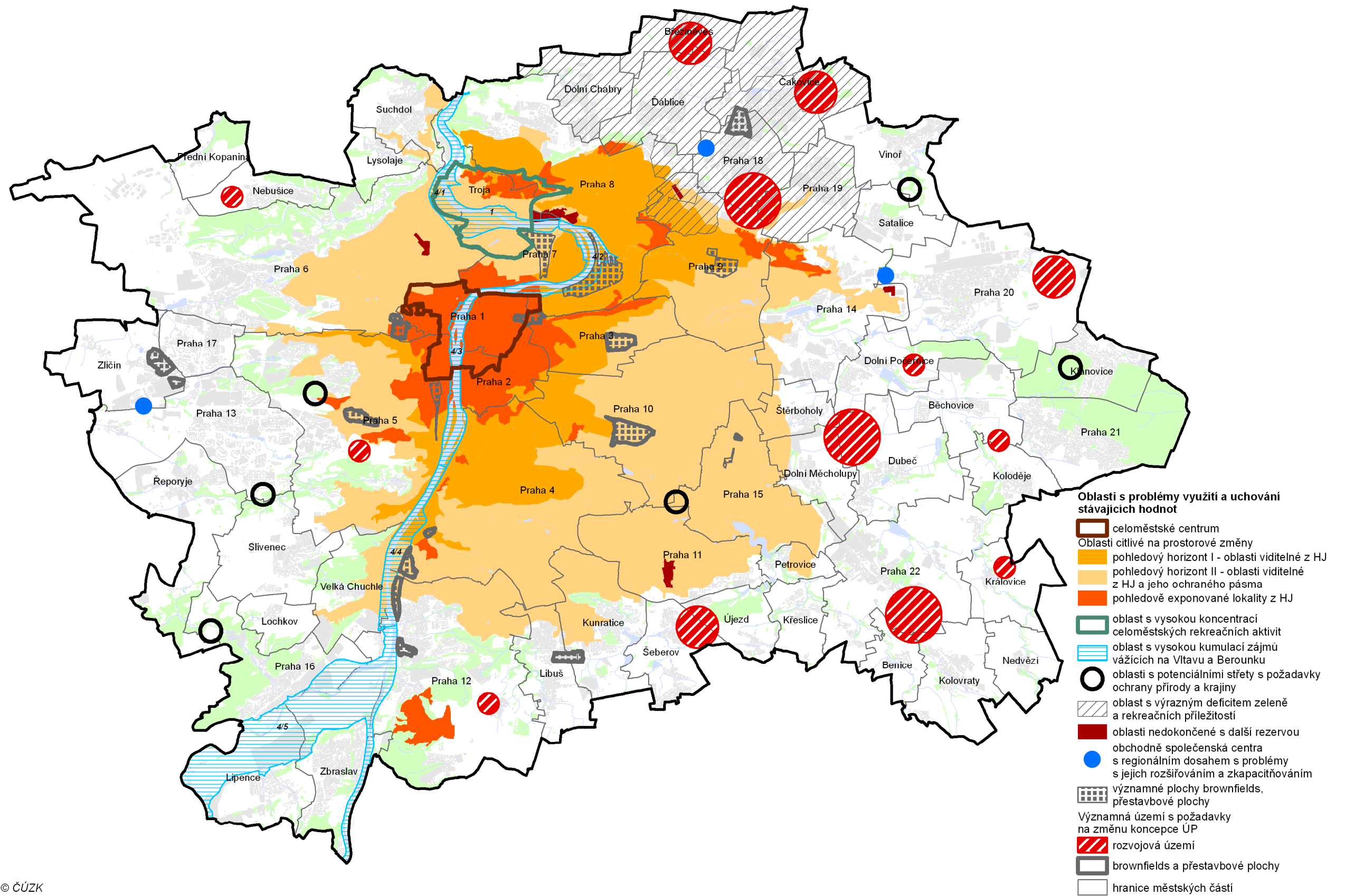
Brownfields a přestavbové plochy

Plochy s požadavky na změnu koncepce platného ÚP jsou uvedeny v textu „významné plochy brownfields a přestavbové plochy“. Jedná se o:

B7 Letňany – Avia, B23 Žižkovské nádraží, B24 Strahov, B31 Bohdalec – Slatiny, B34 Waltrovka, B50 Libuš – masokombinát, B15 Zličín- U nádraží, B16 Zličín – Na Radosti, T10 Zličín – Strojírenská, T32 Malešice – západ, T33 Malešice a navazující Malešicko hostivařská průmyslová oblast, T 45 Modřany – Komořanská, T46 Modřany – cukrovar, T47 Modřany – V Náklich, T48 Braník – Nad branickým pivovarem, T53 Masarykovo nádraží.

URBANISTICKÉ PROBLÉMY K ŘEŠENÍ

2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2010
Podkladová data © ČÚZK

Problémy dopravní infrastruktury

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

- Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města.
Především trasa D metra a probíhající značný rozvoj na jihu Prahy a v přilehlé jižní části regionu kladou vysoké nároky na MHD resp. PID, která je dosud realizována do značné míry autobusovými linkami ve vazbě na trasu C metra, spolu se značně zatíženými úseky stávajících tras metra v centru Prahy vytváří potřebu realizace nového atraktivního kolejového spojení – trasy metra D.
- Chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo celoměstské centrum města.
Jednou z alternativních možností jak eliminovat riziko dalšího přitěžování sítě veřejné dopravy v historickém centru města je nabídka kvalitních tangenciálních spojení MHD mimo celoměstské centrum města, zejména mezi jižní a jihozápadní částí města (mezi MČ Praha 4 a 5) nebo mezi severozápadní a severní částí města (mezi MČ Praha 6 a 8).
- Chybějící kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy.
Probíhající rozvoj letiště Praha Ruzyně klade stále vyšší požadavky na kapacitu a komfort návazné dopravy mezi letištěm a oblastí celoměstského centra.
- Uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti.
Jedná se o často diskutovanou otázku v souvislosti s uvolňovanými plochami nádraží na území města.
- Problém severojižní magistrály.
V souvislosti s novými významnými stavbami, které se v koridoru podél severojižní magistrály realizují respektive navrhují a s ohledem na rezervy dalšího rozvoje zástavby v její blízkosti, narůstá zájem o humanizaci předmětné komunikace do podoby městské třídy. Tomuto požadavku by měly odpovídat úpravy parteru, zatraktivnění možností pro pohyb pěších a cyklistů v uličním prostoru a zmírnění bariérového efektu magistrály v území zvýšením její příčné prostupnosti. Výškové řešení nových objektů podél magistrály se propisuje do panoramatu města, důležité bude proto vyhodnocení jednotlivých staveb z hlediska vlivů na panoramata z historického jádra města i jeho ochranného pásma.
- Průběh trasy D metra na území celoměstského centra a centrální oblasti.
Navržená trasa D metra v platném ÚP hl.m. Prahy je s celoměstským centrem Prahy (kde je značná koncentrace pracovních příležitostí) v dotyku pouze okrajově. Je otázkou, zda v úseku od nám. Míru na sever je možné tradiční trasu v oblasti širšího celoměstského centra modifikovat v zájmu zvýšení atraktivity trasy D pro cestující.
- Upřesnění průběhu Městského okruhu ve východní části města.
Od Pelc - Tyrolky přes Balabenku, Jarov, Malešice k Rybníčkům je třeba optimalizovat průběh městského okruhu se zřetelem na minimalizaci negativních dopadů stavby do území i za cenu vyšších investičních nároků.
- Směry z regionu s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti.
Značný rozvoj v oblasti Pražského regionu se negativně projevuje nárůstem individuální automobilové dopravy v relaci Praha – region prakticky na všech komunikacích i na železnici, zejména na tratích Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov. Z oblastí jižně od Prahy se veřejná doprava realizuje pouze autobusovými linkami po značně zatížené komunikační síti. Podobně nepříznivá situace je mezi Prahou a Kladnem. K velkému rozvoji dochází rovněž v regionu východně od Prahy.
- Chybějící železniční zastávky.
Pro lepší využití železniční dopravy v Praze je třeba na území města zvýšit počet železničních zastávek.
- Sledovaná nová vzletová a přistávací dráha.
Nová vzletová a přistávací dráha (VPD) má významný vliv na možnosti funkčního využití území v přilehlé oblasti.
- Výhledový rozsah provozu na stávající vzletové a přistávací dráze. Problematická poloha stávající VPD 13/31 na letišti Praha Ruzyně, jejíž letecký provoz je směřován na silně urbanizované území města vyvolává potřebu minimalizace provozu na této VPD, která je však potřebná při mimořádných meteorologických situacích a ve velké míře je využívána v době oprav hlavní VPD 06L/24R.

- Četnost křižovatek ve východní části Pražského okruhu.

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

- Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek.

Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek (MÚK) nalezneme v řadě případů např. MÚK Pražský okruh – Rozvadovská spojka (chybí propojení do ul. Na radosti), nebo MÚK Jižní spojka – 5.května (stávající uspořádání křižovatky je provozně problematické zejména s ohledem na enormní zatížení křižovatky s velkým podílem tranzitní kamionové dopravy).

- Problematické podjezdy ve vazbě na výhledové záměry v území.

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

Problémy technické infrastruktury

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

- Oblasti bez veřejného vodovodu.

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

- Oblasti bez napojení na stokovou síť, nebo lokální čistírnu odpadních vod..

Existují i menší oblasti bez napojení na stokovou síť nebo lokální čističku, jako jsou Cholutice a Točná.

- Nedokončená realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce.

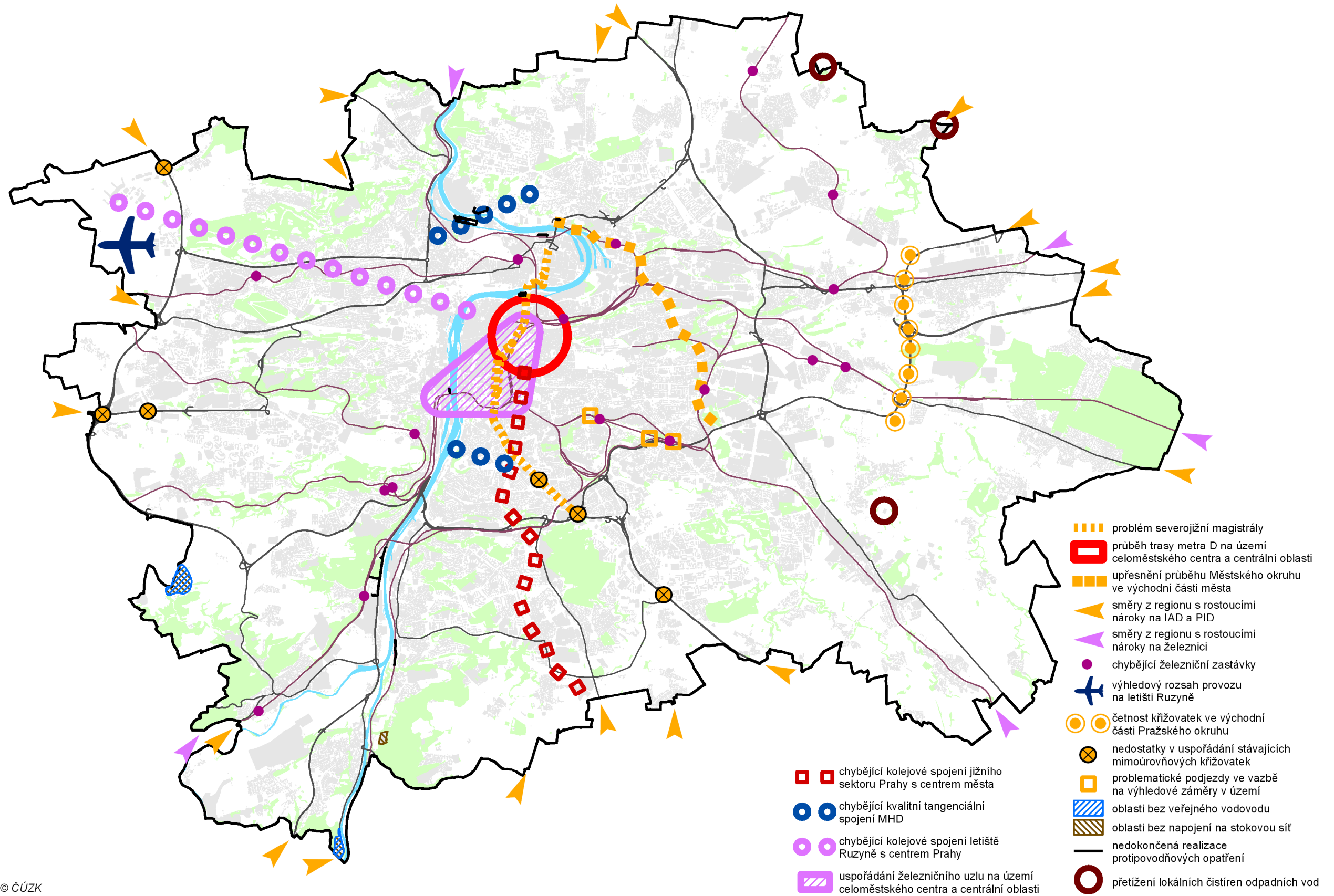
Většina protipovodňových opatření (PPO) podél těchto toků již byla realizována. Mimo PPO na Zbraslavi (Q100) jsou PPO realizována na úroveň ochrany na Q2002 + 30 cm. Zbývá ještě dokončení protipovodňových opatření zajišťovaných městem ve Velké Chuchli.

- Přetížení lokálních čistíren odpadních vod.

Vlivem nárůstu zastavěných ploch a intenzivnějšího využívání ploch stabilizovaných často stávající lokální ČOV nestačí a je nutno uvažovat o posílení, nebo napojení na jednotnou stokovou síť.

PROBLÉMY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

2 000 1 000 0 2 000 m



URM 2010
Podkladová data © ČÚZK

4.3 OSTATNÍ VYVOLANÉ PROBLÉMY

Do kategorie ostatních vyvolaných problémů spadají především stávající jevy nebo územní situace, které negativně ovlivňují nebo problematizují možnosti vyváženého fungování stavu a dalšího rozvoje města, které však přímo neznamenají přímý střet s jiným jevem nebo aspektem v území a které nemají ani povahu bezprostředního ohrožení pro budoucí vývoj města. Jedná se o problémy, které jsou vyvolané nevyváženým stavem jiného systému nebo území. Pro jejich řešení bude třeba se zaměřit na původce problémů. V rámci této kategorie byly definovány zejména jevy dopravní a technické vybavenosti:

- Stávající a připravovaná zástavba sledující hranici Prahy.

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

- Oblast nepříznivě omezující kontinuitu rozvoje městské struktury.

V minulosti založená průmyslová zóna Malešicko – Hostivařské oblasti vzhledem k předpokládanému rozvoji na východě města vrůstá do městské smíšené struktury a svým charakterem (průmyslové a skladové areály, umístění spalovny) a provozními nároky vytváří předěl, komplikující vzájemné vztahy uvnitř města. V této souvislosti je sledována přeměna využití ploch do pozice funkcí smíšených.

- Nepříznivý dělicí efekt a rušivý prvek povrchově vedených tepelných napáječů v krajině.

Povrchově vedené tepelné napáječe znamenají bariéru pro pohyb v krajině a její rekreační využití.

- Značně zatížené úseky metra.

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

- Značně zatížené úseky tramvajových tratí.

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

- Úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon vozidel.

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

- Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou.

V důsledku absence značné části Pražského okruhu na okraji Prahy dochází k využívání vybraných kapacitních komunikací v urbanizovaném území města tranzitní automobilovou dopravou se všemi z toho plynoucími negativními dopady na okolní zástavbu a obyvatele např. Jižní spojka, ul. K Barrandovu, Brněnská, Kbelská, Průmyslová a další.

- Provozně kritické křižovatky.

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

- Problematické přestupní terminály veřejné dopravy.

Mezi problematické přestupní terminály veřejné dopravy (z hlediska kapacity, vybavení nebo lokalizace) patří přestupní terminál Zličín, kde rostoucí nároky na autobusovou dopravu a omezená kapacita křižovatek v ul.

Řevnické vytvářejí v období dopravních špiček provozní problémy, problematický z hlediska uspořádání a vlivu na území je terminál u stanice metra Dejvická, odpovídající zázemí a vybavení postrádá přestupní terminál u stanice metra Opatov a Budějovická.

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

Nedostatečná kapacita je způsobena současným uspořádáním a parametry traťového úseku představuje problematickou část železničního uzlu Praha ve vztahu k současným a zejména výhledovým přepravním nárokům.

- Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy.

V důsledku rostoucích nároků na kvalitu, rychlost a kapacitu železniční dopravy jsou nejzatíženější tratě v relaci Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov.

- Oblasti zasažené provozem letišť Praha Ruzyně a Kbely.

Možnost výraznějšího rozvoje na severozápadě a severovýchodě města ovlivňují letiště Ruzyně a Kbely.

- Dlouhodobě problematická lokalizace Ústřední čistírny odpadních vod

Parametry čištění a lokalizace stávající ÚČOV v zátopovém území a v těsném kontaktu s přírodně a rekreačně hodnotným územím.

- Problematické využití území skládky Ďáblice

Celoměstsky významná lokalita skládky S-OO Ďáblice, představuje využití dlouhodobě konzervující přístupnost a rekreační využitelnost, s ohledem na dlouhodobé procesy stabilizace tělesa skládky a čerpání bioplynu ze skládky. V současné době se rozhoduje o dalším rozšíření skládky západním směrem, které přináší problémy s vynětím ze zemědělského půdního fondu, posouzením kapacity a politické dohody o prodloužení skládkování.

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

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

- Zdroje znečištění ovzduší REZZO 1 a REZZO 2

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

4.4 MÍSTA ÚZEMNÍCH OMEZENÍ A STŘETŮ ZÁMĚRŮ S LIMITY

Významnou skupinu problémů v území tvoří omezení a střety záměrů s limity využití území. Vzhledem k vysoké heterogenitě městského prostředí, charakterizované extrémní hustotou územních limitů, vztahujících se jak k antropogenním tak i přírodním prvkům a zároveň vysoké investiční atraktivitě území, vyvolává v praxi de facto každý větší záměr na rozvoj území více či méně kritický střet s limity využití území nebo alespoň určité omezení projevující se zpravidla nutností prověření záměru v podrobnějším měřítku (tedy například ve fázi územního řízení apod.). Většina omezení se jeví jako řešitelná právě v rámci podrobnějšího prověření záměru. Výsledkem může být úprava programu či koncepce záměru nebo nalezení vhodnějšího technického řešení. Nejčastější omezení budou u silničních komunikací, zejména v místech křížení nadřazené silniční komunikační sítě s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), protože tento typ staveb by neměl znamenat narušení kontinuity ÚSES. V menším počtu případů se to týká i železničních koridorů. Významným omezením může být při rozsáhlejších záměrech, či jejich kumulaci na kvalitní zemědělské půdě i udělení souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu. Sem patří např. rozšíření skládky Ďáblice, či změny pro obytnou zástavbu v prostoru Benic, Uhříněvsí a Královic.

Významný je podíl počtu změn ÚP na kvalitní zemědělské půdě, který představuje až 57,7 %, z toho změny převážně na zastavitelné území tvoří plných 76 % (44 % celkové rozlohy změn). Uvedená čísla představují výrazný nárůst oproti číslům z roku 2008.

Potenciální střety nalezneme zejména v oblastech, kde hrozí narušení přírodně chráněného území či prvku ÚSES, případně se dá předpokládat nutnost korekce ve vymezení ÚSES. V oblasti dopravní infrastruktury jsou to opět jak silniční, tak železniční stavby. Změněná trasa Vysočanské radiály si může vyžádat místní korekce ve vymezení ÚSES (D123L-P). Realizace varianty Městského okruhu ve stopě ul. Povltavské by znamenala zásah do přírodní památky Bílá skála a omezení nadregionálního biokoridoru ÚSES na břehu řeky Vltavy (D127L-P). V případě východního obchvatu Písnice stále probíhá upřesňování trasy s ohledem na ÚSES a zvláště chráněné druhy živočichů (D57L-P). Z nových železničních záměrů jsou nejzávažnějšími střety oba průchody koridorů vysokorychlostních tratí přes evropsky významné lokality NATURA 2000 (D24L-P, D28L-P). Oproti tomu u tzv. Bystřické přeložky nového železničního spojení Praha – Benešov lze zatím skutečný zásah do interakčního prvku ÚSES (stávající les) predikovat jen obtížně, jelikož záleží na výsledném výškovém řešení trasy a poloze portálů (D136L-P).

Záměr na výstavbu nového železničního spojení Praha - Benešov (tzv. Bystřické přeložky) je v potenciálním střetu s urbanistickými záměry, které představuje připravovaný obytný soubor Benice v k.ú. Benice, a Uhříněves (EIA PHA629) a změna Z 2143/00 v k.ú. Horní Měcholupy, Uhříněves a Petrovice. Vzhledem k významu navrhované železniční stavby je nutné v dalším procesu přípravy výše zmíněných záměrů zajistit jejich koordinaci s tzv. Bystřickou přeložkou tak, aby nebyla ohrožena nebo ztížena její budoucí výstavba. V současné době probíhá prověřování koncepce koridorů VRT na území ČR a Bystřická přeložka je potenciální stopou VRT směr Rakousko. Trasa by tak byla zahrnuta do politiky územního rozvoje ČR jako koridor VRT.

Ze staveb technické infrastruktury bude třeba zvýšenou pozornost věnovat výstavbě kanalizačního sběrače G v oblasti Dubče, kde jedna z prověřovaných variant může narušit hydrogeologické poměry v nivě potoka Řičanky, která je mimo jiné součástí ÚSES (T20L-PTO).

Některé střety lze vysledovat také na úrovni plošných rozvojových záměrů – ať už jsou připravovány v rámci změn ÚP či v rámci návazné projektové dokumentace. Jedná se například o rozsáhlý záměr na výstavbu v prostoru tzv. Trojmezí (U240L-PTH), zčásti v přírodním parku, dále pak v bezprostředním kontaktu s přírodní památkou Meandry Botiče a funkčními prvky ÚSES. Rizikovým je také provoz navrženého golfového hřiště ve Víně (U222L-PTHO) v ochranném pásmu přírodní rezervace Víněský park a biocentru ÚSES regionálního významu. Obytný soubor v Benicích (U55L-P) se rozšiřuje na úkor uvažovaných rekreačních ploch v přírodním parku a novostavba areálu PPL v Řeporyjích (U213L-P) si vyžádá změnu ve vymezení ÚSES. Problematické je též umístění výrobní betonových směsí v Troji (OV1093) sloužící převážně výstavbě městského okruhu, která leží v záplavovém území a je v konfliktu s prvky ÚSES, její dočasné umístění umožní obnovu území.

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

Veškeré vytipované omezení a střety jsou uvedeny v příloze Doprovodné tabulky k urbanistickým prvkům a potenciálu území.

- disproporce mezi potřebou zařízení pro školství, mimoškolní a zájmovou činnost dětí a mládeže, zejména pro spontánní trávení volného času, a zájmem o změny územního plánu, spočívající v redukci ploch pro školskou vybavenost i zeleň (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi objemem nové bytové výstavby v okolí Prahy, počtem pracovních příležitostí a zaostávající výstavbou základní občanské vybavenosti pro její obyvatele, generující nárůst dopravy za těmito možnostmi do Prahy (zčásti v kompetenci ÚP),

disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvů demografického vývoje (v kompetenci ÚP).

Tab. Střety záměrů s limity

Střety záměrů s limity			
kód střetu	Kód záměru	Záměr	limit
Střety urbanistických záměrů s limity			
U55L-P	PHA629	Obytný soubor Benice, Praha 22 - Benice, Uhříněves (březen 2009)	Zp, ÚSES, LeOP, PP
U201L-PTO	OV1093	Výrobní betonových směsí zařízení staveniště, Praha 5 - Troja, 2. etapa	Vpt, Zú, SU, ÚSES, Zp
U213L-P	PHA242	Novostavba areálu PPL, Praha 13 - Řeporyje	ÚSES, Zp
U222L-PTHO	PHA486	Golfové hřiště ZÁMECKÝ GOLF PRAHA v Praze 9 - Víně	HJ, Pre, Le, Zp, VTL,AL, ÚSES, OP, Be, LeOP, Vpt
U240L-PTH	1175	Celkové dořešení území s ohledem na posílení prvků zeleně, založení parkových ploch a ploch rekreace a sportu, odpovídající urbanizace a vyřešení dopravní obslužnosti území, Praha 10,11,15 –Záběhlíce, Chodov, Hostivař, „Trojmezí“	ÚSES, Ppa, PP, OP, Zp, Vpt, HJ, Zú
U244L-PT	2156	rozšíření skládky a posunutí biokoridoru v Praze 8 – Březiněves, Ďáblice	Zp, ÚSES, VTL, VVN
Střety záměrů dopravní infrastruktury s limity			
D9L-H	2744	Optimalizace tratě Praha hl.n. – Praha Smíchov, Z 2744/00	KP
D24L-P	DZ-8	VRT, koridor vysokorychlostní tratě směr SRN	NA
D28L-P	DZ-9	VRT, koridor vysokorychlostní tratě směr Rakousko	NA
D57L-P	PHA433	Východní obchvat Písnice	ÚSES
D123L-P	1918	Vysočanská radiála (změna trasy), Z 1918/07	ÚSES
D127L-P	MZP092	Městský okruh – úsek Pelc Tyrolka – Balabenka	ÚSES
D136L-P	DZ-7	Bystřická přeložka, Praha - Benešov, nové žel. spojení	Le, ÚSES
Střety záměrů technické infrastruktury s limity			
T20L-PTO	2573	Prodloužení sběrače G - první etapa	SU, ÚSES, VTL, VVTL, PP

Zdroj URM 2010

Použité zkratky limitů:

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

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

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

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

4.5 OHROŽENÍ V ÚZEMÍ

Ohrožení v území představují zejména možné projevy katastrofických přírodních procesů a také některé obtížně odstranitelné doprovodné projevy související s funkcí dopravních terminálů nebo s riziky souvisejícími s předchozím nešetřením nakládáním s územím. Mezi tyto celoměstsky významná ohrožení, jejichž ochranu je možno podpořit s využitím nástrojů územního plánování jsou zejména:

- záplavová území
- poddolovaná a sesuvná území,
- oblasti a lokality se starými zátěžemi,
- zóny havarijního plánování,
- oblasti zasažené provozem letišť.