

## 11. SWOT PO 5 – ÚZEMNÍ ROZVOJ, ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÝ PROSTOR A DOPRAVA

Tabulka 37 SWOT analýza oblasti Doprava

Silné stránky	Příležitosti
Ochota představitelů MČ Praha 5 řešit problematiku dopravy a zpracovávaný Generel dopravy, který MČ Praha 5 pomůže řešit problematiku dopravy	Stavba klíčových dopravních staveb (Radlická radiála, autobusový terminál Smíchovské nádraží, prodloužení tramvajové trati Barrandov - Holyně, oprava Železničního mostu, Dvorecký most, zkapacitnění Barrandovského uzlu)
Významná poloha MČ Praha 5 při jižním vjezdu do metropole s řešením převládajícího tranzitu individuální automobilové dopravy Sever - Jih (a opačně) tunely a zárezem (nikoliv povrchově)	Dokončení Pražského okruhu a Městského okruhu, který MČ Praha 5 umožní provádět účinná opatření ke zklidnění komunikační sítě
Vyhovující zajištění dopravní obslužnosti většiny území MČ Praha 5 veřejnou dopravou metro, tramvaje a autobusy (dostupnost zastávek, funkčnost veřejné dopravy, rychlá spojení), včetně zajištění dopravy seniorů	Vznik fondu dopravy v rozpočtu MČ Praha 5, který umožní financování oprav komunikační sítě
Hustota železniční sítě a průběžně prováděné rekonstrukce hlavních tratí	Podpora konceptu města krátkých vzdáleností (podpora pěší a cyklistické dopravy v rámci přeměny brownfields i jinde).
Hustá síť veřejných prostranství umožňující pěší prostupnost území MČ Praha 5 a přítomnost řeky Vltavy jako alternativní vodní cesty	Snižování automobilizace obyvatel hl. m. Prahy, preference a rozvoj veřejné hromadné dopravy i v okrajových částech a budování nových železničních zastávek
Regulace parkovaní vozidel zavedením zón placeného stání na území MČ Praha 5	Podpora sdílené dopravy, využití alternativních přepravních možností (minibusy, přívozy)
Slabé stránky	Hrozby
Vysoké intenzity individuální automobilové dopravy vč. tranzitní, přetížená dopravní infrastruktura, kongesce na komunikacích, které dále vedou k nežádoucím průjezdům obytnou zástavbou a způsobují zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlukové zátěže	Nedostatek financí a odklad dopravních staveb ze strany hl. m. Prahy, či neochota politické reprezentace zahajovat a prosazovat realizaci klíčových staveb
Zastaralý stavebně technický stav podstatné části komunikační sítě a podzemních sítí	Omezování hromadné dopravy a uzavírky komunikací při opravách a přestavbách komunikační infrastruktury a zastaralé podzemní sítě (vč. havárií) na území MČ Praha 5
Chybějící přistřešky a chybějící bezbariérové řešení a přístup na zastávky PID, nedostatečná frekvence spojů v okrajových lokalitách MČ P5	Realizace druhé plavební komory na řece Vltavě u Dětského ostrova
Nedostatečný vliv MČ P5 na opravy, rekonstrukce, humanizace apod. komunikací ve vlastnictví hl. m. Prahy.	Snižení prestiže či dostupnosti veřejné dopravy
Vyčerpané dopravní kapacity mostů přes Vltavu	Naplnění kapacity železniční trati podél Vltavy (Praha - Beroun - Plzeň)
Nepřipravená infrastruktura pro sdílené dopravní prostředky (elektrokoloběžky, kola i elektrokola, carsharing)	Nemožnost posílení tramvajových linek v reakci na zabydlování nových rozvojových lokalit (tramvajová propustnost křižovatky Anděl je na limitu)
Nemalý podíl území, které nemá možnost dostatečně vyhovujícího dopravního napojení na přilehlou komunikační síť (Cibulka, Žvahov)	Pokračující nárůst individuální automobilové dopravy (vč. tranzitní) z okolí Prahy na území MČ Praha 5

**Tabulka 38 SWOT analýza oblasti Územní rozvoj a veřejný prostor**

Silné stránky	Příležitosti
Morfologicky zajímavé a pestré území s vynikající pozicí v rámci hl. m. Prahy, které vytváří unikátní podmínky pro pestré urbanistické/ městské prostředí s přístupem k významným rekreačním a krajinným plochám; jehož hodnotu dokládaje i přítomnost tří památkových zón, části městské památkové rezervace a nesčetných nemovitých kulturních památek	Koncepční revitalizace a propojování celoměstsky významných rekreačních oblastí, tj. zejména přírodních a vodních ploch (např. ostrovy a břeh Vltavy či osa Prokopské údolí - Landronka - Divoká Šárka)
Přítomnost tří zásadních transformačních či rozvojových území s velkým potenciálem rozvoje a konsolidovanou vlastnickou držbou (Smíchov-Jih, Radlické údolí, Barrandov - Západ (dostavba sídliště))	Iniciativa MHMP pro realizaci městského nájemního bydlení
Existence plánů, pravidel a metodik v oblasti územního rozvoje (Pravidla pro posuzování investorských záměrů v rezidenčních vilových čtvrtích, Zásady pro spolupráci s investory, připravovaný Strukturální plán), na nichž v rámci samosprávy existuje obecná shoda	Realizace Terminálu Smíchov a souvisejících investic jako impulzu pro kvalitativní změnu rozvoje centra MČ Praha 5 jeho přímou integrací do celoměstského centra hl. m. Prahy a celé Evropy
Zpracované podrobné studie klíčových území MČ Praha 5 (Motolské údolí I., II, Barrandov - Západ)	Regulační plány pro důležitá území MČ Praha 5
Výborná vybavenost MČ Praha 5 všemi druhy občanské vybavenosti (státní správa, školství, zdravotnictví obchod) a chybějící občanská vybavenost snadno dostupná na území sousedních MČ (zejm. MČ Praha 6, MČ Praha 1, MČ Praha 2)	Nové technologie a způsoby práce a jejich vliv na požadavky na výstavbu (snížení tlaku na dopravu v klidu ve veřejných prostranstvích, redistribuce kapacit objektů na jiná využití)
Schopnost samosprávy realizovat samostatně či ve spolupráci s MHMP investiční projekty (Raudnitzův dům, Škola Smíchov, Poštovka aj.)	Realizace nadřazeného systému silniční dopravy (SOKP, Radlická radiály, dostačně kapacitního a komfortního systému P+R pro obyvatele Středočeského kraje atp.), které uvolní území pro další kvalitní rozvoj
Uplatňování participačních procesů při tvorbě zásadních rozvojových projektů	-
Slabé stránky	Hrozby
MČ Praha 5 i hl. m. Praha vlastní málo pozemků / zastavitevních ploch pro rozvoj veřejné vybavenosti a bytové politiky MČ Praha 5	Nepředvídatelná legislativa schvalovacích procesů územního rozvoje (nejasná budoucnost stávajícího Územního plánu Prahy, jeho změn i Metropolitního plánu; dosud neprojený nový Stavební zákon; nejasný osud Pražských stavebních předpisů)
Omezené pravomoci MČ Praha 5 v rámci územního plánování (tj. nemá na rozdíl od jiných obcí možnost ovlivňovat rozhodování o vlastním území jinými metodami, než připomínkováním změn územního plánu v rámci pravidel nastavených HMP)	Rozvolňování regulativ územně plánovací dokumentace, která by umožnila nekoordinovanou výstavbu (oslabení možnosti samosprávy ovlivnit novou výstavbu)
Negativní vliv atraktivity a výborné dostupnosti centrální části Smíchova (zejména křižovatky Anděl) na dostupnost služeb v perifernějších územích MČ Praha 5, chybějící subcentra kultury, obchodu a služeb	Neúměrně dlouhé trvání schvalovacích procesů i doby realizace investičních záměrů vzhledem k délce volebního období
Nedostatečná informovanost a koordinace mezi orgány státní správy, samosprávy a zástupci soukromého sektoru a neexistence dlouhodobého komplexního provázaného programu rozvoje mezi hl. m. Prahou a Středočeským krajem	Ohrožení veřejného prostoru řeky v centru metropole, uprostřed památkové rezervace UNESCO (vedle Dětského ostrova) stavbou 2. plavební komory (Praha – Staré Město)
Zneužitelnost témat územního rozvoje k politikaření, omezujícímu věcnou debatu	Pokračující suburbanizace okolí Prahy bez adekvátního rozvoje dopravní infrastruktury (P+R, Radlická radiála, SOKP atp.)
Nejasnosti při rozdělení zodpovědnosti péče o veřejná prostranství MČ Praha 5 (dominantní podíl veřejných prostranství je v péči MHMP, který nemá kapacity ani motivaci pružně reagovat na jejich stav)	Povolování nevhodné zástavby přes odpor samosprávy MČ Praha 5
Neprostupnost a všeobecně neutěšený stav břehů Vltavy a Císařské louky, obtížná přístupnost Vltavy z vnitřního města, obtížná situace při řešení vlastnických vztahů umožňujících zlepšení situace	-

**Tabulka 39 SWOT analýza oblasti Životní prostředí**

Silné stránky	Příležitosti
Přítomnost dvou rozlehlých přírodních rezervací, řady chráněných území, přírodních památek, významných krajinných prvků a také funkčních zelených klínů zasahujících z okraje Prahy do samotného centra MČ Praha 5	Redukce emisí a hlukové zátěže dopravy (realizace Radlické radiály, dokončení Pražského okruhu, omezení tranzitní dopravy, snížení emisí lodní dopravy apod.)
Členitost území (svahy, údolí) vč. přítomnosti významných vodních prvků (řeka Vltava, Radlický potok a Motolský potok)	Ochránit existující zelené plochy (zejména Vidoule a Dívčí hrady) před zástavbou a zvýšit rozlohu městské zeleně (např. vznik nových parků na plochách brownfields)
Neexistence velkého průmyslového znečišťovatele na území MČ Praha 5 (dva hlavní zástupci průmyslu jsou Pivovar Staropramen a Filmové ateliery Barrandov)	Možnost získání dotací na opatření cílená na šetrné hospodaření s vodou, úsporu energií, ozelenění ulic, zvýšené potravinové soběstačnosti či adaptaci na klimatickou změnu
Uchránění Vidoule a Dívčích hradů od zástavby	Šetrná rekultivace skládky EkoMotolu ve spolupráci s MHMP a MŽP ČR
Schválená koncepce revitalizace Motolského údolí jako modelový příklad repase fyzicky a morálně zastaralého území	Zapojení se do komplexních projektů MHMP a IPR Praha přesahujících území MČ Praha 5
Slabé stránky	Hrozby
Zhoršená kvalita životního prostředí z pohledu emisí automobilové, tranzitní a lodní dopravy, světelného smogu a hluku z dopravy (chybí zejména dostavba silničního okruhu a výstavba Radlické radiály)	Přetrvávající vysoké emise z dopravy v rámci celé Prahy (nedokončení celoměstské dopravní infrastruktury, preference individuální automobilové dopravy, nekontrolovaný nárůst dopravy z okolí Prahy do MČ Praha 5)
Omezené možnosti MČ Praha 5 ovlivňovat důležité oblasti kvality životního prostředí (např. hluková zátěž, nakládání s odpady, veřejná zeleň)	Nepřipravenost na klimatické změny a jejich projekty (tj. výkyvy počasí, dlouhotrvající vedra, sucho, úbytek vody v krajině)
Absence funkčního propojení jednotlivých systémů zeleně (zejm. přes oblast Jinonic, spodních Košíř, Radlic a Barrandova-Slivence)	Pokračující degradace většiny neparkové zeleně, zahušťování existující zástavby na úkor zeleně a případná degradace přírodních území (např. v důsledku rozvolnění zásad územního rozvoje hl. m. Prahy)
Náročnost při údržbě a správě zeleně vzhledem k jejímu rozsahu, málo zeleně v některých lokalitách (např. Smíchov)	Výstavba nové plavební komory u Dětského ostrova
Nedořešená revitalizace motolské skládky	Očekávaná složitá a dlouhá jednání s MHMP a MŽP ČR ohledně společného postupu při rekultivaci motolské skládky (řešení problému je mimo finanční možnosti MČ Praha 5)
Zatrubnění většiny malých vodních toků, veškerá voda je vypouštěna do odpadních toků	-

## 5. PŘIORITNÍ OSA: ÚZEMNÍ ROZVOJ, ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÝ PROSTOR A DOPRAVA

### 5.1 ÚZEMNÍ ROZVOJ A VEŘEJNÝ PROSTOR

MČ Praha 5 patří svou rozlohou (27,49 km<sup>2</sup>) a počtem obyvatel k největším v Praze. Leží na levém břehu Vltavy v těsném sousedství historického jádra Prahy, od kterého ji dělí z valné části zachované středověké a barokní opevnění. Osídlení území MČ Praha 5 se datuje již od pravěku, což dokládá řada významných archeologických nalezišť. MČ Praha 5 tvoří několik původně samostatných obcí – Smíchov, Košíře, Motol, Hlubočepy, Radlice, Jinonice-Butovice a jižní výběžek Malé Strany – Újezd<sup>27</sup>. Hustotu obyvatelstva v základních sídelních jednotkách MČ Praha 5 (dále také „ZSJ“) zobrazuje příloha (Příloha 38).

#### 5.1.1 Stav

MČ Praha 5 poskytuje vyšší občanskou vybavenost celému svému spádovému území, které je velice rozsáhlé (kromě vlastních obyvatel a obyvatel sousedních MČ zejména obyvatelům částí dynamicky se rozvíjejících ORP Černošice, ORP Kladno, ORP Dobříš a ORP Beroun), zejména díky velmi kapacitní a rychlé dopravní infrastruktuře. MČ Praha 5 je cílem cesty a přestupním uzlem pro celý jihozápadní kvadrant Pražské aglomerace. Na jejím území jsou dvě celostátně významné nemocnice (Motol a Na Homolce), sídlo Středočeského kraje, celá řada středních a vysokých škol a celoměstský významná obchodní centra (OC Smíchov a OC Galerie Butovice).

Charakter MČ Praha 5 je dominantně určen morfologií terénu jejího území: tři prakticky rovnoběžná údolí potoků pohodlně spojující plošiny na západě s plochou nivou Vltavy na východě a prudké svahy kaňonu Vltavy.

Na území MČ Prahy 5 se tak setkávají dva fenomény: plošními územími údolí Vltavy a jejích dvou levostranných přítoků (Motolského a Radlického potoka) se tlačí směrem na jih a západ kompaktní město, doplněné prvorepublikovými vilovými čtvrtěmi na svazích a plošinách a sídlišti založenými ve druhé polovině 20. století, která obrostla zachovalá historická jádra vesnic (Jinonice, Hlubočepy, Staré Butovice, Klukovice) a zemědělské usedlosti (Bulovka, Cibulka, Kotlářka, Skalka, Šalamounka, Turbová). Ze západu pak směrem do vnitřního města Prahy, zejména na těžko přístupných svazích a plošinách, proniká ve třech poměrně robustních prstech otevřená přírodní a zemědělská krajina. Výsledkem je velice rozmanité území s živým blokovým městem, klidnými vilovými čtvrtěmi, menšími sídlišti, novými obytnými komplexy, továrnami a řadou chráněných přírodních území<sup>28</sup>. Charakteristickou součástí MČ Praha 5 jsou bývalé usedlosti a letohrádky v zahradách.

Z hlediska památkové péče<sup>29</sup> na území MČ zasahuje v k. ú. Malá Strana a Smíchov (oblast Vltavy) městská památková rezervace Praha<sup>30</sup> a dále městská památková zóna Smíchov<sup>31</sup>, městská památková zóna Barrandov<sup>32</sup> a vesnická památková zóna Osada Budánka v Praze 5<sup>33</sup>. V příloze je popsán program regenerace městské památkové rezervace a městských památkových zón na území MČ Praha 5 (Příloha 33).

Území MČ Praha 5 je historicky vstupní branou do Prahy od jihu a západu. V průběhu doby charakter vazby s okolím, kterou historickému jádru Prahy zprostředkovávalo, samozřejmě procházel poměrně významnými proměnami. Zásadní přelom přinesla druhá polovina 18. století, která založila průmyslovou identitu dolního Smíchova. Realizace jihozápadní dráhy, zakončené v ploché smíchovské nivě hlavovým nádražím, a do něho zaústěná Buštěhradská a Duchcovská dráha pak průmysl na Smíchově i na celém území městské části přenesla na zcela novou úroveň. Druhým zásadním přelomem pak byla deindustrializace Prahy 5 (i jejího zázemí ve Středočeském kraji), započatá již na konci 80. let 20. století a prakticky dokončovaná v současnosti. Související rozvoj automobility obyvatel Prahy i jejího metropolitního zázemí souběžně vyvolal plíživé (zvyšování kapacity stávající uliční sítě změnami organizace uličního prostoru - zejm. realizace malého Smíchovského okruhu a zjednosměrnění Strakonické ulice, Vltavské ulice a Hořejšího nábřeží) a místy i revoluční (zejména realizace Městského okruhu) zkapacitňování staveb dopravní infrastruktury v zázemí i uvnitř MČ Praha 5, aniž se (zejména u silniční infrastruktury) adekvátně zvýšila kapacita infrastruktury uvnitř Prahy. Příloha 34 přibližuje rozvahu a charakteru území MČ Praha 5.

Z území MČ Praha 5 vedou do dalších částí vnitřního města prakticky pouze tři významnější pozemní komunikace: tunelový komplex Blanka (jedna čtyřproudová městská komunikace), Jiráskův most (jedna čtyřproudová městská komunikace) a na samé hranici MČ Praha 5 Barrandovský most (osmiproudová komunikace dálničního typu se čtyřmi průběžnými a čtyřmi odbočovacími pruhy). Kapacita ostatních ulic

<sup>27</sup> Koncept územního rozvoje se velmi podrobně zabývá zpracovávaný dokument „Strukturální plán MČ Praha 5“, zprac. Qarta Architektura (doplňit odkaz na web, kde je dokument veřejně přístupný)

<sup>28</sup> Chráněnými přírodními územími se zabývá tematická oblast Životní prostředí (doplňit odkaz v rámci výsledného dokumentu).

<sup>29</sup> Zdroj: <http://app.iprpraha.cz/apl/app/pamatkova-pece/>

<sup>30</sup> Zdroj: <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/praha-84230>

<sup>31</sup> Zdroj: <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/smichov-84408>

<sup>32</sup> Zdroj: <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/barrandov-84407>

<sup>33</sup> Zdroj: <https://pamatkovykatalog.cz/pravni-ochrana/osada-budanka-v-praze-5-84710>

opouštějících území městské části je ve srovnání s výše uvedenými zcela zanedbatelná (např. kapacita Vítězné ul. a Mostu Legií). Na území MČ Praha 5 pak z jihu a západu přichází čtyři komunikace dálničního typu (ul. Strakonická jako prodloužení dálnice D4, ul. K Barrandovu a Barrandovský most jako komunikace dálničního typu přímo ze silničního okruhu kolem Prahy (SOKP), ul. Radlická jako přímé prodloužení dálnice D5 a ul. Plzeňská/ Vrchlického jako čtyřproudová komunikace přímo ze SOKP do vnitřního centra Prahy). Tato dramatická disproporce mezi kapacitou ulic a silnic opouštějících území MČ Prahy 5 a kapacitou ulic přivádějících dopravu na území MČ Praha 5 způsobuje na jejím území chronické dopravní potíže paralyzující v dopravních špičkách silniční dopravu ve všech radiálních směrech<sup>34</sup>.

Kapacita systému regionální veřejné osobní dopravy je na rozdíl od silniční automobilové dopravy daleko lépe vyvážená: takt regionálních linek přijíždějících na území MČ Praha 5 (jedně velmi kapacitní železniční trati, několika autobusových linek a dvou lokálních železničních linek) v principu odpovídá kapacitě přestupních uzel metra. Kritickým bodem hromadné veřejné dopravy na území MČ Praha 5 je zejména křižovatka tramvajových linek na Andělu, která je na samé hranici propustnosti: takt tramvajových linek ze sídliště Barrandov a Radlické ulice, stejně jako takt tramvajových linek ze sídliště Řepy, dosahuje (ve špičkách) frekvence takřka jedné soupravy za minutu v každém směru.

Dopravní systém i systém veřejných prostranství na území MČ Praha 5 celkově trpí nedostatkem kapacitních tangenciálních vazeb napříč údolími, reprezentovaných prakticky pouze dvojicí spojnic vnitřního městského okruhu (tunel Mrázovka a Radlická/ Dobříšská ulice v přímém kontaktu s centrem dolního Smíchova), ulicí Bucharova na západní hranici a MČ Praha 5, které doplňuje mezi dvěma přetíženými křižovatkami zhruba v polovině území Jinonická ulice. Přes Prokopské údolí žádné tangenciální spojení mimo stavby městského okruhu (ul. K Barrandovu a SOKP mimo území MČ Praha 5) realizované není.

Základní kostru městských veřejných prostranství MČ Praha 5 tvoří trojice tramvají vybavených ulic. Hlavní osu veřejných prostranství tvoří ul. Štefánikova, na kterou je v pravidelném taktu navěšena sekvence otevřených veřejných prostranství (nám. Kinských se vstupem do Kinských sadů, Arbesovo náměstí, náměstí 14. října, Anděl), a jejíž osa pokračuje dále ul. Nádražní, na které je však pravidelný rytmus otevřených prostranství přerušen. Na tuto dominantní linii se ze západu napojují dvě celoměstsky významné (a dopravou zcela zahlcené) ulice - Radlická ul. a Plzeňská ul. - a mezilehlá stabilizovaná osa Ostrovského ul./ ul. Na Santošce, spojující spodní Smíchov s náhorní plošinou Malvazinek. Z těchto tří je prostor Plzeňské a Ostrovské ul. urbanisticky komparativně stabilizovaný, zatímco významná část prostoru Radlické ul. stále prochází dramatickou transformací a od Nádražní ul. je fyzicky oddělena uzavřeným areálem Smíchovského nádraží.

Kvalita sítě veřejných prostranství mimo kompaktní město (Barrandov, Cibulka, Hlubočepy, Hřebenka, Jinonice, Košíře, Radlice, Staré Butovice, Klukovice) je velmi proměnlivá. Charakter hlavních veřejných prostranství (hlavní ulice, návsi apod.) je zejména ve starší zástavbě podřízen jejich dopravní funkci.

Souběžně s hlavní kostrou urbánních veřejných prostranství jsou uspořádána i významná území každodenní a krátkodobé rekreace. Hlavní prvky kostry území pro každodenní rekreaci a sport jsou, vzhledem k jejich bezprostřednímu sousedství s urbanizovanými plochami, řeka Vltava a zalesněné svahy údolí Vltavy a jejích levostranných přítoků. Tuto základní kostru ploch pro rekreaci doplňuje poměrně hustá síť menších ploch veřejné zeleně a dětských hřišť. Bližší informace o dětských hřištích a sportovištích na území MČ Praha 5 lze nalézt v příloze (Příloha 36). Zcela specifický význam pak mají rozlehlé plochy kulturní krajiny Prokopského údolí a Dívčích hradů, a Vidoule. Jakkoliv tyto plochy tvoří takřka spojitý systém, většina je fakticky fragmentovaná na dílčí izolované celky, a podobně jako urbánní struktury prakticky postrádají tangenciální vazby.

Správu o veřejná prostranství MČ Praha 5 sdílí samosprávy MČ Praha 5 a HMP s tím, že významnou část veřejné zeleně, prakticky bez ohledu na její kulturní a společenský význam, spravuje samospráva MČ Praha 5, zatímco uliční prostranství spravuje samospráva HMP. Příloha 35 zobrazuje seznam lokalit spravovaných MČ Praha 5 v rámci pravidelné údržby.

### 5.1.2 Požadavky HMP

Strategický význam MČ Praha 5 pro udržitelný rozvoj hlavního města Prahy je vyjádřen mimo jiné značnou mírou zájmu, který území MČ věnují celoměstské územně plánovací dokumentace. Územní rozvoj MČ Prahy 5 je v současné době řízen dvěma územně plánovacími dokumentacemi: Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy (schválený usnesením zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 v roce 1999, v úplném znění účinném od 7. 3. 2020) a Zásadami územního rozvoje (vydanými usnesením č. 32/59 v roce 2009, ve znění po 3. aktualizaci z 25. 3. 2019).

<sup>34</sup> Dalšími informace k dopravě se zabývá tematická oblast / kapitola Doprava.

Koncepce rozvoje města je z obou výše uvedených územně plánovacích dokumentací aktuálnější v platných zásadách územního rozvoje. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, schválený v roce 1999, byl připravován z velké části na základě koncepčních dokumentů připravených za minulého režimu. Souběžně s pořizováním zásad územního rozvoje byl připravován i nový územní plán hl. m. Prahy (Koncept 09), jehož pořizování bylo v roce 2012 zastaveno a nahrazeno pořizováním nového územního plánu (tzv. Metropolitní plán). K návrhu nového územního plánu ke společnému jednání MČ Praha 5 v roce 2019 uplatnila celou řadu systémových i konkrétních připomínek.

V platném územním plánu hl. m. Prahy (dále „ÚP SÚ“) byly na území MČ vymezeny dvě stavební uzávěry na tzv. „Velkých rozvojových územích“ na Dívčích hradech a v postindustriálních plochách dolního Smíchova a velmi rozsáhlé rozvojové plochy vymezené pro dokončení Sídliště Barrandov. Většina transformovaných a transformačních ploch byla v původním znění ÚP SÚ stabilizována ve svých tehdejších využitích.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění po aktualizaci č. 3 (dále jen „ZÚR“) na území MČ Praha 5 vymezují následující území, v nichž předpokládají celoměstsky významný rozvoj:

- Dolní Smíchov (území severně od Železničního mostu a východně od Městského okruhu) vymezují jako součást rozšířeného celoměstského centra hl. m. Prahy (SC);
- postindustriální plochy v okolí Smíchovského nádraží vymezují jako celoměstsky významnou transformační oblast Nádraží Smíchov (T/7);
- údolí Radlického potoka ve vazbě na linku B metra vymezují jako celoměstsky významnou rozvojovou osu Radlice - Západní město - Zličín (O/2);
- oblast Jinonic vymezují jako východní okraj celoměstsky významného centra Nové Butovice (C/2);
- prostor mezi západním okrajem Sídliště Barrandov, Slivencem a Pražským okruhem vymezují jako celoměstsky významnou rozvojovou oblast Barrandov - Slivenec (R/2).

Pro konkrétní formu územního rozvoje MČ Praha 5 je ovšem klíčový konkrétní způsob koordinace výše zmíněných rozvojových či transformačních území s koridory rozvoje technické a dopravní infrastruktury a požadavky na rozvoj a ochranu hodnot hl. m. Prahy, a mezi nimi navzájem. Jedná se zejména o následující oblasti, plochy a koridory ZÚR:

- požadavky na ochranu a rozvoj hodnot Údolní nivy Vltavy a Berounky (SN), zahrnující území Dolního Smíchova (SC) a transformační oblasti Nádraží Smíchov (T/7);
- vyřešení podmínek pro rekreaci vázanou na vodu a atraktivní území v přímé vazbě na řeku Vltavu;
- realizaci zelených os (propojení Divoké Šárky, Vidoule a Prokopského údolí, s Kinského zahradou, a propojení po svazích kaňonu Vltavy);
- nastavení podmínek rozvoje zeleně s respektem k ochraně přírodních hodnot na Vidouli (Vidoule-Cibulka-Motol SP/4), Dívčích hradech (Z/10) a Prokopském a Dalejském údolí (SP/3);
- provedení Radlické radiály územím MČ Praha 5 vč. vyřešení jejího křížení s Pražským okruhem;
- podmínky rozvoje III. tranzitního železničního koridoru (trať 171);
- podmínky pro realizaci vodní cesty Vltavou, vč. budoucnosti Smíchovského přístavu;
- umístění P+R parkoviště v prostoru Smíchovského nádraží;
- umístění areálu City logistiky v prostoru Smíchovského nádraží;
- jižní tramvajové tangenty;
- vysokorychlostní železniční trať Praha - Plzeň - hranice ČR;
- a prvků regionálního a nadregionálního ÚSES (R/31, R/26, N/3, N/4, N/5).

V letech následujících po vydání ZÚR k jejich koncepčnímu zpracování v územně plánovací dokumentaci nikdy nedošlo; pořizování Konceptu 09 bylo zastaveno po prvním veřejném projednání, a vzhledem k předpokládanému brzkému vydání nového územního (metropolitního) plánu město nepřistoupilo k zásadnějším změnám platného ÚP SÚ odůvodněných potřebou zajištění jeho souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací. Většina změn platného ÚPSÚ tak byla zahájena na základě konkrétních potřeb konkrétních investorů (vč. veřejného sektoru). Potřeba koncepčního řešení zvláště významných území MČ Praha 5 byla v posledních šesti letech zajišťována pomocí koncepčních studií, pořizovaných samosprávou městské části i hlavním městem (studie Vltavských břehů, nový Barrandov, Motolské údolí).

Na území MČ Praha 5 proto již byla vydána i fyzicky realizována; byla vydána a je v různých fázích pořizování či byla zahájena celá řada změn územního plánu. Pro rozvoj území MČ Praha 5 byly klíčové zejména realizace městského okruhu a souvisejících dopravních staveb (tunely Mrázovka a Zlíchov), změny v území křižovatky Anděl a Plzeňské ulice (OC Smíchov, Zlatý Anděl, Anděl City, Palác Křížík, Green Point) a v údolí Radlického potoka (Waltrovka a centrála ČSOB). Z rozvojových a transformačních projektů, které jsou v různé fázi přípravy

k realizaci, se jedná zejména o projekty Smíchov City, přestupní uzel Smíchovského nádraží, Radlická radiála, Dvorecký most, dostavba Sídliště Barrandov se související infrastrukturou a Lihovar Zlíchov.

### 5.1.3 Zásadní téma vlastního územního rozvoje

Protože je území MČ Praha 5 velmi heterogenní, jsou i zásadní témata územního rozvoje v jeho různých částech velmi rozdílná a vykazují velké množství vzájemných vazeb. Pro účely této kapitoly je možné území MČ Praha 5 rozdělit do následujících částí s rozdílnými základními tématy:

#### Stabilizovaná území Smíchova:

- přetížení veřejných prostranství automobilovou dopravou;
- propustnost tramvajové dopravy zejména křižovatkou Anděl;
- přístupnost nábřeží Vltavy a charakter jeho využití;
- přetížení Vltavy lodní dopravou a související znečištění vzduchu;
- zajištění dostatečné kapacity občanského vybavenosti zejména školských zařízení.

#### Stabilizovaná / rozvojová území Košíř a Motola:

- zajištění adekvátní prostorové i kapacitní dostupnosti veřejného občanského vybavenosti;
- rozvoj komerční občanské vybavenosti a snížení závislosti území na obsluze v centrální části Smíchova;
- nastavení jasných pravidel pro doplňování proluk a transformace post-průmyslových ploch;
- řešení dostatečné kapacity základního školství v oblasti Košíře a Motol;
- přetížení veřejných prostranství automobilovou dopravou.

#### Transformační území Smíchova:

- přetížení veřejných prostranství automobilovou a autobusovou dopravou;
- zajištění dostatečné kapacity (zejména) veřejného občanského vybavení;
- zajištění časové koordinace mezi realizací soukromých investic generujících uživatele území a (veřejných) investic naplňujících jejich potřeby;
- chybějící dopravní vazby mezi pravým a levým břehem Vltavy;
- zajištění jednoznačného a spravedlivého rozdělení nákladů na územní rozvoj mezi jednotlivé aktéry v území;
- vyřešení podmínek rozvoje území ve stavební uzávěre, vč. ochrany vodního zdroje a nastavení podmínek provozu přístavu Smíchov;
- přístupnost nábřeží Vltavy a Císařské louky charakter jejich využití;
- bariéra areálu Smíchovského nádraží.

#### Transformační území Radlice a Jinonice:

- přetížení veřejných prostranství automobilovou a autobusovou dopravou;
- zajištění časové koordinace mezi realizací soukromých investic generujících uživatele území a (veřejných) investic naplňujících jejich potřeby;
- zajištění časové a prostorové koordinace mezi realizací Radlické radiály a rozvoje území v její trase
- transformace Radlické ulice na obytnou městskou třídu a zajištění obsluhy transformačních území v radlickém údolí tramvají;
- vyřešení dostupnosti základního občanského vybavení (zejména základního školství a zdravotnických zařízení);
- zajištění jednoznačného a spravedlivého rozdělení nákladů na územní rozvoj mezi jednotlivé aktéry v území.

#### Stabilizované vilové čtvrti, zahradní města a venkovská sídla:

- stanovení jasných podmínek pro rozvoj / obnovu území tak, aby byl zachován jejich charakter;
- zajištěna dostupnost veřejného občanského vybavení;
- zajištění dostatečné kapacity a komfortu dopravní infrastruktury vč. pěší, cyklistické a MHD;
- zajištění konzistentní a předvídatelné péče o všechna památkově chráněná území (zejména MPZ Barrandov) při stavební činnosti.

### Sídliště Barrandov:

- dokončení tramvajové trati;
- realizace parkovišť P+R, kapacitně odpovídajícího kapacitě tramvajového spojení z Barrandova do centra města;
- zajištění veřejného i komerčního OV zejména v souvislosti s rozvojem Pražské Čtvrti;
- zajištění časové koordinace mezi realizací soukromých investic generujících uživatele území a (veřejných) investic naplňujících jejich potřeby;
- zajištění jednoznačného a spravedlivého rozdělení nákladů na územní rozvoj mezi jednotlivé aktéry v území;
- realizace okružního parku;
- zajištění dostatečné kapacity kanalizace (a ostatních zařízení TI).

### Otevřená krajina Vidoule a Cibulky, PP Prokopského a Dalejského údolí a Dívčích hradů:

- přizpůsobení charakteru otevřené krajiny rekreační zátěži a potřebám ochrany přírody;
- kultivace nástupních prostorů;
- zajištění dostatečné návštěvnické infrastruktury v jejich zvláště frekventovaných částech;
- zajištění vzájemného propojení otevřené krajiny MČ Praha 5 a sousedních MČ (Ladronka, Bílá hora, Chuchelský háj);
- rekultivace Motolské skládky.

### Veřejný prostor řeky na území:

- vyřešení prostupnosti podél celé délky nábřeží;
- vyřešení přístupnosti nábřeží z vnitřních území Smíchova, Zlíchova a Radlic;
- vyřešení rekreačního a komerčního využití náplavky s respektem k ikonickým průhledům na klíčová panoramata města a výhledy z nich (zejména z na Vyšehrad, uplatnění Železničního mostu, Národní divadlo, Pražský hrad);
- vyřešení veřejného rekreačního využití a přístupnosti Císařské louky;
- ochrana zachovalých klidných částí vodní hladiny mezi Dětským ostrovem a Národním divadlem;
- přetížení hladiny Vltavy komerční plavbou a s ní související destruktivní vlivy na charakter řeky a nábřeží (paralelní plavební komora Smíchov, znečištění ovzduší, privatizace vodní hladiny).

#### 5.1.4 Zásadní téma systému řízení územního rozvoje území

Z širšího úhlu pohledu je v dlouhodobém horizontu potřeba zajistit systémové vyřešení rozporu mezi politickou zodpovědností samosprávy MČ Praha 5 za rozvoj MČ a jejími faktickými formálními možnostmi nastavit vymahatelná pravidla rozvoje, zejména ve vztahu k samosprávě hl. m. Prahy.

Obdobnou míru pozornosti vyžaduje i doposud nesystémové řešení rozporu mezi politickou zodpovědností samosprávy MČ Praha 5 za kvalitu péče o veřejná prostranství, zejména ve vztahu k samosprávě hl. m. Prahy. Parky ve správě MČ Praha 5 popisuje Příloha 37.

## 5.2 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Informace v této kapitole vychází z veřejně dostupné aplikace IPR Praha – Atlas životního prostředí<sup>35</sup> (dále jen „Atlas ŽP“), webových stránek ENVIS – Informační servis o životním prostředí v Praze<sup>36</sup> resp. z Portálu životního prostředí hl. m. Prahy<sup>37</sup>, který dříve užívaný informační servis nahradil, a případně dalších (zdroje jsou uvedeny v zápatí).

### 5.2.1 Ovzduší – stacionární zdroje znečištění a emise z dopravy

Hlavní město Praha dlouhodobě patří k oblastem s vyšší úrovní znečištění ovzduší. Překročení imisních limitů souvisí především se značnou dopravní zátěží. V roce 2018 se doprava na území hl. m. Prahy podílela na celkových emisích tuhých znečišťujících látek z 88 %, na celkových emisích NOx ze 72 %.

Na území MČ Praha 5 se nachází zvýšený počet (celkem 56) společností, které Český hydrometeorologický ústav označil jako zdroje znečištění ovzduší<sup>38</sup>. Nejvíce jich sídlí v katastrálních územích Smíchov a Hlubočepy.

<sup>35</sup> Zdroj: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/atlas-zivotniho-prostredi>

<sup>36</sup> Zdroj: <http://envis.praha-mesto.cz/>

<sup>37</sup> Zdroj: <http://portalzp.praha.eu/>

<sup>38</sup> Zdroj: [https://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web\\_generator/plants/praha\\_CZ.html](https://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/web_generator/plants/praha_CZ.html)

Měřící stanice kvality ovzduší „Praha 5 – Smíchov“ se tak i kvůli tomu v roce 2018 řadila mezi 3 nejhorší měřící stanice (z celkového počtu 15) v hl. m. Praha, jak z pohledu PM<sub>10</sub>, tak i PM<sub>2,5</sub> a oxidu dusičitého. Z nejvýznamnějších velkých zdrojů znečištění ovzduší se na území MČ Praha 5 nachází Fakultní nemocnice v Motole<sup>39</sup>.

Kvalita ovzduší je tedy v Praze 5 poměrně špatná<sup>40</sup>, přičemž nejhorší situace je v okolí náměstí 14. října a Arbesova náměstí, a dále také v podél ulic Nádražní, Plzeňská a Zborovská. U dopravy je nutné neopomenout významný zdroj emisí z lodní dopravy<sup>41</sup>. Obecně lze konstatovat, že výletní lodě jsou výrazným zdrojem aerosolových částic v blízkosti plavební komory. Hmotnostní koncentrace částic řádově překračovaly povolené limity, a to jak koncentrací PM<sub>2,5</sub> (24-hodinový limit 25 g/m<sup>3</sup>), tak PM<sub>10</sub> (24-hodinový limit 50 g/m<sup>3</sup>).<sup>42</sup>

V rámci Integrované prevence a omezování znečištění (IPPC) se na území MČ Praha 5 nachází 2 subjekty s integrovaným povolením, a to Spalovna nebezpečných odpadů ve FN Motol a Pivovar Staropramen.

Pozn.: Stacionární zdroje znečištění REZZO 1 a REZZO 2, emise z dopravy i imisní mapy a další jsou zobrazeny v mapovém podkladu v části Ovzdušní Atlasu ŽP<sup>43</sup>, IPPC v části Ochrana ŽP.

### **5.2.2 Hluková zátěž**

Vysoká dopravní vytíženosť na území MČ Praha 5 způsobuje hned v několika lokalitách překračování hranice 60 decibelů hlukového ukazatele pro den-večer-noc<sup>44</sup>. Problémy působí zejména ulice Strakonická a K Barrandovu a také Barrandovský most. Situace však je v kontextu celého hl. m. Prahy standardní. Je potřeba zajistit to, aby nedošlo ke zvýšení max. rychlosti vozidel na vyjmenovaných komunikacích.

Na území MČ Praha 5 jsou stanoveny tiché oblasti dle Akčního plánu snižování hluku pro aglomeraci Praha, a to v oblasti Vidoule – Cibulka a Prokopské údolí – Divčí hrady<sup>45</sup>.

### **5.2.3 Kvalita vody a systém odpadních vod**

Území MČ Praha 5 je zásobováno pitnou vodou z úpravny vody Želivka. Kvalita pitné vody je pravidelně kontrolována v akreditovaných laboratořích a je dlouhodobě zdravotně nezávadná, avšak obsah minerálů je velmi nízký a voda není ani po finální alkalizaci v optimální vápenato-uhličitanové rovnováze. Dále pak z pohledu koroze kovových potrubí je voda zařazena do třetího (tj. silného) stupně agresivity<sup>46</sup>.

Celé území MČ Praha 5 je napojeno na Ústřední čistírnu odpadních vod Praha na Císařském ostrově v Bubenči. Ta má značnou kapacitní rezervu, jelikož je dimenzována zhruba na 1,6 mil. ekvivalentních obyvatel, přičemž některé periferní části hl. m. Prahy využívají (samostatné) pobočné čistírny odpadních vod. Veškerá odpadní voda čištěná na území MČ Praha 5 je vypouštěna do vodních toků a není znova využívána<sup>47</sup>.

### **5.2.4 Systém nakládání s odpady**

Systém odpadového hospodářství na území MČ Praha 5, včetně systému nakládání s komunálním odpadem, je řízen na úrovni hl. m. Prahy, v souladu s Krajským plánem odpadového hospodářství hlavního města Prahy 2016 - 2025. MČ Praha 5 je 1 ze 3 městských částí hl. m. Prahy, která provozuje vlastní sběrný dvůr, a to konkrétně v ulici Klikatá v Košířích. Druhým sběrným dvorem na území MČ Praha 5 je Sběrný dvůr hlavního města Prahy Puchmajerova v Jinonicích. Součástí obou sběrných dvorů je i sběrna nebezpečného odpadu. Celkem se na území hl. m. Prahy (k 5. 10. 2020) nacházelo 24 stabilních sběren nebezpečného odpadu, z nichž 19 provozovalo hl. m. Praha, 3 městské části a 2 soukromé subjekty<sup>48</sup>.

### **5.2.5 Významné přírodní a krajinné prvky**

Na území MČ Praha 5 se nachází tato zvláště chráněná území<sup>49</sup>:

- Barrandovské skály<sup>50</sup>: národní přírodní památka; leží na území MČ Praha 5 a Praha – Velká Chuchle

<sup>39</sup> Zdroj: [http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18\\_pdf/ElzpravaZP18\\_kapB1.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18_pdf/ElzpravaZP18_kapB1.pdf), str. 38, obr. B1.2.1

<sup>40</sup> Zdroj: [http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18\\_pdf/ElzpravaZP18\\_kapB1.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18_pdf/ElzpravaZP18_kapB1.pdf)

<sup>41</sup> Zdroj: Zpráva z měření koncentrací částic v ovzduší podél Vltavy v blízkosti plavebních drah motorových lodí z hlediska dopadu na kvalitu ovzduší, Ústav chemických procesů AV ČR, 11/2017

<sup>42</sup> Blíže viz zdroj výše (Zpráva z měření koncentrací částic v ovzduší podél Vltavy...).

<sup>43</sup> Zdroj: <https://www.geoportalpraha.cz/cs/atlas-zivotniho-prostredi>

<sup>44</sup> Zdroj: [http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18\\_pdf/ElzpravaZP18\\_kapB5\\_03122019.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18_pdf/ElzpravaZP18_kapB5_03122019.pdf)

<sup>45</sup> Zdroj: [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=hlukova\\_mapa](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=hlukova_mapa)

<sup>46</sup> Zdroj: [http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18\\_pdf/ElzpravaZP18\\_kapB2.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18_pdf/ElzpravaZP18_kapB2.pdf)

<sup>47</sup> Zdroj: [http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18\\_pdf/ElzpravaZP18\\_kapB2.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18_pdf/ElzpravaZP18_kapB2.pdf)

<sup>48</sup> Zdroj: [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=komunalni\\_odpad](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=komunalni_odpad)

<sup>49</sup> Zdroj: [http://portalzp.praha.eu/jnp/cz/priroda\\_krajina\\_a\\_zelen/souhrnne\\_informace\\_statistika\\_vyuuziti\\_uzemi/ochrana\\_prirody\\_a\\_krajiny\\_tabulky\\_akt.xhtml](http://portalzp.praha.eu/jnp/cz/priroda_krajina_a_zelen/souhrnne_informace_statistika_vyuuziti_uzemi/ochrana_prirody_a_krajiny_tabulky_akt.xhtml)

<sup>50</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/barrandovske-skaly/>

- Ctirad<sup>51</sup>: přírodní památka
- Kalvárie v Motole<sup>52</sup>: přírodní památka
- Motolský ordovik<sup>53</sup>: přírodní památka
- Petřín<sup>54</sup>: Evropsky významná lokalita (Natura 2000); leží na území MČ Praha 5 a MČ Praha 1
- Pod Školou<sup>55</sup>: přírodní památka
- Pod Žvahovem<sup>56</sup>: přírodní památka
- Prokopské údolí<sup>57</sup>: přírodní rezervace, Evropsky významná lokalita (Natura 2000)
- Skalka<sup>58</sup>: přírodní památka
- Železniční zářez<sup>59</sup>: přírodní památka
- Vidoule: přírodní památka
- U Nového mlýna<sup>60</sup>: národní přírodní památka; leží na území MČ Praha 5 a MČ Praha – Slivenec

Na území MČ Praha 5 se nachází tyto významné krajinné prvky:

- Lesostep Na Farkáně
- Step nad golfovým hřištěm
- Společenstva křídových pramenů Pod Císařkou
- Společenstva křídových pramenů pod Spiritkou; leží na rozhraní MČ Praha 5 a MČ Praha 6

A dále přírodní parky Košíře – Motol a Prokopské a Dalejské údolí.

Pozn.: Vymezení všech oblastí s ochranou přírody a krajiny je znázorněno v Atlasu ŽP v části krajina.

### 5.2.6 Geologická rizika

Významnější geologická rizika představují:

- 1) severovýchodní část k. ú. Motol (Praha-Šafránka), přírodní památka Vidoule, lokalita Nikolajka a několik dalších menších lokalit při severním okraji k. ú. Smíchov a v oblasti Hlubočep, kde může docházet k sesuvům půdy většího rozsahu;
- 2) západní část k. ú. Motol (tj. okolí krematoria, Mlýnského rybníka a Kalvárie v Motole) a další menší lokality v Jinonicích, Radlicích a Motole s vysokým radonovým indexem<sup>61</sup>.

Pozn.: Další lokality s rizikem sesuvů půdy menšího rozsahu a mapa radonového indexu jsou součástí mapovém podkladu geologie v Atlasu ŽP<sup>14</sup>.

### 5.2.7 Ekologická stabilita a zemědělský půdní fond

Všechna k. ú. na území MČ Praha 5 mají koeficient ekologické stability<sup>62</sup> v rozptylu od 0,3 do 1,0, takže se všechna řadí mezi třetinu nejstabilnějších k. ú. hl. m. Prahy. Podíl lesních ploch je z celoměstského hlediska nadprůměrný, a to zejména v k. ú. Motol, Košíře, Jinonice a Hlubočepy<sup>16</sup>.

Naopak stupeň zornění půdy i podíl zemědělského půdního fondu (dále také „ZPF“) je zde z celoměstského pohledu nízký, a to zejména v k. ú. Motol, Košíře a Smíchov. Nejvyšší podíl ZPF je v k. ú. Radlice, nejvyšší stupeň zornění v k. ú. Jinonice<sup>63</sup>.

Prvky územního systému ekologické stability jsou součástí mapového podkladu krajina v Atlase životního prostředí<sup>64</sup>.

<sup>51</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/ctirad/>

<sup>52</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/kalvarie-v-motole/>

<sup>53</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/motolsky-ordovik/>

<sup>54</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/petrin/>

<sup>55</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/pod-skolou/>

<sup>56</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/pod-zvahovem/>

<sup>57</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/prokopske-udoli/>

<sup>58</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/skalka/>

<sup>59</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/zeleznicni-zarez/>

<sup>60</sup> Zdroj: <http://www.praha-priroda.cz/chranena-priroda/zvlaste-chranena-uzemi/u-noveho-mlyna/>

<sup>61</sup> Zdroj: [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=geologicka\\_mapa](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=geologicka_mapa)

<sup>62</sup> Poměr plochy stabilních krajinotvorných prvků (lesní půda, vodní plochy a toky, trvalý travní porost, pastviny, mokřady, sady a vinice) vůči nestabilním krajinotvorným prvkům (orná půda, antropogenizované plochy (tj. silnice, skládky) a chmelnice).

<sup>63</sup> Zdroj: [http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18\\_pdf/ElzpravaZP18\\_kapB3\\_10072020.pdf](http://envis.praha-mesto.cz/rocenky/Pr18_pdf/ElzpravaZP18_kapB3_10072020.pdf)

<sup>64</sup> Odkaz: [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=ochrana\\_prirody\\_a\\_krajiny](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5b%5d=ochrana_prirody_a_krajiny)

## 5.2.8 Další informace

### Skládka Motol

Skládka Motol<sup>65</sup> byla zřízena v roce 1972, rozšířena v roce 1979 a nachází se západně od ulice Kukulova na okraji MČ Praha 5 v k. ú. Motol na pozemcích převážně ve vlastnictví hl. m. Prahy, z nichž část je svěřená správě MČ Praha 5 a o svěření dalších souvisejících pozemků má MČ Praha 5 požádáno.

Jedná se o nezastavěný prostor, dlouhodobě využívaný pro skládku výkopků zeminy a stavební suti. Celková plocha skládky byla stanovena na 217 000 m<sup>2</sup>. Vlastní těleso skládky je protaženo ve směru východ – západ a je podlouhlého douníkovitého tvaru, délky cca 800 m a šířky na západním okraji cca 270 m a na východním okraji cca 150 m. Koruna skládky je v současné době na úrovni cca 374 m n. m. a to v západní, tedy nejvyšší části. Skládka převyšuje okolní terén o cca 30 m na její severní straně a o cca 50 až 60 m na její jižní straně. Původní nadmořská výška terénu před zahájením skládkování (před rokem 1972) se pohybovala cca od 300 m n. m. do 340 m n. m. Sklon svahů (po částečných úpravách) lze podle geodetického zaměření lokality odhadnout na cca 1:2 až 1:2,5 na severní straně, přičemž ve spodní části svahu skládky je sklon až 1:1,5, při patě svahu až 1:1 a strmější. Naopak jižní svah má sklon téměř jednotný, a to 1:2,5 ve východní části a cca 1:1 až 1:1,5 v západní části. Vzhledem k projevům nestability na povrchu skládky a v jejím okolí je nutno považovat povrch skládky za nestabilní a náchylný k deformacím.

V motolské skládce byly zjištěny i odpady obsahující nebezpečné látky<sup>29</sup>. Skládka je monitorována. Monitoring provádí spol. GOtest, a.s.

### Ostatní

Další oblastí k řešení je problematika světelného znečištění, k níž nemá MČ Praha 5 v současné době žádné podklady.

## 5.3 DOPRAVA

MČ Praha 5 se dynamicky rozvíjí. V její centrální části dochází k transformaci postindustriálních ploch na plnohodnotné městské struktury, a i její stabilizované části jsou vystavené tlaku na zvýšení intenzit využití. MČ Praha 5 má zároveň plnit celou řadu celoměstsky významných funkcí, od dopravního uzlu Smíchovského nádraží, přes zařízení citylogistiky po Radlickou radiálu a celou řadu dalších významných dopravních investic. Většinu dopravních výkonů přitom musí unést prostory, z nichž velká část, a to zejména v nejcitlivějších lokalitách MČ Praha 5, zároveň plní roli veřejných prostranství.

Jako koncepční materiál pro potřeby MČ Praha 5 je v současnosti zpracováván Generel dopravy, který vychází z celoměstských strategií a koncepcí a zejména ze schváleného Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí (a v jeho rámci schválené nové dopravní politiky města) a přirozeně tyto dokumentace respektuje.

### 5.3.1 Koncentrace obyvatel, zdroje a cíle dopravy

Nejvyšší koncentrace obyvatel je zaznamenána podél ulice Štefánikova a Nádražní a dále podél ulice Plzeňská a Lidická, kde je hustá bytová zástavba. Vysoká koncentrace obyvatel je směrována i do oblastí sídlištěního typu (Barrandov, Homolka).

Z provedených analýz dat mobilních operátorů vyplývá, že oblast s nejvyšší přepravní poptávkou zdrojových a cílových cest je centrální část Smíchova s hustou zástavbou bytových domů, významnými obchodními centry, úřady a komerčně-administrativními centry. Těžištěm lokality je křižovatka Anděl. Dalším centrem přepravní poptávky je FN Motol a dále oblast Jinonic a Barrandova. Oblasti prochází významné tranzitní tahy ze směru západ – východ (např. D5 – D11) i ze směru sever – jih (např. D8 – D4).

Z hlediska dojížďky, tedy cest majících cíl (práce, nákupy, lékař apod.) na Praze 5 se jeví minimálně stejně významné přepravní vazby MČ Praha 5 s oblastí Stodůlek a Řep jako s centrální částí města. Významné jsou i vztahy mezi MČ Praha 5 a obcemi bývalého okresu Praha-západ (nyní ORP Černošice). Naopak z hlediska vyjížďky, tedy cest majících zdroj (bydliště) na Praze 5, je nejvýznamnějším cílem centrální část města, dále Letiště Václava Havla Praha a oblast Stodůlek. Obecně je atraktivní obvod vyjížďky menší než u dojížďky, což je vzhledem k atraktivitě hlavního města logické.

U pravidelných denních cest převažuje dojížďka a tranzit, což vyvolává dopravní kongesce a vyšší nároky na parkování.

### 5.3.2 Predikce vývoje přepravních výkonů

Po realizaci zásadních dopravních staveb na území MČ Praha 5 i v navazujícím území a dalších dílčích opatření může dojít ve vzdáleném výhledu (2050) ke snížení dopravního výkonu v automobilové dopravě na

<sup>65</sup> Zdroj a bližší informace v analýze rizik a studii proveditelnosti „Praha – Motolská skládka“, zprac. GOtest, a.s., 2017

území MČ Praha 5 přibližně na hodnoty z roku 2008. Do roku 2030 je však předpokládán nárůst výkonu přibližně o 7 % oproti stávajícím hodnotám.

Naopak ve veřejné dopravě je předpokládán růst výkonu ve vzdáleném výhledu přibližně o 20 % oproti stávajícím hodnotám. Vývoj dopravního výkonu v letech 2009 - 2018 zobrazuje graf v příloze (Příloha 39). Na vývoji výkonů se podílí také rozvoj rezidenčních a komerčních ploch v území a jeho vliv na přepravní poptávku.

Výhledově lze očekávat intenzivnější využití systému veřejné hromadné dopravy, a to až o 20 %. Nárůst lokální koncentrace přestupních vazeb však může být ještě vyšší (terminál Smíchovské nádraží).

### 5.3.3 Hlavní rozvojové plochy

Vývoj přepravní poptávky je vázán na rozvoj území. Z výstupu dopravního modelu TSK je patrný nejvýznamnější výhledový růst přepravní poptávky v rozvojových lokalitách Smíchovského nádraží a západní oblasti sídliště Barrandov. Dále je předpokládán významnější růst přepravní poptávky v oblasti Jinonic, Radlic a Motola. Tyto rozvojové plochy jsou zobrazeny v příloze (Příloha 40).

Na základě analýzy územně plánovací dokumentace bylo identifikováno několik konkrétních lokalit různého významu i plošné rozlohy, ve kterých dojde k podstatnému nárůstu přepravních nároků. Jedná se zejména o plochy:

- Smíchov City – sever;
- Smíchov City – jih;
- Smíchovské nádraží – Lihovar;
- Waltrovka;
- Pražská čtvrť (Barrandov).

Kromě toho samozřejmě dochází na území MČ Praha 5 i k realizaci dalších komerčních a rezidenčních projektů menšího rozsahu. Rozvojová území (brownfields) postupně přináší změnu funkce a přepravních nároků. To se promítne jak do kostry systému MHD, tak do využití sítě městských komunikací.

### 5.3.4 Obtížně dostupné plochy

Na území MČ Praha 5 se nachází i rozvojové plochy, které jsou nevhodně napojené na komunikační síť. Velký problém v tomto ohledu představuje například oblast Košíř (Kavalírka, Šmukýřka, Cibulka), která je dostupná prakticky pouze po jediné komunikaci z křižovatky Plzeňská/Musílkova. Podobně obtížně napojenou plochou je například Žvahov.

Některé rezidenční lokality mají omezený počet a parametry připojení na nadřazenou komunikační síť, což způsobuje problémy jak v běžném provozu, tak v případě mimořádností.

### 5.3.5 Nedostatky dopravních sítí

Tradičním dopravním problémem je kapacitní nedostatečnost pro individuální automobilovou i veřejnou hromadnou dopravu, dále bezpečnost (především pro chodce jakožto nejzranitelnější skupinu), ale i nedostatky potenciálně vyplývající z rozvoje území (například nedostatečné napojení některých rozvojových ploch). Mapa s nejčastějšími nehodami aut s chodcem je obsažena v příloze (Příloha 41).

Kumulace nedostatků dopravních sítí se nejvíce projevuje v nejzatíženějších dopravních směrech – na tradičních dopravních trasách vedených hustě osídlenými údolími (osa Strakonická / Nádražní, osa Radlická, osa Plzeňská / Vrchlického) a samozřejmě v místě křížení těchto dopravních proudů (ať už v místě křižovatek či v dopravních terminálech). Současné počty tramvají a autobusů na těchto tazích zachycuje mapa v příloze (Příloha 42).

Nedostatky dopravních sítí se projevují zejména v městech, kde dochází ke kumulaci více druhů dopravy a ke vzájemnému křížení směrů – to se týká jak bezpečnosti, tak plynulosti. V případě MČ Praha 5 se nedostatky různou měrou projevují na základní dopravní kostře – v severojižním (Strakonická, Nádražní) i v západovýchodním směru (Plzeňská, Radlická, Jiráskův most).

### 5.3.6 Dobudování základní komunikační sítě

Řada identifikovaných problémů je důsledkem neexistence části páteřní komunikační sítě hl. m. Prahy. V západním a jihozápadním segmentu hlavního města se jedná především o dosud nerealizované projekty Radlické radiály a Břevnovské radiály, které jsou pro udržitelnost dopravy na území MČ Praha 5 klíčové. Tyto radiální tahy mají potenciál převzít dopravní zátěž, která v současné době zahrnuje páteřní městské třídy na území MČ Praha 5, a tím je uvolnit pro budoucí dopravní zklidnění.

Absence radiálních částí nadřazeného městského komunikačního systému vyvolává nadměrné zatěžování hlavních městských tříd (Plzeňská, Radlická, Peroutkova).

### **5.3.7 Doprava v klidu**

Na území MČ Praha 5 je velký podíl území s hustou bytovou zástavbou, což je doprovázeno omezenými možnostmi parkování pro rezidenty. To platí jak pro centrální část Smíchova, tak i pro sídliště na okraji městské části (Barrandov).

Tento problém je umocněn tím, že MČ Praha 5 je vstupní branou do hlavního města od jihu a západu. Zvýšené nároky na parkování s sebou tedy nese i dojížďka mimopražských návštěvníků a pracujících. V této souvislosti dochází k nežádoucímu záboru parkovacích míst určených převážně pro rezidenty mimopražskými uživateli, protože není zajištěna dostatečná kapacita P+R. Počty osobních automobilů zobrazuje mapa v příloze (Příloha 43).

Individuální automobilová doprava vytváří vysoké nároky na parkovací plochy – to se týká jak rezidenčního parkování, tak pravidelné denní dojížďky mimopražských uživatelů.

### **5.3.8 Potenciál pro rozvoj MHD**

Území MČ Praha 5 je městskou hromadnou dopravou plošně obsluženo poměrně dobře, její součástí jsou i dvě trasy metra. Část rezidenční zástavby je bohužel obsluhována pouze místními autobusovými linkami s poměrně dlouhým intervalem (15 až 30 minut ve špičce). Zdržení provozu během ranní špičky zobrazuje mapa v příloze (Příloha 44).

V nadřazených dokumentacích hl. m. Prahy jsou sledována nová propojení tramvajové sítě, která mohou přinést posílení některých vnitroměstských vazeb: Motol – Vypich, Dvorecký most (Smíchov – Modřany). Obsluhu území dále posílí prodloužené tratě Barrandov – Holyně a Radlická – Jinonice.

Modernizace železniční stanice Praha-Smíchov a rozvoj okolních ploch (Smíchov City) přinese centralizaci přestupních vazeb do prostoru Smíchovského nádraží (vlak – metro – tram – bus – P+R).

V souvislosti se železniční dopravou je třeba upozornit na stávající nevyhovující stavebně technický stav konstrukce železničního mostu přes Vltavu a z toho vyplývající nutnost budoucího řešení (oprava či nový most), a dále na potřebu optimalizace zastávek na železničních tratích zejména trati č. 122 (Smíchov – Zličín – Hostivice).

Na území MČ Praha 5 je rozvinutý systém veřejné hromadné dopravy s poměrně dobrou plošnou obsluhou; výhledově vyšší nároky však přinese rozvoj komerčních a rezidenčních ploch. Opatření k preferenci MHD blíže přibližuje mapa v příloze (Příloha 45).

### **5.3.9 Cyklistická doprava**

Hlavní město Praha v současné době prožívá rozvoj cyklistické dopravy, a to jak počtem uživatelů, tak rozvojem infrastruktury (značených tras, cyklopruhů, míst pro odstavování kol a podobně). Cyklistická infrastruktura na území MČ Praha 5 však zatím není celistvá – je reprezentována především tahy podél Vltavy a Prokopským údolím. Námětem pro zlepšení situace je vytvoření cyklistické sítě mimo hlavní silniční komunikace. Mezi hlavní důvody segregace silniční dopravy je především bezpečnost (snižení počtu kolizních míst na hlavních komunikacích), ochrana zdraví (vymístění cyklistů mimo hlukem a exhalacemi zatížené komunikace) a atraktivní trasy pro pravidelné i rekreační cesty.

S rozvojem cyklistické dopravy je třeba řešit jak cyklotrasy pro pravidelné denní využití (preference rychlosti), tak cyklotrasy pro rekreační využití s preferencí bezpečnosti a komfortu.

### **5.3.10 Pěší prostupnost**

Pěší prostupnost území je analyzována ve dvou rovinách – dostupnost infrastruktury veřejné dopravy (zastávek MHD) a prostupnost pěších tahů pro rekreační využití. Pro rekreaci je navrhována řada nových propojení společně s cyklostezkami, zároveň je doporučeno rozsáhlejší zpřístupnění pražských parků. Pěší prostupnost je vhodné řešit nejen ve stávajícím území, ale i u navrhovaných rozvojových projektů. Nová zástavba by neměla tvořit uzavřené bloky a rozdělovat území tak, jak se stalo například u některých rezidenčních projektů v minulosti.

Zlepšení pěší prostupnosti území má svůj smysl nejen v dostupnosti zastávek MHD a dalších lokálních cílů, ale též pro rekreační funkci, a to zejména v propojení z Barrandova směrem k Chuchelskému háji; z Prokopského údolí přes Dívčí hrady, Waltrovku, Vidouli až na Cibulky a dále z Císařky na Ladronku; Z Vidoule směrem na Staré Jinonice; kolem Motolského údolí; ze Starých Butovic na Dívčí hrady a dále směrem do Prokopského údolí; po hřebeni podél Vltavy kolem filmových ateliérů. Co se týče dělby přepravní práce, lidé velmi často využívají pěší dopravu, což mimo jiné znázorňuje graf uvedený v příloze (Příloha 46).

Městské části v Praze evidují různý počet bytů a od toho se odvíjí jejich vlastní bytová politika a postupy (Zásady bytové politiky, Pravidla pronájmu bytů apod.) s různými termíny pro označení skupin nájemců a druhů nájemného. Z komunikace s MČ vyplývá, že nájemné určuje:

- Základní – jedná se o nájmy na dobu určitou i neurčitou pro nájemce bez specifikace
- Stabilizační – jedná se o nájmy pro preferované profese
- Sociální – jedná se o zvýhodněné výše nájemného pro občany sociálně znevýhodněné (i senioři)
- Startovací – jedná se o nabídku bytů pro mladé páry
- DPS – byty v domech s pečovatelskou službou a zdravotně handicapované

**Příloha 33 Program regenerace městské památkové rezervace a městských památkových zón na území MČ Praha 5 (zpracovatel Ing. arch. Jan Sedlák, projekční atelier, 05/2018)**

K nalezení zde: [http://archiv.praha5.cz/public/images/pdf/P5\\_program\\_regen\\_26.6.18\\_final.pdf](http://archiv.praha5.cz/public/images/pdf/P5_program_regen_26.6.18_final.pdf)

**Příloha 34 Rozvaha o charakteru území MČ Prahy 5 (zpracovatel Casua s.r.o., 12/2013)**

K nalezení zde: [https://issuu.com/praha5/docs/rozvaha\\_o\\_charakteru\\_zem\\_prahy](https://issuu.com/praha5/docs/rozvaha_o_charakteru_zem_prahy)

**Příloha 35 Seznam lokalit spravovaných MČ Praha 5 v rámci pravidelné údržby (zpracováno ÚMČ Praha 5)**

Smíchov		Hlubočepy		Košíře	
1	Pěší zóna Anděl	1	Sídliště Barrandov I	1	Zeleň - Nad Hliníkem
2	Nad Koulkou - Pod Kesnerkou	2	Trnkovo náměstí	2	park Kavalírka
3	Zeleň - Nad Mrázovkou	3	vodní kaskáda - beton	3	Nad Kavalírkou
4	Zeleň - Na Konvářce	4	Slivenecká - parčík	4	Vejražkova
5	Zborovská	5	Sídliště Barrandov N	5	Fabiánova
6	Hořejší nábřeží - Aréna	6	Sídliště Barrandov M	6	Husovy sady
7	Horní Palata	7	Sídliště Barrandov K	7	Pod Klamovkou
8	Janáčkovo nábřeží	8	Sídliště Barrandov J	8	Ulice Jenišovská
9	Svornosti	9	Sídliště Barrandov H	9	V Cibulkách
10	Strakonická	10	Sídliště Barrandov G	10	Velká nudle - Nad Kavalírkou
11	Jižní svah Strahov	11	Sídliště Barrandov E	11	Zeleň - Cetyřinská
12	Jižní svah Pod Stadionem	12	Sídliště Barrandov C	12	Zeleň - Jinonická
13	Zapova	13	Prosluněná	13	Zeleň - Na Pomezí
14	Na vršku	14	Pražského 19	14	Zeleň - Píseckého
15	Ulice K Vodojemu	15	Pod Žvahovem - pomník	15	Zeleň - U Cibulky
16	Pod Děvínem	16	Na Žvahově	16	Zeleň - U lesíka
17	Mrázovka	17	Háj profesora Jedličky	17	Kavalírka
18	Předpolí Dětského ostrova	18	U Prokopského údolí	18	Jinonická - Plzeňská
19	Portheimova zahrada	19	Zeleň - Ke Smíchovu	19	Poštovka
20	Paví vrch	20	Zeleň proti bazénu - Wassermannova	20	Turbova
21	Nám. 14. října	21	Tilleho náměstí	21	Ulice Peroutkova
22	Náměstí Kinských	22	U Zdravotního střediska	22	V Břízkách
23	Zeleň - U Blaženky 2/2	23	Sídliště Barrandov O	23	Košířské náměstí zelen
24	Nad Bertramkou	24	Sídliště Barrandov L	24	Nepomucká

Smíchov		Hlubočepy		Jinonice	
25	V botanice	25	Sídliště Barrandov CH	1	Tichnova
26	U Smíchovského nádraží	26	Sídliště Barrandov F	2	Bochovská
27	U Dvou srpů	27	Sídliště Barrandov B	3	Sídliště - Jinonice
28	ulice Radlická	28	Pod Žvahovem - škola	4	U svatého Vavřince
29	Santoška	29	Na Habrové	5	Ulice Puchmajerova
30	Na Neklance	30	Kostel svatého Filipa a Jakuba	6	Butovická
31	Klamovka	31	Zeleň a cesta proti bazénu – Wassermannova	7	Klikatá
32	Černý vrch	32	Návětrná	8	U Statku
33	Bertramka	33	Sídlo. Barrandov – U Misijního střediska	9	Na ovčině
34	Zeleň - Pod Strahovem	Motol		10	Polní cesta - Mezi Rolemi
35	Zeleň - Nábřežní	1	Zeleň - Za Opravnou	11	Ulička a zeleň - Souběžná
36	Zeleň - Na Pláni	2	Zeleň - Weberova	12	Zeleň - K Opatřilce
37	Zeleň - Na Laurové	3	Zeleň - Plzeňská	13	Zeleň - Na Vysoké x Peroutkova
38	Zeleň - Kobrova	4	Zeleň - Kudrnova	14	Zeleň - U Kříže
39	Zeleň - Franty Kocourka	5	Zahradníčkova	15	Zeleň - Upolínová (k.ú.motol)
40	Zeleň - Dušková	6	Kudrnova	16	Jinonice u pomníku
41	Zeleň a chodník - Kartouzská	7	Brdlíkova	16	17
42	Na Skalce	Radlice		18	Farkáň
43	Arbesovo náměstí	1	Zeleň - Výmolova	19	park Waltrovka
44	Sacre Coeur	2	Zeleň u metra Radlická	20	Central park Botanica
45	Dienzenhoferovy sady	3	Zeleň - Pechláťova		
46	U Smíchovského hřbitova	4	Na Farkáně		
47	Na Hřebenkách x Pod Hybšmankou	5	Parčík ulice Peroutkova		
48	Parčík u Nikolajky	6	Radlická, bývalá konečná		
49	Zeleň - U Blaženky x U Nikolajky				
50	Zeleň - Pod Závěrkou				

Zdroj: Interní podklady ÚMČ Praha 5

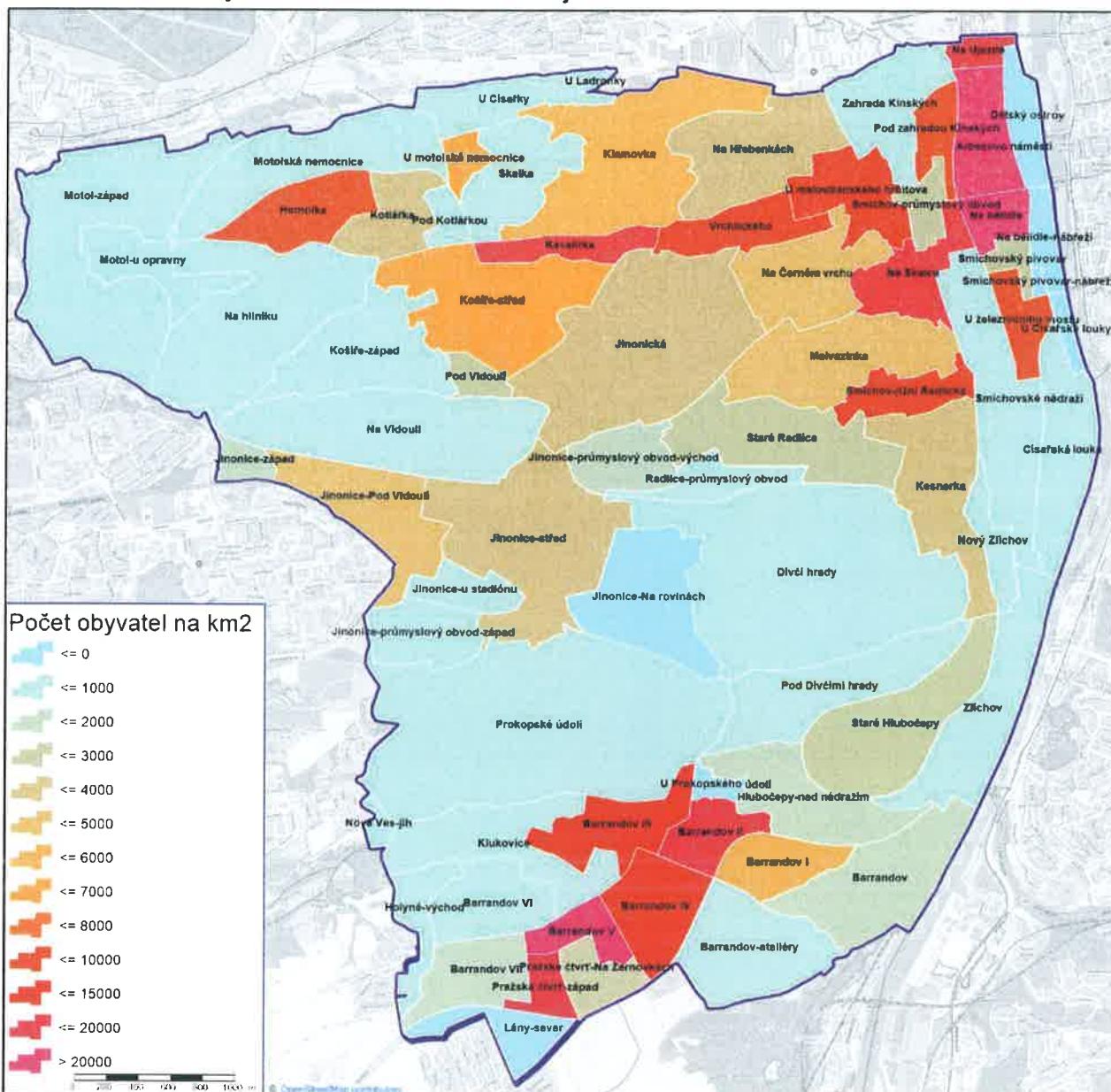
#### Příloha 36 Dětská hřiště a sportoviště na území MČ Praha 5 (zpracováno ÚMČ Praha 5)

K nalezení zde: <https://www.praha5.cz/app/uploads/2020/01/Evidence-DH.pdf>

#### Příloha 37 Parky ve správě MČ Praha 5 (zpracováno ÚMČ Praha 5)

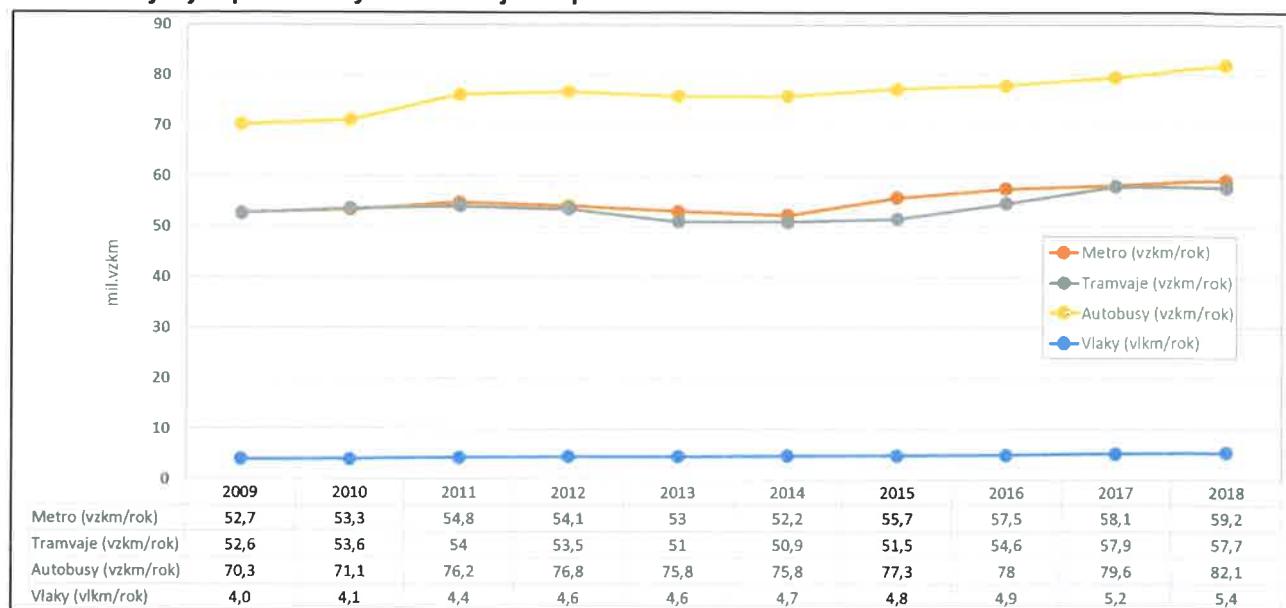
K nalezení zde: <https://www.praha5.cz/app/uploads/2020/01/Evidence-park%C5%AF-2.pdf>

### Příloha 38 Hustota obyvatelstva v základních sídelních jednotkách



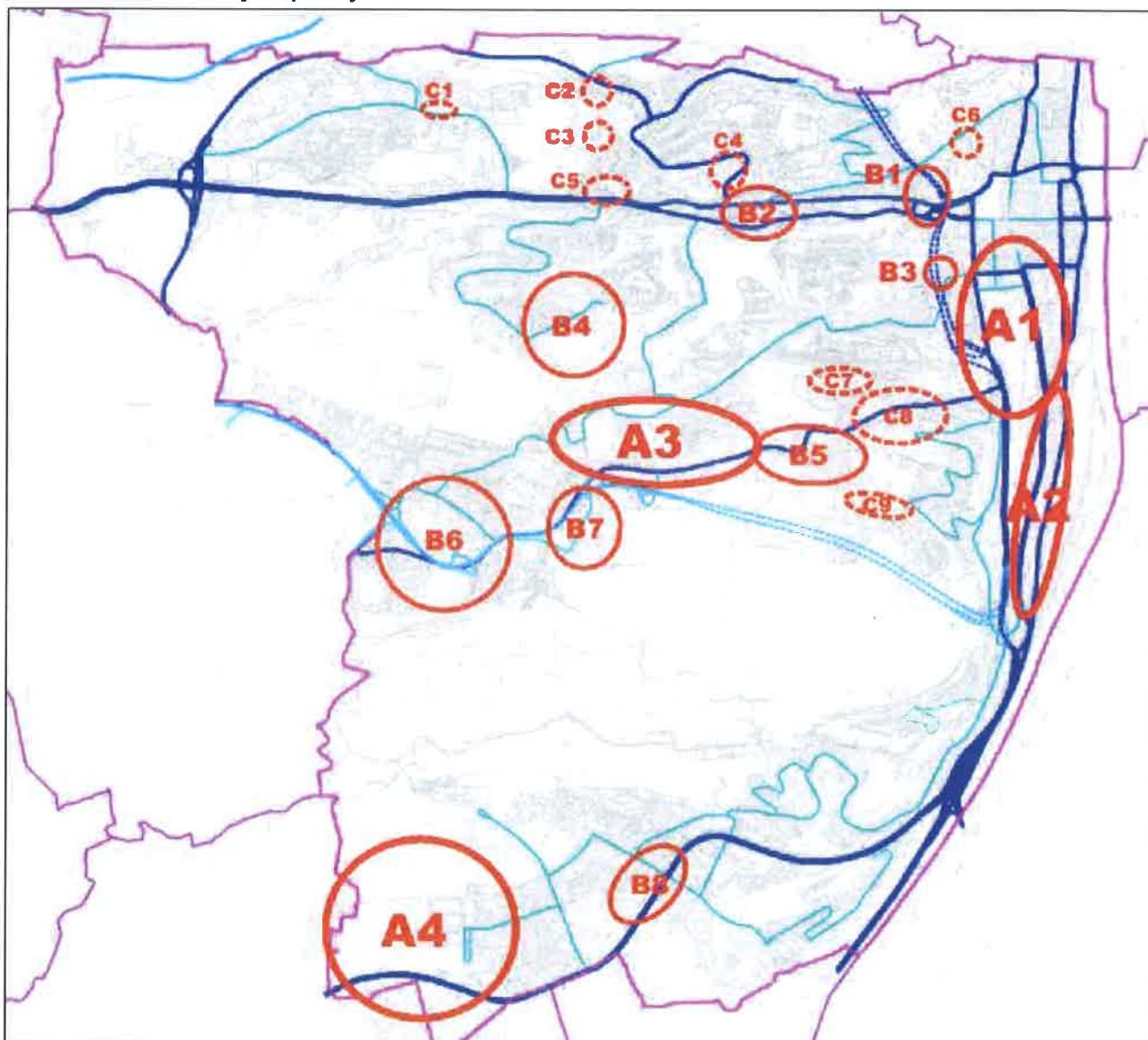
Zdroj: Generel dopravy MČ Praha 5 (data od Českého statistického úřadu)

Příloha 39 Vývoj dopravního výkonu – veřejná doprava



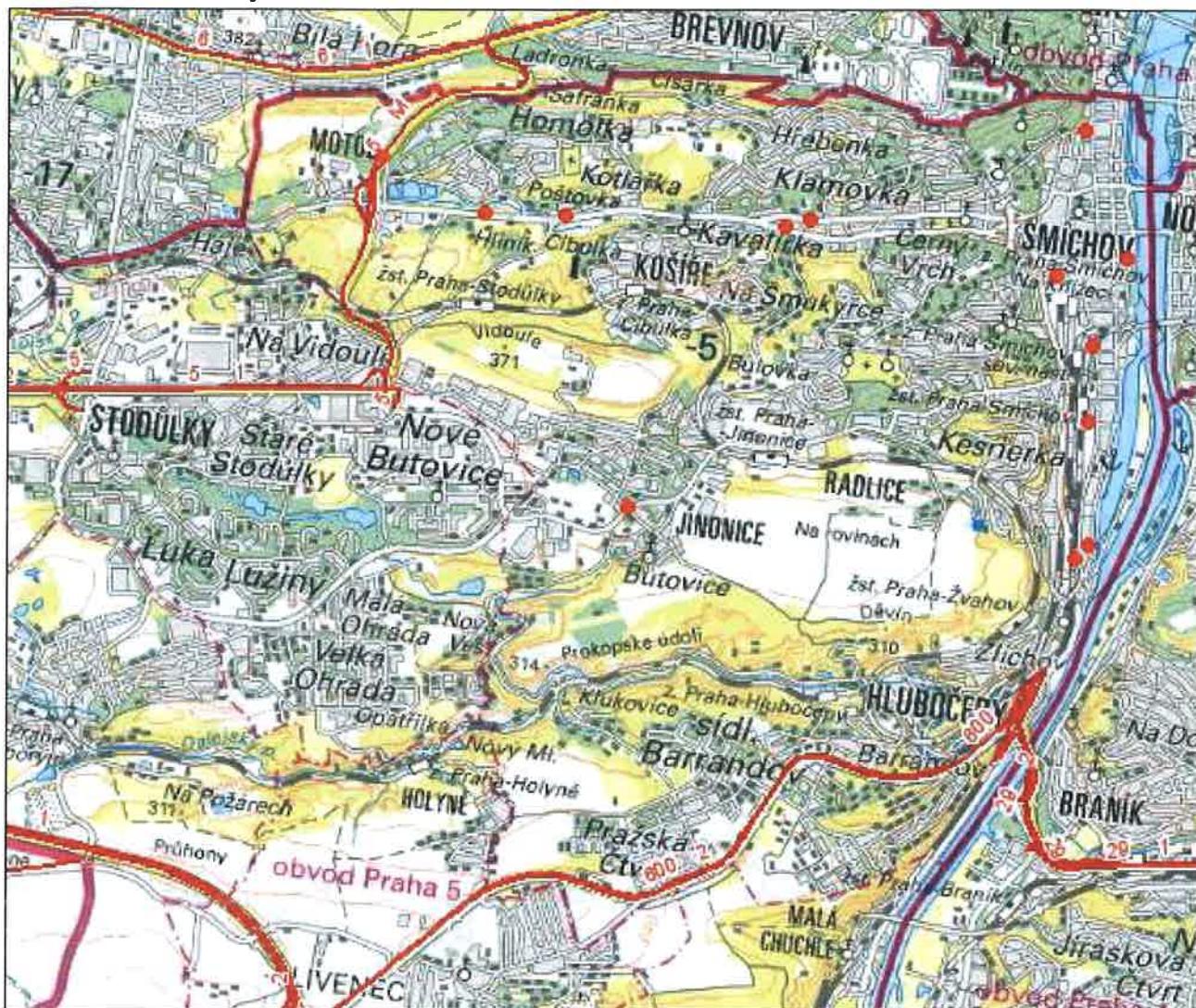
Zdroj: Technická správa komunikací

Příloha 40 Hlavní rozvojové plochy



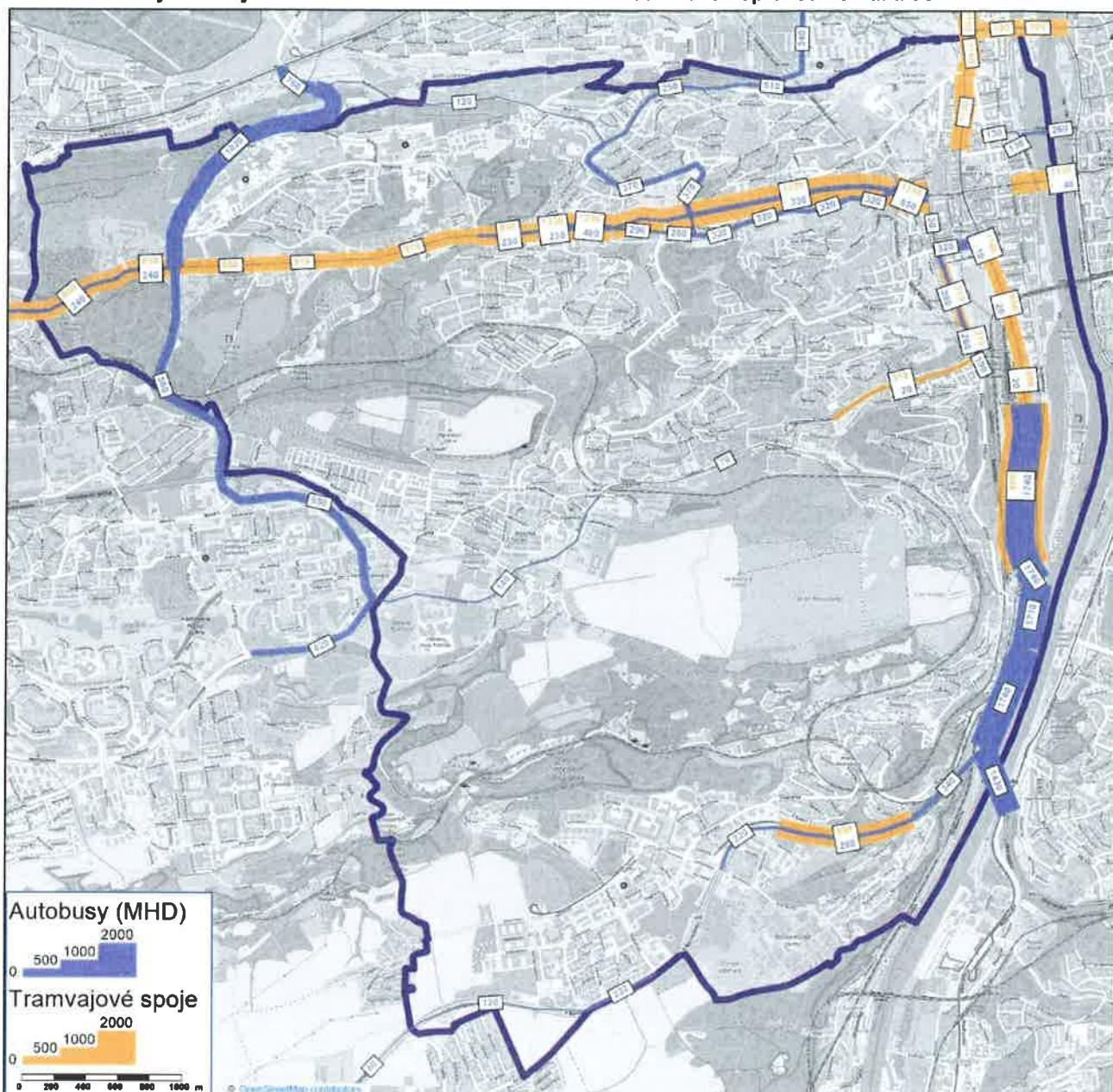
Zdroj: Generel dopravy MČ Praha 5

Příloha 41 Statistické vyhodnocení nehod s chodcem – usmrcení osob



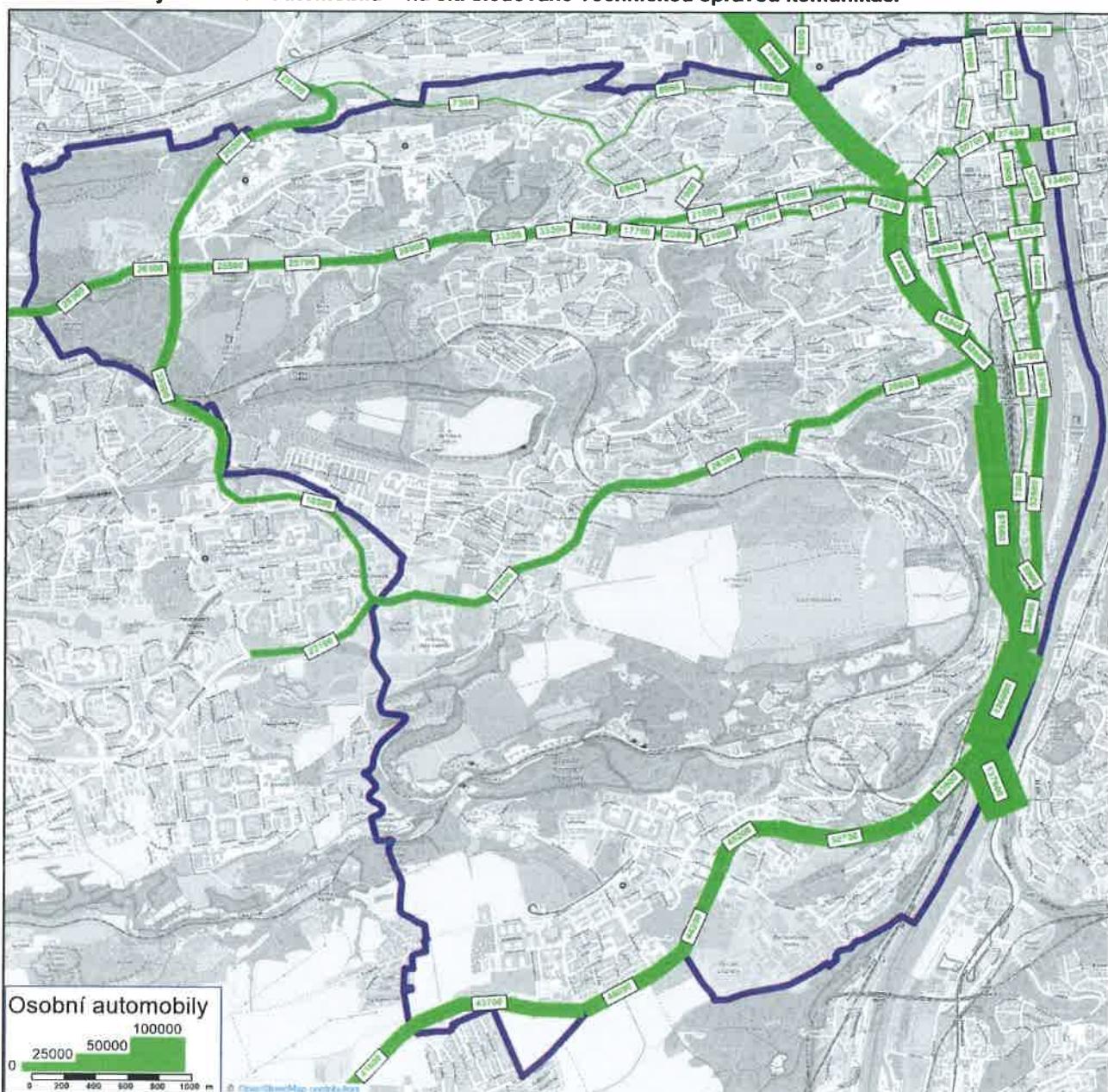
Zdroj: Generel dopravy MČ Praha 5

Příloha 42 Počty tramvají a autobusů MHD – na síti sledované Technickou správou komunikací



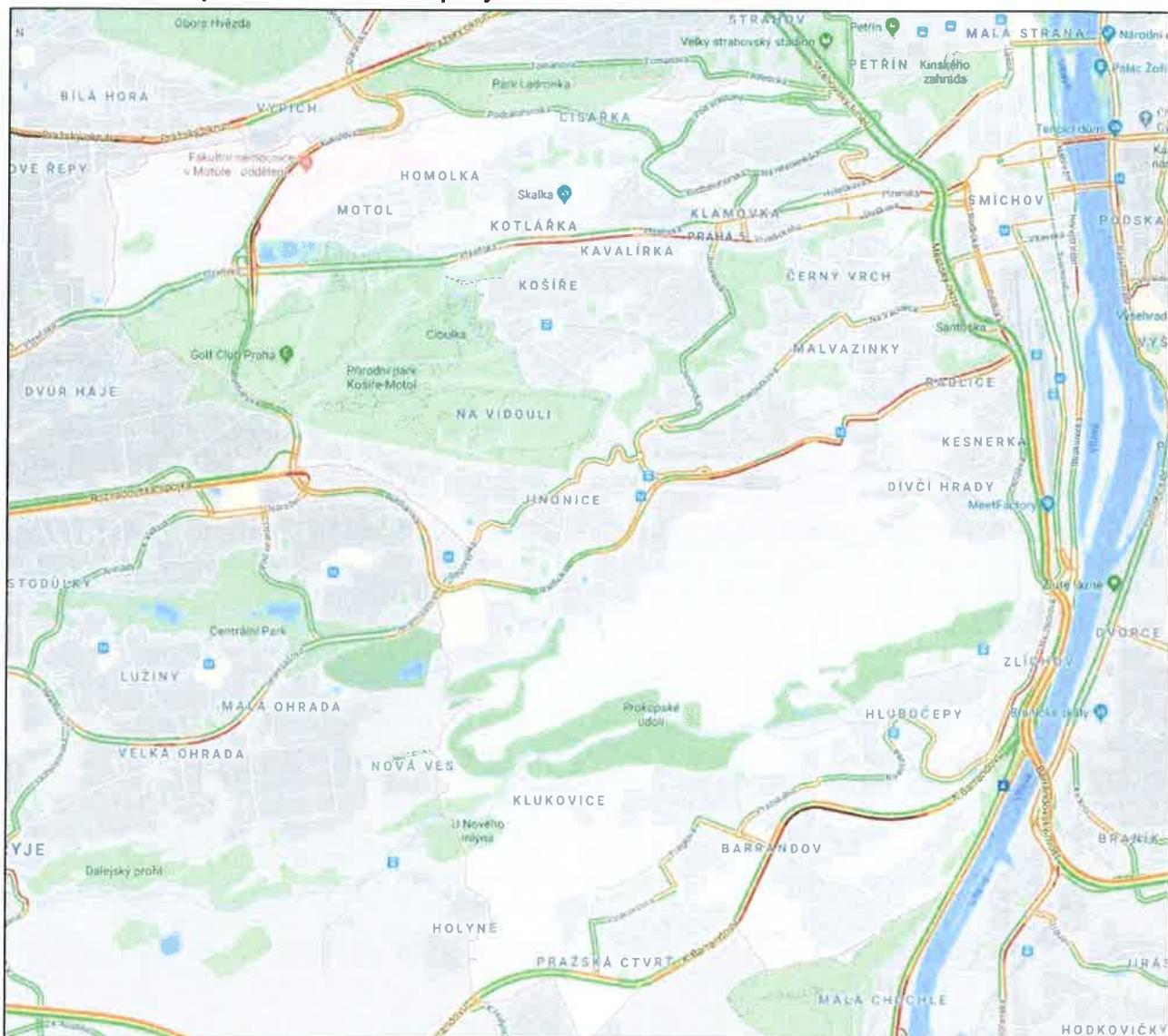
Zdroj: Generel dopravy MČ Praha 5

Příloha 43 Počty osobních automobilů – na síti sledované Technickou správou komunikací



Zdroj: Generel dopravy MČ Praha 5

Příloha 44 Zdržení provozu během ranní špičky



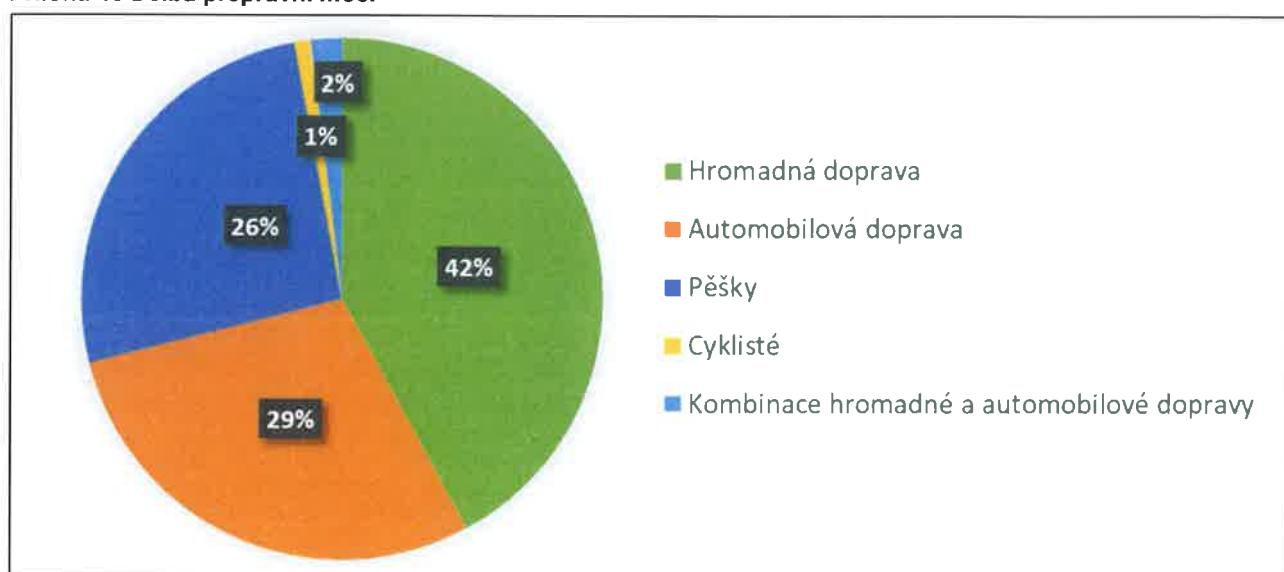
Zdroj: Google Maps

Příloha 45 Opatření k preferenci MHD



Zdroj: [www.ropid.cz](http://www.ropid.cz)

Příloha 46 Dělba přepravní moci



Zdroj: Generel dopravy MČ Praha 5

**Příloha 47 Seznam plastik, pamětních desek a kašen a fontán ve vlastnictví MČ Praha 5**

<b>Předmět</b>	<b>Bližší specifikace kulturního předmětu</b>	
plastiky	plastika - Jakub Arbes	plastika – Motorlet
	plastika - Josef Holeček	plastika - Pablo Neruda
	plastika - František Langer	plastika - Jeřáb
	plastika - Jaro	plastika - Dohasínající krása
	plastika - Jaroslav Hašek	plastika - Abstraktní
	plastika - Fráňa Šrámek	plastika - sv. Aja (kopie)
	plastika - Němý film	plastika - Živý pramen
	plastika - Obelisk	plastika - Chlapec s rybou
	plastika - Kameraman	plastika - sv. Jan Nepomucký
	plastika - Keramická holubice	plastika - Pomník mladých bojovníků
pamětní desky	pamětní deska Emiliu Štolcoví	pamětní deska - Obětem války, absolventům školy
	pamětní deska - Josef Matouš	pamětní deska - Julius Fučík
	pamětní deska - kpt. A. Hladil	pamětní deska Jan Kefer
	pamětní deska - Jindřich Vančura	pamětní deska Obětem Pražského povstání
	pamětní deska - Mrina Cvetajevová	pamětní deska 19 padlých
	pamětní deska - Nadační dům Dauskových	pamětní deska 20 padlých
	pamětní deska - J. Zeyer	pamětní deska Několik padlých
	pamětní deska - Obětem války a ČČk	pamětní deska padlým Barrandov
	pamětní deska - Antonín Wiehel	pamětní deska František II Ringhoffer
	pamětní deska - J. Wolker	pamětní deska policejnímu radovi Josefу Vaňáskovi
	pamětní deska - Jaroslav Smutný	pamětní deska "rodina Karpelesova"
	pamětní deska - Rajko Daskalov	-
kašny a fontány	vodní stěna Trnkovo náměstí	Fontána nám. Kinských
	fontána Dienzenhoferovy sady	Medvědí fontána
	Arbesovo náměstí - kašna, sadové úpravy	-

Zdroj: Interní podklady ÚMČ Praha 5