



VYHODNOCENÍ VLIVU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE HL. M. PRAHY

2009

ZUR

hlavní město Praha

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G



VYHODNOCENÍ VLIVU NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE HL. M. PRAHY

2009

ZUR

hlavní město Praha

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G

Zadavatel: Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního plánu,
Jungmannova 29/35, Praha 1
ředitelka odboru Ing. Jitka Cvetlerová

Zpracovatel: Útvar rozvoje hlavního města Prahy,
Vyšehradská 57/2077, Praha 2
ředitel Ing. Bořek Votava

Vedoucí zpracovatelského týmu:
Ing. arch. Martin Říha
autorizace EIA/SEA č. j. 7349/1179/0PV/93, s prodlouženími
č. j. 4532/OPVŽP/02 a č. j. 16014/ENV/06 z 21. 3. 2006

Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000 zpracoval:
Ing. Ivo Machar, Ph.D.
autorizace k provádění posouzení podle § 45i zákona č.114/1992 Sb.
v platném znění č. j. 630/347/05 ze dne 8. 3. 2005

ÚVOD

Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (dále jen ZÚR hl. m. Prahy) na udržitelný rozvoj území je pořízeno a zpracováno v souladu s ustanovením § 19, odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a s jeho Přílohou, s ustanovením § 6 odst. 3 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti a její Přílohy č. 11, dále v souladu s ustanoveními § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění a s ustanovením § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Pro Vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí (SEA), tvořící část A celkového vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, byla zvolena metoda „ex-ante“ hodnocení, umožňující komunikaci mezi týmem zpracovatelů vlastních ZÚR hl. m. Prahy a SEA - týmem již v průběhu prací na hodnocené koncepci a vzájemné zpětnovazební ovlivňování tak, aby se případné problémy a rozpory řešily hned při jejich vzniku, následné etapy práce nebyly zatíženy případnými nedostatky a výsledné hodnocení se ve veřejném zájmu přibližovalo co nejvíce konsensuálnímu vzájemnému hodnocení práce obou týmů. Ve vyhodnocení se proto již neobjevují akceptované připomínky, uplatněné v průběhu práce SEA-týmem a závěrečná podoba Vyhodnocení tak může být velmi stručná.

Protože vyhodnocení vlivů na životní prostředí tvoří ve smyslu Směrnice EU 2001/42/ES a její implementace do právního řádu ČR, zejména do ustanovení § 10f, odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění, nedílnou součástí Zásad územního rozvoje jako hodnocené koncepce, není součástí osnovy vyhodnocení opakování obsahu textu a grafiky hodnocené koncepce. Tabulková hodnocení i komentář obsahují jen označení bodů či odkazy na příslušné kapitoly závazné části ZÚR hl. m. Prahy, odůvodnění nebo k nim náležející grafiky.

Dokumentace obsahuje 2 části:

- Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
- Vyhodnocení vlivů na evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000

A. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ PODLE § 10 I ZÁKONA ČÍS. 100/2001 SB., O POSUZOVÁNÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, V PLATNÉM ZNĚNÍ

1. Zhodnocení vztahu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy k cílům ochrany životního prostředí přijatým na vnitrostátní úrovni

Základními aktuálními dokumenty pro ochranu životního prostředí (dále jen „ŽP“) v České republice (dále jen „ČR“) jsou Strategie udržitelného rozvoje ČR, Státní politika životního prostředí 2004 - 2010, Národní strategie ochrany biodiverzity, Národní program snižování emisí ČR, Plán odpadového hospodářství ČR, Operační program Životní prostředí ČR 2007-2013. Při výběru relevantních kritérií pro hodnocení ve všech třech pilířích udržitelnosti byly zohledněny i další strategické dokumenty EU a celostátní koncepce, jejichž výčet je uveden v kapitole G - Seznam podkladů a použité literatury. Většina těchto dokumentů je zaměřena na jednotlivé složky životního prostředí a kromě Státní politiky ŽP nemá průřezový charakter, nazírající problémy ŽP komplexně prizmatem území, jak to činí dokumenty územního plánování. Z koncepčních rozvojových dokumentů hl. m. Prahy jsou pro vyhodnocení klíčovými Strategický plán hl. m. Prahy z roku 2000 a jeho připravovaná aktualizace a Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy z roku 1999 ve znění změny Z 1000/00. Z dalších koncepcí zpracovaných pro hlavní město Prahu k nim patří vzhledem k specifickým problémům ŽP hl. m. Prahy dále Integrovaný krajský program snižování emisí a zlepšení kvality ovzduší na území aglomerace hl. m. Prahy z roku 2006 a Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy. Z vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí a veřejné zdraví (SEA) je zřejmé, že priority a cíle v nich uvedené vytvářejí prostředky územního plánování podmínky pro plnění mnohých priorit, cílů a opatření těchto celostátních i pražských koncepcí v obtížných podmínkách velkoměsta. Jeho dlouhodobá udržitelnost vývoje závisí v mnohém na oblastech mimo vlastní správní území, což ji samo o sobě poněkud zpochybňuje v širším prostrovém i časovém kontextu. Pro vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, jehož je SEA součástí, byly proto vybrány pro specifiku Prahy (s její velikostí, podílem zastavěného území a koncentracemi aktivit) relevantní agregované priority, cíle a opatření vybrané z těchto koncepcí v základních třech pilířích udržitelnosti - ekonomickém, sociálním a environmentálním. Tento přehled je pak doplněn o nález hlavních disparit mezi pilíři udržitelnosti, jak byly formulovány již v Územně analytických podkladech pro hlavní město Prahu jako kraje a zhodnocením, jak ZÚR hl. m. Prahy přispívají k jejich snížení či odstranění.

2. Údaje o současném stavu životního prostředí v řešeném území a jeho předpokládaném vývoji, pokud by nebyly uplatněny Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy

Půda

Z rozlohy hlavního města Prahy 496,1 km² tvořily v roce 2005 evidenčně zastavěné plochy 48,84 km² (9,84 %), „ostatní“ plochy 178,53 km² (35,99 %), zemědělská půda 208,70 km² (42,06 %), lesní pozemky 49,27 km² (9,93 %) a vodní plochy 10,79 km² (2,17 %). Počet obyvatel dosáhl 1 181 610 (k 1. 1. 2007 už 1 188 126 obyvatel) a hustota zalidnění byla 2371 osob/km² (v roce 2007 2395 osob/km²). Od roku 2001 hustota stejně jako počet obyvatel rostla, zatímco v předchozích letech klesala. Tento vývoj sebou nesl některé negativní důsledky na stav a vývoj

ŽP. Nedařilo se čelit tlaku na zástavbu nezastavěného území, vč. ZPF ani tlaku na převedení rezerv určených k využití po návrhovém období územního plánu k zástavbě ještě před rokem 2010. Nástroje územního plánování jsou nepochybně jedněmi z nejdůležitějších, které mohou další vývoj těchto indikátorů učinit dlouhodobě udržitelnými.

Klima

Průměrná roční teplota 8,6°C a průměrný roční úhrn srážek 498,5 mm se nelišily od dlouhodobých (30 let) průměrů, zvýšil se však rozkmit kolem tohoto průměru opakovaným překročením extrémních odchylek zejména v zimních i letních maximech. Kromě obecných globálních změn klimatu se na tom může podílet růst zastavěných a zpevněných ploch s rychlejším odtokem a odpařováním vody a snižování podílu zeleně a vodních ploch, ochlazujících a zvlhčujících prostředí. Ačkoliv průměrné rychlosti větru, oblačnost a délka slunečního svitu byly v roce 2005 v normálu, byl zaznamenán větší počet bouřek a dokonce i krupobití. I to svědčí o větším zastoupení extrémů v počasí. Vedle celopražských klimatických ukazatelů lze předpokládat s rostoucí výškou zástavby a s jejím „zahušťováním“ místně negativní mikroklimatické vlivy zhoršením provětrávání a vznikem inverzních mrazových kotlín za překážkami proudění vzduchu v zimě, pokud tomu nebude věnována pozornost při územním plánování, umisťování staveb, navrhování a povolování změn využití území.

Ovzduší

Počet velkých stabilních zdrojů znečištění ovzduší (REZZO 1) po skokovém nárůstu v letech 1985-1992 (výstavba blokových kotelen na sídlišťích) a v roce 2002 (změna v zařazování zdrojů do kategorií) naopak poklesl v letech 1998 - 2001 napojováním Prahy na přivaděč tepla z Elektrárny Mělník. V roce 2005 představoval 246 velkých zdrojů znečištění. Počet zdrojů střední velikosti (REZZO 2) stagnoval a představoval v roce 2005 3098 zdrojů. Malé zdroje (REZZO 3) nejsou individuálně registrovány. Sledovány jsou tuhé znečišťující látky, SO₂, NO_x, CO, VOC, NH₃ a u některých zdrojů další vybrané škodliviny, jako jsou těžké kovy nebo persistentní organické látky (POP's). Stabilní zdroje znečištění vykazují dlouhodobý pokles emisí.

Nejvýznamnější a bohužel rostoucí zdroj znečištění ovzduší na území Prahy představuje v současné době automobilová doprava. Samostatně jsou sledovány emise pro liniové zdroje (komunikace), portály a výdechy tunelů, křižovatky a speciální zdroje (autobusová nádraží, terminály, čerpací stanice PHM, parkování). Jsou sledovány koncentrace prachových částic PM₁₀, NO_x, SO₂, CO a C_xH_y. Imisní situace je sledována sítí 23 pozemních monitorovacích stanic a porovnávána s předpisy danými limity. K překračování imisního limitu i mezi tolerance, jsou-li stanoveny, dochází občas na všech měřicích stanicích. Po prudkém poklesu hodnot koncentrací v 90. letech došlo mezi lety 2000 až 2002 ke zmírnění průběhu poklesu u koncentrací SO₂ a tento trend po zakolísání v roce 2003 pokračoval, až v roce 2005 nedošlo nikde k překročení. Nejvyšších hodnot dosahovala stanice v Praze 10 na Průmyslové (roční 8,5 µg/m³, denní 50 µg/m³ a hodinová 296 µg/m³). Také u suspendovaných částic PM₁₀ docházelo do r. 1999 k poklesu, ale po roce 2000 se tento pozitivní vývoj zastavil a obrátil k trvalému nárůstu. Vzhledem k důsledkům na zdraví obyvatelstva jde o nejzávažnější problém znečišťování ovzduší. Imisní limit 24-hodinové koncentrace byl v roce 2005 překročen více než 35x na 13 stanicích. Na stanici Praha 2 - Legerova byl překročen dokonce roční limit (45 µg/m³), kterému se přiblížily ještě stanice v Praze 8 - Karlíně a v Praze 9 - Vysočanech (obě 38 µg/m³). Od roku 2005 je sledována i frakce PM_{2,5}, kde limit průměrné roční koncentrace 25 µg/m³ byl překročen u stanice Praha 5 - Smíchov a těsně pod ním zůstaly stanice Praha 9 - Vysočany a Praha 4 - Libuš. Obdobný průběh vývoje imisí v čase lze pozorovat u oxidu dusičitého (pokles do r. 1999, růst po roce 2000). Nejhorší situace je na stanici Praha 2 - Legerova, kde byl překročen hodinový imisní limit včetně meze tolerance (250 µg/m³), celkem 174x a s mezí tolerance 36x. Je zjevné, že na vině je vedení dopravy (S - J magistrála) hustě zastavěným středem města. Dlouhodobě klesá zatížení olovem, kde naměřené hodnoty jsou hluboko pod limity. K imisím CO přispívají kromě dopravy i stacionární zdroje, především domácí topeniště. K překročení limitů však v roce 2005 nedošlo na žádné z měřicích stanic. Z mobilních zdrojů pochází cca 85 % imisí benzenu jako reprezentanta karcinogenních C_xH_y. Mě-

řen byl v dostatečném počtu vzorků jen na 2 lokalitách Prahy. Limity nebyly překročeny na žádné z nich, nejvyšší hodnota byla naměřena na stanici Praha 10 - Šrobárova (SZÚ - 3,3 µg/m³). Z hlediska zdravotních důsledků na obyvatelstvo je důležité sledování přízemního ozonu - O₃. Maximální denní osmihodinový klouzavý průměr nesmí překročit více než 25x hodnotu 120 µg/m³ v průměru za 3 roky. Z 9 stanic, kde je měřen, byl překročen u 6 stanic ve Vysočanech, Libuši, na Suchdole, v Kobylisích, Veleslavíně a Stodůlkách. Počet překročení vyšší než 25 se odehrál na Suchdole, v Libuši a Stodůlkách. Nikde nebyl v roce 2005 překročen imisní limit niklu ani kadmia a arsenu. Toxikologicky jedna z nejzávažnějších škodlivin v ovzduší - benzo(a)pyren byl sledován na 3 stanicích a na všech došlo v roce 2005 k překročení limitů (Šrobárova, Smíchov, Libuš). Zejména výsledky naměřených koncentrací PM₁₀, NO₂ a benzo(a)pyrenu jdou jednoznačně za dopravou a jsou podnětem k řešení nevyhovující dopravní situace v pražské aglomeraci. Problémy atmosférické depozice a prašného spadu jen dokreslují nepříznivé působení na odolnost materiálů i obranyschopnost lidského organismu v těchto podmínkách.

Na řešení se mohou a musí uplatnit nejen územně-plánovací, ale i investiční, organizační a regulační opatření a zkvalitnění čištění města, tedy i nástroje mimo možnosti a kompetence orgánů územního plánování.

Na měření navazují smogové a regulační systémy. V roce 2005 však nedošlo ani jednou k vyhlášení signálů některého ze stupňů ohrožení, protože ani dílčí výrazná překročení limitů netrvala dlouho a nebylo třeba přikročit k regulaci zdrojů.

Voda

Z 333 profilů sledování jakosti povrchových vod v ČR jsou jen 4 v Praze a nejbližším okolí. Jsou to Vltava - Vrané n. Vlt., Podolí a Libčice a Berounka - Lahovice. Sledováno je 57 (Lahovice) - 106 (Vrané) látek. Nejčistší voda byla v roce 2005 ve Vraném, protože více než polovina z 38 měřených ukazatelů dosahovalo I. třídy, 11 látek II. třídy, 5 III. třídy a žádné nebyly ve IV. a V. třídě. V Podolí byly zjištěny vyšší hodnoty P, CHSK_{Cr} a BSK₅ a až do IV. třídy chlorofyl. V Libčicích přibýly AOX, TOC a koliformní bakterie, ale žádný vzorek v nehorší V. třídě. V Lahovicích k předešlým přibýly NL 105°C a byl zde v V. třídě chlorofyl. Napovídá to o náchylnosti k eutrofizaci vody, způsobované kombinací malé vodnosti, zvyšujících se teplot a přívodu příliš mnoha živin z povodí do těchto vodních toků. V roce 2005 pokračovala z předešlých let systematická obnova a revitalizace několika rybníků a vodních nádrží na území Prahy k obnově a posílení retenční schopnosti krajiny - odbahnění a rekonstrukce Velkého Počernického rybníku, oprava rybníku U Vodotoku, rekonstrukce rybníčku v lesoparku Na Cibulce, revitalizace Čimického rybníku, obnova rybníku v oboře Hvězda, revitalizace nádrže N1 Stodůlky, rekonstrukce středního rybníku v Dolních Chabrech a také oprava a vyčištění vodohospodářského systému ve Stromovce - Malá říčka. Opravována jsou i zařízení na drobné síti vodotečí (Botič v Petrovicích, Botič v ul. U jezu, Větvový potok v Praze 5, Dalejský potok v Řeporyjích. Zlepšil se úklid, údržba, čištění propustků a tím i funkčnost drobné vodní sítě.

Zásobování Prahy pitnou vodou zajišťují 3 hlavní zdroje: vodárna Želivka (VD Švihov), vodárna Káraný (zčásti podzemní vody, zčásti infiltrace z Jizery) a vodárna Podolí (důležitý rezervní, dnes málo využívaný zdroj vody upravované ze surové vody z Vltavy, který je udržován v trvale provozuschopném stavu). Ze 131,746 mil. m³ vyrobené pitné vody (z toho pro mimopražské odběratele 14,212 mil. m³) pocházelo v roce 2006 plných 73,2 % ze Želivky, 24,1 % z Káraného a jen 2,4 % z Podolí, kde Vltavu lze považovat za „místní“ zdroj (0,3 % tvoří průmyslový vodovod). Je zřejmé, že hlavní město dávno „přerostlo“ početností obyvatel, spotřebou průmyslu i vybavenosti lokální zdrojový potenciál a je velmi závislé na dálkových převodech vody z vlastního i jiných povodí, což má z hlediska dlouhodobé udržitelnosti své limity. ZÚR hl. m. Prahy tento limit respektují při stanovení navrhovaného maxima počtu obyvatel v návrhovém období. Vodovodní síť Prahy vykazovala vzhledem ke stáří a kvalitě provedení značnou poruchovost. Z odhadovaných až 46 % ztrát v rozvodech v roce 1995 se je již podařilo snížit do roku 2006 na cca 23,79 % z vyrobené vody, ale jde stále o číslo vysoké.

Odpadní (spláskové a srážkové) vody jsou sváděny zčásti centrální kanalizační sítí z počátku 20. století, která byla budována jako kanalizace jednotná, nově budovaná sídliště na okrajích Prahy mají už kanalizační síť oddílnou. Síť je svedena do Ústřední čistírny odpadních vod na Císař-

ském ostrově v Praze - Bubenči. Kromě ÚČOV funguje v Praze dalších 24 pobočných (lokálních) čistíren (PVK provozuje 22), které však čistí jen cca 5,5 % splaškových vod. ÚČOV nesplňuje v současnosti požadavky EU na úroveň čištění, a proto se chystá investice ke zlepšení účinnosti od roku 2010. V roce 2005 provázely provoz značné počty poruch. I z tohoto důvodu se nejví šťastným, že se 10 mld. investicí prodlouží návratnost a životnost ÚČOV ve stávající, vzhledem k okolí nevyhovující lokalitě a oddálí záměr schváleného ÚPn SÚ hl. m. Prahy z roku 1999 a Strategického plánu hl. m. Prahy z roku 2000 vymístit ÚČOV v dohodě se Středočeským krajem mimo správní území města. Elektrocentrum ÚČOV pokrylo cca 73 % své spotřeby elektrické energie spalováním bioplynu ve vlastních kogeneračních jednotkách. Průměrný přítok odpadních vod na ÚČOV činil v roce 2005 3,79 m³/sec., což znamená mírný pokles oproti předcházejícím rokům. Dle výsledků kontrol trvá značná nekázeň producentů v plnění podmínek vodohospodářských povolení a dodržování kanalizačního řádu. Oddělení ochrany vod ČIŽP řešilo na území Prahy v roce 2005 83 havárií znečištění vod, OOP MHMP 23 havárií.

Protipovodňová opatření byla do konce minulého století zanedbána, protože od roku 1890 Praha nezažila obdobnou katastrofální povodeň. Falešný pocit relativního bezpečí posilovalo vybudování vltavské kaskády velkých přehrad, počínaje Lipenskou vodní nádrží a konče Vranskou a Slapskou přehradou blízko proti proudu řeky. Již na jaře roku 1997 bylo rozhodnuto o budování protipovodňové ochrany a zejména po tragické povodni v roce 2002 došlo k intenzivní výstavbě protipovodňových opatření, která nadále probíhá po ucelených etapách a která má po dokončení zajistit ochranu proti rozlivu velkých vod Vltavy a Berounky na kótu povodně z roku 2002 + 30 cm (vyjma Zbraslavi, kde to bude Q100 + 30 cm). Podle zkušenosti z povodně 2002 byly připraveny, projednány a schváleny změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy, revidující hranice záplavového území, aktivní a pasivní zóny a regulativy jejich funkčního využití.

Krajina a příroda

Podrobnější členění ploch v katastru nemovitostí a v tom zejména zemědělské půdy v letech 1997 - 2005 ukazuje, že zemědělské půdy ubývá ve prospěch lesní půdy, zastavěných a v posledních letech i „ostatních“ ploch, zatímco podíl vodních ploch stagnuje. Uvnitř zemědělské půdy pak ubývá orné půdy, zahrad, ovocných sadů i trvalých travních porostů, nepatrně přibýlo vinic a chmelnic. Podíl pozemků určených k plnění funkcí lesa je v Praze nejmenší ze všech krajů a nedosahuje ani 10 %.

Terénní konfigurace Prahy je charakteristická prořiznutím středočeské tabule, tvořící parovinu sahající daleko za hranice Prahy ve směrech západním, severním a východním. Pražská kotlina je utvářena rozšiřující se říční nivou s charakteristickým k východu vychýleným meandrem toku Vltavy a příčnými údolími jejích přítoků. V Pražské kotlině je vyšší a strmější levý břeh Vltavy, ale na obou březích se vypínají skalní ostrohy (často chráněné přírodní útvary či místa prvních historických sídel) zpeřující terénní reliéf od skalního uzávěru na jihu po skalní uzávěr svírající tok Vltavy severně od Prahy. Tento charakteristický reliéf byl po staletí dotvářen lidskou činností do unikátního harmonického prostorově kompozičního celku zástavbou se stavebními dominantami, zdůrazňujícími přednosti a potlačujícími nedostatky tohoto reliéfu (zejména redukcí často zaplavovaných území v nivě Vltavy navážkami, ponechání pozemků s obtížnými geologickými vlastnostmi, jako např. k sesuvům náchylné svahy Petřína, v přírodě blízkém nezastavěném stavu apod.), s dostatkem zeleně zachované ve značných rozlohách až v dotyku k historickému jádru města. Menší zahrady a parky a další souvislejší plochy zeleně zůstaly i v dalších částech města vázány na vodní toky, skalní výchozy nebo na výšiny či zbytky původních lesů. Podle ročenky ŽP v Praze byly zintenzivněny práce na obnově čtených pražských parků, alejí a stromořadí, trpících v minulých desetiletích nedostatkem údržby. V Praze je stanoven, chráněn a rozvíjen systém městské zeleně a nadregionální, regionální i lokální územní systém ekologické stability krajiny, zakotvený ve schváleném územním plánu z roku 1999 v platném znění. Na správní území Prahy zasahuje CHKO Český kras. Vyhlášeno je 89 lokalit maloplošných zvláště chráněných území přírody (ZCHÚ), 11 přírodních parků, 20 registrovaných významných krajinných prvků, 75 památných stromů nebo jejich skupin. 8 lokalit je vymezeno jako evropsky významné lokality v soustavě NATURA 2000. Tyto lokality jsou chráněny v režimu tzv. předběžné ochrany podle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění. Pozornost je věnována zastavení šíření agresivních nepůvodních dřevin a rostlin a dřevin či rostlin s alergizujícími účinky pylu, výskytu klíšťat, aktivnímu manage-

mentu některých specifických částí přírody (např. pastvou ovcí a koz na 21 lokalitách v 16 chráněných územích přírody), biomonitoringu.

Lesy

Lesy zauímají necelých 10 % rozlohy správního území hlavního města Prahy. Praha je tak krajem s nejmenší lesnatostí v ČR. Z faktu, že jde současně o kraj s nejvyšší hustotou obyvatel vyplývá, že pražské lesy jsou přetíženy a poškozovány intenzivní rekreací, zhoršující ještě jejich zdravotní stav poškozovaný i vysokou mírou znečištění ovzduší. V roce 2005 proto pokračovalo cílevědomé rozšiřování ploch lesa novým zalesňováním zejména na 2,5 ha v Dolních Počernicích a v Dubči, pokračovala i obnova lesů stávajících.

Odpady

Celková produkce odpadů v Praze v roce 2004 představovala 3 668 608 t a v roce 2005 3 535 128 t, z toho bylo v roce 2004 v kategorii nebezpečných odpadů 121 864 t a v roce 2005 186 313 t. Zatímco celkový objem odpadů tedy klesl, podíl nebezpečných odpadů naopak vzrostl. Nejvíce odpadů, více než polovina v obou letech, pocházela ze stavebnictví, další v pořadí jsou „jiné“ odpady, komunální odpad a až na 4. místě odpad z průmyslu, na 5. místě z energetiky, na 6. místě ze zemědělství, na 7. ze zdravotnictví a na posledním z dolování a těžby. Podíl znovu využívaného odpadu je stále nízký, odstraňování odpadu se děje stále převážně skládkováním a jen v menší míře spalováním, což klade značné územní nároky na zneškodňování odpadů a potřebu stále obtížnějšího hledání lokalit vhodných pro ukládání odpadů. V Praze se přitom úspěšně aplikuje tříděný sběr využitelných složek komunálních odpadů, u nichž za 8 let do roku 2005 vzrostlo materiálové využití z 8,0 na 63,9 kt a termické ze 137,1 na 265,1 kt. Hlavní město Praha v roce 2010 provozovala 10 sběrných dvorů, další provozovaly městské části Prahy 4, 6 a 15. V Malešicích byl v říjnu 2004 zahájen zkušební provoz celoměstské kompostárny. V roce 2005 bylo kompostováním využito 30 tun odpadu.

Na území 41 městských částí byly péčí hlavního města v roce 2005 zlikvidovány černé skládky. Praha má od roku 2005 schválený Plán odpadového hospodářství pro kraj a v roce 2006 zahájila práce na POH Prahy jako původce odpadů.

Hluk

Nadměrný hluk je podobně jako znečištění ovzduší jedním z nejzávažnějších negativních faktorů prostředí se zdravotními důsledky na obyvatelstvo. Hlavním zdrojem hluku ve městě je nepochybně pozemní doprava, především rostoucí doprava automobilová, ale v Praze i doprava letecká, železniční a tramvajová. Dočasně se místně dále uplatňuje hluk ze stavební výroby. Praha j hlukem zasažena nejvíce z měst ČR a podíl obyvatel Prahy vystavených nadměrnému hluku se už v roce 1994 blížil 50 %.

Přijatá legislativní opatření ukládají správcům komunikací a provozovatelům zdrojů hluku zajistit nepřekračování stanovených limitů a zmocnil orgány hygienické služby poskytnout dočasné výjimky pro stávající zdroje. Ze strany správců komunikací uplatňované požadavky na prodlužování platnosti výjimek jsou však z hlediska nepochybně výrazně negativních kumulativních a synergických vlivů na lidské zdraví dlouhodobě nepřijatelné. K minimalizaci hlukové zátěže obyvatel mohou přispět i územně-plánovací opatření, oddělující vhodně dopravu od obytné zástavby a dalších na hluk citlivých občanských a rekreačních vybavení, posilující městskou hromadnou dopravu (dále jen „MHD“) a obecně kolejovou dopravu oproti individuální automobilové dopravě (dále jen „IAD“) a nákladní silniční dopravě. Dalším nástrojem je rozmístování funkcí tak, aby negenerovaly zbytečnou dojíždku a dopravu pro zásobování po nevhodných trasách apod. V Praze byla zavedena pravidelná měření hluku od roku 1984 do roku 2000 na 8 lokalitách. V několika z nich jsou stabilně překračovány přípustné hladiny hluku ve dne i v noci, přičemž neexistují reálná technická opatření k pasivní ochraně okolní zástavby. Řešením je jen změna využití (funkce) v ní nebo vymístití podstatné části dopravní zátěže z těchto komunikací a jejich přemístění do nových vhodnějších koridorů nebo pod zem. V roce 2007 měly být dokončeny hlukové

mapy pro hlavní město Praha, aktualizované pak vždy po 5 letech. Na ně mají v roce 2008 navazovat akční plány na odstranění největších závad. Harmonogram odstraňování staré hlukové zátěže z pozemních komunikací byl hygienickou službou schválen na základě pilotního projektu Technické správy komunikací (TSK) z roku 2003. S výrazným zlepšením pro Prahu 6 se počítá v souvislosti s doplněním zatím jen silničního připojení Letiště Ruzyně na hlavní město kolejovou dopravou - buď železnicí nebo metrem, s příp. doplňkovou tramvajovou dopravou. Územně je trasování všech těchto prostředků vyřešeno v návrhu změny ÚPn SÚ hl. m. Prahy Z 1433/00.

Letecký hluk způsobuje největší problémy z provozu letiště Ruzyně, ale v menší míře obtěžuje i provoz dalších letišť v Praze a okolí, jako jsou Kbely, Letňany, Točná, Vodochody. Značné problémy provázejí přípravu výstavby paralelní vzletové a přistávací dráhy (dále jen „VPD“) RWY 06R/24L na letišti Ruzyně, potřebné ke zvládnutí nárůstu počtu odbavených cestujících (v roce 2005 překročil 10 milionů, v roce 2007 12,4 milionu) a tím i vzletů a přistání. Zprovoznění této dráhy by na jedné straně znamenalo rozšíření ochranných hlukových pásem a omezení rozvoje citlivých funkcí především v městských částech Nebušice a Suchdol, avšak kromě zvýšení kapacity letiště by přineslo na druhé straně snížení hlukové zátěže obyvatel zasažených vzlety a přistáními ze stávající „příčné“ VPD 13-31, jejíž osa prochází nad hustě zalidněnými městskými částmi (dále jen „MČ“) Praha 5 a 6. Problémy s hlukem z ostatních letišť jsou řádově menší jak vzhledem k charakteru a intenzitě provozu a tříd letadel, která je používají, tak vzhledem k jejich umístění mimo hustě zastavěná území. Z mimopražských zdrojů hluku vyvolává určité obavy záměr nových majitelů závodu Aero a jeho továrního letiště ve Vodochodech dostavět zde odbavovací terminál a letiště proměnit na druhé mezinárodní komerční letiště u Prahy se zaměřením na levné letecké společnosti. Uskutečnění tohoto záměru by představovalo další zátěž hlukem pro obyvatelstvo a osídlení v severní části hlavního města nejen vlastním provozem, ale i zprostředkovaně díky problémům v řízení letového provozu nad hlavním městem a v jeho okolí pro letouny startující a přistávající jinde.

Veřejné zdraví

V hlavním městě Praze v letech 2000 - 2005 rostl počet narozených dětí z 9 472 na 11 966 a živě narozených na 1000 obyvatel z 8,0 na 10,2, což je oproti předchozím létům nesporně obrát k příznivému vývoji. Zemřelých naopak v témže období ubývalo ze 13 425 v roce 2000 na 12 673 v roce 2005, takže na 1000 obyvatel počet zemřelých klesl z 11,3 na 10,8. Kojenecká úmrtnost klesla z 2,3 ‰ v roce 2000 na 1,9 ‰ v roce 2005. Přesto narození do roku 2005 nestačili nahradit přirozený úbytek úmrtími a pokud se trend celkového úbytku změnil v posledních letech k přírůstkům, je to především vlivem migrace, tedy přistěhování, nikoliv přirozenou měnou.

V příčinách úmrtí s nárůstem vedou nemoci oběhové soustavy, následovány novotvory, dále pak nemoci dýchací soustavy, jiné příčiny (úrazy, otravy, sebevraždy) a nemoci trávicí soustavy. Je nepochybné, že kromě životosprávy se na tomto složení příčin úmrtí podílí i životní prostředí a stresující faktory života ve velkoměstě. Varující je zejména to, že zatímco ostatní příčiny úmrtí stagnují nebo mírně klesají, nemoci dýchací soustavy jako příčina úmrtí výrazně rostou (ze 41,6 v roce 2000 na 78,0 na 100 000 obyvatel v roce 2005).

Podle hygienických studií jsou hlavní příčinou polutanty ovzduší, zejména částice PM₁₀, NO₂ a benzo(a)pyren. Příčinou občas se vyskytujících problémů v kvalitě vody jsou dusičnany.

Celoplošným problémem Prahy, zasahujícím cca 50 % obyvatel v jejich bydlištích a všechny obyvatele ve venkovním prostředí, je hluk. Ostatní škodliviny se v dlouhodobých sledováních příliš nemění a pohybují se pod přípustnými limity. Z faktorů ovlivňujících vnímání kvality životního prostředí v Praze je nejčastěji uváděn vliv automobilové dopravy (30 %), na druhém místě následuje znečištění veřejných prostranství, denní hluk a pak teprve znečištění ovzduší a prašnost. Průzkum dokládá důležitost častého čištění města, snižujícího nepořádek a sekundární prašnost opětovným vířením již usazeného prachu větrem a dopravou. Důležitou úlohu ve městě plní vodní prvky a zeleň, přispívající k udržování vlhkosti a schopná zastíněním terénu a zpomalováním proudění vzduchu bránit přesoušení prachu a zachytávat ho účinně z ovzduší na olistění.

Z faktorů ovlivňujících vnímání kvality životního prostředí je v Praze nejvíce negativně vnímána automobilová doprava (30 %), na druhém místě následuje znečištění veřejných prostranství, denní

hluk a pak teprve znečištění ovzduší a prašnost. Průzkum dokládá důležitost častého čištění města, snižujícího nepořádek a sekundární prašnost opětovným vířením již usazeného prachu větrem a dopravou. Důležitou úlohu ve městě plní vodní prvky a zeleň, přispívající k udržování vlhkosti a schopné zastíněním terénu a zpomalováním proudění vzduchu bránit přesoušení prachu a zachytávat ho účinně z ovzduší na olistění. I zde může územní plánování sehrát důležitou úlohu.

Mobilní měření škodlivin v ovzduší, provedená Státním zdravotním ústavem (dále jen „SZÚ“) v letech 2000 - 2004 prokazují, že největší koncentrace škodlivin v ovzduší se vyskytují v historickém jádru města a v „jazycích“ táhnoucích se od něj po obou březích Vltavy k jihu a východně (od holešovického meandru Vltavy k východu). Kromě intenzity dopravy na tamních komunikacích se na tom podílí i terénní konfigurace pražské kotliny, ztěžující provětrávání. Tento efekt by neměl být dále zhoršován vysokou zástavbou horních hran svahů a plošin nad Vltavskou kotlinou. Je to další důvod (vedle ohledů na urbanistickou kompozici a památkovou hodnotu Prahy), proč nepokračovat ve výškových stavbách na krajinářsky exponovaných pohledových horizontech Prahy.

Ze šetření SZÚ vyplývá, že přibližně 50 % obyvatel Prahy žije v prostředí 3. a 4. třídy kvality ovzduší, zhruba 25 % obyvatel je zde vystaveno expozici NO₂ nad limitem 40 µg/m³ a expozici nadlimitním hodnotám PM₁₀ 40 µg/m³ je vystaveno dokonce 97 % a 30 µg/m³ 99 % obyvatel Prahy!

Klíč k řešení, nemá-li být narušena kulturní hodnota architektonického dědictví masivními demolicemi či vylidněním její širší centrální části, je nepochybně v radikální reorganizaci dopravy a dopravní obsluhy ve prospěch ekologicky příznivé MHD, podporou pěší a cyklistické dopravy současně s drastickou regulací vstupu IAD a omezováním zásobování nákladní dopravou.

3. Charakteristiky životního prostředí, které by mohly být uplatněním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy významně ovlivněny

Je zřejmé, že z charakteristik a složek ŽP hl. m. Prahy mohou být řešením ZÚR významně ovlivněny přímo:

- vývoj bilancí zastavěných ploch, ostatních ploch, zemědělské půdy, pozemků určených k plnění funkcí lesa, vodních ploch i podíl orné půdy, luk a pastvin na celkové výměře správního území Prahy jako kraje,
- prostorové rozmístění, velikost a hustota prvků ÚSES,
- ochranné podmínky velko- a maloplošných chráněných území přírody a evropsky významných lokalit v soustavě NATURA 2000, významných krajinných prvků a krajinného rázu v zastavěném, nezastavěném území a nezastavitelných pozemcích, ostatních chráněných prvků, rostlin a živočichů dle zákona č. 114/1992 Sb., v platném znění,
- funkční využití a umístování staveb v záplavových územích, aktivní i pasivní ochrana před povodněmi,
- rozložení základních funkcí, center občanské vybavenosti a řešení dopravní obsluhy tak, aby nebyla vyvolávána (generována) doprava zbytná, kterou lze racionálním rozmístěním funkcí omezit nebo zcela eliminovat, a byly podpořeny ekologicky šetrné druhy dopravy na úkor energeticky náročných a nešetrných k omezení negativních vlivů dopravy na kvalitu ovzduší a na expozici obyvatel hluku,
- vedení nových dopravních koridorů (okruhů, radiál) tak, aby účinně zprostředkovaly dostředné i tangenciální dopravní vazby mimo obytnou a občanskou zástavbu nebo pod zemí, a tak rovněž přispěly k omezení negativních účinků emisí škodlivin, hluku, nehodovosti na obyvatelstvo a veřejné zdraví, zejména v centrální oblasti města,

- podíl veřejné zeleně a vodního prvku ve městě, propustných a nepropustných povrchů ovlivňujících rychlost odtoku vody z území a charakter zástavby ovlivňující proudění vzduchu a provětrávání pro ovlivnění mikroklimatu,
- zvýšení podílu lesů v území kraje a ve spolupráci se Středočeským krajem v jeho bezprostředním i vzdálenějším okolí.

Nepřímo může být ZÚR hl. m. Prahy pozitivně ovlivněno veřejné zdraví, a to:

- eliminací, minimalizací nebo kompenzací případných negativních vlivů řešení ZÚR na složky životního prostředí a obyvatelstvo,
- rozšířením ploch a příležitostí pro sport, aktivní odpočinek a relaxaci v dostupných vzdálenostech od bydliště a pracoviště,
- vytvářením územně-prostorových a technických podmínek pro další přeměnu ekonomické základny hl. m. Prahy z města průmyslového na město vědy, výzkumu, vysokého školství, špičkového zdravotnictví, kultury, služeb, bankovníctví, mezinárodního obchodu ap., s nižšími nároky na zdroje surovin a energie, na dopravní obsluhu, se sofistikovanější produkcí s vyšší přidanou hodnotou a tím s lepším zhodnocením vstupů, včetně ceny pracovní síly.

4. Současné problémy a jevy životního prostředí, které by mohly být uplatněním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy významně ovlivněny, zejména s ohledem na zvlášť chráněná území a ptačí oblasti

V Praze nebyla vyhlášena žádná ptačí oblast. Jako chráněné evropsky významné lokality výskytu ohrožených a vzácných druhů živočichů a rostlin v evropské síti chráněných území přírody NATURA 2000 jsou určeny lokality Blatov a Xaverovský háj, Obora Hvězda, Milíčovský les, Lochkovský profil, Praha - Petřín, Praha - Letňany (prostor letiště), Radotínské údolí a Břežanské údolí, tedy celkem 8 lokalit.

Z těchto lokalit lze považovat za potencionálně ohrožené současnými vnějšími tlaky na změny současného územního plánu, směřujícími ke zmenšení rozlohy nebo redukci ochranných pásem a snížením odstupu zástavby, letiště Letňany (zájmy na rozšíření výstaviště Letňany, příp. umístění sportoviště, obchodní centra, podtunelování trasou vysokorychlostní trati (dále jen „VRT“), Obora Hvězda (Břevnovská radiála a existující tlak na povolení zástavby zatím volného pásu pozemků mezi zástavbou při Bělohorské ulici a ohradní zdi obory), Milíčovský les (tlak na povolení zástavby dosud volných pozemků navazujících na les severně i jižně od něj, vč. koridoru donekdávna chráněného pro silniční okruh kolem Prahy ve variantě JVK) a Blatov (vedení koridoru VRT přes část Klánovického lesa a přilehlé pozemky). ZÚR hl. m. Prahy však tyto lokality nadále chrání až na Blatov a letiště Letňany, pod nímž vede předpokládaný tunel pro VRT. Pozitivně by mohla být realizací Zásad územního rozvoje ovlivněna dopravní situace v Praze a výše popsaná doprava zatím negativně ovlivněná hluková a imisní expozice obyvatel, pokud se podaří prosadit stávající záměry ÚPn SÚ, ZÚR hl. m. Prahy potvrzené nebo v nich nově navrhované:

- dokončení silničního a městského okruhu a hlavních radiál pro zlepšení distribuce dopravy do a z Prahy a tangenciálních vazeb ve městě ve spojení se stupňovitou regulací nákladní dopravy a IAD uvnitř obou okruhů, zejména v centru,
- tzv. „Nové“ (železniční) spojení“ umožňující zkvalitnění a zkapacitnění přírodních železničních tratí do žst. Praha-Hlavní nádraží a žst. Praha-Masarykovo nádraží od Libně, Vysočan a Holešovic a zatraktivnění železnice v systému Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“),
- zapojení VRT do železničního uzlu Praha a tím zvýšení podílu železnice na přepravě nákladů i osob na středních délkách cest (Brno, Ostrava, Katovice, Krakov, Vídeň, Drážďany, Lipsko, Berlín, Mnichov...) na úkor silniční i letecké dopravy,

- prodloužení metra nebo železnice na letiště Ruzyně a převzetí části dopravní práce v dopravní obsluze letiště od zatím jediné a ekologicky nepříznivé silniční dopravy,
- realizace paralelní VPD a ponechání příčné VPD pouze k občasnému „nouzovému“ provozu na letišti Ruzyně,
- další prodlužování tras metra A a realizace nové trasy D z Písnice ke kvalitativnímu a kapacitnímu zlepšení MHD v jižním sektoru hl. m. Prahy a včetně možnosti jejího využití v případě omezení nebo přerušování provozu na trase C v období rekonstrukce nebo mimořádných událostí na Nuselském mostu,
- výstavba dalších tramvajových tratí navazujících na stávající linky MHD v okrajových částech města i v jeho centru,
- výstavba víceetážových nadzemních i podzemních garážových a parkovacích stání pro dopravu v klidu s cílem uvolnit uliční profily pro mobilní dopravu, chodce a cyklisty,
- rozvoj cyklotras a pěších tras pokud možno co nejvíce separovaných od motorové dopravy,
- zřízení většího počtu pěších zón s předností pohybu chodců a cyklistů před motorovými vozidly,
- další rozvoj systému P+R,
- nové tangenciální kolejové propojení obou břehů Vltavy jižně od rozšiřujícího se městského centra.

Až na přesné určení koridorů VRT, části koridoru pro trasu D metra a některých dalších prvků zejména dopravní a technické infrastruktury jsou téměř všechna opatření, která jsou v kompetenci územního plánování, obsažena a zajištěna již stávajícím platným územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy ve znění změny Z 1000/00.

5. Zhodnocení stávajících a předpokládaných vlivů navrhovaných Zásad územního rozvoje, včetně vlivů sekundárních, synergických, kumulativních, krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých, trvalých a přechodných, kladných i záporných

Zhodnocení je provedeno formou tabulek 1 - 4 s doprovodným komentářem, které jsou pro svou obsáhlou obsahovou část uvedeny v Příloze 1. Tabulky 1 - 3 se zabývají vlivy na jednotlivé pilíře udržitelnosti rozvoje, tabulka 4 případnými disparitami mezi nimi.

6. Zhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hl. města Prahy na veřejné zdraví

Z identifikace nejvýznamnějších závad ve stavu a trendech životního prostředí a odvoditelných vlivů na veřejné zdraví vyplývají hlavní problémy prostředí, které je třeba v Praze řešit mj. i prostředky územního plánování. Jsou to na úrovni ZÚR hl. m. Prahy:

- rostoucí míra znečištění zejména přízemní vrstvy ovzduší emisemi škodlivin z dopravy, zatímco znečištění z velkých stacionárních zdrojů výrazně pokleslo,
- expozice téměř poloviny obyvatel Prahy hladinám hluku převyšujícím přípustné limity ve dne i v noci,

- nedostupnost klidných zelených ploch, dětských a veřejně přístupných sportovních hřišť pro krátkodobou a denní rekreaci a nedostatek zeleně v některých částech města, zejména v historickém jádru a v některých částech navazujícího kompaktně zastavěného území města.

Na úrovni nového ÚPn hl. m. Prahy, takže v ZÚR hl. m. Prahy by měly být verbálně zmíněny:

- nedostatečná prostorová segregace pěší a cyklistické dopravy od ostatní dopravy na pozemních komunikacích, snižující bezpečnost a zvyšující úrazovost v dopravě,
- stále ještě nedostatečná frekvence a kvalita třídění, svozu a zneškodňování komunálních odpadů,
- nedostatečné čištění města, provázená zvýšeným výskytem hlodavců, holubů, ale i plísni apod., zvyšujících rizika přenosu nemocí nebo alergií.

Zatímco u daností území hl. m. Prahy, jako je např. terénní konfigurace ztěžující provětrávání ve Vltavské kotlině, lze pouze dbát, aby vnějšími zásahy nebyly zhoršovány, lze některé negativní dopady rozvoje města na úrovni ZÚR hl. m. Prahy řešit nástroji územního plánování např. decentralizací a diverzifikací funkcí, usměrněním dopravních toků ve městě přerozdělením funkčního uspořádání území) a alespoň některými minimalizačními a kompenzačními opatřeními v dopravě docílit eliminaci nebo alespoň snížení negativních důsledků naznačených příčin na veřejné zdraví. Všechny zásady a pokyny pro další dokumentace obsažené v ZÚR hl. m. Prahy mají za cíl snížit nároky řešení na dopravu a dopravní obsluhu, odclonění ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, ploch pro sport a rekreaci od dopravní zátěže. Doplnění zeleně, veřejně přístupných ploch a sportovních zařízení pro regeneraci sil a rekreaci posiluje možnosti aktivního odpočinku ap. Podporou MHD, pěší a cyklistické dopravy a regulací podílu IAD v dělbě dopravní práce osob ZÚR hl. m. Prahy pozitivně ovlivní bezpečnost a sníží úrazovost v dopravě, sníží expozici obyvatel škodlivinám a hluku. Lze předpokládat, i když ne exaktně kvantifikovat, že tato opatření přinejmenším přispějí ke snížení zdravotních rizik pro obyvatele z prostředí, a to zejména u malých dětí a starších lidí v poproduktivním věku, nejvíce postihovaných zmíněnými negativními faktory prostředí.

Je určitým paradoxem, že přes zjevně neuspokojivé vysoké zátěže velké části obyvatel Prahy hlukem a škodlivými imisemi v ovzduší, přes nedostatek příležitostí ke krátkodobé a denní rekreaci v některých částech města, vykazuje Praha vysoký absolutní počet i relativní podíl obyvatel v poproduktivním věku a oproti jiným, zdánlivě „zdravějším“ regionům i vysoký věk dožití mužů i žen. Lze to patrně přičíst kompenzačním účinkům bohatého výběru pracovních příležitostí a možné výši příjmů, dlouhodobě nejnižší nezaměstnanosti, bohaté nabídce obchodů, služeb, kulturního, společenského i sportovního vyžití, dobré dostupnosti kvalitní lékařské péče a rychlé reakci záchranné služby, atraktivitě prostředí unikátních a chráněných urbanistických i přírodních hodnot, přispívajících k bohatosti vjemů a celkové spokojenosti se životními podmínkami ve velkém městě i přes zmíněné nedostatky.

7. Porovnání zjištěných nebo předpokládaných kladných a záporných vlivů podle jednotlivých variant řešení a jejich zhodnocení. Srozumitelný popis použitých metod vyhodnocení včetně jejich omezení

ZÚR hl. m. Prahy jako kraje nejsou zpracovány ve více variantách. Rozhodnutí pořizovatele a zpracovatele o invariantním zpracování vychází z poznání, že nezbytná soustavnost, komplexnost a žádoucí kontinuita vývoje bez velkých zvrátů u města velikosti a významu Prahy neumožňuje navrhovat výrazné koncepční změny v tisíciletém vývoji města. Také žádoucí varianty se mohou reálně vztahovat jen k tempu rozvoje v rozpětí „optimistický - střízlivý - stagnující“ co do počtu obyvatel, nároků na plošný růst i ekonomickou sílu, přičemž územní plánování svou povahou musí vytvářet podmínky pro optimální komplexní rozvoj, respektující rozvojové potenciály, ale i limity území. Popis metod vyhodnocení je zřejmý z tabulek a komentáře k tabulkám v Příloze 1, doplňující předchozí kapitole. Je z něj zřejmé, že ZÚR hl. m. Prahy ani budoucí územní plán hl. m. Prahy

nemohou v rámci kompetencí svěřených územnímu plánování zákonem č. 183/2006 Sb. vyřešit všechny problémy a nedostatky stavu a tendencí ve vývoji životního prostředí a veřejného zdraví ve městě - mohou k tomu pouze přispět vytvářením vhodných funkčních a prostorových podmínek k jejich řešení v jiných subsystémech veřejné správy, s jinými kompetencemi. Mohou přispět podporou přeměn dřívějších rozsáhlých monofunkčních území na multifunkční, což snižuje nároky na generovanou dopravu, dotvářením zanedbané dopravní infrastruktury a obsluhy ve všech jejích segmentech, deklarovanou prioritou veřejné osobní dopravy před individuální automobilovou dopravou a městské logistiky pro zásobování města v dopravě nákladní, důrazem na potřebu přednostního využívání již zastavěného nebo zastavitelného území před dalšími zábory nezastavitelných pozemků uvnitř a nezastavěného území vně města, podporou terciarizace ekonomické základny města, vědy, výzkumu a inovací a transformace průmyslu z energeticky a surovinově náročných oborů do progresivních oborů s nižšími materiálovými a energetickými vstupy, větším podílem přidané hodnoty lidského umu a nižší produkci odpadů, zejména v kategorii nebezpečných, podporou změněné orientace zemědělské produkce, důsledným dořešením plošných nároků pro environmentálně příznivé vytápění, odkanalizování a čištění odpadních vod, hospodaření s odpady, nejen ochranou, ale i doplňováním zeleně v deficitních oblastech, pokud to dovolují omezení vyplývající ze zájmů památkové péče a dalšími opatřeními pro rovnoměrnější a harmonický rozvoj města, což je předmětem dalších koncepčních materiálů zpracovaných pro hl. m. Prahu a ZÚR hl. m. Prahy umožňují.

8. Popis navrhovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí

Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy jako kraje neobsahují návrh priorit, cílů nebo opatření, která by na úrovni Prahy jako kraje předpokládaly či vyvolávaly celkové zhoršení životního prostředí nebo vlivů na veřejné zdraví. Proto na této úrovni nejsou navrhována dodatečná opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci takových negativních vlivů. Na druhé straně zejména u dotváření systému dopravní infrastruktury a obsluhy nelze vyloučit, že celkového zlepšení životního prostředí a životních podmínek větších částí města a skupin obyvatel bude docíleno za cenu zhoršení pro řádově menší plošný rozsah území nebo menší skupinu obyvatel či uživatelů takového území kolem vytyčených koridorů. V takových případech bude nezbytné dořešit ochranná či kompenzační opatření v podrobnějším měřítku nového územního plánu, v jeho vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území vč. SEA a také v přípravné dokumentaci příslušných staveb a jejich EIA. Na úrovni ZÚR jsou mnohá ochranná, minimalizační a kompenzační opatření obsažena, aniž jsou přímo zjevná, přímo v návrhu urbanistické koncepce - např. podpora přeměn monofunkčních areálů na multifunkční, umístování dalších velkých zdrojů a cílů dopravy mimo hlavní městské centrum, vhodné funkční uspořádání urbánních struktur tak, že chrání obytné prostředí před hlukem netechnickými - urbánními prostředky ap. Některé jsou zmíněny v tabulkách a v komentáři k nim v Příloze 1 ke kapitole 5.

9. Zhodnocení způsobu zpracování vnitrostátních cílů ochrany životního prostředí do Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a jejich zohlednění při výběru variant řešení

Jak již bylo popsáno (včetně odůvodnění) v kapitole 6, ZÚR hl. m. Prahy jsou zpracovány invariantně. Vyhodnocení jejich vlivů na udržitelný rozvoj území a v tom i vlivů na životní prostředí ve smyslu ustanovení § 19, odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. a § 10i zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, bylo prováděno nikoliv až po zpracování celého elaborátu, ale tzv. metodou „ex-ante“, tedy s průběžným hodnocením a zpětným ovlivňováním ve vzájemném dialogu obou týmů - jak projektantů, tak „SEA-týmu“. Drtivá většina v průběhu prací uplatněných připomínek „SEA-týmu“ byla projektovým týmem po zvážení akceptována a lze tedy

řící, že výsledný text i grafika ZÚR hl. m. Prahy jako kraje jsou v souladu s principy dlouhodobě udržitelného rozvoje.

Důležité bude v obdobné dokumentaci sousedícího Středočeského kraje, s jehož zástupci bylo v průběhu zpracování za tímto účelem jednáno (a také péčí MMR jako nadřízeného orgánu územního plánování obou krajů a zpracovatele Politiky územního rozvoje ČR) zajistit zkoordinování těchto zájmů hl. m. Prahy, které nejsou řešitelné v jejím správním území a v kompetenci jejích správních úřadů. To se týká zejména urbánního rozvoje, ochrany přírody a krajiny při společných hranicích, dále celého vodního hospodářství, počínaje vodními zdroji a přivaděči přes distribuční vodovody až po kanalizaci, čištění odpadních vod a ochranu před povodněmi, dále odpadového hospodářství, dopravní infrastruktury a dopravní obsluhy, systémů zásobování elektřinou, teplem, zemním plynem, spojů a dalších subsystémů v území. Ukazuje se potřeba zřízení a skutečného fungování stálého koordinačního pracoviště pro zajištění harmonického rozvoje Prahy a Středočeského kraje, jako byla prvorepubliková společná státní plánovací komise a kancelář pro hl. m. Prahu a přilehlý Pražský region. Je neúnosné, aby taková koordinace neměla systémový charakter, institucionální zaštitění a odvisela jen od kompetentnosti, morální úrovně a ochoty konkrétních jednotlivců - úředníků na příslušných úřadech obou krajů.

Při zpracování Vyhodnocení bylo možno využít v předstihu zpracované Územně analytické podklady pro hl. m. Prahu jako kraje, zejména v nich obsažený Rozbor udržitelného rozvoje, v něm obsaženou SWOT analýzu a doporučení, na co se zaměřit v navazující územně plánovací dokumentaci kraje i města. Protože správní území hl. m. Prahy jako kraje i města jsou totožná, bylo úkolem ZÚR hl. m. Prahy zaměřit se především na širší vztahy, na nadmístní systémové prvky a základní celoměstskou urbanistickou koncepci. Detailní zpracování bylo možné odkázat na následné práce na novém územním plánu města. V tomto smyslu je třeba chápat jak měřítko, tak míru obecnosti, resp. konkrétnosti posuzované dokumentace.

10. Návrh ukazatelů pro sledování vlivu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na životní prostředí

Nový stavební zákon č. 183/2006 Sb. a navazující prováděcí vyhlášky, zejména vyhláška č. 500/2006 Sb., zakládají povinnost všech úřadů územního plánování založit a pravidelně aktualizovat tzv. „územně analytické podklady“, pro které je v přílohách těchto předpisů stanovena sada standardních ukazatelů o ekonomických, sociálních i environmentálních jevech ve spravovaném území, použitelných pro monitorování stavu a tendencí v čase. Tato data spolu s daty standardních statistických zjišťování poskytují pro sledování vývoje **na úrovni krajů, odpovídajících poslání ZÚR** dostatečnou bohatost indikátorů pro zhodnocení udržitelnosti vývoje. (netýká se obecně úrovně obcí a v Praze tomu odpovídající úrovně městských částí). Zpracovatelé vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj proto nenavrhují žádné další speciální indikátory pro hl. m. Prahu nad rámec daný stavebním zákonem.

11. Netechnické shrnutí výše uvedených údajů

Z předchozích kapitol vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy na životní prostředí a veřejné zdraví vyplývá, že kritickými problémy dlouhodobé udržitelnosti vývoje v hl. m. Praze jsou:

- udržení přiměřené velikosti a počtu obyvatel města,
- ochrana nezastavěného území vně města a nezastavitelných ploch uvnitř před tlakem na jejich nepřiměřenou zástavbu na úkor ZPF, PUPFL a zachovaných prvků a ploch přírodního prostředí,
- ochrana památkově chráněných a dalších kulturních civilizačních a přírodních hodnot Prahy, zejména Památkové rezervace v hl. městě Praze, zapsané do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,

- vyšší a přednostní využití již zastavěného, ale nevhodně využívaného nebo nevyužívaného území („brownfields“), před výstavbou „na zelené louce“,
- ochrana, případně i doplnění zeleně v kompaktním městě a v deficitních oblastech vnějšího pásma města vč. okolí (zejména severovýchodní sektor města), ochrana, příp. doplnění tzv. „zelených klínů“,
- zvládnutí enormního nárůstu automobilové dopravy a zastavení nárůstu expozice obyvatel emisím hluku a škodlivin z dopravy.

Ke splnění tohoto posledního bodu je zapotřebí:

- intenzivně rozvíjet prostředky MHD, především kolejové systémy s elektrickou trakcí a daleko lépe zapojit do dopravní obsluhy města a okolního regionu i železnici,
- vytvořit funkční systém komunikací pro silniční osobní i nákladní dopravu vč. tranzitu, pro které v minulosti zaostala výstavba potřebné infrastruktury, tedy komunikací (Pražského a Městského okruhu, chybějících radiál), vytvořit podmínky pro umístění objektů a ploch pro garážování a parkování, včetně P+R,
- vytvořit podmínky pro umožnění regulace vjezdu IAD a podporu MHD zejména v kompaktně zastavěném území a městském centru k udržení příznivých poměrů v dělbě dopravní práce ve prospěch MHD,
- vytvořit prostorové podmínky pro podporu pěší a cyklistické dopravy.

Mnohé z těchto problémů Zásady územního rozvoje řeší kromě naznačených konkrétních opatření i nepřímo urbanistickými prostředky, jako jsou rozšíření stávajícího centra, rozvoj dalších komplexních center občanské vybavenosti mimo hlavní městské centrum a zlepšování tangenciálních dopravních vazeb k nim, to vše ke snížení nároků na dopravu mezi bydlištěm, pracovištěm, vybaveností a příležitostmi k regeneraci sil. Přesto je důležité hlavní zásady pro další zdravý vývoj města zakotvit do podmínek stanoviska MŽP a do závazných regulativů ZÚR hl. m. Prahy i pro práce na novém územním plánu města a pro řízení dalšího rozvoje města v navazujících správních řízeních. V tomto smyslu je formulován návrh na vydání podmínečně souhlasného stanoviska MŽP k návrhu ZÚR hl. m. Prahy, uvedený v následující kapitole.

12. Návrh stanoviska MŽP k Vyhodnocení vlivů na životní prostředí

Ministerstvo životního prostředí jako orgán příslušný k vydání stanoviska k Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy (jako kraje) na životní prostředí ve smyslu ustanovení § 21 písm. d) zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

vydává

podle ustanovení § 10i odst. 9 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění

souhlasné stanovisko

k návrhu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy s následujícími podmínkami:

1. v navazujících územně plánovacích dokumentacích (územní plán, regulační plány, územní studie) a správních řízeních bude zdůrazněna a respektována nezbytnost ochrany krajinného rázu a prostorové scény města,
2. bude zachováno a chráněno členění prostoru města zelení uplatňující se v panoramatických pohledech, říčních nivách a ve svazích nad nimi,
3. pro rozvoj města budou přednostně využívána transformační území již zastavěné části města a omezen zábor nových ploch (ZPF i PUPFL) v nezastavěném území,

4. bude účinně bráněno úbytku ploch zeleně ve stabilizovaném území a podporován její návrat do vnitrobloků a dalších ploch v zastavěné části města, vč. přestavbových,
5. budou nadále chráněny, podle možností rozšiřovány a tangenciálně propojovány „zelené klíny“ Prahy tak, aby spolu s ÚSES a chráněnými částmi přírody vytvářely ucelený a funkční systém zeleně města i okolní krajiny,
6. budou vytvářeny podmínky aby byly nadále chráněny, doplňovány a propojovány prvky ÚSES a rozšířeno zastoupení lesů zejména v severovýchodním sektoru Prahy, snížen podíl zornění ZPF ve prospěch trvalých travních porostů, mokřadů a dalších ekosystémů zvyšujících biodiverzitu, ekologickou stabilitu a snižujících vodní a větrnou erozi půdy,
7. budou vytvářeny územní podmínky pro zvýšení přístupnosti a prostupnosti krajiny, omezována její fragmentace, ale i pro regulaci jejího rekreačního využívání tam, kde se rekreace a sport charakterem nebo intenzitou dostávají do rozporu se zájmy ochrany přírody a krajiny, ochrany vod, ZPF a PUPFL,
8. rozvoj Prahy bude účinně koordinován s příslušným územím Středočeského kraje, zejména v CHKO Český kras,
9. budou vytvářeny podmínky pro volný bytový trh, hospodaření s bytovým fondem a novou bytovou výstavbou tak, aby se snížila disproporce mezi počtem pracovních příležitostí a počtem ekonomicky aktivních obyvatel města s cílem omezit dojížděku a vyjížděku za prací a tím generovanou dopravu,
10. vytvářet podmínky pro snižování disproporce mezi počtem pracovních příležitostí a počtem ekonomicky aktivních obyvatel města s cílem omezit dojížděku a vyjížděku za prací a tím generovanou dopravu,
11. budou cílevědomě vytvářeny podmínky pro snižování nároků na dopravu návrhem transformace velkých monofunkčních areálů na polyfunkční území,
12. budou využívána všechna dostupná opatření ke snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, zejména na expozici obyvatel a návštěvníků Prahy hluku a škodlivým imisím z ovzduší,
13. nový územní plán Prahy a všechny větší investiční záměry v průmyslu, dopravě, obchodu další vybavenosti, vyvolávající dopravní nároky, budou důsledně posuzovány z hlediska vlivů na životní prostředí (SEA, EIA), závěry a doporučení z nich budou převzata do správních řízení a do správních rozhodnutí o jejich umístění a povolení,
14. budou respektovány závěry a doporučení vyplývající pro Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy z vyhodnocení jejich vlivů na území NATURA 2000.

B. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY NA ÚZEMÍ NATURA 2000

Vlivy ZÚR hl. m. Prahy na tzv. „evropsky významné lokality“ sítě NATURA 2000 jsou vyhodnoceny v samostatné Příloze 2, zpracované Ing. Ivo Macharem, Ph.D., jako osobou s příslušnou autorizací dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Závěrečné stanovisko hodnocení vlivů na EVL NATURA 2000

1. Některé části posuzované koncepce ZÚR hl. m. Prahy mají významný pozitivní vliv na celistvost a některé lokality soustavy Natura 2000.
2. Posuzovaná koncepce ZÚR hl. m. Prahy nemůže mít negativní vliv na ptáčích oblastech v soustavě Natura 2000.
3. Posuzovaná koncepce ZÚR hl. m. Prahy nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality, tvořící připravovanou soustavu Natura 2000 na území hlavního města Prahy, za předpokladu, že veřejně prospěšné stavby navrhované v ZÚR hl. m. Prahy nenaruší územní celistvost a předměty ochrany dotčených evropsky významných lokalit.

Z vyhodnocení vyplývá návrh do výše uvedených podmínek stanoviska MŽP k VVURÚ ZÚR hl. m. Prahy, vč. vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví (SEA) zahrnout tuto další podmínku:

- ZÚR hl. m. Prahy nebudou mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality, tvořící připravovanou soustavu Natura 2000 na území hlavního města Prahy za podmínky, že **veřejně prospěšné stavby navrhované v ZÚR hl. m. Prahy nenaruší územní celistvost a předměty ochrany dotčených evropsky významných lokalit** (zejména rozvoj v blízkosti letiště v Letňanech, VRT v tunelu pod letištem v Letňanech, VRT v Klánovickém lese).

C. VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ PODLE VYBRANÝCH SLEDOVANÝCH JEVŮ OBSAŽENÝCH V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH

Podrobný výčet jevů a problémů, vyplývajících z obsahu územně analytických podkladů pro Prahu jako kraj byl při metodě „ex-ante“ hodnocení podkladem pro vzájemnou interaktivní komunikaci mezi týmem zpracovatelů ZÚR hl. m. Prahy a týmem zpracovatelů Vyhodnocení průběžně po celou dobu zpracování. Drtivá většina jevů a problémů byla zohledněna a vyřešena již v průběhu zpracování obou částí hodnocené koncepce, takže nemá smysl je zde znovu podrobně uvádět jako „problémy k řešení“ a lze se zaměřit jen na ty klíčové a řešitelné nástroji územního plánování.

V územně analytických podkladech pro hlavní město Praha jako kraj a zejména v jejich kapitole Rozbor udržitelného rozvoje území jsou charakterizovány jako hlavní problémy dalšího rozvoje hl. m. Prahy především:

- dosavadní tendence a enormní tlak na zábory dosud nezastavěného území vně i nezastavitelných pozemků uvnitř zastavěného území města,
- dosavadní tendence a enormní tlak na přeměnu funkční naplně některých ploch ze zařízení pro veřejnou občanskou a technickou vybavenost na bydlení nebo komerční podnikatelské aktivity,
- dosavadní tendence a pokračující tlak na omezování rozsahu a funkčnosti zeleně ve městě i v krajině ve prospěch nové výstavby, vč. tlaku na omezování prvků ÚSES a dokonce i na chráněná území přírody a přírodní parky,
- nepříznivé životní prostředí, zejména znečištění ovzduší a hluk způsobené dopravou, zejména silniční.

Podrobný popis stavu a tendencí je obsažen v části A tohoto Vyhodnocení a zhodnocení problémů je provedeno v Rozboru udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy jako kraje. Jak na tato zjištění reagují ZÚR hl. m. Prahy je podrobně popsáno v části F a v Příloze 1 tohoto Vyhodnocení.

D. PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY NA VÝSLEDKY SWOT ANALÝZY ÚZEMÍ

1. Vlivy na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území

ÚAP hl. m. Prahy a v návaznosti na ně i ZÚR hl. m. Prahy správně poukazují na hrozbu nezvládnutého urbánního rozvoje území obcí sousedících s Prahou („urban sprawl“). Autoři jsou si však zároveň vědomi omezených možností k přímému ovlivnění tohoto vývoje bez aktivní spolupráce orgánů sousedících obcí, Středočeského kraje a MMR. Počítají však s opatřeními v dopravní infrastruktuře a obsluze i v nabídce přiměřeného rozvoje bydlení a občanské vybavenosti k částečné eliminaci a kompenzaci těchto tendencí.

SWOT analýza provedená v rámci ÚAP hl. m. Prahy jako kraje upozorňuje na ohrožení vyplývající z nedostatečného docenění celostátního významu hl. m. Prahy při přerozdělování veřejných zdrojů, což vede k zaostávání potřebné občanské, dopravní i technické infrastruktury. Řešení je však mimo kompetence orgánů a nástrojů územního plánování.

Jako ohrožení zdravého a udržitelného vývoje jsou v ÚAP hl. m. Prahy jako kraje dále uváděny:

- zvyšující se hustoty, výšky a objemy nové výstavby proti předpokladům platného ÚPn SÚ a z toho vyplývající vyšší a obtížně zvladatelné nároky na nárůsty dopravy,
- požadavky na realizaci výškových staveb bez jasně vymezených pravidel a regulativů, zvýšený tlak na dostavby a nástavby,
- rozsah nově umísťovaných skladových a obchodních hal v plochách těsně navazujících na území města, způsobující ztrátu jeho kontaktu s krajinou („uzavírání města“),
- postupující suburbanizace pražského okolí provázená narušením kontinuity zeleně, ÚSES, ztížením přístupnosti a prostupnosti krajiny a vzdalováním příležitostí k rekreaci v přírodě,
- nárůst intenzit automobilové dopravy se všemi negativními prostorovými důsledky, emisemi hluku a škodlivin do ovzduší a vlivy na veřejné zdraví i biotu,
- tlaky na zlepšení parametrů splavnění Vltavy a Berounky a na nevhodné úpravy jejich břehů vč. požadavků na zástavbu zátopových území stanovených vodohospodářským úřadem jako zcela nebo zčásti průtočná,
- růst počtu ilegálních pracovníků a přistěhovalců bez řádného zdravotního a sociálního pojištění,
- stěhování obyvatel města mimo jeho hranice při pokračujícím využívání pracovních příležitostí a občanského vybavení města,
- fyzické bariéry pro pohyb osob se ztíženou pohyblivostí nebo schopností orientace,
- náznaky sociální degradace některých částí města,
- ohrožení Památkové rezervace v hl. městě Praze příliš rigidními regulacemi v památkovém zájmu, odchodem většiny obyvatel, podnikatelských aktivit a „umrtvení“ života v centru na jedné straně a naopak necitlivými zásahy a počiny, nerespektujícími hodnoty hodné ochrany,
- vznik převisu nabídky nad poptávkou obchodních a kancelářských ploch a z toho vyplývající zvyšování podílu nevyužitých fondů a ploch,
- nedostatečné vybavení okrajových částí města zejména zařízeními pro mládež, ztráta plošných rezerv pro občanskou vybavenost v urbanisticky vhodných lokalitách,
- chátrání památek v důsledku chronického nedostatku prostředků na údržbu a opravy nebo nevhodného využívání,
- změny orientace, struktury, forem a zájmů cestovního ruchu v globalizujícím se světě,

- zaostání v nástupu podpory a orientace na znalostní společnost, vědu, výzkum a inovace, pomalé zavádění modernizačních prvků a nových technologií, nedostatečná podpora investorů co do aktivní spoluúčasti města,
- neuvážené megalomanské záměry, neodpovídající rozsahem, ekonomickou náročností a dopady na organismus města jeho možnostem a velikostí,
- absence dlouhodobé cílevědomé politiky města pro nákup pozemků potřebných k realizaci veřejných zájmů,
- nárůst tranzitní dopravy pronikající vzhledem k nedostatku jiných možností zbytečně do organismu města,
- riziko městem neovlivnitelného rozvoje leteckého provozu,
- nedostatek vlastních prostředků a neochota státu spolupodílet se na řešení dopravních problémů hlavního města,
- riziko ohrožení zásobování vodou z povrchových zdrojů s dlouhými přivaděči v havarijních a dalších krizových situacích,
- změny odtokových poměrů zhoršujících průtoky při srážkách a povodních,
- zranitelnost síťového způsobu zásobování území energiemi, zejména u jednocestných zásobování,
- vyčerpání kapacity skládky komunálního odpadu a neochota Středočeského kraje podílet se na řešení umístění na jeho území,
- neúnosná fragmentace krajiny dalšími koridory a systémy dopravní a technické infrastruktury,
- zvyšující se dopady globalizace, bezpečnostní problémy, klesající pocit bezpečí obyvatel související s nelegální imigrací, růst vandalismu.

Návrh ZÚR hl. m. Prahy svou komplexností a promyšleností napomáhá eliminaci nebo minimalizaci těch ohrožení, která jsou řešitelná nástroji územního plánování, neboť svým obsahem důsledně reaguje na „určení problémů k řešení“ u všech subkapitol SWOT analýzy v Rozboru udržitelného rozvoje v ÚAP hl. m. Prahy.

2. Vliv na posílení (odstranění) slabých stránek řešeného území

Za slabé stránky shledává SWOT analýza v Rozboru udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy v dosavadním stavu a tendencích rozvoje hlavního města jako kraje:

- napojení na evropské dopravní sítě (vyjma letecké dopravy),
- málo rozvinutou koordinaci aktivit veřejného a soukromého sektoru při rozvoji města,
- nedostatečnou podporu malého a středního podnikání,
- zděděné územně roztržité a zčásti fyzicky zchátralé produkční kapacity, výrobní a provozní areály,
- zatím slabé využití potenciálu vědy a výzkumu, neprovázání vzdělávání s trhem práce,
- korupce, kriminalitu a byrokracii, snižující atraktivitu ČR pro podnikání,
- radiální uspořádání města ovlivňující spolu s terénní morfologií nepříznivě možnosti vedení dopravní infrastruktury a realizaci tangenciálních vztahů,
- soustředění převážné většiny pracovních příležitostí a občanské vybavenosti včetně nadměstských funkcí do centra města,
- nedostatek vzrostlé zeleně a velký rozsah zpevněných ploch s omezeným vsakem srážek s nepříznivými důsledky na odtokové poměry, mikroklima a čistotu města,
- vysoký podíl zornění ZPF, nízký podíl trvalých travních porostů, střední a vysoké zeleně, nízký podíl lesů na správním území,
- zhoršené podmínky provětrávání vltavské kotliny a zaříznutých údolí vltavských přítoků,
- nedostatečná vodnost některých recipientů pro zaústění lokálních ČOV, nevhodné úpravy i drobných vodních toků mimo intravilán,
- nedostatek akumulačních prostorů pro zdržení odtoku srážkových vod i rozliv povodní,
- vysoká intenzita dojížděky do zaměstnání z mimopražských území,
- stárnutí populace a nárůst počtu a podílu osob v poproduktivním věku,
- zpřetrhání tradičních sociálních vazeb v občanských komunitách i mezi generacemi, ztěžující vzájemnou výpomoc,
- vysoký výskyt drobné pouliční kriminality (kapesní krádeže, násilí, okrádání zákazníků taxi-sloužby, směnárny, černý trh, prostituce ap.),
- nedostatek zájmu většiny obyvatel o věci veřejné,
- úbytek trvale bydlících v centru, v PPR,
- vysoká koncentrace pracovních příležitostí, občanské vybavenosti i turistických atraktivit v centru, což vede k jeho přetěžování, nedostatek atraktivit mimo ně,
- neexistence závazného regulačního nástroje pro PPR, ač jde o ohroženou památku UNESCO, neexistence jednoznačných nástrojů výškové regulace pro výstavbu ve městě,
- nízká úroveň „vstupních míst“ do města, jako jsou vlaková a autobusová nádraží a vjezdy po hlavních komunikacích (kromě letiště, které však má zase nevyhovující spojení s městem),
- stále ještě regulovaný a tím i deformovaný trh s byty, zanedbaná údržba a opravy značné části bytového fondu, stále ještě vysoká energetická náročnost jeho provozu,
- nedostatek kvalitních stavebních kapacit pro údržbu, opravy a modernizaci stávajících stavebních fondů,
- nezvládnutá regulace možností vzniku monofunkčních administrativních a obchodně-skladovacích areálů,
- nedostatečná vybavenost velkých sídlišť zejména zařízeními pro kulturu,
- nedostatky v rozmístění a úrovni i kapacitách zařízení školských, sociálních a zdravotních,
- nedostatek kapacit a prostředků pro předstihovou přípravu a realizaci funkčnosti podmiňující dopravní a technické infrastruktury,
- nedostatečná údržba a čištění veřejných prostorů města,
- nedostatečné propojení výzkumu s praxí,
- chybějící kapacity vědecko-výzkumných parků a podnikatelských inkubátorů,
- deficit zeleně v rozsáhlých územích vnitřního kompaktně zastavěného území města, její nerovnoměrné rozložení,
- nedostatek zeleně i v zemědělské držbě zejména na severovýchodě města,
- nízká cena za odnětí ZPF, neexistence nástrojů motivace zemědělců k přechodu na ekologické zemědělství v sousedství velkého města,
- nízké povědomí o hodnotě přírodních a přírodě blízkých neproduktivních ekosystémů,
- nízká lesnatost území

- nadměrné zatěžování lesů rekreací a sportem i nevhodným hospodařením,
- absence (zpoždění výstavby za potřebami) značného rozsahu dopravní infrastruktury,
- nevyhovující podmínky pro garážování a parkování ve městě, ucpání značné šířky uličních profilů parkujícími automobily, omezování pohybu tramvají a autobusů hustotou IAD i parkujícími vozidly,
- absence kolejového propojení města s letištěm Ruzyně,
- nedokončená přestavba železničního uzlu,
- nedostatečná kapacita, bezpečnost a účinnost systému parkovišť P+R,
- stáří a poruchovost značné části rozvodů vody,
- nízká účinnost čištění a nevhodné umístění ÚČOV,
- zatím nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie a úspor,
- nevhodně umístěné trasy vzdušných elektrických vedení VN a VVN v některých sídlištních a rekreačních územích,
- vysoká produkce škodlivin z dopravy do ovzduší v kombinaci se špatným přirozeným větráním pražské kotliny,
- vysoký podíl počtu obyvatel žijících trvale v oblastech se sníženou kvalitou životního prostředí zejména díky hluku a imisnímu zatížení,
- zastaralost vozového parku silniční nákladní dopravy,
- neexistence koordinované a účinné dopravní logistiky nákladní dopravy a obsluhy v Praze,
- vysoká dopravní nehodovost, nedostatečná separace chodců, MHD a cyklodopravy od ostatní silniční dopravy,
- nedostatečnou autoritu územního plánu a jeho regulativů při praktické správě a regulování rozvoje města.

ZÚR hl. m. Prahy vycházejí z těchto slabín a tam, kde jejich odstranění spadá do kompetencí územního plánování, řeší je přímo. Tam, kde může jen přispět vytvořením podmínek ve funkčním a prostorovém uspořádání a regulativech rozvoje tak činí nepřímo. Silná provázanost formulace úkolů pro územně plánovací dokumentaci, obsažená v Rozboru udržitelného rozvoje v ÚAP hl. m. Prahy s obsahem ZÚR hl. m. Prahy, je zajištěna mimo jiné i zpracováním obou materiálů za značného personálního překryvu obsazení a účinnou spoluprací obou tvůrčích týmů.

3. Vliv na využití silných stránek a příležitostí řešeného území

Zpracovatelé ZÚR vycházejí při jejich návrhu přirozeně i ze silných stránek a příležitostí, jak byly identifikovány v RUR ÚAP Prahy jako kraje. Těmi jsou zejména:

- již realizovaná zásadní odvětvová přestavba ekonomické základny města,
- profesně pestrá nabídka pracovních příležitostí,
- rozsáhlý potenciál vědy, výzkumu, vzdělávání všech stupňů,
- dobrá poloha a dostupnost města z většiny území Středočeského kraje i přilehlých oblastí některých dalších krajů,
- vysoká ekonomická výkonnost a podíl Prahy na tvorbě HDP,
- investorský zájem o Prahu jako místo podnikání,
- možnosti podpory ze zdrojů EU,

- výrazná prostorová scéna města a unikátní symbióza přírodních a lidmi vytvořených hodnot podílející se na atraktivitě města pro obyvatele i návštěvníky,
- společenský, kulturní a sportovní potenciál města a silná živá kultura,
- dostatek rezerv pro zejména kvalitativní růst,
- pestrá geologická skladba území, bohatá terénní morfologie, vodní toky, zelené plochy a svahy dotvářející charakter města,
- kvalitní přírodní a rekreační zázemí města v dostupném okolí,
- kvalitní půda a rozvinuté zemědělství,
- posílení autority územního plánování a řízení rozvoje s využitím nástrojů nového stavebního zákona,
- nadprůměrná životní úroveň a sociální stabilita, dlouhodobě nízká nezaměstnanost,
- kvalitní zdravotní péče a školství,
- kontinuita tradice a kultivovanosti města,
- atraktivita města a jeho PPR jako památky zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,
- vysoký podíl výkonů MHD na celkovém objemu dopravní práce v dopravě osob,
- neexistence větších problémových oblastí města („slums“),
- vysoká nabídka nových bytů a narůstající podíl modernizací staršího bytového fondu, zčásti se vracějícího k bytové funkci,
- rychlá a vysoká saturace potřeby doplnění ještě před 20 lety deficitních obchodních ploch,
- rostoucí nabídka služeb pro obyvatelstvo, ale i pro výrobu a další aktivity,
- vysoká nabídka ubytovacích kapacit pro cestovní ruch,
- rostoucí kvalita a kapacita letiště Ruzyně,
- rostoucí zájem investorů o přestavbová území v zastavěné části města,
- vysoký rekreační potenciál některých atraktivních částí města,
- možnost dovybavení města pro špičkové kulturní a sportovní zařízení a akce,
- relativně vysoký podíl udržovaných historických parků a zahrad, zeleň prostupující v několika klínech z okolní přírody hluboko do organismu města, možnost využít „brownfields“ i pro zvýšení podílu zeleně v zastavěném území města,
- kvalitní a bonitní zemědělská půda v říčních nivách i na náhorních parovinách nad Pražskou kotlinou,
- zvyšující se poptávka po „bioproduktech“ alternativních způsobů zemědělského hospodaření,
- možnosti rozšíření zeleně a doplnění ÚSES i v souvislosti s výstavbou nových staveb dopravní infrastruktury a částečného zalesnění ZPF, s doprovodnou hygienickou funkcí a příspěvkem ke zvýšení biodiverzity krajiny,
- poloha Prahy v „srdci Evropy“ výhodná z hlediska dopravní dostupnosti,
- vysoký a rostoucí podíl kolejových doprav v systému integrované dopravy města a regionu,
- atraktivní, kapacitní a spolehlivý systém metra, schopný dalšího rozvoje,
- rostoucí význam železnice v dopravě osob,
- vysoké podíly počtů domácností napojených na veřejné vodovody, kanalizaci a ČOV, na zemní plyn ze sítě, na SCZT nebo s etážovým topením na ušlechtilé palivo,

- bouřlivý rozvoj elektronické komunikace,
- dobře organizovaný, fungující a dále rozšiřovaný tříděný sběr odpadů,
- možnost využití energetického potenciálu spalitelné části objemu odpadů,
- kvalitní informační a regulační systém stavu životního prostředí, zejména kvality ovzduší,
- využití nových technologií výstavby, šetřících energie i životní prostředí,
- fungující záchranný bezpečnostní systém města, kamerový systém,
- budovaná protipovodňová ochrana,
- systém prevence kriminality a protidrogové prevence.

Z obsahu ZÚR hl. m. Prahy je patrné, že silné stránky a příležitosti jsou v rámci daných rozvojových limitů využity ve prospěch harmonického, dlouhodobě udržitelného, spíše kvalitativního než kvantitativního rozvoje města. Také v tomto případě však platí, že mnohé z potenciálů a příležitostí zde uvedených jsou mimo kompetence orgánů územního plánování a rozhodování. Současně platí, že plné uplatnění těchto možností je zcela závislé na kázní a dodržování všech zde uvedených zásad ve všech vazbách, jinak se účinnost ZÚR hl. m. Prahy jako účinného nástroje seberegulace občanské komunity užívající správního území a hodnot hl. m. Prahy sníží nebo zničí.

4. Vliv na stav a vývoj hodnot řešeného území

ZÚR hl. m. Prahy vycházejí poctivě z analýzy dosaženého stavu, dosavadních tendencí vývoje, možností, ale i limitů rozvoje, jak byly identifikovány v ÚAP hl. m. Prahy jako kraje a v nich zejména v Rozboru udržitelného rozvoje. Vycházejí i z dlouholeté znalosti a zkušeností týmu zpracovatelů a z dodatečných operativních průzkumů v terénu, který pracovníci uskutečnili v minulých měsících jednak k odstranění zpoždění mapování za stavem v území, jednak k ověření neurčitosti z datové základny ÚAP. Návrh ZÚR hl. m. Prahy na této informační základně staví ucelenou urbanistickou koncepci, zbavenou díky novým stavebním zákonem stanovenému měřítku a zaměřením na širší souvislosti a nadlokální problémy přílišné podrobnosti a přeurčenosti stávajícího platného územního plánu. Tento nový nástroj územního plánování tak dovolil týmu zpracovatelů časově předřadit před nový územní plán hutný a stručný koncepční materiál, ve kterém bylo možno zakotvit skutečně důležité, celoměstské koncepční urbanistické zásady a záměry, které by se v územním plánu ztrácely a rozmělnily. Přestože jde o shodné řešené území, dostává se tak do rukou správních úřadů, zastupitelů hlavního města i veřejnosti velmi instruktivního nástroje o stavu a možnostech dalšího příznivého, dlouhodobě udržitelného vývoje hlavního města, bez nebezpečí náhlých ekonomických a sociálních zvrátů či environmentálních krizí. ZÚR hl. m. Prahy v potřebné míře chrání zděděné přírodní, civilizační a kulturní hodnoty, ale současně vytvářejí podmínky pro další dynamický, zejména kvalitativní rozvoj města a přispívají tak k přibližování se města na trajektorii dlouhodobé udržitelnosti jeho vývoje. Staví na zásadě kontinuity vývoje, potvrzení osvědčených principů a zásad, které se podílely a podílejí na atraktivitě města a na uvážlivém vytváření podmínek pro vstřebání nových impulsů rozvoje, pokud město obohacují a nepoškozují.

E. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZÁSAD ÚZEMNÍHO ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ DLE POLITIKY ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR

Jak je uvedeno zejména v bodu 5. ZÚR hl. m. Prahy, hlavní město Praha tvoří spolu s Politikou územního rozvoje ČR definovanými přiléhajícími oblastmi Středočeského kraje jednu z rozvojových oblastí ČR. Zpracovatelé ZÚR hl. m. Prahy z této skutečnosti vycházejí a v grafice je vyznačena k ozřejmění těchto vnějších vazeb a širších vztahů. ZÚR také respektují v PÚR vymezené plochy a koridory nadmístního významu, nacházející se na území Prahy v technické infrastruktuře (bod 6), jako jsou:

- plocha pro elektrickou stanici 400/110 kV Praha-sever;
- vyvedení výkonu vedením 400 kV s nasmyčkováním na V 410;

V dopravní infrastruktuře se jedná o následující koridory a stavbu:

- multimodální koridor M1 Praha - České Budějovice (železnice, dálnice D3),
- koridor vysokorychlostní dopravy VR 1 (Dražďany - hranice ČR- Praha - Brno)
- koridor konvenční železniční dopravy C-E 40a Norimberk -hranice ČR - Plzeň - Praha
- koridor C - E 551a Praha - Benešov - České Budějovice - hranice ČR - (-Linec)
- koridory rychlostních silnic R1 (Pražský okruh), R6 Praha - Karlovy Vary,
- koridor vodní dopravy VD 2 Mělník - Praha - Třebeň
- koridor kombinované dopravy KD 1 C 65 Lysá n. L. - Milovice - Praha
- nová (paralelní) VPD na letišti Ruzyně Praha.

Všechny ostatní zájmy jsou ošetřeny již stávajícím platným ÚPn SÚ hl. m. Prahy ve znění změn. Zásady územního rozvoje (kraje) Praha nevymezují plochy a koridory, ve kterých bude uloženo prověření změn využití územními studii, pořízení a vydání regulačních plánů z popudu orgánů územního plánování nebo na žádost. Neobsahuje tedy ani k tomu potřebné texty zadání. Nebyla zpracována ani kapitola věnovaná stanovení pořadí změn v území (etapizaci). Potřeba takových nástrojů bude odvozena až z podrobnosti a obsahu nového územního plánu, jehož zpracování bezprostředně navazuje. Využívá se faktu, že oba dokumenty pojednávají stejné řešené území a ZÚR se zaměřuje cílevědomě na hlavní zásady urbanistické koncepce, zatímco nový územní plán bude daleko detailnější v řešení jak prostorových, tak časových souvislostí a vazeb.

Nevymezení těchto kapitol osnovy tedy s přihlédnutím k bezprostřednímu souběhu a další časové návaznosti prací na novém územním plánu nesnižuje účinnost ZÚR hl. m. Prahy jako nástroje územního plánování a rozhodování. z hlediska zájmů na dlouhodobé udržitelnosti vývoje. Žádoucí časová posloupnost realizace podmiňujících a souvisejících investic s využitím území a ploch pro rozvoj (časová podmíněnost, obsažená již ve stávajícím platném ÚPn SÚ) stejně jako oprávněný požadavek orgánů ochrany ZPF, aby pokud dochází k záborům, měly logický sled a směr postupného naplňování tak, aby nedocházelo ke ztížení nebo znemožnění obhospodařování zbylé, ještě nezabrané plochy, budou stanoveny v navazujícím územním plánu.

Obecně formulované priority územního plánování z Politiky územního rozvoje ČR jsou v ZÚR hl. m. Prahy bezesbýtku respektovány stejně, jako mnohé zásady z jiných evropských a celostátních koncepcí, jak je uvedeno v části A tohoto Vyhodnocení. Daleko více než v Politice územního rozvoje ČR jsou v ZÚR hl. m. Prahy zpracovány zásady pro využívání nezastavěného území, pro přírodu a krajinu. Lze tedy říci, že ZÚR hl. m. Prahy přes výrazně odlišné a specifické podmínky hlavního města jako kraje, v němž zastavěné území na rozdíl od jiných krajů tvoří zhruba polovinu plochy výměry kraje, respektují obecné zásady Politiky územního rozvoje ČR a dále je rozvíjejí v souladu s principy dlouhodobé udržitelnosti.

F. VYHODNOCENÍ VLIVŮ NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ - SHRNU TÍ

1. Vyhodnocení vlivů na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství, jak vyplynula z Rozboru udržitelného rozvoje v ÚAP hl. m. Prahy

V Rozboru udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy jako kraje jsou jako disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem, řešitelné nástroji územního plánování, definovány:

- existující zájem na dalším převážně extenzivním plošným rozvojem zástavby města (především pro bydlení, obchod a služby) a zájemem na udržení a zlepšení ŽP, vč. krajiny a přírody,
- intenzivní využívání ZPF vč. vysokého podílu zornění na styku se zástavbou,
- disproporce mezi polohou hlavního města v radiálním uspořádání silniční sítě ČR a faktem nedokončení obou silničních okruhů, zprostředkovávajících vyloučení tranzitu a realizaci tangenciálních dopravních vazeb,
- disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro rekreaci uvnitř města a v jeho okolí a zájmem na zastavování území na hranicích a za hranicemi města.

Na všechny tyto disproporce ZÚR hl. m. Prahy reagují návrhem pozitivních řešení ve svém správním území, i když část je závislá i na aktivitách Středočeského kraje a sousedících obcí. Zaměřeni na prioritu využívání přestavbových území, střízlivý předpoklad demografického vývoje jsou nespornými pozitivními příspěvky k odstranění první disproporce. Návrhy na podporu ekologického zemědělství s orientací na zásobování Prahy čerstvou zeleninou, ovocem i masem namísto pěstování obilovin a kukuřice, na zvýšení podílu trvalých travních porostů a částečné zalesnění orné půdy při dopravních koridorech je příspěvkem k řešení druhé disproporce. Opatření územního plánování obsažená v ZÚR hl. m. Prahy řeší i rozpor mezi ekonomickým rozvojem a negativními důsledky posilování silniční dopravy (tj. problém nákladní dopravy) např. zlepšováním podmínek pro železniční a kombinovanou nákladní dopravu, city-logistiku využívající kombinovanou dopravu, umístování areálů generujících silniční dopravu ve vhodných lokalitách apod. Důraz na potřebu urychlené dostavby obou silničních okruhů, ale i podpora MHD, systému PID, větší zapojení železnice do dopravní práce obsažené v ZÚR hl. m. Prahy jsou opatření k řešení třetí zjištěné disproporce a ochrana „zelených klínů“ včetně snahy dohodnout pokračování se Středočeským krajem čtvrté.

V Rozboru udržitelného rozvoje v ÚAP hl. m. Prahy jsou dále definovány disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem:

- disproporce, spočívající v nedostatečné lesnatosti území Prahy obecně a v některých segmentech zvláště, s potřebou využívat lesní ekosystémy pro zlepšení hygieny prostředí a jako příležitosti k rekreaci,
- disproporce mezi žádanou kvalitou životního prostředí v hlavním městě a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročením limitů znečištění ovzduší a téměř 50 % v oblastech s překročením limitů pro expozici hluku.

ZÚR hl. m. Prahy reagují na návrhy na zalesnění některých vhodných ploch ve vnějším pásmu hlavního města, zejména však v severovýchodním sektoru, budováním zelených clon kolem dopravních tahů a dále systémovými opatřeními v budování nového pojetí dopravní obsluhy města a k tomu sloužící dopravní infrastruktury s důrazem na upřednostnění MHD a progresivní regulaci IAD směrem do centra.

V Rozboru udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy jsou dále zjištěny disproporce mezi sociálním a ekonomickým pilířem dlouhodobé udržitelnosti vývoje:

- disproporce mezi zájmem na udržení charakteru městského jádra a zejména PPR jako jedinečné oblasti historického a kulturního dědictví a vysokými tlaky na intenzitu jeho ekonomického využití a turistický ruch,
- disproporce mezi žádanou a již probíhající restrukturalizací ekonomické základny a nepříznivým vývojem populace,
- disproporce mezi vizí rozvíjení hl. m. Prahy jako vlídného a obohacujícího města, centra kultury a umění, vzdělávání, vědy, výzkumu, vysokého školství, obchodu a bankovníctví a dalších aktivit evropského významu a pokračujícím růstem sociálně patologických jevů.

Z těchto disparit je možné prostředky územního plánování nepřímo ovlivnit v regulativech funkčního a prostorového plánování první zjištěnou disparitu, vytvářením podmínek pro mladé v nové bytové výstavbě, službách pro rodiny s dětmi druhou a důrazem na kultivující vysokou úroveň výstavby třetí disparitu, těžší ovlivnění však leží mimo kompetence územního plánování. ZÚR hl. m. Prahy se o takové vytvoření podmínek svou dikcí snaží.

Do všech tří pilířů dlouhodobé udržitelnosti města tendují především problémy a úkoly zlepšení dopravy, dopravní infrastruktury a dopravní obsluhy města, širšího Pražského regionu a vzhledem k její klíčové poloze na kontinentu i zapojení Prahy do evropských dopravních systémů. Proto je právě řešení těchto problémů v ZÚR věnována mimořádná pozornost. Vytvářením podmínek pro napojení na síť VRT a dalších železničních koridorů se zlepšenými rychlostními parametry, umožňujícími konkurovat na středních tratích letecké a silniční dopravě, rozvíjením systému integrované osobní dopravy s daleko intenzivnějším zapojením železnice do dopravní obsluhy města i regionu, s preferencí MHD na komunikacích a progresivní regulací IAD směrem do centra spolu s budováním okruhů, radiál, parkovišť systému P+R u terminálů MHD a s rozšiřováním území obsluhovaného metrem a tramvajemi, s podporou cyklistické a pěší dopravy by měly klesnout negativní vlivy dopravy na životní prostředí v parametrech znečištění ovzduší a expozici obyvatel hluku. Je ovšem zřejmé, že i zde jsou mnohá opatření potřebná k eliminaci zátěže v kompetenci jiných subsystémů veřejné správy a ve značné míře budou záviset na politické vůli reprezentací veřejnosti a na kázni občanů. ZÚR hl. m. Prahy však nelze vytknout, že by na tyto výzvy adekvátním způsobem nereagovaly.

2. Shrnutí přínosu Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy k vytváření podmínek pro předcházení

- zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území
- předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích.

Z obsahu předchozích kapitol lze tedy shrnout, že ZÚR hl. m. Prahy vycházejí důsledně z důkladného zjištění a rozboru stavu a trendů všech relevantních jevů v území, jak jsou specifikovány v datové základně a zejména v Rozboru udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy jako kraje, z doplňujících šetření a zkušeností kolektivu pracovníků URM s územím a s jeho aktuálními územními problémy, reagují na zjištění SWOT analýzy v ÚAP hl. m. Prahy a vytvářejí v rámci kompetencí územního plánování podmínky jak pro využití a posílení silných stránek a příležitostí řešeného území a jeho občanské komunity, tak pro eliminaci, minimalizaci či kompenzaci slabých stránek a ohrožení stávajících obyvatel a uživatelů území i příštích generací.

Vzhledem k použité metodě „ex-ante“ hodnocení není třeba vypisovat, jaká opatření nutno pro žádanou priority a cíle ještě doplnit, neboť takové požadavky a upozornění byla uplatňována již v průběhu práce na ZÚR při vzájemné zpětnovazební komunikaci týmů zpracovatelů ZÚR a týmu zpracovatelů VVURÚ, vč. SEA. Jsou-li přesto v závěrech a doporučení procesu SEA, tvořících část A tohoto Vyhodnocení, formulovány určité podmínky, není to proto, že by tyto zájmy nebyly

v ZÚR ošetřeny, ale proto, aby nemohly být snadno zredukovány nebo změněny v neprospěch dlouhodobé udržitelnosti vývoje hlavního města Prahy v dalším postupu projednávání a schvalování ZÚR.

Závěrem hodnocení je možno konstatovat, že v rámci daných limitů rozvoje hlavního města, jakými jsou především limity populačního potenciálu, limity ochrany kulturních a civilizačních hodnot, přírodní i lidmi vytvořené limity a bariéry dané zájmy ochrany přírody, krajiny, ZPF a PUPFL, limity potenciálu vodních zdrojů a vodnosti toků, do kterých jsou vypouštěny čištěné odpadní vody z čistíren odpadních vod apod., představují ZÚR hl. m. Prahy komplexní dokument, vytvářející rámcové podmínky pro pozitivní posun města k harmonickému, vyváženému a dlouhodobě udržitelnému rozvoji. Jsou dobrým koncepčním východiskem pro práce na novém územním plánu hlavního města a dobře definují úkoly, které je třeba v tomto podrobnějším měřítku vyřešit.

Zhotovitelé Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území tak neshledávají žádné zásadní problémy a důvody, proč by nebylo možné vydat k nim souhlasná stanoviska jak ze strany MŽP jako orgánu příslušného pro vydání stanoviska o vlivech této územně plánovací dokumentace podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, tak ze strany MMR jako nadřízeného orgánu územního plánování podle zákona č. 183/2006 Sb., stavebního zákona.

G. SEZNAM PODKLADŮ A POUŽITÉ LITERATURY

- Územně analytické podklady hlavního města Prahy - kraj - URM - říjen 2007
- Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy - URM - listopad 2007
- Praha Životní prostředí - ročenka 2006 - MHMP - leden 2007
- Aktualizace Strategického plánu hl. m. Prahy - pracovní znění - URM - červen 2007
- Zelená kniha EU „Adaptace na klimatické změny v Evropě“ - EK - červen 2007
- Politika soudržnosti pro podporu růstu a zaměstnanosti: Strategické obecné zásady Společenství, 2007-2013 - EK - červenec 2005
- Strategie regionálního rozvoje ČR - MMR - červen 2005
- Strategie ochrany biologické rozmanitosti ČR - MŽP - 2007
- Prognóza, koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny hl. m. Prahy - Atelier U-24 - 2007
- Státní politika životního prostředí ČR 2004 - 2010 - MŽP - 2004
- Státní program ochrany přírody a krajiny ČR - MŽP -
- Národní lisabonský program ČR 2005 - 2008 - vláda ČR - 2005
- Národní rozvojový plán ČR 2007 - 2013 - vláda ČR - leden 2006
- Politika územního rozvoje ČR - MMR - květen 2006
- Zásady urbánní politiky ČR na období 2007 - 2013 - MMR - červenec 2007
- Strategie hospodářského růstu České republiky - vláda ČR - září 2005

H. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

EIA	Environment Impact Assessment - Hodnocení vlivů záměrů na životní prostředí	ČIŽP	Česká inspekce životního prostředí
SEA	Strategic Environmental Assessment - Hodnocení vlivů koncepce na živ. prostředí	OOP MHMP	odbor ochrany prostředí Magistrátu hl. m. Prahy
ŽP	životní prostředí	ÚPn SÚ	územní plán sídelního útvaru
ZÚR	Zásady územního rozvoje	CHKO	chráněná krajinná oblast
ČR	Česká republika	POH	plán odpadového hospodářství
ÚAP	Územně analytické podklady	MHD	městská hromadná doprava
ZPF	zemědělský půdní fond	IAD	individuální automobilová doprava
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa	PID	Pražská integrovaná doprava
REZZO	registr emisí a zdrojů znečištění ovzduší	TSK	Technická správa komunikací
SO₂	oxid (kyslíčnický) siřičitý	VPD	vzletová a přistávací dráha
NO_x	oxidy (kyslíčnický) dusíku	MČ	městská část
CO	oxid (kyslíčnický) uhelnatý	VRT	vysokorychlostní (železniční) trať
C_xH_y	uhlovodíky	JVK	„jihovýchodní krátká“ varianta silničního okruhu R1 kolem Prahy
VOC	volatil organic compounds - těkavé organické látky	MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
NH₃	čpavek	MŽP	Ministerstvo životního prostředí
PHM	pohonné hmoty a mazadla	SWOT	Strenght, Weakness, Oportunities and Treatments - Silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení
PM₁₀	prachové částice do 10 μm	ÚSES	Územní systém ekologické stability
O₃	ozon	PPR	Památková rezervace v hl. městě Praze
CHSK_{Cr}	chemická spotřeba kyslíku	UNESCO	Světová organizace pro vzdělání, vědu a kulturu
AOX	absorbovatelné organicky vázané halogeny	P+R	park and ride - systém „zaparkuj svůj vůz a pokračuj městskou hromadnou dopravou“
TOC	těkavé organické látky	ÚPD	územně plánovací dokumentace
SZÚ	Státní zdravotní ústav	VN, VVN	vysoké napětí, velmi vysoké napětí
ČOV	čistírna odpadních vod	HDP	hrubý domácí produkt
ÚČOV	ústřední čistírna odpadních vod	PÚR	Politika územního rozvoje ČR
EU	Evropská unie	VVURÚ	Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území
		SCZT	soustava centralizovaného zásobování teplem

Vyhodnocení souladu priorit a cílů ZÚR hl. m. Prahy s vybranými prioritami a cíli mezinárodních a celostátních koncepcí udržitelnosti rozvoje a vyhodnocení jejich příspěvku k vyváženosti pilířů udržitelnosti vývoje

Vyhodnocení souladu priorit a cílů ZÚR hl. m. Prahy s vybranými (pro územní plánování relevantními) prioritami a cíli mezinárodních a celostátních koncepcí udržitelnosti rozvoje je provedeno ve třech tabulkách:

- 1. Porovnání priorit a cílů ZÚR hl. m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro ekonomický pilíř udržitelnosti**
- 2. Porovnání priorit a cílů ZÚR hl. m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro sociální pilíř udržitelnosti**
- 3. Porovnání priorit a cílů ZÚR hl. m. Prahy s prioritami a cíli vybraných koncepcí pro environmentální pilíř udržitelnosti**

Hodnoty v tabulkách 1-3 znamenají:

2 - vysoce pozitivní, 1 - pozitivní, 0 - bez vlivu, neutrální či vzájemně se rušící, -1 - negativní, -2 - výrazně negativní

Vyhodnocení příspěvku ZÚR hl. m. Prahy k vyváženosti mezi pilíři udržitelnosti je provedeno v další tabulce:

- 4. Zhodnocení příspěvku priorit a cílů ZÚR hl. m. Prahy k odstraňování či snižování disparit mezi pilíři udržitelnosti rozvoje**

Označení X v tabulce znamená, že položka přispívá ke snížení disparit mezi pilíři udržitelného rozvoje, O - nepřispívá, Y - zvyšuje rozpor.

Komentář k tabulkám pak verbálně shrnuje, co z Vyhodnocení souladu priorit a cílů ZÚR hl. m. Prahy s cíli mezinárodních a celostátních koncepcí udržitelnosti rozvoje vyplývá pro celkové VVURÚ a jak přispívají nebo nepřispívají odstraňováním disparit zjištěných v Rozboru udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy k vytvoření podmínek k posunu vývoje směrem k dlouhodobé udržitelnosti.

Priorita, cíl (zásada)		Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti	Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a progresivní technologie v průmyslu	Podpora zdravého demografického vývoje	Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí	Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí	Dopravní infrastruktura, přístupnost	Rozvinutá technická infrastruktura	Podpora vhodných forem zemědělského hospodaření	Podpora využití místních energetických, surovinových, vodních zdrojů a úspor
Ev. č.	Stručný obsah									
1.	Priority územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území.									
1. 1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	2	2	1	1	2	2	1	2	1
1. 2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	1	0	0	0	1	-1	1	2	1
1. 3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	2	2	2	2	2	2	2	1	0
1. 4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	2	0	0	0	0	2	2	2	2
1. 5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	1	0	1	2	1	2	2	2	2
1. 6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Pražského regionu.	2	1	1	1	2	2	2	1	2
1. 7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hl. m. Praze.	2	1	1	2	1	2	2	0	1
1. 8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	2	2	1	2	2	2	2	0	2
1. 9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	2	2	1	2	1	2	2	1	2
1. 10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	1	1	2	1	1	0	0	2	1

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti</i>	<i>Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a průmyslní technologie v průmyslu</i>	<i>Podpora zdravého demografického vývoje</i>	<i>Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí</i>	<i>Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí</i>	<i>Dopravní infrastruktura, přístupnost</i>	<i>Rozvinutá technická infrastruktura</i>	<i>Podpora vhodných forem zemědělského hospodaření</i>	<i>Podpora využití místních energetických, surovinových, vodních zdrojů a úspor</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>									
1. 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.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2.	Obecné zásady územního rozvoje kraje - hl. m. Praha									
2. 1.	Role Prahy v ČR a v Evropě	2	2	2	2	2	2	2	1	2
2. 1. 1.	Praha - hlavní město České republiky	2	2	2	2	2	2	2	1	1
2. 1. 2.	Praha - přirozené centrum Pražského regionu	2	1	2	2	2	2	1	1	0
2. 1. 3.	Praha - významné město Evropy	2	2	2	2	2	2	2	1	2
2. 2.	Účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 1.	Očekávaný demografický vývoj	2	2	2	2	2	2	2	1	1
2. 2. 2.	Urbanistická koncepce	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 3.	Dopravní koncepce	2	2	1	2	2	2	2	1	1
2. 2. 4.	Technické vybavení	2	2	2	1	1	2	2	1	2
2. 3.	Hospodářský rozvoj	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 4.	Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot	2	1	2	2	2	1	1	1	2
2. 4. 1.	Ochrana kulturních hodnot	1	1	1	1	1	1	1	2	2
2. 4. 2.	Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel	2	2	2	0	1	-1	1	2	1
2. 4. 3.	Tvorba a ochrana životního prostředí	2	2	2	0	1	1	2	2	2
3.	Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy									
3. 1.	Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území	1	2	1	2	2	1	1	-1	-1
3. 1. 1.	Štěrboholy-Dolní Měcholupy-Dubeč (R/1)	2	2	2	2	2	2	1	0	0
3. 1. 2.	Barrandov-Slivenec (R/2)	2	1	2	2	1	1	1	0	0
3. 1. 3.	Západní Město (R/3)	2	2	2	2	1	2	1	0	0
3. 1. 4.	Ruzyně-Dmnovská (R/4)	2	1	2	2	2	2	1	0	0
3. 2.	Transformační oblasti	2	2	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 1.	Letňany-Avia, Letov (T/1)	2	1	2	2	2	2	2	1	2

Priorita, cíl (zásada)		Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti	Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a průmyslné technologie v průmyslu	Podpora zdravého demografického vývoje	Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí	Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí	Dopravní infrastruktura, přístupnost	Rozvinutá technická infrastruktura	Podpora vhodných forem zemědělského hospodářství	Podpora využití místních energetických, surovinových, vodních zdrojů a úspor
Ev. č.	Stručný obsah									
3. 2. 2.	Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2)	2	1	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 3.	Vysočany (T/3)	2	1	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 4.	Bohdalec-Slatiny (T/4)	2	1	2	2	2	1	1	1	2
3. 2. 5.	Nákladové nádraží Žižkov (T/5)	2	1	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 6.	Malešicko-hostivařská průmyslová oblast (T/6)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 7.	Nádraží Smíchov (T/7)	2	1	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 8.	Holešovice-Bubny-Zátory (T/8)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 9.	Masarykovo nádraží (T/9)	2	1	1	2	2	2	2	1	2
3. 3.	Rozvojové plochy zeleně	1	1	2	0	1	1	1	1	1
3. 3. 1.	Rohanský ostrov (Z/1)	1	0	1	1	1	2	1	1	1
3. 3. 2.	Zalesnění u Březiněvsi (Z/2)	1	0	1	0	0	1	0	1	1
3. 3. 3.	Zalesnění u Čakovic (Z/3)	1	0	1	0	0	1	0	1	1
3. 3. 4.	U zlámaného kříže (Z/4)	1	0	1	0	0	1	0	1	1
3. 3. 5.	V panenkách (Z/5)	1	0	1	0	0	1	1	1	1
3. 3. 6.	Lítoznice (Z/6)	1	0	1	0	0	1	1	1	1
3. 3. 7.	Zalesnění Kolovraty (Z/7)	1	0	1	0	0	1	1	1	1
3. 3. 8.	Zalesnění u Křeslic (Z/8)	1	0	1	0	0	1	1	1	1
3. 3. 9.	U Kunratické spojky (Z/9)	1	0	1	0	0	1	1	1	1
3. 3. 10.	Zalesnění Šeberov (Z/10)	1	0	1	0	0	1	1	1	1
3. 3. 11.	Za hospodou (Z/11)	1	0	1	0	0	1	1	1	1
3. 4.	Návrh na vymezení rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy	2	1	2	2	2	2	2	1	1
3. 4. 1.	Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1)	2	1	2	2	2	2	2	1	1
3. 4. 2.	Osa Radlice-Západní Město-Zličín (O/2)	2	1	2	2	2	2	2	1	1
4.	Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu	2	2	1	2	2	2	2	1	1
4. 1.	Oblast stávajícího celoměstského centra (SC)	2	2	2	2	2	2	2	0	1
4. 2.	Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně společenské - plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)									
4. 2. 1.	Draháň-Troja-Bubeneč (SO/1)	1	1	2	1	1	-1	1	2	1
4. 2. 2.	Pražské výstaviště Letňany (SO/2)	2	2	1	2	2	2	2	0	1

Priorita, cíl (zásada)		Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti	Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a průmyslní technologie v průmyslu	Podpora zdravého demografického vývoje	Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí	Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí	Dopravní infrastruktura, přístupnost	Rozvinutá technická infrastruktura	Podpora vhodných forem zemědělského hospodaření	Podpora využití místních energetických, surovinových, vodních zdrojů a úspor
Ev. č.	Stručný obsah									
4. 2. 3.	Strahov (SO/3)	1	1	0	0	1	-1	1	0	1
4. 3.	Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin (SP)									
4. 3. 1.	Rekreační území Dolní Počernice-Běchovice-Černý Most (SP/1)	1	2	1	0	0	-1	1	1	1
4. 3. 2.	Trojmezí (SP/2)	1	2	2	0	0	-1	1	2	1
4. 3. 3.	Soutok Vltavy a Berounky (SP/3)	2	0	1	1	1	-1	2	1	2
4. 3. 4.	Radotínské údolí (SP/4)	2	0	0	1	1	-1	1	1	2
4. 3. 5.	Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí (SP/5)	1	2	1	0	0	-1	1	1	1
4. 3. 6.	Vidoule-Cibulka-Motol (SP/6)	1	1	1	0	0	1	1	2	1
4. 3. 7.	Šárka (SP/7)	1	1	1	0	0	2	1	2	1
4. 4.	Oblasti zasažené provozem letišť Ruzyně a Kbely (SL)	2	0	-1	1	1	2	2	0	1
4. 4. 1.	Oblast zasažená provozem letiště Ruzyně (SL/1)	2	0	-2	1	1	2	2	0	1
4. 4. 2.	Oblast zasažená provozem letiště Kbely (SL/2)	1	0	-1	1	1	1	2	0	1
4. 5.	Údolní niva Berounky a Vltavy (SN)	1	0	2	0	0	2	1	1	2
4. 6.	Trasa VRT v oblasti NATURY - Horní Počernice-jih (SZ)	2	0	0	0	0	2	1	0	0
5.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktura									
5. 1.	Koridory pro silniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Praha	2	0	0	0	0	2	1	0	0
5. 1. 1.	Nadřazený komunikační systém (NKS) Prahy	2	0	1	2	1	2	2	0	1
5. 1. 2.	Koridory pro prvky nadřazeného komunikačního systému Prahy	2	0	1	2	1	2	2	0	0
5. 1. 2. 1.	Pražský okruh	2	0	1	2	2	2	1	0	1

Priorita, cíl (zásada)		Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti	Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a průmyslné technologie v průmyslu	Podpora zdravého demografického vývoje	Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí	Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí	Dopravní infrastruktura, přístupnost	Rozvinutá technická infrastruktura	Podpora vhodných forem zemědělského hospodářství	Podpora využití místních energetických, surovinových, vodních zdrojů a úspor
Ev. č.	Stručný obsah									
5. 1. 2. 2.	Koridory dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy napojené na Pražský okruh	2	0	1	2	2	2	2	0	1
5. 1. 2. 3.	Městský okruh	2	0	1	1	0	2	2	0	1
5. 1. 2. 4.	Vysočanská radiála	2	0	1	1	0	2	2	0	1
5. 1. 2. 5.	Břevnovská radiála	2	0	1	1	0	2	2	0	1
5. 1. 2. 6.	Radlická radiála	2	0	1	1	0	2	2	0	1
5. 1. 2. 7.	Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěrboholská	2	0	1	1	0	2	2	0	1
5. 1. 2. 8.	Libeňská spojka, Spořilovská spojka	2	0	1	1	0	2	2	0	1
5. 2.	Koridory a plochy pro železniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy	2	1	1	1	0	2	2	0	1
5. 2. 1.	Železniční uzel Praha (ŽUP)	2	0	0	2	1	2	2	0	1
5. 2. 2.	Železniční koridory evropského významu - tranzitní železniční koridory	2	0	0	1	1	2	2	0	1
5. 2. 3.	Koridor pro novou železniční trať Praha-Bystřice u Benešova (Benešov)	2	0	0	1	1	2	2	0	1
5. 2. 4.	Železniční koridory evropského významu - síť AGTC, TEN	2	0	0	1	1	2	2	0	0
5. 2. 5.	Modernizace trati Praha-Kladno včetně III. etapy	2	0	0	1	1	2	2	0	1
5. 2. 6.	Železniční koridory evropského významu - vysokorychlostní tratě (VRT)	2	1	0	1	1	2	2	0	0
5. 2. 6. 1.	Vysokorychlostní trať Praha-Brno-hranice ČR (-Wien/Bratislava)	2	0	0	0	0	2	2	0	1
5. 2. 6. 2.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-hranice ČR (-Dresden)	2	0	0	0	0	2	2	0	1
5. 2. 6. 3.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-Plzeň-hranice ČR (-Nürnberg)	2	0	0	0	0	2	2	0	1
5. 2. 7.	Kombinovaná doprava - veřejná logistická centra (VLC)	2	1	0	0	1	2	2	0	2
5. 3.	Letecká doprava	2	0	0	0	1	2	2	0	1
5. 3. 1.	Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně	2	0	0	1	1	2	2	0	1
5. 3. 2.	Letiště Praha-Kbely	1	0	0	0	0	1	2	0	0
5. 3. 3.	Letiště Praha-Letňany	0	0	0	0	0	2	2	0	0
5. 4.	Vodní doprava	2	0	0	0	1	2	1	0	1

Priorita, cíl (zásada)		Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti	Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a průmyslní technologie v průmyslu	Podpora zdravého demografického vývoje	Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí	Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí	Dopravní infrastruktura, přístupnost	Rozvinutá technická infrastruktura	Podpora vhodných forem zemědělského hospodaření	Podpora využití místních energetických, surovinových, vodních zdrojů a úspor
Ev. č.	Stručný obsah									
5. 5.	Městská hromadná doprava	2	0	1	2	1	2	2	0	2
5. 5. 1.	Systém metra	2	0	1	2	1	2	2	0	2
5. 6.	Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu	2	0	1	2	1	2	2	0	2
5. 6. 1.	Propojení MČ Praha 4 a MČ Praha 5 kolejovým systémem	2	0	1	2	1	2	2	0	2
5. 6. 2.	Kolejové propojení Praha-Brandýs nad Labem/Stará Boleslav	2	0	1	2	1	2	2	0	1
5. 6. 3.	Zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a Smíchovským nádražím	2	0	0	1	1	2	2	0	1
5. 7.	Vnější autobusová doprava	2	0	0	1	1	2	1	0	1
6.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura									
6. 1.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje	2	0	0	1	1	2	2	0	0
6. 2.	Zpřesnění dalších ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu	2	0	1	1	1	2	2	0	1
6. 2. 1.	Zásobování vodou	2	0	2	0	0	1	2	1	1
6. 2. 2.	Odkanalizování	2	0	2	0	0	0	2	0	1
6. 2. 3.	Vodní toky	2	0	2	0	0	1	2	1	1
6. 2. 3. 1.	Vltava a Berounka	2	0	2	0	0	2	2	1	1
6. 2. 3. 2.	Drobné vodní toky	1	0	1	0	0	1	1	2	1
6. 2. 4.	Zásobování teplem	2	0	1	0	0	1	2	1	1
6. 2. 5.	Zásobování elektrickou energií	2	1	1	0	0	2	2	0	1
6. 2. 6.	Zásobování zemním plynem	2	0	1	0	0	1	2	0	1
6. 2. 7.	Elektronické komunikace	2	2	0	0	1	2	2	0	2
7.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - Územní systém ekologické stability (ÚSES)	1	0	0	0	0	1	1	0	2

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti</i>	<i>Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a průmyslní technologie v průmyslu</i>	<i>Podpora zdravého demografického vývoje</i>	<i>Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí</i>	<i>Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí</i>	<i>Dopravní infrastruktura, přístupnost</i>	<i>Rozvinutá technická infrastruktura</i>	<i>Podpora vhodných forem zemědělského hospodaření</i>	<i>Podpora využití místních energetických, surovinných, vodních zdrojů a úspor</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>									
8.	Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot									
8. 1.	Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot	2	1	1	0	0	1	1	1	1
8. 2.	Upřesnění podmínek ochrany a rozvoje kulturního, civilizačního a přírodního dědictví na území Památkové rezervace v hl. městě Praze (PPR), ostatních rezervací a památkových zón	2	1	0	2	2	2	2	0	1
8. 2. 1.	Upřesnění prostorových podmínek	2	0	0	0	0	2	2	0	1
8. 2. 2.	Upřesnění podmínek funkčního využití	2	1	1	2	2	2	2	0	2
8. 2. 3.	Další podmínky pro Památkovou rezervaci v hl. m. Praze (PPR) a památkové zóny	2	1	2	2	2	2	2	0	0
8. 2. 3.	Upřesnění podmínek pro dopravní obsluhu PPR a navazujících památkových zón	2	0	1	2	2	2	2	0	1
8. 3.	Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot	2	0	2	0	0	1	1	1	1
8. 4.	Upřesnění podmínek ochrany civilizačních hodnot	2	1	1	1	1	1	1	0	1
9.	Vymezení cílových charakteristik krajiny	1	0	1	0	0	1	1	1	1
9. 1.	Definování cílových charakteristik krajiny pro vymezené a vyhodnocené krajiny	1	1	1	0	0	1	1	1	1
9. 1. 1.	Urbanizovaná krajina uvnitř kompaktně zastavěného území (KZU)	2	0	1	0	0	2	2	0	1
9. 1. 2.	Urbanizovaná, zemědělská a lesozemědělská krajina mimo kompaktně zastavěného území (KZU)	2	0	1	0	1	2	2	2	1
9. 1. 3.	Lesní krajina	2	0	1	0	0	1	1	1	2
9. 1. 4.	Krasová krajina	1	1	0	0	0	1	1	1	2
9. 1. 5.	Krajiny zaříznutých údolí	1	0	0	0	0	1	1	0	1

Priorita, cíl (zásada)		Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti	Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a progresivní technologie v průmyslu	Podpora zdravého demografického vývoje	Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí	Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí	Dopravní infrastruktura, přístupnost	Rozvinutá technická infrastruktura	Podpora vhodných forem zemědělského hospodaření	Podpora využití místních energetických, surovinných, vodních zdrojů a úspor
Ev. č.	Stručný obsah									
10.	Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit									
10. 1.	Veřejně prospěšné stavby									
10. 1. 1.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech dopravní infrastruktury nadmístního významu	2	0	0	0	0	2	1	0	0
10. 1. 2.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech technické infrastruktury	2	0	0	0	0	1	2	0	0
10. 2.	Veřejně prospěšná opatření									
10. 2. 1.	Veřejně prospěšná opatření k založení prvků územního systému ekologické stability (ÚSES)	2	0	1	0	0	0	0	1	1
10. 2. 2.	Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví	1	1	0	0	0	0	0	0	0
10. 2. 3.	Veřejně prospěšná opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu	2	0	0	0	0	1	1	0	0
11.	Stanovení požadavků 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	2	2	2	2	2	2	2	1	2
12.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti	2	2	2	2	2	2	2	2	1
	Nevymezuje se.									

Priorita, cíl (zásada)		Podpora hospodářského růstu a konkurenceschopnosti	Podpora orientace na vědu, výzkum, inovace a průmyslní technologie v průmyslu	Podpora zdravého demografického vývoje	Podpora rovnováhy mezi počtem EA a pracovních příležitostí	Podpora pestrosti ekonomických aktivit a nabízených pracovních příležitostí	Dopravní infrastruktura, přístupnost	Rozvinutá technická infrastruktura	Podpora vhodných forem zemědělského hospodaření	Podpora využití místních energetických, surovinových, vodních zdrojů a úspor
Ev. č.	Stručný obsah									
13.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje	2	2	2	2	2	2	2	0	0
	Nevymezuje se.									
14.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost	2	2	1	1	1	2	2	1	1
	Nevymezuje se.									
15.	Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle bodu 13 a 14 Zásady územního rozvoje	2	2	2	2	2	2	2	1	1
	Zásady územního rozvoje kraje hl. m. Prahy neobsahují zadání regulačních plánů.									
16.	Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	2	1	1	1	1	2	2	1	1
	V Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Prahy není stanoveno pořadí změn v území.									

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. ex-kluze
Ev. č.	Stručný obsah									
1.	Priorita územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území.									
1. 1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Pražského regionu.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hl. městě Praze.	2	2	2	2	1	2	2	2	1
1. 8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	2	2	2	2	1	2	2	2	2

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. ex-kluze
Ev. č.	Stručný obsah									
1. 11.	Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochrannou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2.	Obecné zásady územního rozvoje kraje - hl. m. Praha									
2. 1.	Role Prahy v ČR a v Evropě									
2. 1. 1.	Praha - hlavní město České republiky	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 1. 2.	Praha - přirozené centrum Pražského regionu	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 1. 3.	Praha - významné město Evropy	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2.	Účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 1.	Očekávaný demografický vývoj	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 2.	Urbanistická koncepce	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 3.	Dopravní koncepce	2	2	2	2	2	2	2	2	1
2. 2. 4.	Technické vybavení	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 3.	Hospodářský rozvoj	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 4.	Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 4. 1.	Ochrana kulturních hodnot	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 4. 2.	Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel	2	2	0	1	1	1	1	2	0
2. 4. 3.	Tvorba a ochrana životního prostředí	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3.	Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 1.	Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území	1	1	2	1	1	1	1	-1	0
3. 1. 1.	Štěrboholy-Dolní Měcholupy-Dubeč (R/1)	2	2	2	1	2	2	2	0	1
3. 1. 2.	Barrandov-Slivenec (R/2)	2	1	2	1	2	1	1	-1	0
3. 1. 3.	Západní Město (R/3)	2	1	2	1	2	2	2	2	1
3. 1. 4.	Ruzyně-Drnovská (R/4)	1	0	0	0	1	-1	-1	0	0
3. 2.	Transformační oblasti	2	2	2	2	2	2	2	1	2

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. exkluze
Ev. č.	Stručný obsah									
3. 2. 1.	Letňany-Avia, Letov (T/1)	2	2	2	2	2	2	2	1	1
3. 2. 2.	Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 2. 3.	Vysočany (T/3)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 4.	Bohdalec-Slatiny (T/4)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 2. 5.	Nákladové nádraží Žižkov (T/5)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 2. 6.	Malešicko-hostivařská průmyslová oblast (T/6)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 2. 7.	Nádraží Smíchov (T/7)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
3. 2. 8.	Holešovice-Bubny-Zátory (T/8)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 2. 9.	Masarykovo nádraží (T/9)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
3. 3.	Rozvojové plochy zeleně	2	2	2	2	0	2	2	2	2
3. 3. 1.	Rohanský ostrov (Z/1)	2	2	2	2	1	1	1	2	2
3. 3. 2.	Zalesnění u Březiněvsí (Z/2)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 3.	Zalesnění u Čakovic (Z/3)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 4.	U zlámaného kříže (Z/4)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 5.	V panenkách (Z/5)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 6.	Lítoznice (Z/6)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 7.	Zalesnění Kolovraty (Z/7)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 8.	Zalesnění u Křeslic (Z/8)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 9.	U Kunratické spojky (Z/9)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 10.	Zalesnění Šeberov (Z/10)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 3. 11.	Za hospodou (Z/11)	2	2	2	1	0	1	1	1	0
3. 4.	Návrh na vymezení rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 4. 1.	Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3. 4. 2.	Osa Radlice-Západní Město-Zličín (O/2)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
4.	Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu									
4. 1.	Oblast stávajícího celoměstského centra (SC)	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. ex-kluze
Ev. č.	Stručný obsah									
4. 2.	Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně společenské - plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)	2	1	1	2	2	2	2	2	2
4. 2. 1.	Draháň-Troja-Bubeneč (SO/1)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
4. 2. 2.	Pražské výstaviště Letňany (SO/2)	0	1	1	2	2	1	0	2	2
4. 2. 3.	Strahov (SO/3)	0	1	1	2	1	1	1	2	1
4. 3.	Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin (SP)	1	2	0	2	0	1	1	1	1
4. 3. 1.	Rekreační území Dolní Počernice-Běchovice-Černý Most (SP/1)	2	2	1	2	0	1	1	2	0
4. 3. 2.	Trojmezí (SP/2)	2	2	1	2	0	2	0	2	1
4. 3. 3.	Soutok Vltavy a Berounky (SP/3)	2	2	0	2	1	1	0	2	2
4. 3. 4.	Radotínské údolí (SP/4)	2	2	1	1	1	1	1	2	1
4. 3. 5.	Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí (SP/5)	2	2	0	1	0	1	0	2	1
4. 3. 6.	Vidoule-Cibulka-Motol (SP/6)	2	2	1	2	1	1	1	2	1
4. 3. 7.	Šárka (SP/7)	2	2	0	1	0	1	0	2	1
4. 4.	Oblasti zasažené provozem letišť Ruzyně a Kbely (SL)	0	0	-1	-1	0	0	0	1	0
4. 4. 1.	Oblast zasažená provozem letiště Ruzyně (SL/1)	0	0	-2	-2	1	-1	-1	0	0
4. 4. 2.	Oblast zasažená provozem letiště Kbely (SL/2)	0	1	1	1	1	1	1	1	1
4. 5.	Údolní niva Berounky a Vltavy (SN)	2	2	1	2	1	1	1	2	1
4. 6.	Trasa VRT v oblasti NATURY - Horní Počernice-jih (SZ)	0	1	0	-1	0	-1	-1	1	0

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. exkluze
Ev. č.	Stručný obsah									
5.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktura									
5. 1.	Koridory pro silniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Praha									
5. 1. 1.	Nadřazený komunikační systém (NKS) Prahy	1	1	2	1	2	1	1	1	1
5. 1. 2.	Koridory pro prvky nadřazeného komunikačního systému Prahy	1	1	1	1	2	1	1	1	1
5. 1. 2. 1.	Pražský okruh	1	2	1	1	2	1	1	1	0
5. 1. 2. 2.	Koridory dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy napojené na Pražský okruh	1	2	2	1	2	1	1	2	0
5. 1. 2. 3.	Městský okruh	1	1	1	1	2	1	1	1	1
5. 1. 2. 4.	Vysočanská radiála	1	1	0	0	2	1	0	1	1
5. 1. 2. 5.	Břevnovská radiála	1	1	1	0	2	1	1	1	1
5. 1. 2. 6.	Radlická radiála	1	1	1	1	2	1	1	1	1
5. 1. 2. 7.	Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěřboholská	1	1	1	1	2	1	1	1	1
5. 1. 2. 8.	Libeňská spojka, Spořilovská spojka	1	1	1	1	2	1	1	1	1
5. 2.	Koridory a plochy pro železniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy									
5. 2. 1.	Železniční uzel Praha (ŽUP)	1	2	0	1	2	1	1	2	2
5. 2. 2.	Železniční koridory evropského významu - tranzitní železniční koridory	1	1	0	1	2	0	0	2	1
5. 2. 3.	Koridor pro novou železniční trať Praha-Bystřice u Benešova (Benešov)	1	2	0	0	1	0	0	2	1
5. 2. 4.	Železniční koridory evropského významu - síť AGTC, TEN	0	1	0	0	1	0	0	2	1
5. 2. 5.	Modernizace trati Praha-Kladno včetně III. etapy	1	2	1	1	2	1	1	2	1
5. 2. 6.	Železniční koridory evropského významu - vysokorychlostní tratě (VRT)	0	1	0	0	2	0	0	2	1

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. ex-kluze
Ev. č.	Stručný obsah									
5. 2. 6. 1.	Vysokorychlostní trať Praha-Brno-hranice ČR (-Wien/Bratislava)	0	1	0	0	2	0	0	2	1
5. 2. 6. 2.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-hranice ČR (-Dresden)	0	1	0	0	2	0	0	2	1
5. 2. 6. 3.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-Plzeň-hranice ČR (-Nürnberg)	0	1	0	0	2	0	0	2	1
5. 2. 7.	Kombinovaná doprava - veřejná logistická centra (VLC)	0	2	0	0	2	0	0	0	0
5. 3.	Letecká doprava	0	1	0	0	2	0	0	2	1
5. 3. 1.	Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně	0	2	-1	0	1	0	0	2	1
5. 3. 2.	Letiště Praha-Kbely	0	1	0	1	0	1	0	1	0
5. 3. 3.	Letiště Praha-Letňany	0	1	0	1	0	1	0	2	1
5. 4.	Vodní doprava	0	2	0	1	1	0	0	2	1
5. 5.	Městská hromadná doprava	1	2	2	2	2	2	1	2	1
5. 5. 1.	Systém metra	1	2	2	2	2	2	2	2	1
5. 6.	Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu	1	2	1	2	2	2	2	2	1
5. 6. 1.	Propojení MČ Praha 4 a MČ Praha 5 kolejovým systémem	1	2	1	2	2	2	2	2	1
5. 6. 2.	Kolejové propojení Praha-Brandýs nad Labem/Stará Boleslav	1	2	1	1	2	1	1	2	1
5. 6. 3.	Zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a Smíchovským nádražím	1	2	1	1	2	1	1	2	1
5. 7.	Vnější autobusová doprava	1	2	1	1	2	2	1	2	1
6.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura									
6. 1.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje									
6. 2.	Zpřesnění dalších ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu									
6. 2. 1.	Zásobování vodou	2	2	2	2	2	2	2	2	1
6. 2. 2.	Odkanalizování	2	2	2	2	2	2	2	2	1
6. 2. 3.	Vodní toky	1	2	1	2	1	1	1	2	1

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. exkluze
Ev. č.	Stručný obsah									
6. 2. 3. 1.	Vltava a Berounka	1	2	1	2	1	1	1	2	1
6. 2. 3. 2.	Drobné vodní toky	1	2	1	2	0	1	1	2	1
6. 2. 4.	Zásobování teplem	1	2	2	2	2	2	2	2	1
6. 2. 5.	Zásobování elektrickou energií	1	2	2	2	2	2	2	2	1
6. 2. 6.	Zásobování zemním plynem	1	2	2	2	2	2	2	2	1
6. 2. 7.	Elektronické komunikace	1	2	2	2	2	2	2	2	2
7.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - Územní systém ekologické stability (ÚSES)	2	2	1	1	0	1	1	2	1
8.	Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot									
8. 1.	Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 2.	Upřesnění podmínek ochrany a rozvoje kulturního, civilizačního a přírodního dědictví na území Památkové rezervace v hl. městě Praze (PPR), ostatních rezervací a památkových zón	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 2. 1.	Upřesnění prostorových podmínek	0	2	2	2	2	2	2	2	0
8. 2. 2.	Upřesnění podmínek funkčního využití	1	2	2	2	2	2	2	2	1
8. 2. 3.	Další podmínky pro Památkovou rezervaci v hl. městě Praze (PPR) a památkové zóny	1	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 2. 3.	Upřesnění podmínek pro dopravní obsluhu PPR a navazujících památkových zón	1	2	2	2	2	2	2	2	1
8. 3.	Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot	1	2	2	2	0	1	1	2	1
8. 4.	Upřesnění podmínek ochrany civilizačních hodnot	1	2	2	2	2	2	2	2	2
9.	Vymezení cílových charakteristik krajiny									
9. 1.	Definování cílových charakteristik krajiny pro vymezené a vyhodnocené krajiny	1	2	1	1	1	1	1	2	1

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. exkluze
Ev. č.	Stručný obsah									
9. 1. 1.	Urbanizovaná krajina uvnitř kompaktně zastavěného území (KZU)	1	2	2	2	2	2	2	2	1
9. 1. 2.	Urbanizovaná, zemědělská a lesozemědělská krajina mimo kompaktně zastavěného území (KZU)	1	2	2	2	1	1	1	2	1
9. 1. 3.	Lesní krajina	1	2	1	2	0	1	1	2	1
9. 1. 4.	Krasová krajina	0	1	0	1	0	1	1	2	1
9. 1. 5.	Krajiny zaříznutých údolí	0	2	1	1	1	1	1	2	1
10.	Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit									
10. 1.	Veřejně prospěšné stavby									
10. 1. 1.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech dopravní infrastruktury nadmístního významu	2	2	1	1	1	1	1	2	1
10. 1. 2.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech technické infrastruktury	2	2	2	2	2	2	2	2	1
10. 2.	Veřejně prospěšná opatření									
10. 2. 1.	Veřejně prospěšná opatření k založení prvků územního systému ekologické stability (ÚSES)	1	2	1	1	0	1	1	2	1
10. 2. 2.	Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví	0	1	0	1	0	1	0	2	1
10. 2. 3.	Veřejně prospěšná opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu	0	2	0	0	0	0	0	0	0
11.	Stanovení požadavků 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	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Priorita, cíl (zásada)		Vytváření podmínek pro zdravý demografický vývoj	Vytváření podmínek bohatého a zdravého života pro všechny generace a věkové skupiny obyvatel	Vytváření podmínek pro bohatou a pestrou nabídku různých forem bydlení	Vytváření podmínek pro bohatou nabídku kulturních a sportovních aktivit	Vytváření podmínek pro uspokojení potřeb v obchodu a službách	Vytváření podmínek pro kvalitní školství a další formy vzdělávání	Vytváření podmínek pro kvalitní zdravotnictví a sociální péči	Vytváření podmínek pro rekreaci, regeneraci sil, pro cestovní ruch	Vytváření podmínek pro národnostní menšiny, pro hendikepované a pro předcházení soc. exkluze
Ev. č.	Stručný obsah									
12.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nevymezuje se.									
13.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nevymezuje se.									
14.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nevymezuje se.									
15.	Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle bodu 13 a 14 Zásady územního rozvoje	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zásady územního rozvoje kraje hl. m. Prahy neobsahují zadání regulačních plánů.									
16.	Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Prahy není stanoveno pořadí změn v území.									

Priorita, cíl (zásada)		Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu	Ochrana vod, jejich čistoty, akumulace a schopnosti území, kanalizace a čištění	Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší	Ochrana nerostných surovin a horninové podloží	Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000	Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území	Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření	Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady	Veřejné zdraví
Ev. č.	Stručný obsah									
1.	Priority územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území.									
1. 1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	1	2	2	0	2	2	1	2	2
1. 2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1. 5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	2	2	2	2	2	2	2	1	2
1. 6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Pražského regionu.	1	1	2	1	1	1	2	1	2
1. 7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hl. městě Praze.	0	1	2	0	1	2	2	1	2
1. 8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	1	2	2	1	2	2	2	1	2
1. 9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	1	2	2	1	1	1	2	2	2
1. 10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojívat ji do uceleného systému.	2	2	2	2	2	2	1	1	2

Priorita, cíl (zásada)		Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu	Ochrana vod, jejich čistoty, akumulární schopnosti území, kanalizace a čištění	Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší	Ochrana nerostných surovin a horninové podloží	Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000	Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území	Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření	Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady	Veřejné zdraví
Ev. č.	Stručný obsah									
1. 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.	2	2	1	1	1	2	2	2	2
2.	Obecné zásady územního rozvoje kraje - hl. m. Praha									
2. 1.	Role Prahy v ČR a v Evropě									
2. 1. 1.	Praha - hlavní město České republiky	2	2	2	1	2	2	2	2	2
2. 1. 2.	Praha - přirozené centrum Pražského regionu	2	2	2	1	2	2	2	2	2
2. 1. 3.	Praha - významné město Evropy	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2.	Účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 1.	Očekávaný demografický vývoj	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 2.	Urbanistická koncepce	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 2. 3.	Dopravní koncepce	1	2	2	1	1	1	2	1	1
2. 2. 4.	Technické vybavení	2	2	2	1	2	2	2	2	2
2. 3.	Hospodářský rozvoj	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2. 4.	Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot	2	2	2	1	2	2	2	2	2
2. 4. 1.	Ochrana kulturních hodnot	2	2	2	1	2	2	2	2	2
2. 4. 2.	Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel	2	2	2	2	2	2	2	1	2
2. 4. 3.	Tvorba a ochrana životního prostředí	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3.	Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy									
3. 1.	Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území	-1	1	1	1	2	2	2	2	2
3. 1. 1.	Štěrboholy-Dolní Měcholupy-Dubeč (R/1)	-1	2	2	1	2	2	1	2	2
3. 1. 2.	Barrandov-Slivenec (R/2)	-1	2	2	1	2	2	1	2	2
3. 1. 3.	Západní Město (R/3)	-1	2	2	1	2	2	1	2	2
3. 1. 4.	Ruzyně-Drnovská (R/4)	-1	0	1	1	2	2	0	2	1
3. 2.	Transformační oblasti	2	2	2	1	2	2	1	2	2
3. 2. 1.	Letňany-Avia, Letov (T/1)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3. 2. 2.	Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2)	2	1	2	1	2	1	2	2	1

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu</i>	<i>Ochrana vod, jejich čistoty, akumulární schopnosti území, kanalizace a čištění</i>	<i>Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší</i>	<i>Ochrana nerostných surovin a horninové podloží</i>	<i>Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000</i>	<i>Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území</i>	<i>Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření</i>	<i>Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady</i>	<i>Veřejné zdraví</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>									
3. 2. 3.	Vysočany (T/3)	2	1	2	1	2	2	1	2	2
3. 2. 4.	Bohdalec-Slatiny (T/4)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3. 2. 5.	Nákladové nádraží Žižkov (T/5)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3. 2. 6.	Malešicko-hostivařská průmyslová oblast (T/6)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3. 2. 7.	Nádraží Smíchov (T/7)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3. 2. 8.	Holešovice-Bubny-Zátory (T/8)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3. 2. 9.	Masarykovo nádraží (T/9)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
3. 3.	Rozvojové plochy zeleně	1	2	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 1.	Rohanský ostrov (Z/1)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
3. 3. 2.	Zalesnění u Březiněvsi (Z/2)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 3.	Zalesnění u Čakovic (Z/3)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 4.	U zlámaného kříže (Z/4)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 5.	V panenkách (Z/5)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 6.	Lítoznice (Z/6)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 7.	Zalesnění Kolovraty (Z/7)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 8.	Zalesnění u Křeslic (Z/8)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 9.	U Kunratické spojky (Z/9)	2	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 10.	Zalesnění Šeberov (Z/10)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 3. 11.	Za hospodou (Z/11)	1	1	2	1	2	2	2	1	2
3. 4.	Návrh na vymezení rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy									
3. 4. 1.	Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1)	2	2	2	1	2	2	1	2	2
3. 4. 2.	Osa Radlice-Západní Město-Zličín (O/2)	1	2	2	1	2	2	1	2	2
4.	Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu									
4. 1.	Oblast stávajícího celoměstského centra (SC)	2	2	2	1	2	2	1	2	2
4. 2.	Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně společenské - plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)	1	1	1	1	2	2	2	2	2
4. 2. 1.	Draháň-Troja-Bubeneč (SO/1)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
4. 2. 2.	Pražské výstaviště Letňany (SO/2)	-1	2	1	1	2	2	1	2	1
4. 2. 3.	Strahov (SO/3)	2	2	2	1	2	2	1	2	2

Priorita, cíl (zásada)		Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu	Ochrana vod, jejich čistoty, akumulace a čistění	Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší	Ochrana nerostných surovin a horninové podloží	Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000	Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území	Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření	Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady	Veřejné zdraví
Ev. č.	Stručný obsah									
4. 3.	Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin (SP)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
4. 3. 1.	Rekreační území Dolní Počernice-Běchovice-Černý Most (SP/1)	2	2	2	1	2	2	2	1	2
4. 3. 2.	Trojmezí (SP/2)	2	2	2	1	2	2	2	1	2
4. 3. 3.	Soutok Vltavy a Berounky (SP/3)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
4. 3. 4.	Radotínské údolí (SP/4)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
4. 3. 5.	Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí (SP/5)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
4. 3. 6.	Vidoule-Cibulka-Motol (SP/6)	2	2	2	1	2	2	2	2	2
4. 3. 7.	Šárka (SP/7)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
4. 4.	Oblasti zasažené provozem letišť Ruzyně a Kbely (SL)	1	1	-1	0	0	1	-2	1	0
4. 4. 1.	Oblast zasažená provozem letiště Ruzyně (SL/1)	1	1	-2	0	0	1	-2	2	0
4. 4. 2.	Oblast zasažená provozem letiště Kbely (SL/2)	1	1	-1	0	0	1	-1	1	0
4. 5.	Údolní niva Berounky a Vltavy (SN)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
4. 6.	Trasa VRT v oblasti NATURY - Horní Počernic-jih (SZ)	-1	0	1	1	-2	-1	-1	0	0
5.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktura									
5. 1.	Koridory pro silniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Praha	-1	0	-1	0	1	1	-1	1	1
5. 1. 1.	Nadřazený komunikační systém (NKS) Prahy	0	0	-1	0	2	2	1	2	1
5. 1. 2.	Koridory pro prvky nadřazeného komunikačního systému Prahy	0	0	-1	0	2	2	1	1	1
5. 1. 2. 1.	Pražský okruh	-1	2	-1	0	2	2	-1	1	1
5. 1. 2. 2.	Koridory dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy napojené na Pražský okruh	-1	2	-1	0	2	2	-1	1	1
5. 1. 2. 3.	Městský okruh	1	2	-1	-1	2	2	-1	1	1
5. 1. 2. 4.	Vysočanská radiála	2	2	1	0	2	2	-1	1	1
5. 1. 2. 5.	Břevnovská radiála	1	2	-1	0	2	2	-1	1	1
5. 1. 2. 6.	Radlická radiála	1	2	-1	0	2	2	-1	1	1

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu</i>	<i>Ochrana vod, jejich čistoty, akumulace a schopnosti území, kanalizace a čištění</i>	<i>Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší</i>	<i>Ochrana nerostných surovin a horninové podloží</i>	<i>Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000</i>	<i>Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území</i>	<i>Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření</i>	<i>Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady</i>	<i>Veřejné zdraví</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>									
5. 1. 2. 7.	Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěrboholská	1	2	-1	0	2	1	-1	1	1
5. 1. 2. 8.	Libeňská spojka, Spořilovská spojka	2	2	-1	0	2	2	-1	1	1
5. 2.	Koridory a plochy pro železniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy									
5. 2. 1.	Železniční uzel Praha (ŽUP)	2	2	2	1	2	2	-1	1	1
5. 2. 2.	Železniční koridory evropského významu - tranzitní železniční koridory	-1	2	1	0	2	1	0	1	1
5. 2. 3.	Koridor pro novou železniční trať Praha-Bystřice u Benešova (Benešov)	2	2	1	-1	2	2	1	1	1
5. 2. 4.	Železniční koridory evropského významu - síť AGTC, TEN	1	2	1	0	2	2	-1	1	1
5. 2. 5.	Modernizace trati Praha-Kladno včetně III. etapy	2	2	2	1	1	2	1	1	1
5. 2. 6.	Železniční koridory evropského významu - vysokorychlostní tratě (VRT)	-1	2	-1	-1	-1	1	-1	1	1
5. 2. 6. 1.	Vysokorychlostní trať Praha-Brno-hranice ČR (-Wien/Bratislava)	-1	2	-1	-1	-1	-1	-1	1	1
5. 2. 6. 2.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-hranice ČR (-Dresden)	-1	2	-1	-1	0	2	-1	1	1
5. 2. 6. 3.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-Plzeň-hranice ČR (-Nürnberg)	-1	2	-1	-1	2	2	-1	1	1
5. 2. 7.	Kombinovaná doprava - veřejná logistická centra (VLC)	2	2	2	2	2	2	-1	2	1
5. 3.	Letecká doprava	1	0	-1	2	2	2	-1	2	2
5. 3. 1.	Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně	-1	-1	-2	-1	2	2	-2	2	1
5. 3. 2.	Letiště Praha-Kbely	1	2	-1	0	2	2	-1	2	1
5. 3. 3.	Letiště Praha-Letňany	2	2	-1	1	2	2	-1	2	1
5. 4.	Vodní doprava	2	1	1	2	2	2	1	1	1
5. 5.	Městská hromadná doprava	2	2	1	-1	2	2	-1	2	2
5. 5. 1.	Systém metra	2	2	2	-1	2	2	1	2	2
5. 6.	Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu	1	2	2	2	2	2	1	2	2
5. 6. 1.	Propojení MČ Praha 4 a MČ Praha 5 kolejovým systémem	2	2	2	1	2	2	-1	2	2

Priorita, cíl (zásada)		Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu	Ochrana vod, jejich čistoty, akumulace a čistění	Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší	Ochrana nerostných surovin a horninové podloží	Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000	Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území	Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření	Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady	Veřejné zdraví
Ev. č.	Stručný obsah									
5. 6. 2.	Kolejové propojení Praha-Brandýs nad Labem/Stará Boleslav	-1	2	1	1	2	2	-1	2	2
5. 6. 3.	Zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a Smíchovským nádražím	2	2	2	1	2	2	-1	2	2
5. 7.	Vnější autobusová doprava	2	2	-1	2	2	2	-1	1	2
6.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura									
6. 1.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje	1	2	1	2	2	2	1	1	1
6. 2.	Zpřesnění dalších ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu	2	2	1	1	2	2	1	1	1
6. 2. 1.	Zásobování vodou	2	2	2	1	2	2	2	1	2
6. 2. 2.	Odkanalizování	2	2	1	1	2	2	2	1	2
6. 2. 3.	Vodní toky	2	2	2	2	2	2	2	0	2
6. 2. 3. 1.	Vltava a Berounka	2	2	2	2	2	2	0	0	2
6. 2. 3. 2.	Drobné vodní toky	2	2	2	2	2	2	0	0	2
6. 2. 4.	Zásobování teplem	2	2	1	2	2	2	1	2	2
6. 2. 5.	Zásobování elektrickou energií	1	2	2	2	2	1	1	2	2
6. 2. 6.	Zásobování zemním plynem	2	2	2	1	2	2	2	0	2
6. 2. 7.	Elektronické komunikace	2	2	2	1	2	2	1	0	2
7.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - Územní systém ekologické stability (ÚSES)	2	2	2	2	2	2	2	0	2
8.	Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot									
8. 1.	Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot	2	2	2	2	2	2	2	2	2

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu</i>	<i>Ochrana vod, jejich čistoty, akumulace a čistění</i>	<i>Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší</i>	<i>Ochrana nerostných surovin a horninové podloží</i>	<i>Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000</i>	<i>Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území</i>	<i>Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření</i>	<i>Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady</i>	<i>Veřejné zdraví</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>									
8. 2.	Upřesnění podmínek ochrany a rozvoje kulturního, civilizačního a přírodního dědictví na území Památkové rezervace v hl. městě Praze (PPR), ostatních rezervací a památkových zón	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 2. 1.	Upřesnění prostorových podmínek	1	0	0	1	2	2	2	2	2
8. 2. 2.	Upřesnění podmínek funkčního využití	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 2. 3.	Další podmínky pro Památkovou rezervaci v hl. městě Praze (PPR) a památkové zóny	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 2. 3.	Upřesnění podmínek pro dopravní obsluhu PPR a navazujících památkových zón	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 3.	Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot	2	2	2	2	2	2	2	2	2
8. 4.	Upřesnění podmínek ochrany civilizačních hodnot	2	2	2	2	2	2	2	2	2
9.	Vymezení cílových charakteristik krajiny									
9. 1.	Definování cílových charakteristik krajiny pro vymezené a vyhodnocené krajiny	2	2	2	2	2	2	2	1	2
9. 1. 1.	Urbanizovaná krajina uvnitř kompaktně zastavěného území (KZU)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
9. 1. 2.	Urbanizovaná, zemědělská a leso-zemědělská krajina mimo kompaktně zastavěného území (KZU)	2	2	2	2	2	2	2	2	2
9. 1. 3.	Lesní krajina	2	2	2	2	2	2	2	1	2
9. 1. 4.	Krasová krajina	2	2	2	2	2	2	1	1	2
9. 1. 5.	Krajiny zaříznutých údolí	2	2	2	2	2	2	2	2	2
10.	Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit									
10. 1.	Veřejně prospěšné stavby									
10. 1. 1.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech dopravní infrastruktury nadmístního významu	-1	2	2	2	1	1	-1	1	1
10. 1. 2.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech technické infrastruktury	0	2	2	1	2	1	2	2	2
10. 2.	Veřejně prospěšná opatření									

Priorita, cíl (zásada)		Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu	Ochrana vod, jejich čistoty, akumulace a čistění	Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší	Ochrana nerostných surovin a horninové podloží	Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000	Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území	Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření	Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady	Veřejné zdraví
Ev. č.	Stručný obsah									
10. 2. 1.	Veřejně prospěšná opatření k založení prvků územního systému ekologické stability (ÚSES)	2	2	2	2	2	2	2	1	2
10. 2. 2.	Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví	2	0	0	2	2	2	0	0	0
10. 2. 3.	Veřejně prospěšná opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu	0	2	2	1	2	2	1	2	1
11.	Stanovení požadavků 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	2	2	2	2	2	2	2	2	2
12.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nevymezuje se.									
13.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nevymezuje se.									
14.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Nevymezuje se.									

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Ochrana nezastavěného území, ZPF, PUPFL, přírodního prostředí obecně a krajinného rázu</i>	<i>Ochrana vod, jejich čistoty, akumulace a čišťení</i>	<i>Ochrana ovzduší a mikroklimatu, redukce zdrojů znečištění ovzduší</i>	<i>Ochrana nerostných surovin a horninové podloží</i>	<i>Ochrana zvláště chráněných území a prvků přírody vč. NATURY 2000</i>	<i>Ochrana a dotváření ÚSES, systému městské zeleně a nelesní zeleně mimo zastavěné území</i>	<i>Ochrana proti hluku, vibracím, ionizujícímu záření</i>	<i>Vytváření podmínek pro racionální nakládání s odpady</i>	<i>Veřejné zdraví</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>									
15.	Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle bodu 13 a 14 Zásady územního rozvoje	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Zásady územního rozvoje kraje hl. m. Prahy neobsahují zadání regulačních plánů.									
16.	Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
	V Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Prahy není stanoveno pořadí změn v území.									

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Pilíře ekonomický a sociální</i>	<i>Pilíře ekonomický a environmentální</i>	<i>Pilíře sociální a environmentální</i>	<i>Pilíře ekonomický, sociální i environmentální</i>	<i>Poznámka</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>					
1.	Priority územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území.					
1. 1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.				X	
1. 2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	X	X			
1. 3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.				X	
1. 4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.		X			
1. 5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.		X			
1. 6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Pražského regionu.	X				
1. 7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hl. městě Praze.			X		
1. 8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.				X	
1. 9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.				X	
1. 10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.			X		
1. 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.		X			
2.	Obecné zásady územního rozvoje kraje - hl. m. Praha					
2. 1.	Role Prahy v ČR a v Evropě					
2. 1. 1.	Praha - hlavní město České republiky				X	
2. 1. 2.	Praha - přirozené centrum Pražského regionu				X	
2. 1. 3.	Praha - významné město Evropy				X	
2. 2.	Účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy				X	
2. 2. 1.	Očekávaný demografický vývoj				X	
2. 2. 2.	Urbanistická koncepce				X	

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Pilíře ekonomický a sociální</i>	<i>Pilíře ekonomický a environmentální</i>	<i>Pilíře sociální a environmentální</i>	<i>Pilíře ekonomický, sociální i environmentální</i>	<i>Poznámka</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>					
2. 2. 3.	Dopravní koncepce				X	
2. 2. 4.	Technické vybavení				X	
2. 3.	Hospodářský rozvoj	X				
2. 4.	Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot			X		
2. 4. 1.	Ochrana kulturních hodnot	X		X		
2. 4. 2.	Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel		X	X		
2. 4. 3.	Tvorba a ochrana životního prostředí				X	
3.	Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy					
3. 1.	Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území	X	Y	Y		
3. 1. 1.	Štěrboholy-Dolní Měcholupy-Dubeč (R/1)	X	Y	Y		
3. 1. 2.	Barrandov-Slivenec (R/2)	X	Y	Y		
3. 1. 3.	Západní Město (R/3)	X	Y	Y		
3. 1. 4.	Ruzyně-Drnovská (R/4)	X	Y	Y		
3. 2.	Transformační oblasti				X	
3. 2. 1.	Letňany-Avia, Letov (T/1)				X	
3. 2. 2.	Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2)				X	
3. 2. 3.	Vysočany (T/3)				X	
3. 2. 4.	Bohdalec-Slatiny (T/4)				X	
3. 2. 5.	Nákladové nádraží Žižkov (T/5)				X	
3. 2. 6.	Malešicko-hostivařská průmyslová oblast (T/6)				X	
3. 2. 7.	Nádraží Smíchov (T/7)				X	
3. 2. 8.	Holešovice-Bubny-Zátory (T/8)				X	
3. 2. 9.	Masarykovo nádraží (T/9)				X	
3. 3.	Rozvojové plochy zeleně		X	X		
3. 3. 1.	Rohanský ostrov (Z/1)		X	X		
3. 3. 2.	Zalesnění u Březiněvsi (Z/2)		X	X		
3. 3. 3.	Zalesnění u Čakovic (Z/3)		X	X		
3. 3. 4.	U zlámaného kříže (Z/4)		X	X		
3. 3. 5.	V panenkách (Z/5)		X	X		
3. 3. 6.	Lítoznice (Z/6)		X	X		
3. 3. 7.	Zalesnění Kolovraty (Z/7)		X	X		
3. 3. 8.	Zalesnění u Křeslic (Z/8)		X	X		
3. 3. 9.	U Kunratické spojky (Z/9)		X	X		
3. 3. 10.	Zalesnění Šeberov (Z/10)		X	X		
3. 3. 11.	Za hospodou (Z/11)		X	X		
3. 4.	Návrh na vymezení rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy					
3. 4. 1.	Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1)				X	

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Pilíře ekonomický a sociální</i>	<i>Pilíře ekonomický a environmentální</i>	<i>Pilíře sociální a environmentální</i>	<i>Pilíře ekonomický, sociální i environmentální</i>	<i>Poznámka</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>					
3. 4. 2.	Osa Radlice-Západní Město-Zličín (O/2)				X	
4.	Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu					
4. 1.	Oblast stávajícího celoměstského centra (SC)				X	
4. 2.	Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně společenské - plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)				X	
4. 2. 1.	Draháň-Troja-Bubeneč (SO/1)				X	
4. 2. 2.	Pražské výstaviště Letňany (SO/2)				X	
4. 2. 3.	Strahov (SO/3)	X				
4. 3.	Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin (SP)				X	
4. 3. 1.	Rekreační území Dolní Počernice-Běchovice-Černý Most (SP/1)			X		
4. 3. 2.	Trojmezí (SP/2)				X	
4. 3. 3.	Soutok Vltavy a Berounky (SP/3)				X	
4. 3. 4.	Radotínské údolí (SP/4)				X	
4. 3. 5.	Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí (SP/5)			X		
4. 3. 6.	Vidoule-Cibulka-Motol (SP/6)				X	
4. 3. 7.	Šárka (SP/7)			X		
4. 4.	Oblasti zasažené provozem letišť Ruzyně a Kbely (SL)		X			
4. 4. 1.	Oblast zasažená provozem letiště Ruzyně (SL/1)		X			
4. 4. 2.	Oblast zasažená provozem letiště Kbely (SL/2)		X			
4. 5.	Údolní niva Berounky a Vltavy (SN)			X		
4. 6.	Trasa VRT v oblasti NATURY - Horní Počernice-jih (SZ)		X			
5.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktura					
5. 1.	Koridory pro silniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Praha					
5. 1. 1.	Nadřazený komunikační systém (NKS) Prahy				X	
5. 1. 2.	Koridory pro prvky nadřazeného komunikačního systému Prahy				X	
5. 1. 2. 1.	Pražský okruh				X	
5. 1. 2. 2.	Koridory dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy napojené na Pražský okruh				X	
5. 1. 2. 3.	Městský okruh				X	
5. 1. 2. 4.	Vysočanská radiála				X	
5. 1. 2. 5.	Břevnovská radiála				X	
5. 1. 2. 6.	Radlická radiála				X	

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Pilíře ekonomický a sociální</i>	<i>Pilíře ekonomický a environmentální</i>	<i>Pilíře sociální a environmentální</i>	<i>Pilíře ekonomický, sociální i environmentální</i>	<i>Poznámka</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>					
5. 1. 2. 7.	Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěrboholská				X	
5. 1. 2. 8.	Libeňská spojka, Spořilovská spojka				X	
5. 2.	Koridory a plochy pro železniční dopravu navržené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy				X	
5. 2. 1.	Železniční uzel Praha (ŽUP)				X	
5. 2. 2.	Železniční koridory evropského významu - tranzitní železniční koridory				X	
5. 2. 3.	Koridor pro novou železniční trať Praha-Bystřice u Benešova (Benešov)				X	
5. 2. 4.	Železniční koridory evropského významu - síť AGTC, TEN				X	
5. 2. 5.	Modernizace trati Praha-Kladno včetně III. etapy				X	
5. 2. 6.	Železniční koridory evropského významu - vysokorychlostní tratě (VRT)				X	
5. 2. 6. 1.	Vysokorychlostní trať Praha-Brno-hranice ČR (-Wien /Bratislava)				X	
5. 2. 6. 2.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-hranice ČR (Dresden)				X	
5. 2. 6. 3.	Koridor vysokorychlostní tratě Praha-Plzeň-hranice ČR (-Nürnberg)				X	
5. 2. 7.	Kombinovaná doprava - veřejná logistická centra (VLC)				X	
5. 3.	Letecká doprava				X	
5. 3. 1.	Mezinárodní letiště Praha-Ruzyně				X	
5. 3. 2.	Letiště Praha-Kbely				X	
5. 3. 3.	Letiště Praha-Letňany				X	
5. 4.	Vodní doprava				X	
5. 5.	Městská hromadná doprava				X	
5. 5. 1.	Systém metra				X	
5. 6.	Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu				X	
5. 6. 1.	Propojení MČ Praha 4 a MČ Praha 5 kolejovým systémem				X	
5. 6. 2.	Kolejové propojení Praha-Brandýs nad Labem/Stará Boleslav				X	
5. 6. 3.	Zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a Smíchovským nádražím				X	
5. 7.	Vnější autobusová doprava				X	
6.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura					
6. 1.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje				X	

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Pilíře ekonomický a sociální</i>	<i>Pilíře ekonomický a environmentální</i>	<i>Pilíře sociální a environmentální</i>	<i>Pilíře ekonomický, sociální i environmentální</i>	<i>Poznámka</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>					
6. 2.	Zpřesnění dalších ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu				X	
6. 2. 1.	Zásobování vodou				X	
6. 2. 2.	Odkanalizování				X	
6. 2. 3.	Vodní toky			X		
6. 2. 3. 1.	Vltava a Berounka			X		
6. 2. 3. 2.	Drobné vodní toky			X		
6. 2. 4.	Zásobování teplem				X	
6. 2. 5.	Zásobování elektrickou energií				X	
6. 2. 6.	Zásobování zemním plynem				X	
6. 2. 7.	Elektronické komunikace				X	
7.	Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - Územní systém ekologické stability (ÚSES)			X		
8.	Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot					
8. 1.	Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot				X	
8. 2.	Upřesnění podmínek ochrany a rozvoje kulturního, civilizačního a přírodního dědictví na území Památkové rezervace v hl. městě Praze (PPR), ostatních rezervací a památkových zón				X	
8. 2. 1.	Upřesnění prostorových podmínek			X		
8. 2. 2.	Upřesnění podmínek funkčního využití				X	
8. 2. 3.	Další podmínky pro Památkovou rezervaci v hl. městě Praze (PPR) a památkové zóny				X	
8. 2. 3.	Upřesnění podmínek pro dopravní obsluhu PPR a navazujících památkových zón				X	
8. 3.	Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot			X		
8. 4.	Upřesnění podmínek ochrany civilizačních hodnot			X		
9.	Vymezení cílových charakteristik krajiny		Y	X		
9. 1.	Definování cílových charakteristik krajiny pro vymezené a vyhodnocené krajiny		Y	X		
9. 1. 1.	Urbanizovaná krajina uvnitř kompaktně zastavěného území (KZU)				X	
9. 1. 2.	Urbanizovaná, zemědělská a lesno-zemědělská krajina mimo kompaktně zastavěného území (KZU)				X	
9. 1. 3.	Lesní krajina				X	
9. 1. 4.	Krasová krajina				X	
9. 1. 5.	Krajiny zaříznutých údolí				X	

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Pilíře ekonomický a sociální</i>	<i>Pilíře ekonomický a environmentální</i>	<i>Pilíře sociální a environmentální</i>	<i>Pilíře ekonomický, sociální i environmentální</i>	<i>Poznámka</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>					
10.	Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezených asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit					
10. 1.	Veřejně prospěšné stavby				X	
10. 1. 1.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech dopravní infrastruktury nadmístního významu				X	
10. 1. 2.	Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech technické infrastruktury				X	
10. 2.	Veřejně prospěšná opatření				X	
10. 2. 1.	Veřejně prospěšná opatření k založení prvků územního systému ekologické stability (ÚSES)				X	
10. 2. 2.	Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví			X		
10. 2. 3.	Veřejně prospěšná opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu			X		
11.	Stanovení požadavků 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				X	
12.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti				0	
	Nevymezuje se.					
13.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje				0	
	Nevymezuje se.					
14.	Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost				0	
	Nevymezuje se.					

<i>Priorita, cíl (zásada)</i>		<i>Pilíře ekonomický a sociální</i>	<i>Pilíře ekonomický a environmentální</i>	<i>Pilíře sociální a environmentální</i>	<i>Pilíře ekonomický, sociální i environmentální</i>	<i>Poznámka</i>
<i>Ev. č.</i>	<i>Stručný obsah</i>					
15.	Zadání regulačního plánu pro plochu nebo koridor vymezený podle bodu 13 a 14 Zásady územního rozvoje				0	
	Zásady územního rozvoje kraje hl. m. Prahy neobsahují zadání regulačních plánů.					
16.	Stanovení pořadí změn v území (etapizace)				0	
	V Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Prahy není stanoveno pořadí změn v území.					

Komentář k tabulkovému vyhodnocení

Tabulka 1

Z tabulky hodnocení ZÚR hl. m. Prahy dle vybraných kritérií ekonomického pilíře udržitelnosti je zřejmé, že náměty zde obsažené mají jednoznačně pozitivní ekonomické konsekvence. Negativně se z tohoto hlediska projevují jen zábery ZPF a v tom i orné půdy jako výrobního prostředku intenzivní zemědělské výroby pro účely zástavby a paradoxně i pro zalesnění z důvodů hygienické ochrany a zvýšení biodiverzity.

Je zřejmé, že zděděná urbánní struktura se svou hustotou zástavby, uličními profily, památkovou hodnotou celku a vysokou koncentrací jednotlivých památek neumožňuje bez výrazných regulačních zásahů do dopravní obsluhy (zejména IAD) plnit požadavky na dostupnost zde umístěných aktivit a současně na kvalitu životního prostředí. V ZÚR hl. m. Prahy navržená odstupňovaná regulace od obou silničních okruhů směrem k centru je jen v omezené míře řešitelná prostředky územního plánování (dimenzování ploch a kapacit MHD, komunikací, kapacit objektů a ploch pro dopravu v klidu). Těžiště nezbytných opatření je v kompetenci orgánů veřejné správy dopravy.

Při předpokládaném malém nárůstu počtu obyvatel oproti stávajícímu stavu jsou diskutabilní poměrně rozsáhlé návrhy na nové rozvojové plochy v dosud nezastavěném území. I když lze určitý nárůst ploch přičíst požadavkům na zlepšení prostorového komfortu bydlení, výroby, služeb i rekreace, i když lze přivítat, že návrh ZÚR hl. m. Prahy nevyužívá ani všechny rezervy ploch pro rozvoj určené k využití po návrhovém období platného územního plánu a počítá daleko více s přestavbou již zastavěného území, jsou tyto návrhy nových záberů značné a z hlediska vlivů na ŽP nepříznivé.

Pozitivně lze naopak hodnotit návrhy na zřízení nových zelených ploch jak uvnitř zastavěného území, tak zalesněním nebo přeměnou orné na trvalé travní porosty mimo současně zastavěné území města. V obou případech přispívá ke zvýšení biodiverzity, ekologické stability, hygieny i estetického působení prostředí.

Tabulka 2

Také v sociálním pilíři udržitelnosti rozvoje vykazují určité nevýhody při naplňování sociálních potřeb záměry výstavby na rozvojových plochách mimo zastavěné území. Plní sice potřebu bydlení a tvorby pracovních příležitostí, ale současně vzdalují obyvatele od atraktivit centra, prodlužují dobu cest za prací, službami i odpočinkem, zdražují nejen jednorázové investiční, ale i provozní náklady měst na technickou a dopravní infrastrukturu a dopravu. Proto je daleko příznivěji hodnoceno v ZÚR hl. m. Prahy obsažené přednostní využívání přestavbových území.

Vysoce pozitivně je hodnoceno i rozšiřování ploch zeleně pro zkvalitnění života obyvatel jak v kompaktním vnitřním městě, tak v doteku dopravní infrastruktury a sídel ve vnějším pásu města.

Jako značný problém pro obyvatelnost dotčených částí města i okolí se jeví záměry na další zvyšování kapacity letiště Ruzyně. Již VVURÚ k 6. vlně změn upozorňuje na nutnost korigovat růst letišť a při stávajících hlukových a emisních parametrech letadel i počty vzletů a přistání také podle potřeb okolního území a obyvatelstva a neřídit se jen výhodnou polohou ČR a Prahy v srdci Evropy a ekonomickými zájmy při využití tohoto polohového potenciálu. Negativní vnímání letiště je v současnosti posilováno faktem, že obsluha letiště je dosud přes nárůsty odbavených cestujících, přesahujících již 10 mil. ročně, pouze silniční dopravou, přestože stávající územní plán ve znění změn již nabízí výběr ze dvou kolejových elektrifikovaných systémů.

Koridory vymezené a k územní ochraně navrhované vysokorychlostní trati pro budoucí uspokojení požadavků na zapojení ČR do mezinárodních sítí a pro ekologičtější konkurenci na střední vzdálenosti dopravě letecké plní určitou sociální a ekonomickou i environmentální objednávku, svými parametry však současně představují výrazný zábor ZPF, příp. i PUPFL, fragmentační prvek v krajině a zdroj hluku i emise do ovzduší. Koridory vyvádějící VRT z Prahy navíc ve dvou případech prostorově kolidují s prvky (EVL) NATURA 2000, a to v Horních Počernicích - jihu a u letiště Letňany. Zatímco u Letňan povede trať v tunelu několik desítek metrů hluboko pod vrstvou, která je předmětem ochrany jako biotop sysla obecného, v Horních Počernicích vlastní technické řešení VRT by pro niveletu trati tunel (tak jako u Letňan) nevyžadovalo. Z požadavků ochrany přírody a krajiny vyplývá však potřeba změnit trasu nebo hloubku nivelety pod povrchem nebo (dle vyhodnocení vlivů na lokality NATURA 2000) dokonce trasu.

Tabulka 3

Jak již bylo zmíněno u komentáře k tabulkám 1 i 2, také v environmentálním pilíři je negativním jevem návrh rozsáhlých rozvojových ploch v dosud nezastavěném území. Jednak záberem ZPF, příp. přírodního prostředí, jednak generovanou dopravou a jejími negativními vlivy na životní prostředí, ale i prodloužením vzdáleností za regenerativními účinky přírodního prostředí pro obyvatele města.

Také z hlediska vlivů na environmentální pilíř udržitelnosti jsou problémem některé dopravní záměry, především další rozšiřování a zkapacitňování letiště Praha - Ruzyně a také koridory pro některé stavby dopravní infrastruktury, jako např. VRT.

Ačkoliv jsou známy některé negativní vlivy na životní prostředí a na veřejné zdraví u vzdušných vedení VN a VVN (a již zrušené obecně technické požadavky na výstavbu vylučovaly jejich vedení obytnými zónami), při komunikaci s projektanty byly odmítnuty náměty na vyloučení (přeložky či převedení do podzemních kabelů) takových vedení ze stávajících obytných čtvrtí jako jsou např. Horní Měcholupy či Petrovice i náměty na přeložky u nově koncipovaných ploch.

Některé stavby silničního komunikačního systému Prahy, jako jsou součástí tzv. „městského okruhu“ na jedné straně zlepšují poměry na stávající nedostatečné komunikační síti města svedením zátěže do vyhrazených koridorů, na druhé straně zhoršují parametry prostředí ve svém bezprostředním okolí. Relativní zlepšení je pak závislé na reálnosti ochranných opatření kolem městského okruhu a některých radiál či spojek, jednak možností změn funkčního využití území a objektů kolem těchto zatížených koridorů.

Také některé záměry na dráze jsou z hlediska vlivů na životní prostředí ambivalentní. Na jedné straně mohou přispět k zvýšení podílu železnice jako ekologičtějšího a ekonomicky příznivějšího druhu dopravy v dělbě dopravní práce, zejména osob, na druhé straně větší frekvence spojů v taktovém provozu, hluk a emise z vlaků s častějším brzděním a rozjížděním v hustší síti stanic mohou působit zčásti kontraproduktivně. Přesto je propojení MHD a příměstské železnice do jednoho systému z hlediska environmentálního nesporně pozitivním jevem.

Z hlediska environmentálního pilíře udržitelnosti se jeví u některých zásad problematické i záměry rekreačního a sportovního využití území v územích s chráněnými hodnotami krajiny a přírody. V podrobnější ÚPD bude nutné podrobněji specifikovat přípustné aktivity, které tyto zájmy nepoškodí.

ZUR nebudou mít vliv na možnosti využití nerostného bohatství.

Tabulka 4

Vyhodnocení, jak přispívají jednotlivé části ZÚR hl. m. Prahy k rovnováze mezi pilíři udržitelného rozvoje je zřejmé, že převážná většina zde uvedených zásad má pozitivní nebo velmi pozitivní hodnocení. Pokud jsou v tomto přehledu signalizovány nějaké disparity, které je třeba vzít na vědomí nebo řešit zmírnění jejich dopadů i mimo kompetence územního plánování nebo mimo správní a řešené území hl. m. Prahy, jsou to:

- růst velikosti města, které už dnes čerpá přírodní zdroje i ve velkých vzdálenostech mimo své území (voda, energie, suroviny) a také tam „odkládá“ odpady ze svého „metabolismu“,
- problémy nerovnováhy mezi počtem ekonomicky aktivních obyvatel a disponibilních pracovních příležitostí, generující vysokou dojížděku a vyjížděku za zaměstnáním,
- disparity mezi růstem počtu obyvatel v těsném zázemí za hranicí Prahy a tamním občanským vybavením, způsobující přetížení dopravy a zátěže vybavenosti v okrajových částech Prahy i v jejím centru,
- problémy dopravní infrastruktury a obsluhy a z nich vyplývajících dopadů na životní prostředí a veřejné zdraví, které již nejsou řešitelné jen na území hlavního města a jen nástroji územního plánování.

Podrobnější vypořádání ZÚR hl. m. Prahy s výsledky SWOT analýzy tvořící součást Rozboru udržitelného rozvoje v rámci ÚAP hl. m. Prahy v úrovni kraje a s náměty na úkoly, které je třeba řešit v navazující územně plánovací dokumentaci jsou obsaženy v kapitolách C a D Vyhodnocení (C. Vyhodnocení vlivů Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech a D. Předpokládané vlivy na výsledky analýzy silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb).