

## 8. DOPRAVA

### 8.1. Strategie a priority rozvoje dopravní soustavy Prahy

Je skutečností, že doprava je odvozenou funkcí a je výslednicí nároků na přemístování osob a věcí, jak vyvěrají z potřeb městské struktury, životního stylu obyvatel, jejich vzdělanosti a životní úrovně. V podstatě je návrh dopravního systému vždy hledáním rovnováhy mezi požadavky obyvatel a návštěvníků města na zajištění jejich přepravních potřeb a mezi možností uspokojit tyto potřeby a zájmy dostatečně kvalitní nabídkou dopravního systému nejen co do investiční a provozní náročnosti, ale i účinnosti pro město jako takové. Je to ale i hledání rovnováhy mezi celoměstskými a místními zájmy. Řešení dopravního systému musí být řešením komplexním, ve kterém jednotlivé druhy dopravy spolupracují, doplňují se navzájem a nevytvářejí si překážky i když preference některých druhů dopravy je naopak žádoucí.

V jakých podmínkách se v Praze vytváří dopravní systém ?

- Vyhodná geografická poloha Prahy v Evropě není dosud pro prosperitu města využita, protože chybí kvalitní napojení na evropské dopravní síť.
- Město samo má jako výraz současné městské struktury vysokou přepravní náročnost vlivem existujícího rozmístění bydišť a pracovišť.
- Rozsáhlá Pražská památková rezervace o rozloze 860 ha, která je chloubou města, jednoznačně vyžaduje ochranu před tlakem automobilové dopravy.
- Složitá terénní konfigurace s hlubokým vltavským údolím a řadou příčných údolí vytváří nejen přírodní překážky dopravním trasám, ale i ekologický problém v rozložení značné části města v těžko větratelných údolích.
- Nízká technická úroveň vozidel, která v kombinaci s přísnými hygienickými normami vede i při nízkých intenzitách provozu k neřešitelným problémům. Přitom je zřejmé, že pouze urbanistickými a technickými prostředky nelze eliminovat ekologicky značně nepříznivé charakteristiky vozidel.
- Praha má ve stupni motorizace desetiletý předstih před celostátním průměrem.
- Dopravní systém města je dosud málo rozvinutý a tempo jeho rozvoje je nízké. Nejrozvinutější je systém MHD, ale i v něm jsou disproporce v kapacitě a kvalitě dopravy. Zcela na počátku realizace je systém zachytných parkovišť, nemluvě obecně o otázce parkování a garážování vozidel. S časovou prodlevou a pomalým tempem se realizuje výstavba skeletu hlavních městských komunikací. Poměrně rozsáhlá regulační opatření byla již aplikována v centru města, ale jejich další rozšíření je podmíněno a čeká na výstavbu nutných úseků obchvatových komunikací po západním a severním okraji centra města.

- Významnou předností města je dosavadní zvyklost cestování - vysoké využívání městské hromadné dopravy, což by si mělo město ke svému prospěchu pokud možno v co největší míře zachovat.

S vědomím, že se Praze nevyhnuje rozvoj a tlak motorismu, ale současně, že město není schopné absorbovat neomezené používání automobilů, je zřejmá nevyhnutelnost přijaté strategie regulace a omezení automobilového provozu. Protože pouhé administrativní zákazy nemohou vést k úspěšnému cíli, je třeba spolu s působením a výchovou k ekologickému vědomí obyvatel koncipovat dopravní systém jako soustavu čtyř základních prvků :

- rozvoj integrovaného systému hromadné dopravy plánovaný tak, aby v dostatečné kvalitě nabídl realizaci výrazně převažujícího podílu cest do města i po městě,
- systém zachytných parkovišť, který v okrajovém a středním pásmu města nabídne cestujícím osobními automobily možnost dosáhnout centra města pohodlným přestupem na hromadnou dopravu, především metro a příměstskou železnici,
- ve funkčně diferencované komunikační síti koncipovat skelet hlavních městských komunikací, který vytvoří podmínky pro ochranu ucelených území města tím, že na sebe stáhne převažující podíl dopravních výkonů automobilové dopravy,
- trvalou součástí dopravní koncepce i do dalekého výhledu je regulace přístupu automobilové dopravy dovnitř centra města i významných lokalit koncentrace městských aktivit a obytných souborů s cílem vytváření dopravně zklidněných prostorů.

Jde o kombinaci nabídky alternativního způsobu cestování a restriktivních opatření uvnitř území ohraničených skeletem dopravních komunikací.

Aplikace těchto záměrů ústí v návrh základního dopravního schématu, ve kterém nejkapacitnější linie městské hromadné dopravy - metra - pronikají v podzemí samotným centrem města a naopak komunikační okruhy spolu s narůstajícími prvky regulace automobilové dopravy směrem od okraje města k jeho centru vytváří podmínky pro omezování automobilové dopravy. Základním strategickým cílem je, pokud možno v co největším rozsahu zachovat dominantní úlohu hromadné dopravy osob.

### 8.2. Hromadná doprava

Pro dopravní obsluhu hlavního města Prahy a pražského metropolitního regionu je úkolem vytvořit integrovanou dopravní soustavu, využívající optimálně jednotlivé druhy dopravy. Systémovým cílem je renesance příměstské železniční dopravy. Autobusová doprava regionální by měla zajistit dopravní vztahy města a regionu ve směrech, kde železniční propojení neexistuje a výstavba nových železničních tratí není vhodná.

Úkolem územního plánu je vytvořit územní koridory pro tratě regionální železniční dopravy a vytvořit podmínky pro spolupráci jednotlivých druhů dopravy v přestupních uzlech na síť městské hromadné dopravy, především trasy metra.

Obdobně i přestup z regionální autobusové dopravy je třeba zajistit v sektorových autobusových nádražích a stanovištích, případně nácestných zastávkách na trase metra. Přitom v integrovaném systému je předpoklad, aby regionální autobusové spoje byly využívány i pro vnitroměstské cesty. Pro mezinárodní a vybrané dálkové autobusové linky je určeno ústřední autobusové nádraží Florenc. Pro regionální autobusové linky autobusová nádraží Pankrác, Smíchov, Zličín, Dejvice, Letňany, Černý Most, Hostivař a autobusová stanoviště Červený vrch, Kobylisy a Chodov. Rozsah autobusového nádraží Dejvice by bez aktivace železniční dopravy v relaci Kladrno - Praha byl tak značný, že je třeba zajistit převedení přepravy z autobusů na železnici a posílit význam autobusového nádraží Zličín pro autobusové spoje ze směru Karlovy Vary. Všeobecným předpokladem u všech autobusových nádraží je racionalizace jejich plošných nároků a ve smyslu zákona o ochraně ovzduší postupně, ale termínovaně odstranění ekologických závad autobusů, jako primárních zdrojů znečištění.

Základním předpokladem ke splnění úlohy regionální železniční dopravy je zavedení pravidelného intervalového provozu.

### 8.3. Městská hromadná doprava

Nejvyšší kvalitu a zároveň přínos ekologické situaci v Praze reprezentuje v systému městské hromadné dopravy síť metra. Metro je páteří systému MHD a jeho další rozvoj je nezbytným předpokladem pro úspěch strategie omezování individuální automobilové dopravy. V současné době jsou v provozu tři diastrální trasy o celkovém provozním rozsahu 38,4 km s 38 stanicemi.

Pro nejbližší období se plánuje dokončení rozestavěných koncepcí úseků trasy B metra na západě do stanice Zličín a na východě do stanice Počernická.

Příprava dalšího rozvoje sítě metra se soutěduje na prodloužení trasy C metra z Holešovic do západní části Severního Města s provedením větvení trasy do Bohnic a Kobylis. Současně se připravuje výstavba provozního úseku čtvrté diastrální trasy (D) z jižního sektoru města do centra Prahy (Lhotka - Krč - Pankrác - Nusle - Vinohrady). Cílem je řešit v těsné časové návaznosti dva nejobtížnější problémy kvality a kapacity provozu MHD a jejího vlivu na životní prostředí města v dotčených oblastech.

Výhledový rozvoj sítě metra sleduje jednak prokrácování trasy D z Vinohrad přes Žižkov a Vysočany do západní části severní terasy (Letňany - Kbely) v závislosti na rozvoji této oblasti a jednak prodloužení trasy A do Malešic a Hostivaře. Tuto formaci čtyř diametrálních tras by bylo, v relaci k objemu a struktuře rozvojových tendencí v jihozápadním sektoru města, účelné doplnit o pátou sementovou trasu E Pankrác - Smíchov - Dejvice typu rychlé kolejové dopravy lehčí moderní technologie. Metro by se pak podílelo na téměř 60 % celkového přepravního výkonu (osobokm) v síti MHD.

Postupná obnova vozových jednotek metra s náhradou současných těžkých, energeticky i na údržbu náročných vozidel je nezbytností. Bylo by účelné, aby se uplatnila již na nové trase D a umožnila příznivější směrové i sklonové trasovací prvky této trasy.

Ke stávajícím depům metra v Hostivaři a na Kačerově přibude v současné době třetí rozestavěná depo Zličín. Dosud neuzavřenou otázkou je nutnost čtvrtého depa umístěného v oblasti Libuš-Pisnice. V případě dostatečně rychlé obnovy souprav metra za vozy s nižšími nároky na ošetření a údržbu by bylo účelné potřebu čtvrtého depa znovu prověřit, stejně jako možnost zvýšení kapacity ostatních tří dep.

V povrchové městské hromadné dopravě vede ekologická strategie města k orientaci na elektrickou trakci. Kromě tramvajové dopravy se proto plánuje postupné zavádění trolejbusové dopravy a to především ve stabilizovaných územích v návaznosti na síť metra (severní terasa, jižní sektor, levobřežní část Prahy). Podíl elektrické trakce by měl postupně dosáhnout hodnoty alespoň 80 % přepravního výkonu. Ke zlepšení dopravní obsluhy centra Prahy je třeba zavést doplňkovou síť MHD (citybusy na elektrický pohon).

Otevřeným problémem je výstavba tramvajové tratě ze Smíchova do sídliště Barrandov a umístění tramvajové vozovny v Hodkovičkách.

#### 8.4. Železniční uzel Praha

Koncepce rozvoje železniční dopravy v Praze v souladu s dopravní politikou ČSD i utváření pražského metropolitního regionu sleduje tyto záměry:

Soustředění veškeré dálkové osobní dopravy včetně výhledových vlaků o vysokých rychlostech do rekonstruované žst. Praha hl. nádraží.

V příměstské dopravě, překrývající rozhodující část pražského metropolitního regionu, zavedení systému pravidelné intervalové dopravy v elektrické trakci. Přivedení této dopravy ze směrů od Benešova, Berouna a Vraného nad Vltavou do žst. Praha hl. nádraží. Příměstskou dopravu provozovanou na ostatních železničních tratích, t.j. kladenské, kralupské, všetatcké, lysecké a kolínské přivést do žst.

Praha - Masarykovo nádraží, rekonstruovaného na moderní terminál příměstské železniční dopravy.

Dokončení rozestavěných a výstavba nových zařízení pro technické ošetření, údržbu a opravy železničních vozů a hnacích kolejových vozidel.

Uvolnění ploch v držení ČSD pro potřeby města v celém prostoru dnešní žst. Praha - Bubny kromě průtahu tratí regionální dopravy Kladenská a Kralupská, dále uvolnění severní a západní části žst. Praha - Smíchov, okrajových území žst. Praha - Masarykovo nádr., nákladového nádraží Žižkov, žst. Praha - Dejvice a řady dalších zbytkových ploch v dnešní ČSD.

Ke zlepšení životního prostředí ve městě i k získání cenných ploch ve vnitřním městě pro potřeby Prahy je nutno rozsah nákladní dopravy omezit pouze na nezbytnou dopravu s cílem a zdrojem v Praze. Transitní zátěž vést mimo souvisle zastavěné území města. K tomu je třeba přehodnotit koncepci železniční nákladní dopravy v pražském metropolitním regionu s cílem minimalizovat rozsah seřazovacího nádraží Praha Vršovice jen pro soustředění vlakovatných prací souvisejících s obsluhou města. Variantně je třeba prověřit řešení výstavby seřazovacího nádraží pro rychlé nákladní vlaky mimo území Prahy v souvislosti s výstavbou výhledového systému tratí pro vysoké rychlosti.

Soustředění všech vlakovatných prací železniční nákladové dopravy, související s obsluhou města a jeho zájmovým územím do seř. nádraží Praha - Vršovice a zrušení pomocného zařízení nákladních vozů v žst. Praha - Bubny, Vysočany, Smíchov a Běchovice. Pro obslužnou nákladní železniční dopravu obsluhující pravý břeh Vltavy lépe využít nákladové nádraží Praha Žižkov a prověřit umístění obdobného zařízení pro obsluhu levého břehu Vltavy s cílem redukovat nebo zcela likvidovat nákladní obvod v žst. Praha - Smíchov. Zracionalizování nakládky a vykládky nákladních vozů v žst. Praha - Vršovice, dokončení výstavby nákl. obvodu v Hloubětíně jako náhrady za nákl. obvod v žst. Praha - Bubny. Vybudování kontajnerového a kontrejlerového terminálu v žst. Praha - Malešice.

Další zkvalitňování železniční dopravy a propojení ČSD na evropskou železniční síť Eurocity v rozsahu a kvalitě srovnatelné s mezinárodní úrovní přepravních potřeb v osobní i nákladní dopravě, je další fází rozvoje železniční dopravy po roce 2000. Zejména budoucí trasy tratí pro rychlosti 200 - 250 km/hod., způsob jejich zaústění do ŽUP, uspořádání stykové stanice v prostoru žst. Praha hl. n., otázka údržby a oprav el. vysokorychlostních jednotek, způsob a místa oddělení rychlé nákladní dopravy od osobní dopravy jsou problémy dosud neuzavřené.

#### 8.5. Automobilová doprava

- Revidovanou prognózu růstu počtu jízd osobními automobily do výhledu v rozsahu 30 - 60 % při nižším růstu vnitroměstských a vyšším růstu vnějších jízd považují někteří

experti za podhodnocenou. U silniční nákladní dopravy prognóza předpokládá pokles dopravních vztahů na 65 % současného objemu při vyšším poklesu u těžkých a nižším u lehkých nákladních automobilů.

- Dvěma výraznými prvky komunikačního skeletu Prahy se mají stát vnější expresní okruh a městský okruh. Expresní okruh je určen pro obvedení vůči městu tranzitní automobilové dopravy, pro rozvedení vnější cílové či zdrojové dopravy a realizaci vnitroměstských jízd mezi okrajovými oblastmi města. Jeho dopravní charakteristikou je vysoká rychlost (návrhová rychlost 100 - 120 km/hod), činí se tento okruh stane atraktivní pro uvedené vztahy i při další dopravní trase. Naopak u městského okruhu, který slouží především k převedení diametrálních vnitroměstských vztahů mimo centrální oblast města je nejdůležitější charakteristikou plynulost, dominující nad rychlostí. U kolem městského okruhu je kromě funkce propojovací i funkce distribuční, organizující rozvádění obslužné dopravy do oblastí vnitřního města.

- Úseky dálnic a silnic I. třídy budou budovány až po expresní okruh v parametrech navazujících extravilánových úseků. Dálnice D3 a D11 nebudou kontinuálně pokračovat za expresním okruhem směrem dovnitř města. Trasa dálnice D3 a její napojení na komunikační skelet města je prováděna variantně.



ÚZEMNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHTEKTA 1991



- Váží hlavních městských komunikací, propojující expresní a městský okruh a distribuující dopravu do sítě sběrných komunikací nižšího řádu, využívá alternativně buď stopy stávajících radiálních komunikací nebo s ohledem na životní prostředí v území podél nich vytváří obchvaty po okraji obytné zástavby v nových trasách.

- Propojení v dopravně důležitých směrech pro vnitroměstskou dopravu zajišťují i tangenciální hlavní sběrné komunikace, z nichž specifický význam pro nákladní automobilovou dopravu má průmyslový polookruh v Malešicko-Hostivařské oblasti.

- Uvnitř městského okruhu vytvoří uliční síť sběrné a obsluhové komunikace, na kterých budou uplatněny regulační opatření pro automobilovou dopravu.

- V územích, kde nejsou pro nové trasy skeletu hlavních městských komunikací k dispozici volné koridory, bude nutné volit technicky náročná řešení se zakrytím úseků nebo tunelovou trasou. Překrytí, tunelové nebo estakádové uspořádání trasy expresního okruhu bude však třeba i k ochraně cenných přírodních lokalit a vytváření biokoridorů.

- Nezbytným předpokladem snížení negativních vlivů automobilového provozu na životní prostředí je odstraňování příčin přímo u zdrojů produkce škodlivin - t.j. vozidel. Současně je nutné legislativně i ekonomicky působit na zavádění elektrického pohonu u malých zásobovacích a rozvážkových vozidel.

#### 8.6. Vodní doprava

Ekonomická efektivnost a značná kapacita zajišťují vodní dopravě trvalý význam. K uvedeným výhodám přistupuje i ekologická výhoda této dopravy, neboť může odlehčit přetížené komunikační síti města. Její rozvoj by měl vycházet z následujících zásad:

- Vltavskou vodní cestu, která tvoří páteř Prahy je nutno řešit tak, aby byly harmonicky zkloubeny její funkce estetické, přírodní, rekreační, sportovní, hospodářské včetně funkce dopravní.

- Vodní doprava v Praze je vázána na labsko-vltavskou cestu a přes síť průplavů a kanálů je Praha napojena na evropské vodní cesty od Francie po Polsko, s přímým spojením do námorních přístavů Štětín, Hamburg, Rotterdam, Brémy, Antverpy, ve výhledu i Marseille. Po roce 1992 po dokončení průplavu Ryn - Mohan - Dunaj i s přístavem Konstanta. Na této vodní cestě se předpokládá ve výhledu nárůst osobní i nákladní vodní dopravy.

- U osobní dopravy se počítá s rozvojem všech druhů plaveb: krátkých vyhlídkových, delších rekreačních i mezinárodních s kajutovými loděmi. Pro tyto účely je nutné zajistit rekonstrukci stávajícího terminálu u Jiráskova mostu,

vybudovat nový terminál v oblasti Manín a přistoupit k modernizaci stávajících a budování nových přístavišť s vazbou na ostatní hromadnou dopravu, na rekreační, sportovní a turistické aktivity, na pěší a cyklistické trasy (možnost přepravy kol na lodích, půjčovny kol u přístavišť). Rovněž je nutné obnovit propojení břehů a ostrovů přívazy.

- U nákladní dopravy se předpokládá nárůst přepravy v závislosti na výhodnosti celkových přepravních relací (od zdroje k cíli) k ostatním druhům dopravy (silniční, železniční). Kapacita vltavské vodní cesty je cca 6 mil. t/rok a její současné využití je cca 1,5 mil. t/rok. Do roku 2 000 se předpokládá nárůst objemu přepravy na cca 3,0 mil. t/rok.

- U přístavů je nutno zajistit podmínky pro návaznou dopravu silniční a železniční (Holešovice, Radotín) i pro skladování a částečnou úpravu substrátu (třídění, balení). Přístavy slouží také v případě povodní jako ochrana lodí. Kromě přístavů je nutno počítat s překladišti s účelovým krátkodobým provozem (překládka stavebních substrátů).

#### 8.7. Letecká doprava

- Předpokládá se, že po změně politické a hospodářské situace v Československu dojde v letecké dopravě k postupnému oživení a růstu objemů jak osobní, tak nákladní letecké dopravy.

- Podle prognózy IATA lze předpokládat nárůst osobní přepravy z dnešních 2,0 mil. cestujících za rok na hodnotu 5,0 milionů v roce 2005. Nárůst letecké nákladní dopravy je odhadován z dnešních 13 tisíc tun za rok na hodnotu 55 tisíc tun v roce 2005. Podle dalšího vývoje přepravních potřeb je možné kapacitu dráhového systému zvýšit výstavbou nové přistávací a vzletové dráhy až na 25 mil. cestujících za rok.

- Limitní podmínkou města pro zvýšení kapacity letiště Praha Ruzyně je obnova parku letadel s únosnými ekologickými parametry, výstavba vnějšího expresního okruhu alespoň v západní a severní části města a vybudování rychlého dopravního spojení pro osobní dopravu mezi letištěm a městem s přijatelným ekologickým působením.

- S uvážením podílu individuální automobilové dopravy a autobusů cestovních kanceláří i hotelů na dopravním napojení letiště lze teprve při dosažení objemu přepravy letiště přes 10 mil. cestujících za rok oprávněně zdůvodnit vhodnost budování speciálního rychlého propojení města a letiště veřejnou hromadnou dopravou pro cestující, zaměstnance letiště, doprovod a návštěvníky. Je proto třeba hledat výhledové řešení nejlépe formou městské železnice s návazností na budoucí centra a možnosti přestupu na městskou hromadnou dopravu v Dejvicích, Holešovicích a terminál regionální železniční dopravy na

Masarykově nádraží. Je zřejmé, že toto spojení je možné z ekonomických i provozních hledisek nejvhodněji řešit v komplexu železniční regionální dopravy mezi Kladnem a Prahou.

- Pro lety malých soukromých letadel je vhodné prověřit využití letiště ve Vodochodech nebo letiště Khely. Pro sportovní létání se na území Prahy počítá s letištěm Točná.

- Pro speciální a komerční lety je třeba prověřit vybudování helioportů na Rohanském ostrově, Vypichu a v Holešovicích.

#### 8.8. Cyklistická a pěší doprava

V závislosti na změnách životního stylu související s preferencemi hodnot zdraví a zvětvování podílu volného času je nutné předpokládat růst pěšího a cyklistického provozu, který se bude rozvíjet:

- v závislosti na nabídce vhodných tras a cest vhodnějším uspořádáním města pro tyto dopravy i celkově se zlepšujícími podmínkami životního prostředí,

- v centrech (koncentracích obchodu, služeb a vybavenosti), formou pěších zón a ulic včetně obnovování funkce průchodů, pasáží a vnitroblokových prostorů. Jedná se zejména o území Pražské památkové rezervace a centra dalších městských čtvrtí (Vinohrady, Dejvice, Letná, Líbeň, Vršovice a pod.),

- v oblastech s omezenou rychlostí automobilové dopravy na 30 km/hod a posilováním obytné funkce ulic jak ve stávající, tak i nové zástavbě,

- budováním a zatraktivňováním sítě rekreačních (turistických) tras, které tvoří spojnice center vybavenosti a koncentrací bydlení s rekreačními oblastmi města, anebo přímo těmito oblastmi procházejí. Propojující kulturní, přírodní a sportovní atraktivity i vyhlídková místa. Jejich vedení je zásadně ovlivněno morfologií terénu a přírodními podmínkami. Přitom je nutné umožnit propojení Prahy s okolním rekreačním a přírodním atraktivním zázemím města,

- budováním systému samostatných cyklistických stezek a tras na zklidněných komunikacích a to v cestách rekreačního charakteru, ale i pro cesty za prací a vybaveností. Je nutné zřizovat půjčovny a úschovny kol a vytvářet předpoklady pro přepravu kol v prostředcích hromadné dopravy.

## 8.9. Dopravní plochy a zařízení

Jedním z prvků regulace automobilové dopravy celoměstského významu je síť záchytných parkovišť pro osobní automobily a zájezdové autobusy. Vyhledově se předpokládá potřeba zajištění lokalit pro cca 12 000 stání pro osobní automobily a cca 500 stání pro autobusy. Předpokladem účinné funkce těchto zařízení je snadný příjezd a dobrý přestup na rychlé a kapacitní prostředky hromadné dopravy tzn. metro a pří- městskou železniční dopravu.

S racionalizací nákladní automobilové dopravy a růstem konkurence soukromých dopravců lze očekávat pokles nároků na plochy pro dopravní závody nákladní automobilové dopravy oproti nárokům, kladeným ČSAD na Územní plán z roku 1986. Naopak se zapojením ČSFR do dopravní soustavy západních evropských států je nezbytné předpokládat rychlejší rozvoj překladišť a transotelů nákladní automobilové dopravy.



## 9. MĚSTSKÉ INŽENÝRSTVÍ

Technické vybavení města umožňuje provoz a rozvoj všech jeho funkcí. Zahrnuje vodní toky, zásobování vodou, odfekalizování a čištění odpadních vod, zásobování elektrickou energií, zásobování teplem, plynem, spoje a kolektORIZACI inženýrských sítí.

Sleduje rozvoj těchto oborů v návaznosti na urbanistickou koncepci výstavby města formulovanou územním plánem 1986 na úrovni nadřazených systémů. V současném stadiu prací předkládá charakteristiku oborů, výsledky realizace koncepcí, formuluje cíle řešení a uvádí náměty, které je třeba řešit v územním plánu se záměrem získat názor městských částí i odborných pracovišť Magistrát ního úřadu pro vlastní řešení územního plánu.

### 9.1. Vodní toky

Vodní toky na území města představují jeden z nejvýznamnějších městotvorných prvků. Zajišťují řadu funkcí - jsou recipientem srážkových i odpadních vod, zdrojem vody pro vodárenské, průmyslové a závlahové účely, umožňují rekreaci, vodní sporty, poskytují možnosti plavebního a energetického využití. Vodní toky svými průtoky ovlivňují funkci území, kterým protékají a omezují jeho využití. Rozvoj města ovlivňuje vodní toky urychlením odtoku srážkových vod jako důsledek urbanizace dosud nezastavěných území, nevhodným využíváním území v kontaktu s tokem i přítoky nedostatečně čištěných odpadních vod. Cílem řešení vodních toků v územním plánu rozvoje města bude dosáhnout vyváženého rozvoje všech funkcí uplatňovaných potřebami města na vodním toku.

Pro dosažení tohoto cíle bude u velkých toků - Vltavy a Berounky sledováno :

- vytvoření ochranných opatření proti pronikání velké stoleté vody z Vltavy na přilehlá území zejména v centrální části města a realizace ochranných opatření na Berounce,
- vymezení funkcí území podél těchto toků odpovídající režimu inundačních ploch se zřetelem na zlepšení obytnosti území podél toku i vymezení funkčního využívání řeky a jejich břehů,
- vytvoření podmínek pro odběry potřebných množství vody pro úpravnu vody v Podolí, průmysl a zemědělství. V této oblasti se zejména zaměřit na dořešení potřeby přesunu jímání vody pro úpravnu vody v Podolí nad soutok Vltavy s Berounkou a účelnosti zachování vyhlášené stavební uzávěry pro umožnění výstavby tohoto posunu jímání,
- vytvoření podmínek pro rozvoj vodní dopravy nákladní i osobní rekonstrukcí stávajících plavebních komor Podbaba a Smíchov, prohlubování plavební trati, zřizováním přistávacích míst pro osobní lodní dopravu. Vymezit funkce přístavů Molešovice, Libeň, Smíchov a Radotín a řešit umístění přístavů sportovních plavidel,

- ověření možností většího energetického využití Vltavy např. v oblasti Trojského ostrova,

- ověření možností rekreačního koupání na vodních tocích a plochách v kontaktu s tokem - v Lahovicích a Trojské kotlině.

U malých vodních toků sledovat :

- využívání území podél těchto toků k pronikání zeleně do souvisle zastavěných částí města, umístování vycházkových a cyklistických stezek, uvolňování inundačních území od nevhodné zástavby,

- zachycení přívalových vod, snížení a zpomalení jejich průtoků výstavbou vodních nádrží víceúčelového charakteru, které umožní i zlepšení nízkých průtoků v suchém období a sníží nároky na úpravy těchto toků,

- úpravy vodních toků s důrazem na maximální zachování přírodního charakteru toku,

- podmínky zlepšení čistoty vodních toků v návaznosti na řešení kanalizace.

### 9.2. Zásobování vodou

Zásobování vodou je zajišťováno jednotným vodárenským systémem se zdroji Podolí, Káraný a Želivka s celkovou průměrnou kapacitou 8 530 l/sec, z toho pro území Prahy 7 510 l/sec.

Voda je dodávána do městských částí nadřazeným vodárenským systémem s vodojemy, který je územně řešen v územním plánu. Zásobování vodou z celoměstského systému do městských částí je realizováno s výjimkou tří městských částí, v řadě městských částí není proveden plošný rozvod této vody. Zdrojová část systému pracuje na hranici vyváženosti, nemá rezervy pro případ výpadku některého ze zdrojů, není zaručena trvalá potřebná kvalita vody. Rozsáhlá část distribuční sítě je dobitá a bezpečnost dodávek vod vyžaduje její obnovu. Spolehlivost provozu systému a jeho ekonomičnost je podmínována výstavbou dalších akumulčních objemů a sjednocením zásobovacích pásem.

Cílem řešení zásobování vodou v územním plánu bude zásobování všech obyvatel města a převážně části jeho průmyslu z celoměstského vodárenského systému vodou potřebné kvality se zajištěním potřebné bezpečnosti provozu. Řešení bude provedeno na úrovni nadřazeného zásobovacího systému se zohledněním vazeb na vodárenskou soustavu Střední Čechy a řešení metropolitního regionu. Pro dosažení tohoto cíle budou sledovány a územně řešeny tyto hlavní prvky systému :

- dokončení rozestavěných staveb nadřazeného systému, zejména stavbu II. řadu Káraný - Praha a zdivení řadu Jesenice - Kopanina,
- zabezpečení funkce zdroje Podolí jeho rekonstrukcí a vytvoření předpokladů lepší kvality a chuťových vlastností upravěné vody výstavbou ozonizace a filtrace přes aktivní uhlí,
- dořešení otázky účelnosti posunutí odběru vody pro zdroj Podolí nad soutok Vltavy s Beroučkou, pro který je vyhlášena stavební uzávěra,
- stabilizace výkonu zdroje Káraný jeho inovací a zabezpečení kvality vody zdroje Želivka výstavbou ozonizace v tomto zdroji,
- posílení zdrojové části vodárenského systému výstavbou nového zdroje Jizera ve vazbě na postupnou rekonstrukci zdroje Podolí,
- doplnění nadřazeného systému řady a vodojemy, které umožní jeho provozní bezpečnost a ekonomii provozu, zejména uzavření vodárenského okruhu v úseku Ládvi-Suchdol, napojení vodojemu Hrdlořezy na okruh, čerpací stanici a vodojem Chvaly,
- ověření možnosti získání potřebných akumulačních kapacit pro zásobování vodou oblastí Smíchov a Malé Strany bez využití území Krázovky a nezbytnost výstavby vodojemu Vinohrady, která je podmíněována asanační obytného bloku,
- ověření možnosti substituce jednotlivých zdrojů pro různé oblasti města,
- zřízení další existence průmyslového vodojemu, jehož kapacita nebyla plně využívána a bylo uvažováno s jeho výhledovým zrušením. Nové ekonomické podmínky mohou tento záměr výrazným způsobem ovlivnit,
- vymezení územní rezervy pro další zdroj na Vltavě pro případ, že ekonomické stimuly v potřebném rozsahu nesníží spotřebu vody.

### 9.3. Odkanalizování a čištění odpadních vod

Odkanalizování území města je zajišťováno v převážné části města celoměstským systémem a v okrajových částech města lokálními soustavami. Značná část okrajových území je odkázána na šumpový systém bez soustavné kanalizace. Centrální část města je odkanalizována jednotnou kanalizační soustavou, v okrajových částech převládá oddílná kanalizační soustava s odváděním odpadních vod na celoměstský kanalizační systém a odvádění dešťových vod přes dešťové usazovací nádrže do místních vodotečí. Odpadní vody z celoměstského systému jsou čistěny na ústřední kanalizační čistírně na Čisařském ostrově, jejíž kapacita umožňuje čištění max. 8,0 m<sup>3</sup>/sec odpadních vod mechanicky a max. 4,6

m<sup>3</sup>/sec biologicky. Část odpadních vod v objemu 0,8 m<sup>3</sup>/sec z kmenových stok E a F odtéká do Vltavy bez čištění. Odpadní vody z lokálních systémů jsou čistěny v místních čistírnách s různou technologií a různou účinností čištění. Vybudovaný celoměstský systém odkanalizování má značnou kapacitu zejména u nové realizovaných kmenových stok K, která odvodňuje celou jižní část města a F, která odvodňuje východní část města. Kapacita těchto stok umožňuje připojení dalších dosud neodkanalizovaných území včetně území dosud kanalizovaných místními soustavami. Ústřední čistírna odpadních vod na Čisařském ostrově nemá dostatečnou kapacitu pro předpokládanou produkci odpadních vod, pro čištění srážkových odpadních vod a svými technologickými možnostmi není schopna dosáhnout úrovně čištění odpadních vod požadované Eurostandardem.

Cílem řešení odkanalizování a čištění odpadních vod v územním plánu bude odvádění všech odpadních vod z převážné části území celoměstským kanalizačním systémem na novou ústřední čistírnou odpadních vod umístěnou mimo území Čisařského ostrova s technologií umožňující dosažení Eurostandardu a kapacitou umožňující čištění přiměřeného objemu srážkových vod. Lokální kanalizační systémy s vlastními čistírnami budou účelné pouze v oblastech mimořádně vzdálených od celoměstského kanalizačního systému.

Pro dosažení tohoto cíle budou sledovány následující zásady a řešeny tyto problémy :

- využití kapacity nové vybudovaných kmenových stok a hlavních kanalizačních sběračů pro připojení dosud nekanalizovaných částí jejich povodí,
- dokončení rozestavěných kmenových stok a hlavních sběračů zejména kmenové stoky G, D, zbraslavského a radotínského sběrače, které umožní odvedení odpadních vod z rozsáhlých území města,
- řešení důsledků tendencí čištění dešťových vod na čistírnách odpadních vod, formulovaných novou normou ČSN 756261 "Dešťové nádrže", která předpokládá čištění 90% znečištění dešťových vod na čistírně. Důsledkem těchto tendencí jsou vysoké územní nároky na dešťové nádrže, které se v centrální části města zatím jeví jako nereálné,
- zvýšení účinnosti současné ústřední čistírny na Čisařském ostrově do doby uvedení nové ústřední čistírny do provozu úpravou technologických procesů tak, aby byla dosažena bez výstavby většího rozsahu nových objektů, které by zhodnocovaly čistírnu tak, že by to oddalovalo výstavbu nové ústřední čistírny,
- dokončení rozestavěné I. stavby nové ústřední čistírny u Hostina - shybky pod Vltavou, která bude odvádět všechny odpadní a část dešťových vod levého břehu Vltavy na pravý břeh a dále na novou čistírnu odpadních vod. Dokončení této stavby umožní jedním ramenem shybky odvést do uvedení

nové ústřední čistírny do provozu dosud nečištěnou odpadní vodu z pravého břehu na ústřední čistírnu odpadních vod na Čisařském ostrově,

- zhodnocení možnosti výstavby lokálních čistíren v povodí málo vodných toků ve vztahu k novelizované vyhlášce č.25, již se stanoví ukazatele přípustného stupně znečištění vod.





#### 9.4. Energetika

Energetické potřeby města jsou zajišťovány systémy zemního plynu, elektrické energie, dálkového tepla, tuhými a kapalnými palivy. V posledním sledovaném roce 1989 činila celková dodávka paliv na prahu města 94 425 TJ/r. Skladbu TJ/r a procentní zastoupení jednotlivých druhů paliv ukazuje následující tabulka :

tuhá paliva	29 024	31 %
kapalná paliva	13 087	14 %
zemní plyn	37 736	40 %
el. energie	14 578	15 %
celkem	94 425	100 %

Část dodaných tuhých, kapalných paliv a zemního plynu se přeměňuje na dálkové teplo. Spotřeba v TJ/r a procentní zastoupení jednotlivých druhů paliv a forem energie po přeměnách na území města ukazuje následující tabulka :

tuhá paliva	18 775	23 %
kapalná paliva	8 720	10 %
zemní plyn	19 122	24 %
el. energie	13 394	17 %
dálkové teplo	20 565	26 %
celkem	80 127	100 %

Cílový rozvoj sledovaný Směrným energetickým generalem předpokládá výhradní použití ušlechtilých paliv a dosažení potřebné úrovně čistoty ovzduší. Vyžaduje to uplatnit pro výrobu tepla zemní plyn s následným přechodem na dodávky tepla z velkých energetických zdrojů umístěných mimo území města. S tím souvisel rozvoj pravobřežní a levobřežní soustavy dálkového tepla a zvýšení podílu elektrické energie na vytápění ve vyhrazených částech města. Kotelny na zemní plyn by měly umožňovat snadné a ekonomicky únosné přepojení na systémy dálkového tepla přebudováním na výměňkové stanice. Byl a je uplatňován maximálně dvoucestný způsob zásobování energiemi a to nejen u nové výstavby, ale i při modernizaci a přestavbě bytového fondu. V centrální části města bylo uvažováno s cílovým řešením zajištění tepla na bázi el. energie. Cílové řešení rozvoje elektroenergetické soustavy města předpokládalo přivedení dostatečného výkonu z celostátní elektroenergetické soustavy na obvod města do vstupních transformoven 400/110 kV, které napájejí kabelovými a vzdušnými vedeními systém vzájemně propojených bodů 110/22 kV. Územní rozvoj města vyžadoval maximální využívání zapouzdřeného provedení napájecích bodů a postupné nahrazení vzdušných vedení velmi vysokého napětí kabelovými vedeními. Předpokládalo se vyšší využití elektrické energie na vytápění i zvýšení spotřeby v dopravě.

Cílové řešení centralizovaného zásobování teplem se zaměřilo na vytvoření pravobřežní soustavy zásobování teplem se základním zdrojem Elektrárna Mělník, umožňujícím stabilizovat výkon zdrojů ostatních soustav a využít je jako špičkové a pološpičkové. Záměrem byla úprava ušlechtilých paliv a překonání případného odsunu výstavby

jaderné elektrárny s odběrem tepla. Z této propojené soustavy měly být zásobovány severní, východní i jihovýchodní části města a připojena oblast Karlína i oblast Holešovic. Na levém břehu se počítalo se zvýšením výkonu zdroje Veleslavín a s výstavbou centrálního zdroje pro oblast Jihozápadního Města II na zemní plyn. Tento zdroj měl plnit funkci zdroje pro vyhledovou levobřežní soustavu centralizovaného zásobování teplem.

Decentralizovaný způsob zásobování teplem byl uplatňován jako součást komplexní obnovy a modernizace v centrální oblasti a dále v oblastech s nízkopodlažní a rozptýlenou zástavbou, ležící mimo ekonomický a technický dosah centralizovaného zásobování teplem. Rozhodující podíl spočíval v převedení stávajících kotelů na tuhé a kapalnými palivy na zemní plyn. S komplexní elektrizací se počítalo ve vybraných oblastech Malé Strany, v historicky cenných budovách a u rodinných domků mimo ekonomický dosah plynovodní sítě. Na systému zemního plynu byla sledována výstavba třetí transiční přípojky zemního plynu Veselí nad Lužnicí - Praha, zkapalňovací stanice v prostoru Tachlovic pro krytí špičkových potřeb plynu zejména v zimním období a rozvoj středotlaké soustavy zemního plynu.

Pro sledovaný záměr zlepšení čistoty ovzduší byla realizována řada staveb jako přívody zemního plynu do některých zdrojů centralizovaného zásobování teplem, které umožnily vytěsnit nekvalitní tuhá paliva, realizace nových napájecích bodů 110/22 kV umožňující vyšší užití elektriny pro vytápění. Byla realizována řada nových zdrojů tepla na zemní plyn zejména v oblastech soustředěné výstavby bytů. Přes pozitivní vývoj skladby palivové základny nedošlo k odpovídajícímu zlepšení čistoty ovzduší, protože se nepodařilo v potřebném objemu přejít na ušlechtilá paliva ve stávajících kapacitách. Výstavba rozhodující stavby v systému centralizovaného zásobování - napáječe Elektrárna Mělník - Praha byla opožděna - tento napáječ je rozestavěn.

Cílem řešení oborů energetiky v územním plánu nadále zůstává vytváření podmínek pro zlepšení čistoty ovzduší, které bude probíhat ve změnách podmínek zajišťování palivoenergetických zdrojů. Řešení rozvoje bude nezbytně probíhat v rámci možností formulovaných energetickou koncepcí České republiky do roku 2 000, kterou v současné době zpracovává ministerstvo hospodářství ČR. Tuto koncepci má vláda ČR projednat do konce roku 1991.

Pro dosažení tohoto cíle bude sledováno :

- potřebné rozšíření systému napájecích bodů 110/22 kV s řešením jejich lokalizace,
- propojení těchto napájecích bodů v zastavěném území kabelovými vedeními, bude řešeno umístění těchto vedení v území a sledována minimalizace rozsahu vzdušných vedení,
- ověření nezbytnosti zavedení příkonu 400 kV do centrální části města,
- důsledné uplatňování méněcestného zásobování energiemi

- dokončení výstavby tepelného napáječe Elektrárna Mělník - Třeboradice - Malešice,
- rozšíření pravobřežní soustavy centralizovaného zásobování teplem přivedením tepla z Elektrárny Mělník do oblasti zdroje Michle, Krč, Novodvorská, Vysocan, Karlína a Holešovic s řešením umístění příslušných napáječů v území,
- ověření nezbytnosti výstavby centrálního zdroje tepla pro oblast Jihozápadního Města II,
- ověření účelnosti vytváření územní rezervy pro rozvinutí okružního systému centralizovaného zásobování teplem.



ÚZEMNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA 1991

Přenos informací pro území města je zajišťován zejména telekomunikačním a radiokomunikačním systémem. Významnou funkcí plní telefonní síť se systémem automatických telefonních ústředí z nichž část pracuje jako sdružený stupeň, propojených kabelovody a kabelovou sítí. Dlouhodobě není uspokojován zájem o zřízení telefonních stanic, značná část telefonní sítě i technologie je fyzicky i morálně dožitá, což se nejvýrazněji projevuje v centrální oblasti města. Nedostatečná kapacita sítě přenosu informací se v této části Prahy výrazně projevuje zejména v poslední době, kdy s koncentrací administrativní, obchodní a bankovní činnosti roste poptávka po přenosových službách.

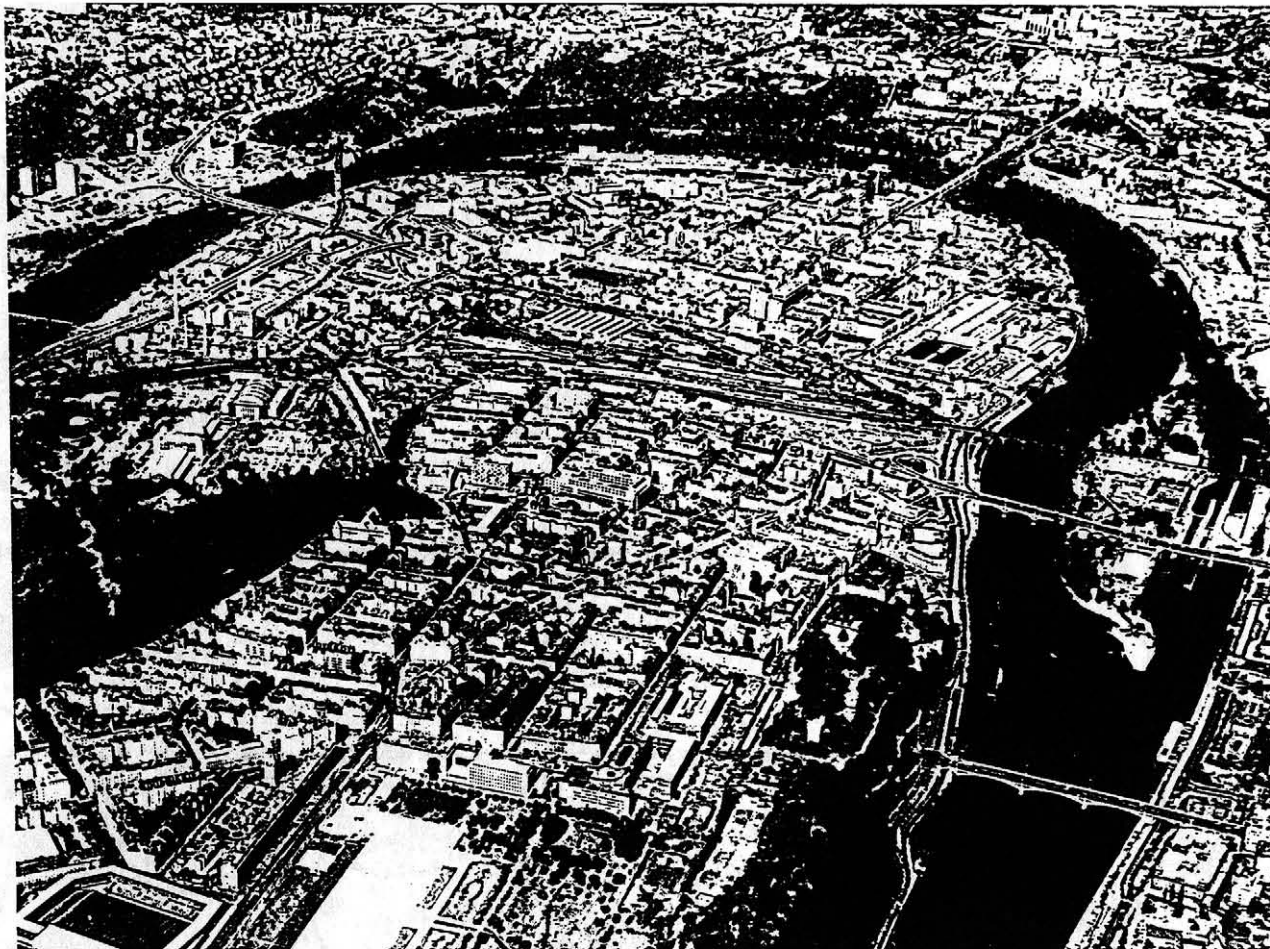
Cílem rozvoje spojů a jeho řešení v územním plánu je zejména úplné uspokojení poptávky a zavedení vyspělých telekomunikačních služeb, odpovídajících evropskému standardu.

Pro dosažení tohoto cíle budou sledovány následující zásady a řešeny tyto problémy :

- rozvoj telefonní sítě bude orientován na její digitalizaci. Předpokládá se, že v místní pražské síti bude zřízen velký počet telefonních stanic v digitální části a výrazně poklesne počet účastníků v analogové části sítě. Rozvoj telefonní sítě umožní výraznější začlenění některých druhů textové, datové i obrazové komunikace,
- v první fázi digitalizace bude jako nejdůležitější investice budována digitální část mezinárodní ústředny v ústřední telekomunikační budově,
- bude řešena výstavba nových digitálních ústředí a sledováno jejich umístění v současných objektech bez nárokování dalších stavebních ploch,
- rozšíření telefonní sítě, vyvolané nejenom vyšším počtem účastníků - ale i doporučeným vyšším standardem dimenzování účastnických přípojek, bude v centrální části města řešeno ve vazbě na distribuční kolektorový systém a v ostatních částech města s koncentrovanou zástavbou v kabelovodech,
- bude sledována výstavba veřejné datové sítě a radiofonní sítě, umožňující telefonní styk vozidlovými stanicemi,
- rozvoj výstavby radioreleových spojů bude koordinován s koncepcí území z hledisek prostorových nároků.

#### 9.6. Kolektorizace inženýrských sítí

Rostoucí počet havarijních situací inženýrských sítí zejména v centrální části města signalizuje již delší dobu potřebu jejich systematické obnovy. Nezbytnost vymístění nekvalitních tuhých paliv v centrální části města je podmíněna rozvojem plynovodní a elektroenergetické sítě a zajištěním toku informací v souvislosti s rozvojem komerčních činností vyžaduje rozvoj spojového systému. Obnova dožitých a výstavba nových inženýrských sítí je a bude v širším měřítku doprovázena rozsáhlou stavební činností ve společensky nejfrekventovanější části města. Rozdílné cykly obnovy inženýrských sítí související s rozdílnou dobou jejich fyzické životnosti mají za následek neustálé rozkopávání



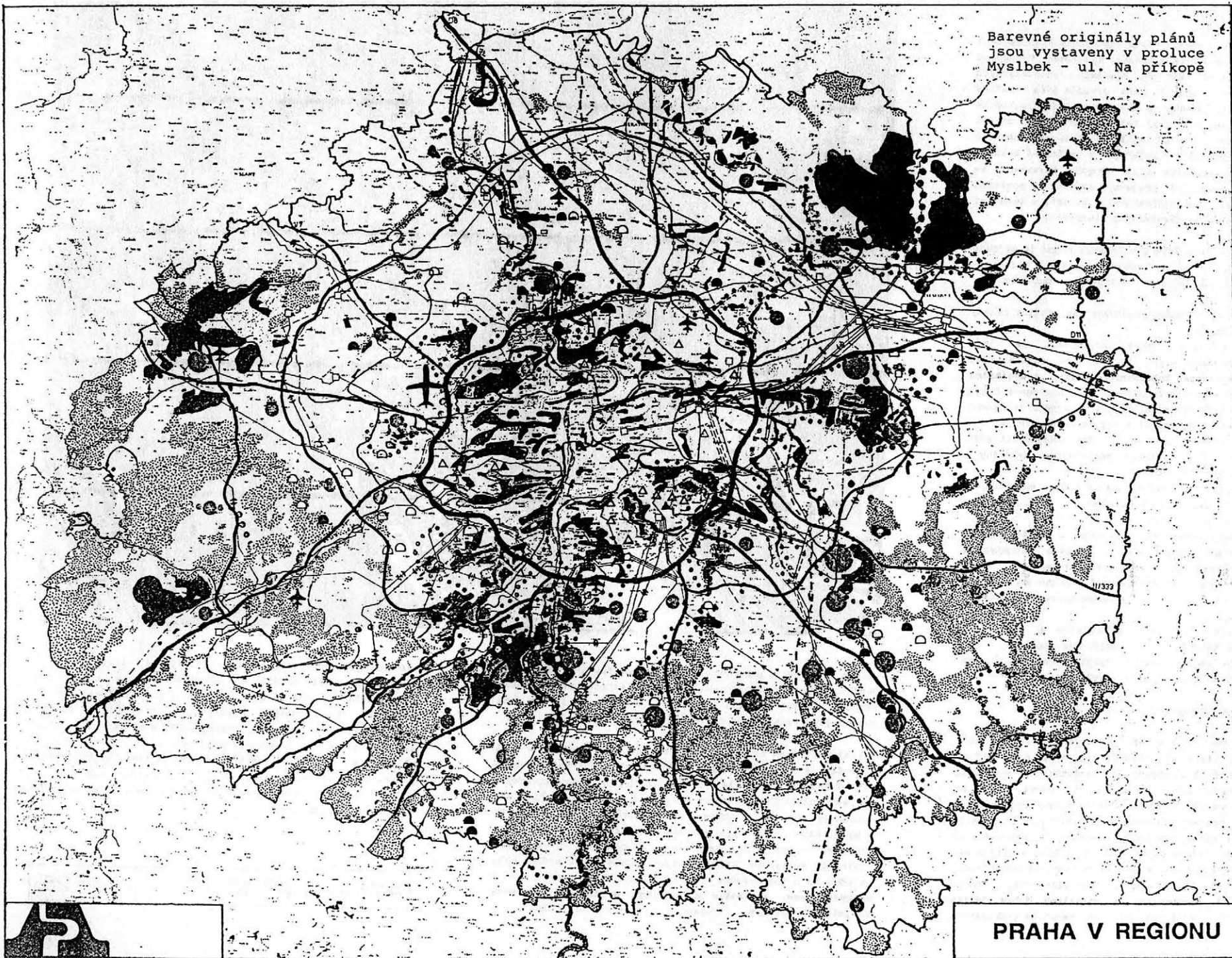
ulic a chodníků s negativními důsledky na životní prostředí. Profily ulic i chodníků jsou v mnoha oblastech tak přeplněny sítími, že jejich další umísťování je možné pouze za cenu rozsáhlých přeložek, které dále zhoršují situaci.

Při hledání cest zmírnění důsledků těchto činností se v řadě hlavních evropských měst osvědčilo ukládání inženýrských sítí v kolektorech, které za cenu vyšších pořizovatelských nákladů dosahují významných dlouhodobých efektů z hledisek životního prostředí i obnovy inženýrských sítí. Jejich užití v podmínkách Prahy bylo ověřeno a byla formulována jejich koncepce v centrální části města na ploše 1 400 hektarů. Výsledky realizace kolektorového systému, kterého bylo vybudováno a rozestavěno 5 km hlubinných tras a necelé 2 km mělkých tras, prokázaly a ověřily s dobrými výsledky technické postupy. Současně však v souvislosti s

ekonomickými možnostmi zpochybnily rozsah kolektorizace a odůvodňují záměr přejít v nejbližším období z plošného pojetí kolektorizace na omezený rozsah. Bude sledován rozvoj hlubinného kolektorového systému s inženýrskými sítími vyššího řádu, který umožní rozvoj mělkého systému s distribučními sítími v nejexponovanějších a nejatraktivnějších ulicích a veřejných prostranstvích zejména historického jádra. Tento systém je třeba řešit jako otevřený tak, aby na něj v budoucnu mohl navazovat rozvoj v dalších částech centrální oblasti města.



Barevné originály plánů  
jsou vystaveny v proluce  
Myslbek - ul. Na příkopě



**PRAHA V REGIONU**

VÝZNAMNÁ SÍDLA



POTENCIÁLNÉ REZERVY BYDLENÍ VE  
VYBRANÝCH SÍDLECH



VÝZNAMNÁ ZELEŇ



HADREGIONÁLNÍ A REGIONÁLNÍ  
BIOCENTRA



HADREGIONÁLNÍ A REGIONÁLNÍ  
BIOKORIDORY



REKREAČNÍ OBLASTI



NEVÝZNAMNĚJŠÍ KOMUNIKACE



PROVOZOVANÁ ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ



NAVROVANÁ ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ



ŽELEZNICE VYSOKÝCH RYCHLOSTÍ



ŽELEZNICE



MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ RUIZNÉ



LETIŠTĚ



PROVOZOVANÉ SKLÁDKY  
KOMUNÁLNÍCH ODPADŮ



POSUZOVANÉ LOKALITY SKLÁDEK  
KOMUNÁLNÍCH ODPADŮ



PRODUKTOVODY



TEPLOVODY



HLAVNÍ VEDENÍ ELEKTRICKÉ ENERGIE



PLYNOVODY



VODOVODY



KANALIZACE



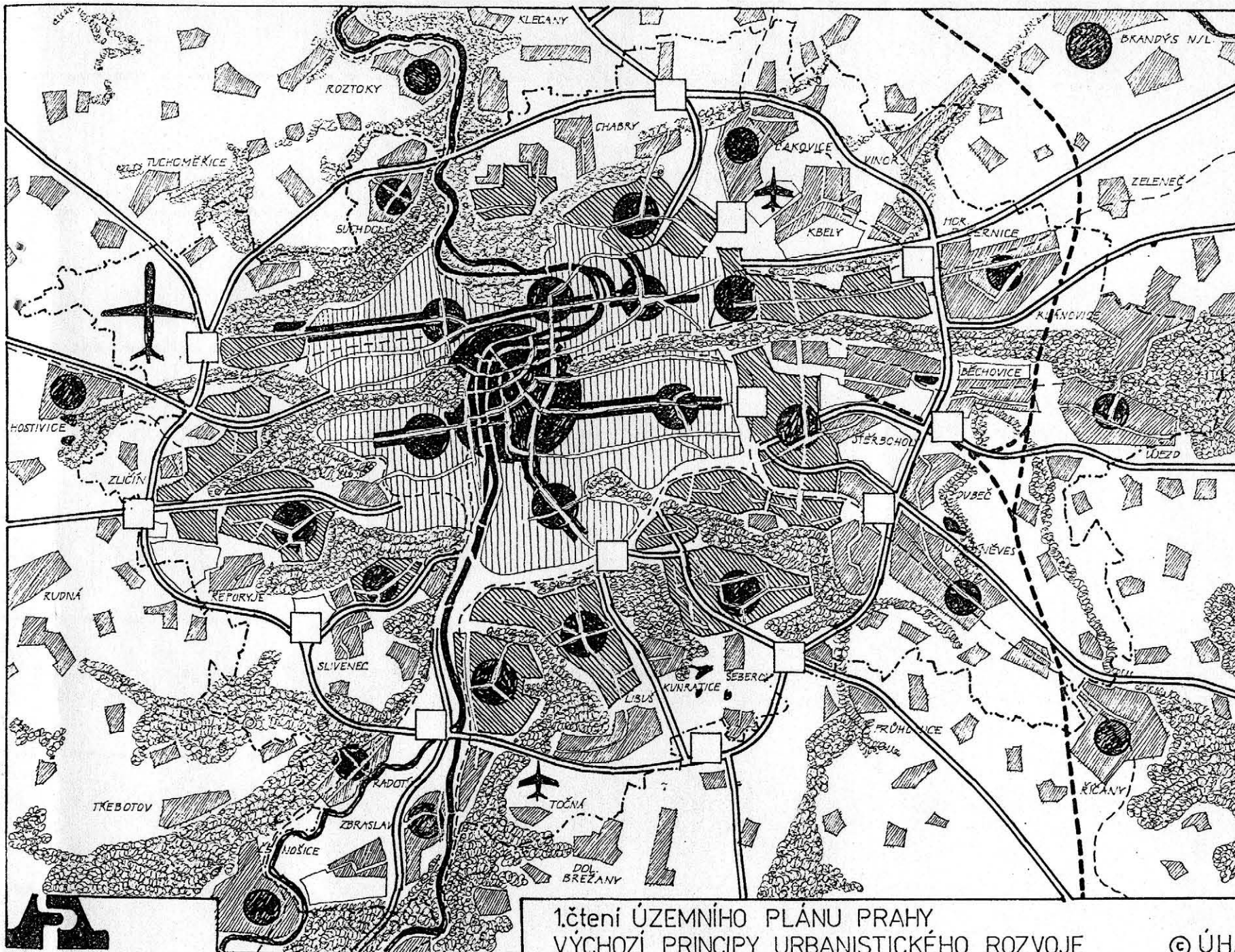
ROZVODKY A TRANSFORMOVNY



PRAČOVNÉ VYMEZENÍ REGIONU







- HRANICE PRAHY
- ▨ VNTŘNÍ KOMPAKTNÍ MĚSTO
- ▩ VNĚJŠÍ MĚSTO SÍDLA V KRAJINĚ
- ▧ PRÍMĚSTSKÁ SÍDLA
- PLOŠNÉ REZERVY ROZVOJE
- ~ RĚKA A VODNÍ PL.
- CENTRA
- KOMERČNÍ WB. V AUTOMOB. DOSTUP.
- ▨ ZELENÉ KLÍNY
- == EXPRESNÍ KOMUNIK.
- ✈ LETIŠTĚ
- TRATĚ VYS. RYCHL.
- ŽELEZNICE

1.čtení ÚZEMNÍHO PLÁNU PRAHY  
VÝCHOZÍ PRINCIPY URBANISTICKÉHO ROZVOJE