

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

Katedra plánování krajiny a sídel

Územní technická a správní služba v životním prostředí



Česká zemědělská univerzita v Praze

**Fakulta životního
prostředí**

**Vyhodnocení dopadů investičních projektů na
udržitelný rozvoj v Praze 10**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Václav Fanta, Ph.D.

Autorka práce: Pavlína Žatecká

Praha 2022

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Pavλίna Žatecká

Územní technická a správní služba v životním prostředí

Název práce

Vyhodnocení dopadů investičních projektů na udržitelný rozvoj v Praze 10

Název anglicky

Analysis of impact of development projects on sustainable development in Prague 10

Cíle práce

Cílem práce je zhodnocení dopadů investičních projektů na udržitelný rozvoj území. Mohou být posuzovány projekty již realizované, stejně jako ty plánované.

Metodika

Práce bude mít tyto části:

- stručná charakteristika území, identifikace hodnot a problémů
- rešerše – dopad výstavby na udržitelný rozvoj území
- identifikace zkoumaných projektů (cca 5 – 10), zhodnocení z hlediska udržitelného rozvoje (aspekty environmentální, sociální, ekonomické, event. i dopravní, urbanistické atd.)
- diskuse a rozbor – srovnání (projekty mezi sebou, zahraniční příklady apod.)

Doporučený rozsah práce

dle příslušného nařízení děkana; cca 30 – 50 normostran, mapy

Klíčová slova

Praha, Malešice, urbanismus, územní plánování, vývoj krajiny

Doporučené zdroje informací

MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

OUŘEDNÍČEK, M. – JÍCHOVÁ, J. *Sociální prostředí Prahy: město na prahu 21. století*. Praha: Academia, 2017. ISBN 978-80-200-2729-0.

OUŘEDNÍČEK, M. – ŠPAČKOVÁ, P. – NOVÁK, J. *Sub urbs: krajina, sídla a lidé*. Praha: Academia, 2013. ISBN 978-80-200-2226-4.

SÝKORA, L. – UDRŽITELNÝ ROZVOJ MĚSTSKÝCH AGLOMERACÍ (2000-2001 : PRAHA, ČESKO). *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Praha: Ústav pro ekopolitiku, 2002. ISBN 80-901914-9-5.

Předběžný termín obhajoby

2021/22 LS – FZP

Vedoucí práce

Ing. arch. Václav Fanta, Ph.D.

Garantující pracoviště

Katedra plánování krajiny a sídel

Elektronicky schváleno dne 4. 3. 2022

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 4. 3. 2022

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 19. 03. 2022

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Vyhodnocení dopadů investičních projektů na udržitelný rozvoj v Praze 10 vypracovala samostatně a citovala jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použila a které jsem rovněž uvedla na konci práce v seznamu použitých informačních zdrojů.

Jsem si vědoma, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědoma, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne 19. 03. 2022

Poděkování

Ráda bych poděkovala vedoucímu své bakalářské práce panu Ing. arch. Václavu Fantovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a doporučení při realizaci práce. Dále bych chtěla poděkovat panu Ing. Milanu Maršálkovi z Výboru pro životní prostředí a infrastrukturu městské části Praha 10 za odbornou pomoc a poskytnutí relevantních informací. V poslední řadě patří velký dík mé rodině a přátelům za podporu po celou dobu mého studia.

Abstrakt

Bakalářská práce s názvem „Vyhodnocení dopadů investičních projektů na udržitelný rozvoj v Praze 10“ se zabývá charakteristikou vybraných investičních záměrů v městské části Praha 10 a zhodnocením jejich vlivů na udržitelný rozvoj území. Práce stručně popisuje vybrané území a jeho historii v kontextu územního vývoje. Zaměřuje se také na identifikaci hodnot a problémů oblasti. Pozornost je věnována i samotnému tématu udržitelného rozvoje a jeho implementace do praxe v rámci územního plánování včetně popisu dopadů výstavby na udržitelný rozvoj. Hodnocené projekty byly vybrány na základě předem stanovených kritérií a společných charakteristik. V první části jsou projekty identifikovány a popsány, ve druhé části se práce věnuje vyhodnocení dopadů záměrů na udržitelný rozvoj a zkoumá, zda Praha 10 splňuje cíle, které si v rámci zaměření na udržitelný rozvoj stanovila ve strategických dokumentech. Práce je uzavřena zhodnocením dopadů a přínosnosti projektů v kontextu udržitelného rozvoje území.

Klíčová slova: udržitelný rozvoj území, Praha 10, územní plánování, urbanismus

Abstract

The Bachelor Thesis entitled „Analysis of impact of development projects on sustainable development in Prague 10“ deals with the characteristics of selected development projects in Prague 10 district and the evaluation of their impacts on the sustainable development of the territory. The thesis briefly describes the selected area and its history in the context of spatial development. It also focuses on the identification of the values and problems of the area. Attention is also paid to the topic of sustainable development and its implementation in practice within the framework of spatial planning, including a description of the impacts of construction on sustainable development. The projects evaluated were selected on the basis of predetermined criteria and common characteristics. In the first part, the projects are identified and described; in the second part, the thesis evaluates the impact of the projects on sustainable development and studies whether Prague meets the goals it has set in its strategic documents in terms of focusing on sustainable development. The thesis concludes with an assessment of the impact and contribution of the projects in the context of sustainable development of the territory.

Key words: sustainable development of the territory, Prague 10, spatial planning, urbanism

Obsah

1. Úvod.....	9
2. Cíle práce	9
3. Metodika	10
4. O území.....	12
4.1. Vršovice	12
4.2. Strašnice	13
4.3. Malešice	14
4.4. Identifikace hodnot a problémů	15
4.4.1. Sociální prostředí.....	15
4.4.2. Životní prostředí	16
4.4.3. Doprava, ekonomika	17
5. Územní plánování	17
5.1. Územní plánování v hl. m. Praha.....	18
5.1.1. Územní plán hl. m. Prahy vs. Metropolitní plán	18
5.1.2. Strategické dokumenty	19
6. Udržitelný rozvoj	19
6.1. Sociální rozměr	20
6.2. Ekonomický rozměr	21
6.3. Environmentální rozměr.....	22
6.4. Vliv výstavby na udržitelný rozvoj	22
7. Udržitelný rozvoj v praxi	23
7.1. Agenda 21	24
7.2. Implementace udržitelného rozvoje v Praze 10	25
7.2.1. Metodika pro spoluúčast developerů.....	25
7.3. Strategický plán udržitelného rozvoje Prahy 10	25
8. Investiční projekty a jejich dopad na udržitelný rozvoj.....	29
8.1. Tramvajová smyčka Depo Hostivař.....	30
8.1.1. Identifikace záměru	30
8.1.2. Dopad na udržitelný rozvoj	32
8.2. Tramvajová trať Malešice	35
8.2.1. Identifikace záměru	36
8.2.2. Dopad na udržitelný rozvoj	38
8.3. Drážní promenáda.....	40

8.3.1.	Identifikace záměru	41
8.3.2.	Dopad na udržitelný rozvoj	42
8.4.	Rekonstrukce železničního koridoru v úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. .	44
8.4.1.	Identifikace záměru	45
8.4.2.	Dopad na udržitelný rozvoj	47
8.5.	Urbanistická studie Bohdalec - Slatiny - brownfield Strašnice	49
8.5.1.	Identifikace záměru	49
8.5.2.	Dopad na udržitelný rozvoj	51
9.	Diskuze	54
10.	Závěr	57
11.	Zdroje	58

1. Úvod

Myšlenka udržitelného rozvoje se zrodila při poznání, že přírodní zdroje nejsou nekonečné a že blahobyt lidské společnosti nelze trvale udržovat, aniž by takový přístup neměl negativní dopad na životní prostředí. Větší pozornost se tématu dostala v 70. letech 20. století, kdy ve světě nastala energetická krize. Tehdy se ekologové začali zajímat o způsoby, jak ochránit přírodu před zájmy ekonomického pokroku a sociálního blahobytu. Do širšího povědomí společnosti se princip udržitelného rozvoje dostal až v 90. letech 20. století (Ústav územního rozvoje 2020).

Udržitelný rozvoj je považován za optimální způsob rozvoje, jelikož se opírá rovnou o tři rozdílné složky lidské společnosti: sociální, ekonomickou a environmentální (Franklin, Blyton 2011). Princip udržitelného rozvoje vychází z předpokladu, že tyto tři složky jsou stěžejní pro rozvoj společnosti s důrazem na zachování přírodních hodnot, zdrojů a surovin pro budoucí generace.

Při plánování území, tedy při rozhodování o budoucím využití dané oblasti, je hledisko udržitelného rozvoje velmi důležité. Územní plánování zahrnuje změnu využití dané oblasti, zpravidla novou výstavbu s cílem ekonomického a sociálního zhodnocení lokality. Dochází tedy k přeměně volné krajiny v zastavěné území, což s sebou nese potřebu vyhodnotit dopady rozvojových plánů a investičních záměrů na udržitelný rozvoj a zjistit, zda jsou jeho tři pilíře v rovnováze (Ústav územního rozvoje 2020).

2. Cíle práce

Cílem této bakalářské práce je zhodnotit dopady vybraných investičních záměrů na udržitelný rozvoj v Praze 10. První část práce je zaměřena na charakteristiku území včetně stanovení problémů a hodnot dané lokality. Dále je zpracována literární rešerše na téma udržitelný rozvoj s ohledem na strategické plánování a s tím související dokumenty hlavního města Prahy. Hlavní část práce je věnována charakteristice vybraných investičních záměrů na území městské části Prahy 10 a poté je popsán jejich dopad na udržitelný rozvoj území v kontextu strategických dokumentů.

3. Metodika

Všech pět vybraných investičních záměrů se nachází na území městské části Praha 10. Jedná se o záměry již zrealizované, ve výstavbě nebo teprve plánované. Projekty byly zvoleny ze seznamu, který zhotovila městská část Praha 10 a který zveřejnila na svých webových stránkách Strategie pro Desítku (Strategie pro Desítku ©2021b). Výběr proběhl na základě předem stanovených kritérií. Všechny záměry se větší či menší mírou týkají dopravy, ať už jde o výstavbu nové infrastruktury, revitalizaci staré a nefunkční nebo napojování na stávající dopravní síť. Pro větší různorodost práce jsou velikosti vybraných projektů v rozpětí od malých s místním významem až po záměry s regionálním až nadregionálním přesahem.

Zdroje pro tuto práci lze rozdělit do několika sekcí. Pro literární rešerši o zvolené lokalitě a o udržitelném rozvoji byly zvoleny odborné publikace v českém i anglickém jazyce. Popis implementace aspektů udržitelného rozvoje do praxe byl definován na základě znalostí získaných z webových stránek vládních institucí a organizací zaměřených na územní plánování a udržitelný rozvoj. Též bylo pracováno se strategickými a plánovacími dokumenty hlavního města Prahy i se samotným strategickým plánem městské části Praha 10. Charakteristika jednotlivých záměrů vychází z předmětných studií, návrhů, úředních dokumentů a plánů. Kromě objektivních informací jsou zahrnuty i názory a kritika veřejnosti a občanů.

Hodnocení dopadů záměrů na udržitelný rozvoj bylo provedeno na základě informací získaných o projektech důkladnou rešerší, tedy při hodnocení bylo vycházeno z podkapitol *Identifikace záměru*. Následně byly cíle záměrů, stanovené jejich autory, porovnávány se strategickými plány Prahy. K popisu sociálního a ekonomického rozměru udržitelného rozvoje byly konkrétně použity tyto dokumenty:

- Strategický plán hlavního města Prahy, aktualizace 2016
- Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030
- Generel veřejných prostranství Prahy 10
- Audit udržitelného rozvoje MČ Praha 10, 03/2020-08/2020
- Plán udržitelné mobility Prahy a okolí
- Strategie rozvoje bydlení v Praze

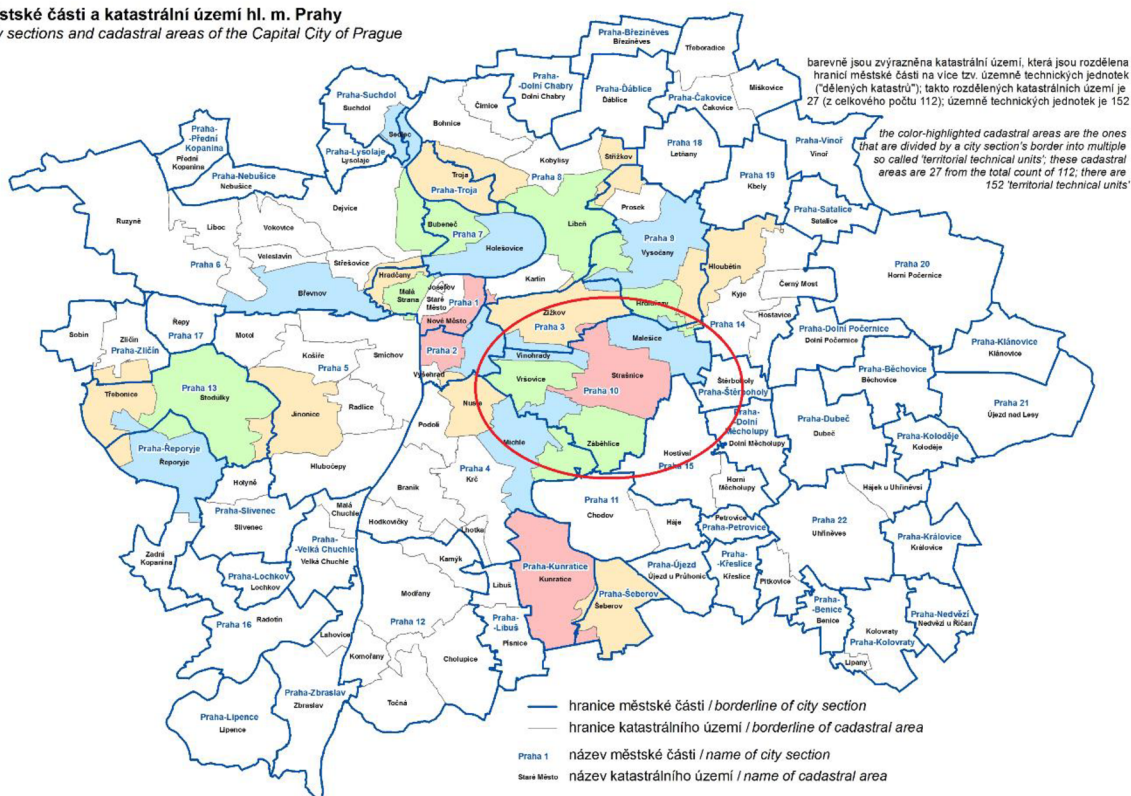
V menší míře byly použity i jiné dokumenty. Posudek vlivu projektů na environmentální aspekt udržitelného rozvoje byl popsán na základě procesu EIA

(Environmental Impact Assessment) o hodnocení vlivů na životní prostředí, pokud byl tento dokument zhotoven a přístupný veřejnosti. V opačném případě byly opět použity studie a strategické plány. V rámci posuzování vlivů byla také provedena SWOT analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb. Analýza je přehledně zformulována do tabulky za účelem podat stručné a jasné informace o přednostech a nevýhodách projektu. Závěrem se práce soustředí na shrnutí dopadů jednotlivých projektů a popisuje jiné přístupy k hodnocení vlivů na udržitelný rozvoj.

4. O území

Městská část Praha 10 se nachází na jihovýchodě hlavního města Prahy. Rozprostírá se na ploše o výměře 1861 ha (ČSÚ ©2018). K 30. září 2021 zde žilo 113 423 obyvatel (ČSÚ ©2021). Praha 10 je tvořena katastrálními územími Vršovice, Strašnice, Malešice a menší částí Záběhlice, Vinohrady a Michle (Městská část Praha 10 ©2022a). Pro podrobnější popis území byla vybrána tři katastrální území, která svou rozlohou zabírají největší část městské části Praha 10 a na kterých se také vybrané záměry nacházejí. Na mapě níže je městská část Praha 10 červeně zakroužkována.

Městské části a katastrální území hl. m. Prahy
City sections and cadastral areas of the Capital City of Prague



Obrázek č. 1: Městská část Praha 10 (ČSÚ ©2022)

4.1. Vršovice

První písemná zmínka o Vršovících pochází z roku 1088 ze zakládací listiny vyšehradské kapituly, ta byla tehdejším vlastníkem vsi. Ve 14. století po nařízení Karla IV. o pěstování vinné révy na kopcích v okolí Prahy došlo k rozvoji vinařství. Ve Vršovících se stavěli viniční domky, hospodářská stavení. Vrchnost ani bohatí měšťané zde nebydleli, proto se zde nenachází žádná honosná sídla. Po třicetileté válce nastal úpadek obce a opět je povznegli až noví majitelé Šternberkové, kteří zařídili přesný soupis zdejšího majetku (Výrut 2001). Vršovice byly až do poloviny 19. století

především zemědělskou vsí. Rozvoj obce výrazně ovlivnilo zbourání pražských hradeb a stavba železnice, která obcí vedla od roku 1871, nádraží však bylo vystavěno až v roce 1880 (Džurný 2015).

Mezníkem ve výstavbě se stal rok 1894, kdy byl vypracován územní plán. Od té doby se řídil stavební rozvoj regulacemi a vycházel z urbanistické koncepce, která byla vyjádřena zhruba takto: *V okolí Míčánek se budou stavět rodinné domy a vily, v Edenu levné dělnické byty, na jihu obce a podél železnice stavby průmyslové.* Územní plán také definoval plochy pro parky a sady a vymezil bulvár Ruskou ulicí, ta směřovala dále ke Strašnicím. Stavební vývoj na pár let přerušila 1. světová válka. Územní plán poté zaznamenal zásadní změny, v duchu nové republiky byla preferována výstavba nájemních domů s levnými byty. V okolí Míčánek byly vystavěny činžovní a družstevní domy nikoliv rodinné.

V roce 1922 se staly Vršovice součástí Prahy a jejich další vývoj byl určen územním plánem hlavního města Prahy. Pokračovala bytová výstavba v okolí dnešní Vršovické ulice a rozšiřovala se směrem na jihozápad (Výrut 2001). Ve 30. letech 20. století byla zahájena výstavba tramvajové tratě do Strašnic a byl vybudován most přes potok Botič v dnešní Vršovické ulici. Po skončení 2. světové války se výstavba rozšiřovala východním směrem. Od Edenu směrem ke Strašnicím vyrostlo nové velké sídliště s domy dvouletkového typu a bylo vystavěno dnešní Kubánské náměstí (Výrut 2001). Výstavbu vršovického sídliště doplnil roku 1953 fotbalový stadion tehdy nazývaný Stadion dr. Václava Vacka (S.K. Slavia ©2015). Později v 70. letech bylo naproti Koh-i-nooru vystavěno sídliště Vlasta s budovami obvodního úřadu a na Vršovické ulici byla zbudována budova dnešního Ministerstva životního prostředí. Naproti ní vyrostl obchodní dům (Výrut 2001).

4.2. Strašnice

Strašnice získaly svůj název pravděpodobně podle osobního jména Strašen, nejspíš se jednalo o „osadu lidí Strašenových“, existuje však i názor, že obec dostala název od slova strážnice. Strašnice totiž v minulosti ležely na významných stezkách, kde sídlily stráže vyšehradských úředníků. Strašnice byly osídleny již od pravěku, svědectví o tom dokládají důkazy nalezené při stavbě metra. Už od 11. století místem procházela stezka od vltavského brodu směrem na Hostivař a Český Brod. První písemná zmínka pochází z roku 1185, kdy část Strašnic patřila vyšehradské kapitule. Na počátku 15. století se vesnice rozrostla o vinice, které sahaly až do míst dnešního

vinohradského katastru, důkazem toho jsou místní názvy Vinice a Na Vinici (Výrut 2001). V 18. století byly pozemky ve Strašnicích rozparcelovány mezi poddané v rámci tzv. raabizace, tím se ves rozrostla a vznikla nová osada Nové Strašnice (Praha Neznámá ©2014). Během 19. století se postupně ráz obce měnil z venkovského na městský, byla také dokončena státní silnice z Kutné Hory do Prahy, která spojila Strašnice a Královské Vinohrady s Prahou. V roce 1906 byla otevřena železniční zastávka a o dva roky později sem byla zavedena tramvajová trať. Obec tak nabízela levné a výhodné pozemky, kam se stěhovali dělníci a úředníci pracující v Praze. Na rozdíl od Vršovic se ve Strašnicích stavěly především rodinné domy a vily. Ve 20. letech vznikla osada domků Skalka, později vilová zástavba Na Třebešíně, u Nových Strašnic vyrostla družstevní osada Zborov. K předměstskému rázu Strašnicím pomohla hlavně výstavba činžovních domů u železniční tratě a v okolí dnešní Starostrašnické ulice.

V roce 1922 byly Strašnice připojeny k Praze, a i proto byla ve 30. letech minulého století obec spojena silnicí s Vršovicemi. Vzhled středu Strašnic se změnil až v polovině 20. století s výstavbou sídlišť v okolí ulice Průběžná a později se stavbou metra. Staré statky v Novostrašnické ulici a některé další staré domy byly zbourány. V druhé polovině 20. století vyrostlo ve Strašnicích hned několik sídlišť, prvním bylo průkopnické sídliště Solidarita, na konci 50. let Rybníčky a Průběžná, dále Skalka a na přelomu 20. a 21. století Vinice. Dominantou Strašnic je od roku 1965 činžovní dům s 21 patry vystavěn u tramvajové smyčky u ulice Černokostecká (Výrut 2001).

4.3. Malešice

Původní název vsi Malešice zněl Mališice a znamenal zřejmě “ves lidí Mališových”. Byl odvozen od jména Mališ „malý člověk”. Poprvé je osada zmiňována v listině z roku 1309. Ves se rozkládala mezi dvěma vrchy Táborem a Třebešínem a procházelo jí několik důležitých obchodních stezek. Na počátku husitských válek zabralo Malešice několik Pražanů, během 15. století se majitelé střídali a v polovině 16. století patřily Malešice Novému Městu. Za třicetileté války byla ves při švédském vpádu téměř zničena. Pozdější majitelé Malešic Vratislavové z Mitrovic, nechali na místě někdejší tvrze vystavět sídlo, malý jednopatrový zámek podle plánů G.A. Canavelleho. Na jednopatrovém objektu se dodnes dochovalo barokní ostění portálů a oken. Roku 1727 od nich majetek koupila pražská univerzita. Univerzitní éru dodnes připomínají názvy ulic (Rektorská, Univerzitní, Bakalářská). Středověký ráz zůstal vsi

až do konce 17. století, středem zástavby byl dvůr a poblíž něho potom byly zakládány další usedlosti. V polovině 19. století byl ve svahu kopce Tábor postaven tzv. zámeček okolo kterého byl později založen okrasný park (dnešní botanická zahrada). Roku 1922 byly Malešice připojeny k Praze (Výrut 2001).

Pražský územní plán počítal se zastavěním obce rodinnými domky, ty se zpočátku stavěly pouze v oblasti Třebešina, brzy okolo vyrostly dělnické domky a Malešice pomalu měnily svůj vzhled, stále však zůstávaly okrajovou čtvrtí, čemuž odpovídala i hromadná doprava. Autobusové linky sem byly zavedeny až v roce 1926. V roce 1930 byla vybudována odbočná železniční trať z Malešic do nákladového nádraží Žižkov. Po druhé světové válce sloužila železniční stanice krátký čas osobní dopravě. Ta byla ukončena v 60. letech 20. století (Výrut 1998).

Na přelomu 50. a 60. let minulého století došlo ke změně v územním plánu a místo rodinných domků byla západní část katastru předurčena pro sídlištní zástavbu. Vedle řadových panelových domů G 57 zde vyrostlo i šest věžových činžovních domů. V době dokončení se dokonce jednalo o největší sídliště v Praze. Páteří nové čtvrti se stala Počernická ulice. Po roce 1965 vznikla směrem od východního konce malešického sídliště rozsáhlá průmyslová zóna a v roce 1988 byla zahájena výstavba spalovny komunálního odpadu, která byla do provozu uvedena v roce 1998 (Výrut 2001).

4.4. Identifikace hodnot a problémů

Městská část Praha 10 (MČ Praha 10) neměla do roku 2019 vypracovaný žádný strategický plán. Až v roce 2019 byl vypracován Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030, který je tak velkou příležitostí do budoucna (dialog architekti, s.r.o. 2019). Praha 10 se aktivně zasazuje do územního rozvoje. Využívá možnost participace občanů, sbírá jejich připomínky a podněty a zapracovává je do svých strategií. Pořizuje územně-plánovací dokumentace pro revitalizaci problematických úseků a brownfieldů, podporuje vypracování dopravních studií v rámci investičních projektů a prostřednictvím Generelu veřejných prostranství udává budoucí směr vývoje celé městské části (UNIT Architekti, s.r.o. 2016).

4.4.1. Sociální prostředí

MČ Praha 10 klade velký důraz na participaci a zapojování občanů do rozhodování o veřejných věcech. Důležitou součástí jsou veřejná projednávání,

zaměřená především na lokální témata, které městská část využívá k získávání názorů od občanů a ke sběru podnětů. Silnou stránkou je využívání velkého množství komunikačních kanálů (měsíčník Prahy 10, sociální sítě, webové stránky, konzultační dny radních) a také hustá síť mateřských a základních škol s dostatečným počtem hřišť a sportovišť.

Největším problémem městské části jsou finance, jejichž současný stav je dlouhodobě neudržitelný. Praha 10 prozatím nedokáže zhotovit vyrovnaný rozpočet ze státního rozpočtu, dotací a vlastních výnosů bez toho, aniž by musela prodávat vlastní majetek a nemovitosti. Po vyřešení závazků z minulosti (rozestavěné investice a budoucí náklady na provoz, rekonstrukce budovy úřadu) může být nedostatek finančních prostředků hrozbou. Proto se zvažuje možnost navýšení finančních zdrojů (zvýšení daně z nemovitostí, navýšení ceny pronájmu bytových i nebytových prostor), revize nákladů a rozhodování o zbytnosti určitých služeb. Příležitostí do budoucna by byl audit finančního řízení a určení priorit ve vztahu k finančním i lidským zdrojům (dialog architekti, s.r.o., 2019).

4.4.2. Životní prostředí

MČ Praha 10 se dlouhodobě snaží zachovat podíl zeleně a zaměřuje se na jejich kvalitní údržbu. Na ochranu městské zeleně má zpracovaný plán tzv. Generel veřejných prostranstvích. Realizuje dílčí opatření jako např. instalaci zavlažovacích vaků ke stromům, zprostředkování zpětného sběru jedlých tuků a olejů. Zasazuje se o minimalizaci vzniku odpadu prostřednictvím kampaní, organizuje dobrovolnické úklidy a poskytuje občanům kompostéry na likvidaci bioodpadu. Také spolupracuje s neziskovým sektorem a spolky zaměřenými na ochranu životního prostředí, které se snaží obyvatelstvo zapojovat a vzdělávat prostřednictvím různorodých aktivit, akcí a setkání.

Jako slabou stránku lze zmínit nedostatečné zadržování dešťové vody v oblasti staré zástavby, chybějící osvětovou kampaň zaměřeno na šetření s pitnou vodou a nulovou kompenzace újmy na životním prostředí při výstavbě. Je zde i problematika zhoršování ovzduší spojená s vysokou dopravní zátěží, která do budoucna může ještě růst vzhledem k plánované dostavbě Městského okruhu (dialog architekti, s.r.o., 2019).

4.4.3. Doprava, ekonomika

Problémová je především sféra dopravy. V určitých oblastech se obyvatelé potýkají s přetíženou dopravní sítí a nedostatečnými kapacitami veřejné dopravy, což spolu s nedostatkem parkovacích míst způsobuje značné problémy. Praha 10 se proto hodlá zaměřit na zvýšení kapacity parkovacích míst prostřednictvím zavedení placených zón stání a parkovacích domů. Optimalizaci městské hromadné dopravy a její bezbariérový přístup se prozatím daří plnit pomocí dílčích projektů, jakým je např. nově zrekonstruovaný železniční koridor s dvěma novými vlakovými zastávkami, plán nové tramvajové trati v Malešicích nebo zbudování Drážní promenády s cyklostezkou. Městská část disponuje několika nabíjecími stanicemi, jejichž počet by do budoucna mohl ještě vzrůst díky spolupráci s PRE (dialog architekti, s.r.o., 2019). Potenciál v dopravě do budoucna se nachází v dostavbě Městského okruhu a zřízení železniční linky S61 (Polad' Prahu ©2022).

5. Územní plánování

Územní plánování je proces, ve kterém veřejné správy na různých úrovních rozhodují o budoucím využití území a případné výstavbě. V České republice je územní plánování upraveno stavebním zákonem č. 283/2021 Sb. Dle tohoto zákona je cílem územního plánování *“soustavně a komplexně řešit funkční využití území, stanovovat zásady jeho plošného a prostorového uspořádání a vytvářet předpoklady pro udržitelný rozvoj území”*.

K nastolení souladu mezi udržitelným rozvojem a výstavbou je nutná koordinace veřejné správy a soukromého sektoru (Maier 2012). Výsledkem celého procesu územního plánování jsou dokumenty zvané nástroje územního plánování. Na celostátní úrovni se jedná o dokument s názvem Politika územního rozvoje České republiky, ten slouží především pro prosazování zájmů České republiky v rámci územního rozvoje Evropské unie a také pro koordinaci územního plánování krajů (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ©2022a). O úroveň níž na krajské úrovni se plánování území spravuje pomocí dokumentu Zásady územního rozvoje, ten má za úkol stanovit optimální využití území kraje s ohledem na jeho specifické podmínky, atributy, charakter krajiny a strukturu osídlení (Frank Bold ©2021). Na nejnižší úrovni se územním plánováním zabývá územní plán. Ten je nástrojem územního plánování

na úrovni obce, konkretizuje a popisuje úkoly a cíle v souladu se zásadami územního rozvoje kraje a politikou územního rozvoje (Informační web územního plánování ©2016). Nejmenší jednotkou územního plánování je regulační plán, který popisuje určitou část území do podrobných detailů se zaměřením na využití konkrétních pozemků a umístění staveb (Frank Bold ©2018).

5.1. Územní plánování v hl. m. Praha

Praha je zároveň obcí i krajem, proto musí mít dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. vypracovaný jak územní plán, tak i Zásady územního rozvoje (ZÚR), které určují pravidla rozvoje v návaznosti na Středočeský kraj. Dokument ZÚR je nadřazen územnímu plánu a je nutné ho aktualizovat minimálně každé čtyři roky. Aktuální ZÚR je z roku 2021 (IPR Praha ©2022a). Pro podrobnější plánování rozvoje území slouží Praze Územně analytické podklady. Jejich cílem je určit hodnotná a problematická místa a limity a možnosti budoucího vývoje města. Ve svém popisu zohledňují kulturní, sociální a ekonomické aspekty, které s územními změnami souvisí (IPR Praha ©2022b).

5.1.1. Územní plán hl. m. Prahy vs. Metropolitní plán

V současné době platí Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy. Ten byl schválen usnesením č. 10/05 Zastupitelstva hl. m. Prahy dne 9. září 1999 (Magistrát hlavního města Prahy ©2014a). Územní plán v Praze pořizuje magistrátní Odbor územního rozvoje, projektantem je Institut plánování Prahy (IPR Praha ©2022c).

Aktuálně platný územní plán už neodpovídá požadavkům 21. století, podléhá stovkám změn ročně a zahrnuje státní správu. Institut plánování Prahy (IPR) byl proto pověřen vypracováním nového územního plánu, který má specifický název, a to Metropolitní plán (Magistrát hlavního města Prahy ©2014b). V platnost by měl vstoupit v roce 2023 (IPR Praha ©2022d). Ten se od svého předchůdce liší především v přístupu k územnímu plánování.

Nový Metropolitní plán chce zastavit rozrůstání zástavby do okolní krajiny a jasně stanovit hranice zastavitelného území. To pomůže jak okolní krajině, tak i městu jako takovému k zachování kompaktnosti a krátkých dojezdových vzdáleností. Důležitým bodem je i zavedení výškové regulace, aby se ochránila stávající kompozice Prahy a zároveň se stanoví místa pro vznik nové výškové zástavby takovým způsobem, aby doplnila panorama Prahy bez narušení historické a kulturní hodnoty místa.

Metropolitní plán se zaměřuje také na zkvalitnění veřejných prostranstvích, ochranu charakteru vybraných lokalit, výstavbu nových parků a v neposlední řadě na vhodné využití brownfieldů k výstavbě nových čtvrtí (Nákladové nádraží Žižkov, Smíchovské nádraží, bývalá průmyslová čtvrť Vysočan apod.) (IPR Praha ©2022d).

5.1.2. Strategické dokumenty

S územním plánováním úzce souvisí strategické dokumenty. Zastřešujícím dokumentem je Strategický plán hlavního města Prahy, jehož úkolem je formulovat budoucí vizi vývoje města v rámci sociálně ekonomických podmínek a směr, kterým se Praha bude ubírat. Současná verze dokumentu je z roku 2016 a skládá se ze tří částí: analytické, návrhové a realizační. Jeho cílem do roku 2030 je Praha jako prosperující, kompaktní a autentické město, které je založeno na sociální soudržnosti a občanské společnosti (Hlavní město Praha 2016).

Důležitým dokumentem je také Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030, jehož snahou je uhlíková neutralita, které chce dosáhnout prostřednictvím pěti oblastí: energetika, budovy, doprava, cirkulární ekonomika a adaptace. Cílem je nastartovat řízení města tak, aby bylo město a život v něm klimaticky odpovědné a udržitelné (Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí 2021).

6. Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj jako pojem byl poprvé definován v roce 1987 Komisí OSN pro životní prostředí, kdy byla vydána zpráva Naše společná budoucnost, známá též jak Zpráva Brundtlandové. Tato zpráva definuje udržitelný rozvoj jako takový typ rozvoje, který naplní potřeby současné generace bez toho, aniž by ohrozil možnost naplnit potřeby generace příští (Emas 2015).

Definice udržitelného rozvoje byla dále rozšiřována na Světovém summitu o udržitelném rozvoji v Johannesburgu v roce 2002, kde byla upřesněna na takový způsob rozvoje, který vyrovnává tři pilíře: ekonomický, sociální a environmentální. Tyto tři pilíře mají za úkol držet v rovnováze ekonomickou prosperitu a růst, sociální začlenění, vyváženost, ochranu životního prostředí a šetrné nakládání s přírodními zdroji (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR ©2022b).

S těmito pilíři je úzce svázána i dobrá správa věcí veřejných tzv. good governance ze strany vlád a podniků. Ta by měla poskytnout sociální služby, zdravotní

péči a vzdělání. Obstarat kvalitní technickou a dopravní infrastrukturu, zaručit ochranu obyvatel před kriminalitou a násilím a zajistit prosperitu společnosti a ochranu životního prostředí. Udržitelný rozvoj určuje soubor cílů, ke kterým by měl svět směřovat. Představuje svět jako místo, kde je rozšířen ekonomický pokrok, sociální důvěra je podporována skrze politiky, které posilují komunitu a je zabraňováno a předcházeno degradaci životního prostředí (Sachs 2014).

6.1. Sociální rozměr

Sociální pilíř udržitelného rozvoje znamená především soudržnost lidí, kteří území obývají, pracují v něm nebo v něm působí jinak (Maier 2012). Tento pilíř zahrnuje pojmy jako spravedlnost, participace, kulturní identita a institucionální stabilita (Daly 1992). Důležitým aspektem je i sociální kapitál společenství, tedy soudržnost uvnitř společenství, to představuje horizontální rozměr.

Horizontální rozměr můžeme rozdělit na strukturální a kulturní. Pod strukturálním rozměrem si lze představit např. občanskou participaci, dobrovolnictví, politickou participaci a sociální různorodost. Do kulturního rozměru se řadí lokální náležitost a identita, tolerance vůči jiným skupinám, absence strachu vůči jiným a ochota pomáhat spoluobčanům zejména z jiných sociálních skupin.

Pro udržitelný rozvoj je ale důležitý i vertikální rozměr tedy občanská práva a rovnost. Dělí se na subjektivní a objektivní. Do kategorie subjektivní spadá pocit plnoprávného občanství, existence spravedlivého řádu a kvality veřejných institucí. Objektivní rozměr představuje např. opatření proti sociálním disparitám, rovnost příležitostí a sociální začlenění.

Sociální soudržnost se dotýká i strukturální dimenze, tedy prostorového uspořádání území. To znamená, jak jsou rozmístěny různé druhy bydlení, jaké jsou prostorové vztahy mezi bydlením, pracovištěm a službami, jak dostupná jsou místa pro rekreaci, volný čas a veřejné služby. Prostorové uspořádání může napomáhat soudržnosti obyvatel několika způsoby. Prvním je nabídka atraktivních a snadno dostupných veřejných prostranství, to umožňuje setkávání lidí a tím zlepšování soudržnosti. Druhým způsobem jsou odlišné typy bydlení dle požadavků různých sociálních skupin, jeden typ bydlení by neměl utvářet homogenní celek za účelem předcházení segregace. Třetí způsob zahrnuje dobrou dostupnost zařízení občanského vybavení (školy, lékař, parky) patřím sem i dostupná veřejná doprava. Území by mělo

být dobře prostupné pěšky. Všechny plochy by měly být napříč územím promíchané tak, aby nevytvářely velká monofunkční území (Maier 2012).

Objevují se názory, že sociální udržitelnosti je velmi těžké dosáhnout, jelikož pilíře sociálního rozměru jsou rozsáhlé a komplexní. A na rozdíl od environmentálních a ekonomických aspektů jsou obtížně pozorovatelné a měřitelné (Benaim, Collins, Raftis 2008). Kolk (2016) zastává názor, že sociální udržitelnost spočívá v tom, zajistit rovné podmínky všem, kteří chtějí své potřeby realizovat. Cokoliv, co člověku brání v naplňování jeho potřeb je považováno za překážku, kterou je třeba nějakým způsobem vyřešit.

6.2. Ekonomický rozměr

Ekonomický rozměr má za úkol najít cestu, jak dosáhnout ekonomického růstu trvale udržitelným způsobem. Za pozitivní z hlediska udržitelnosti se považuje, pokud nedochází k dalšímu využívání přírodních zdrojů, ale ekonomického růstu se dosahuje intenzifikací, technologickou či organizační inovací a vyšší kvalitou a produktivitou lidské práce. Na ekonomiku příznivě působí zejména vývoj technologií šetrných k životnímu prostředí (Ústav územního rozvoje 2020).

Podmínky hospodářského rozvoje se dělí na vnitřní a vnější. Vnitřní podmínky jsou dány zdroji, které jsou k dispozici v daném území. Jedná se o přírodní zdroje (dostupnost surovin, přírodní prostředí), lidské zdroje (pracovní síla), infrastrukturu (dopravní, technická, vzdělávací, zdravotní) a institucionální zázemí (právní, finanční instituce, podnikání, rozvoj). Vnější podmínky jsou vlivy blízkého či vzdálenějšího okolí, při hodnocení se berou ať už jako kontext, tak jako přímé vlivy. Čím menší území, tím více je ovlivněno vnějšími podmínkami. Udržitelný hospodářský rozvoj je také dán konkurenceschopností, území by mělo být dostatečně atraktivní pro investory i obyvatele. Investice vytvářejí nová pracovní místa, pro obyvatele je atraktivní takové území, které jim umožňuje udržet a zlepšovat kvalitu života, což závisí na udržení nebo růstu příjmů, a to souvisí s dostupností pracovních míst.

Co se týče veřejného sektoru, jeho investice a statky nepřinášejí bezprostřední zisk svému původci, ale jejich efekt spočívá v obecném užitku pro obyvatele. Z hlediska udržitelného rozvoje musí být do investic kromě počátečních nákladů zahrnuty i provozní náklady na údržbu infrastruktur. Další oblast, kam směřují investice jsou lidské zdroje: kvalita vzdělání, zdraví, bezpečnost, sociální péče a

životní prostředí. Na hospodářském rozvoji se podílí i pracovní trh, ten by měl mít vyvážený poměr mezi pracovními místy a pracovní silou (Maier 2012).

Ekonomická a sociální sféra se spojuje v lidský kapitál, který se projevuje jako příspěvek jednotlivců ve prospěch společnosti (Porreca 2020).

6.3. Environmentální rozměr

Environmentální rozměr se zaměřuje na přírodní prostředí a na to, jak ho udržet funkční a produktivní pro příští generace lidí. Environmentální udržitelnost souvisí s únosnou kapacitou přírodního prostředí (Brodhag, Taliere 2006). Ekologie definuje únosnost prostředí jako maximální počet jedinců daného druhu, které ještě prostředí dokáže uživit, pokud je únosná kapacita prostředí překročena, může dojít ke kolapsu ekosystému (Maier 2012).

Je vyžadováno, aby byly přírodní zdroje využívány jen do takové míry, do jaké jsou schopny se obnovit. Odpady by neměly být emitovány rychleji, než dokáže přírodní prostředí pojmout. (Diesendorf 2000). Snahy o neomezený růst kladou na přírodní prostředí stále větší nároky, které Země není schopna unést. Environmentální pilíř usiluje o udržení ekosystémů, které mají nepřímý vliv na lidský život a celou společnost. Tyto ekosystémy nám poskytují zdroje a vstupní suroviny, které jsou rozsáhlé, ale omezené. Proto je třeba zaměřit se na udržitelné nakládání, které zdroje nevyčerpá (Goodland 1995).

Koncept udržitelného rozvoje je čím dál víc aktuální, jelikož počet obyvatel se neustále zvyšuje a s ním i jejich nároky na přírodní zdroje (Mensah 2019).

6.4. Vliv výstavby na udržitelný rozvoj

Stavební průmysl je jedním z nejvýznamnějších odvětví, které nadměrně využívá neobnovitelné přírodní zdroje, působí nevratné změny na životním prostředí, vypouští do ovzduší polutanty a škodlivé emise a způsobuje ztrátu nebo zábor úrodné půdy a lesů. Tím negativně ovlivňuje celý environmentální systém a má značný dopad na efektivitu opatření, které mají vést k udržitelnému rozvoji (Hájek 2014).

Existuje několik způsobů, jak lze tento dopad zmírnit. Patří mezi ně lepší využívání půdy, změna legislativy, posuzování vlivů na životní prostředí před zahájením stavby a rekonstrukce starých budov. Znovupoužitím stavebního odpadu by se zmenšil dopad výstavby na životní prostředí, jelikož by se snížila potřeba těžby

nového materiálu a také by ubylo stavebního odpadu a nežádoucích dopadů spojených s jejich likvidací.

Stavební průmysl je také zodpovědný za nadměrnou spotřebu energie, kterou potřebuje jak při výrobě materiálu a samotné výstavbě budov, tak při jejich využívání, tedy vytápění nebo klimatizování interiérů. Samotná konstrukce budov má výrazný vliv na jejich energetickou náročnost a spotřebu energie. Úspora energie by byla nejvíce vhodná ve výrobní oblasti, konkrétně ve zlepšení energetické účinnosti výrobních zařízení, používáním recyklovaných materiálů. Dále je možné zefektivnit řízení staveb, zamezit plýtvání materiálem a zlepšit energetickou účinnost formou vhodného výběru zdroje energie z obnovitelných zdrojů. V neposlední řadě je třeba se soustředit na technologický pokrok a investice do tohoto sektoru. Pro zajištění udržitelného rozvoje do budoucna není možné, aby bylo stavebnictví rozsáhle omezováno, je však třeba přehodnotit přístup a povahu stavebních činností (Spence, Mulligan 1995).

Hodnocení dopadů vlivů výstavby na udržitelný rozvoj je multikriteriální problém, při kterém je třeba uvažovat širší spektrum hodnotících kritérií a aspektů. Ve spoustě zemí jsou tyto činnosti ohraničeny legislativním a fiskálním rámcem a formou regulací a poplatků (Spence, Mulligan 1995).

V České republice lze dopad staveb na životní prostředí hodnotit několika způsoby. Jedním z nich je posuzování životního cyklu (LCA) prostřednictvím technické normy ČSN EN ISO 14040 (Hájek 2014). Dalším způsobem je proces posuzování vlivů na životní prostředí, zvaný EIA, který je v České republice upraven zákonem č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle tohoto zákona musí být posuzovány záměry a koncepce, u kterých musí být zhodnocen jejich vliv na veřejné zdraví, životní prostředí a jejich vzájemné působení a souvislosti (Tuháček, Jelínková 2015).

7. Udržitelný rozvoj v praxi

Na základě vyjednávání na Konferenci OSN o udržitelném rozvoji v roce 2012 v Rio de Janeiru bylo formováno 17 Cílů udržitelného rozvoje, které se dotýkají oblasti sociální, ekonomické i environmentální (Informační centrum OSN v Praze ©2022).

V České republice jsou tyto cíle implementovány skrze Strategický rámec České republiky 2030. Jedná se o klíčový dokument k naplňování cílů udržitelného

rozvoje prostřednictvím veřejné správy se šesti oblastmi zaměření a to Lidé a společnosti, Hospodářský model, Odolné ekosystémy, Obce a regiony, Globální rozvoj a Dobré vládnutí. Pro každou z oblastí popisuje, jaké jsou její cíle a splnění těchto cílů náleží ministerstvům. Zastřešujícím orgánem pro udržitelný rozvoj je Rada vlády pro udržitelný rozvoj (Ministerstvo životního prostředí ©2022a).

7.1. Agenda 21

Celosvětový plán, který formuluje jednotlivé kroky k udržitelnému rozvoji, se nazývá Agenda 21. Byl přijat na Summitu Země v Rio de Janeiru v roce 1992 zástupci 170 zemí světa. Část tohoto dokumentu, která implementuje udržitelný rozvoj na regionální a místní úrovni je Kapitola 28 s názvem Iniciativy místních úřadů na podporu Agendy 21, zvaná též Místní Agenda 21 (MA21) (Ministerstvo životního prostředí ©2022b). Ta má za úkol zvyšovat kvalitu života prostřednictvím strategického plánování, lepší státní správy a zapojování veřejnosti do rozhodování. Důležité je zde spojení státní správy s ostatními složkami společnosti: neziskovým sektorem a místními spolky, podnikateli, provozovateli služeb a s dalšími subjekty včetně široké veřejnosti (Magistrát hlavního města Prahy ©2019a). Stěžejní roli zde hraje i neziskový sektor, který má právo se zasazovat do rozhodovacích procesů ve správních řízeních (Tuháček, Jelínková 2015).

Do Agendy 21 bylo od počátku zapojeno i tehdejší Československo. V roce 1994 v České republice vznikla Národní síť Zdravých měst. Ta si klade za cíl propojit zdraví a kvalitu života v municipalitách v rámci udržitelného rozvoje prostřednictvím aktivního zapojení obyvatel, neziskového sektoru i podnikatelů (Národní síť Zdravých měst České republiky ©2022). V roce 2003 se ustanovila Rada vlády pro udržitelný rozvoj, která je poradním a iniciačním orgánem vlády pro oblast udržitelného rozvoje a strategického řízení (Ministerstvo životního prostředí ©2022c). Později Rada ustanovila Pracovní skupinu pro místní Agendu 21, která měla za úkol nalézt vhodné měřítko kvality MA21 na lokální úrovni. V roce 2006 byla MA21 Ministerstvem vnitra ČR oficiálně zařazena mezi metody ke zvyšování kvality veřejné správy. O čtyři roky později přijala vláda ČR Strategický plán udržitelného rozvoje České republiky a v roce 2013 se k principům MA21 přihlásilo i hl. m. Praha (Městská část Praha 10 ©2022b).

7.2. Implementace udržitelného rozvoje v Praze 10

Městská část Praha 10 se stala v roce 2016 členem Národní sítě Zdravých měst ČR, kdy se také zavázala k plnění kritérií MA21. V listopadu roku 2021 se zařadila do druhé nejvyšší kategorie B v MA21 a získala titul Skokan roku od Národní sítě Zdravých měst ČR za velký pokrok v oblasti udržitelného rozvoje. Hodnotitelé, kteří titul udělili, ocenili především vypracovaný Strategický plán udržitelného rozvoje pro období 2020-2030 (Strategie pro Desítku ©2021a).

7.2.1. Metodika pro spoluúčast developerů

Městská část má zpracovanou metodiku pro zajištění spoluúčasti developerů na financování veřejné infrastruktury, dokument nese název Spoluúčast privátního sektoru na veřejných výdajích a vznikl ve spolupráci s Fakultou architektury ČVUT v Praze (Městská část Praha 10 ©2020a).

V současné době neexistuje v České republice jakákoliv právní úprava, která by investory a developery zavazovala ke spoluúčasti na zřízení veřejných infrastruktur, kromě dílčích smluv, které se uzavírají mezi developerem a obcí.

Metodika je na dobrovolné bázi a má za úkol formulovat podíl spoluúčasti investorů při přípravě projektů územního rozvoje na výstavbě veřejné infrastruktury. Vychází z předpokladu, že obec a developer mají podobný zájem na vytvoření nových infrastruktur a jedná se tak o oboustranně výhodný akt. Předmětem veřejné infrastruktury jsou především stavby občanské vybavenosti (školy, budovy sociální péče, kulturní zařízení), dopravní komunikace, technická infrastruktura a veřejná prostranství včetně zeleně, případně přestavba již stávající infrastruktury. Výši spoluúčasti a poplatků stanoví zastupitelstvo obce. Rozhodnutí developera o participaci však s sebou nese vyšší investiční zátěž, která se promítne do celkové ceny projektu. Díky předem stanoveným podmínkám má ale developer jistotu, že takto vložená investice bude skutečně použita na veřejnou infrastrukturu (MČ Praha 10, Ústav prostorového plánování, FA ČVUT v Praze 2019).

7.3. Strategický plán udržitelného rozvoje Prahy 10

Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Prahy 10 pro období 2020-2030 (SPUR) je dlouhodobý dokument, jehož úkolem je stanovit směr vývoje městské části v různých aspektech života. Má sloužit k identifikaci problémů a nalezení možností

jejich řešení, koordinaci představ jednotlivých aktérů a formulaci cílů, jak dosáhnout udržitelného rozvoje ve všech oblastech života městské části (dialog architekti, s.r.o., 2019).

Pro zpracování plánu byla využita „Metodika hodnocení udržitelných měst/městských částí“, kterou vydala Národní síť Zdravých měst ČR. Plán byl posuzován procesem SEA (Strategic Environmental Assessment) z hlediska vlivu koncepce na životní prostředí a soustavu Natura 2000 (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020). Oznámení SEA bylo zpracováno Fakultou životního prostředí ČZU v Praze. Dle tohoto dokumentu lze vyloučit negativní vlivy na životní prostředí přesahující hranice České republiky, možné vlivy však lze předpokládat na lokální a regionální úrovni. Tyto negativní vlivy by měly pocházet především ze stavební činnosti v oblasti dopravy a územního rozvoje, kde by mohlo docházet ke generování polutantů do okolí (produkce odpadu, prašnost, znečištění ovzduší). Jiné vlivy nejsou dle dokumentu známy (MČ Praha 10, Fakulta životního prostředí ČZU v Praze 2020).

SPUR se skládá ze tří částí: analytické, která zjišťuje současný stav, návrhové, která definuje směry a cíle a realizační, která předkládá návrhová opatření (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

Plán zahrnuje jedenáct oblastí udržitelného rozvoje a to následující: Správa věcí veřejných, Životní prostředí, Udržitelná spotřeba a výroba, Doprava a mobilita, Zdraví a sport, Místní ekonomika a podnikání, Vzdělávání a výchova, Kultura a volný čas, Sociální prostředí, Globální odpovědnost a Územní rozvoj. V těchto jednotlivých aspektech si městská část stanovila dílčí výzvy, které chce do roku 2030 splnit (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Správa věcí veřejných**

V plánu je rekonstrukce budovy Úřadu MČ Praha 10 - ta je součástí sídliště Vlasta a byla postavena v 70. letech minulého století. Komplex tří budov a technický stav však již nevyhovuje nárokům 21. století. Cílem rekonstrukce je vytvořit nový veřejný prostor bez bariér, posílit přirozené vazby v území a lépe zasadit budovu do okolí. Z hlediska financí se jedná o největší investiční projekt v historii městské části, projekční společnost CASUA odhaduje náklady na 915 mil. Kč, což přesahuje rozpočtové možnosti samotné městské části. Na financování se tak bude spolupodílet hl. m. Praha formou návratové finanční výpomoci a budou využity dotace z fondů

Evropské unie. (Městská část Praha 10 ©2020b). Mezi další výzvy z této oblasti patří např. modernizace vybavení a navýšení kapacit škol, rekonstrukce hřišť a budov kulturního vyžití, zavedení kvalitního systému elektronické komunikace, vytvoření digitálního povodňového plánu a v neposlední řadě zlepšení komunikace o aktivitách a srozumitelné, transparentní informování o hospodaření městské části, pravidelné setkávání radních s občany a jejich zapojování do rozhodování o věcech veřejných (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Životní prostředí**

Tato oblast zahrnuje především péči o veřejnou zeleň a zvyšování její kvality, udržování čistoty veřejných prostranstvích a šetrné nakládání s přírodními zdroji. Nedílnou součástí je i aktivní zapojování občanů do péče o životní prostředí, spolupráce s neziskovým sektorem a rozšiřování povědomosti o dobrovolnických spolcích, kterých je na území městské části hned několik. Městská část by ráda zapojila občany do výsadby stromů, chce podporovat dobrovolnické úklidy zeleně a zakládání komunitních zahrad (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Udržitelná spotřeba a výroba**

Hlavním opatřením v této sekci je především energeticky efektivní správa budov, snižování produkce odpadů a podpora jejich dalšího využití. Toho bude dosaženo prostřednictvím zavedení systému cirkulární ekonomiky, minimalizace jednorázových obalů na akcích pořádaných městskou částí, podpory výměny zboží (swap) a bezobalových obchodů a zavádění širšího spektra sběrných nádob na tříděný odpad včetně podpory kompostování. To zahrnuje i podporu ekologických osvětových akcí pro veřejnosti i pro školy (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Doprava a mobilita**

Zásadním opatřením v této části je zlepšení městské hromadné dopravy a rozvoj infrastruktury. Konkrétně se jedná o navýšení kapacity parkovacích stání, zlepšení prostupnosti městské části díky vybudování Drážní promenády na bývalém tělese železnice č. 221, dokončení vnitřního a vnějšího okruhu, vybudování cyklostezek a podpora rozvoje tramvajových tratí a železničního spojení, což zvýší dostupnost území. Městská část si též dala za cíl podporovat elektromobilitu a zvýšit

počet dobíjecích stanic (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Zdraví a sport**

Základním tématem v této oblasti je prevence, městská část chce více spolupracovat se zdravotnickými a sociálními službami, pořádat osvětové kampaně a kurzy první pomoci za spolupráce s Fakultní nemocnicí Královské Vinohrady. V druhé části je snaha o rozvoj sportovních aktivit a zpřístupnění školních sportovišť v určitých hodinách i veřejnosti. Dle plánu by mělo dojít k rekonstrukci sportovišť a výstavbě nových hřišť a hal a k propagaci sportovních aktivit (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Místní ekonomika a podnikání**

Cílem je zmapování a vytvoření funkční sítě podnikatelů pro efektivnější spolupráci jednotlivých subjektů mezi sebou a s radnicí. Je zde snaha o podporu malých a začínajících podniků a místních organizací v pořádání kulturních akcí. Menší obchodní centra na sídlištích (OC Cíl, Květ, Astra, Skalka) by měly být smysluplně rozvíjeny (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Vzdělání a výchova**

Tato část představuje především cíl zvýšení kapacity mateřských a základních škol, což zahrnuje jak rekonstrukci stávajících zařízení, tak i výstavbu budov nových. Soustředit se chce městská část i na profesní rozvoj pedagogů a snížení jejich pracovní zátěže. Zároveň chce zvýšit úroveň kvality stravovacích zařízení při školách, zrekonstruovat hřiště, podporovat spolupráci s partnerskými školami v zahraničí a rozvíjet dovednosti žáků ve všech oblastech (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Kultura a volný čas**

Důraz je kladen na zajištění podmínek pro kvalitní rozvoj kulturních a společenských akcí, tedy zkvalitnění programu a služeb v kulturních domech (KD Barikádníků, KD Eden) a v dalších zařízeních s kulturním přesahem s důrazem na zvyšování informovanosti a důležitých osobnostech a historii. Památkově hodnotné objekty budou obyvatelům prezentovány s cílem zvýšit povědomí o památkové péči a významnosti kulturního dědictví. Dalším opatřením je zpestřování nabídky na volnočasové využití prostřednictvím dotazování obyvatel a za spolupráce místních

komunitních a rodinných center (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Sociální prostředí**

Pozornost chce městská část věnovat nejen sociálně potřebným, ale i rodinám a seniorům, a to prostřednictvím kvalitních sociálních služeb. V plánu je zařídit nízkoprahové centrum pro děti a mládež K Botiči, pořádání Veletrhu sociálních služeb, podpora rodinných center. Osvěta a informovanost zde má významné místo, do škol budou zaváděny programy prevence a vzdělávána bude též veřejnost (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

- **Globální odpovědnost**

Podstatou tohoto pilíře je vzájemná mezinárodní spolupráce v oblasti udržitelnosti, což zahrnuje vystupování městské části jako člena Národní sítě Zdravých měst ČR a spolupráci s jinými podobně smýšlejícími městy. Cílem je podporovat opatření vedoucí ke snížení dopadů na klimatické změny, to zahrnuje šetrné nakládání s dešťovou vodou, založení lesoparku v oblasti Trojmezí nebo dílčí opatření proti suchu (vsakovací plochy a poldry) (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

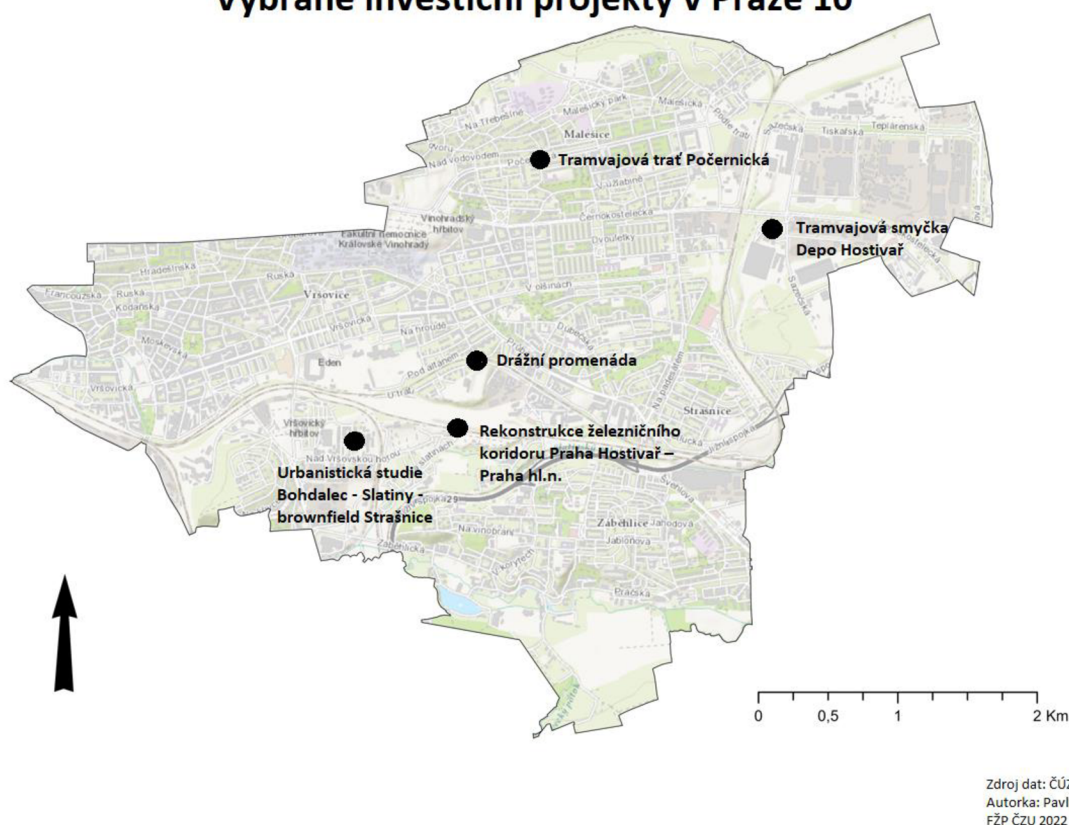
- **Územní rozvoj**

V této sekci je cílem kvalitní plánování veřejného prostoru, které bude provedeno týmem odborníků. Opatření budou realizována v dílčích Generelech veřejného prostranství, veřejné plochy budou revitalizovány (OC Květ, sídliště Solidarity, Malešické náměstí a další). Podstatnou část představuje spolupráce s okolními městskými částmi a s obyvateli předmětného území (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020).

8. Investiční projekty a jejich dopad na udržitelný rozvoj

V následující kapitole se práce zabývá charakteristikou vybraných investičních záměrů a popisem dopadu jejich vlivu na udržitelný rozvoj. V Praze 10 se plánují celoměstsky i regionálně významné projekty. Městská část zveřejnila na svých webových stránkách Strategie pro Desítku přehledný katalog nedávno zrealizovaných a do budoucna plánovaných projektů, který postupně aktualizuje. V současné době (březen 2022) je v katalogu uvedeno celkem 77 projektů (Strategie pro Desítku ©2021b). Na mapě níže jsou znázorněny polohy vybraných projektů v Praze 10.

Vybrané investiční projekty v Praze 10



Obrázek č.2: Vybrané investiční projekty v Praze 10

8.1. Tramvajová smyčka Depo Hostivař

Tramvajová smyčka Depo Hostivař je záměr projektovaný v katastrálním území Strašnice a bude součástí připravovaného přestupního terminálu. Dopravní podnik hlavního města Prahy (DPP) ji plánuje vybudovat u konečné stanice metra Depo Hostivař. Smyčka bude stát na současném obratišti autobusů, to nezanikne, ale dostane novou podobu. Umožní prodloužení a zajíždění tramvajových spojů, které by jinak končily na smyčce Černokostelecká. Smyčka Černokostelecká do budoucna zanikne kvůli stavbě Městského okruhu. Zadavatelem projektu je hl. m. Praha, projektantem je METROPROJEKT Praha, a.s., investorem DPP. Záměr již získal pravomocné stavební povolení (Strategie pro Desítku ©2021b).

8.1.1. Identifikace záměru

V únoru roku 2022 dokončil DPP tendr na zhotovitele tohoto projektu. Z osmi zájemců byla vybrána společnost Eurovia, která nabízela nejnižší cenu, a to 194 mil.

Kč (Dopravní podnik hlavního města Prahy ©2022a). Stavba začala v březnu roku 2022 a smyčka by dle předpokladů DPP měla být otevřena na konci srpna roku 2022 (MHD86 ©2022a).

Stanice metra Depo Hostivař byla otevřena roku 2006. Autobusové obratiště u zastávky metra je dimenzováno pro zajíždění příměstských linek z a do obcí jihovýchodně od Prahy. Původně sem zajížděly autobusy příměstské dopravy směrem na Uhřetěves, Říčany a Kostelec nad Černými lesy. Ty byly v roce 2008 přesměrovány na konečnou stanici metra Háje. Autobusy ze směru Koloděje a Dubeč byly přesměrovány na Skalku. Autobusový terminál tak naplno nevyužívá svou kapacitu. Nová smyčka by měla areál oživit a přinést mu opět plné využití (ROPID ©2021).

Nová tramvajová zastávka bude postavena blíže k vestibulu metra Depo Hostivař, čímž se zkrátí docházková vzdálenost z tramvaje nebo autobusu na metro, která v současné době činí přibližně 400 metrů (MHD86 ©2021a). Nová vzdálenost na přestup bude činit přibližně 180 m (Dopravní podnik hlavního města Prahy ©2022a). Napojení tramvajové smyčky je plánováno na křižovatce ulic Černokostelecká a Sazečská (ECO-ENVI-CONSULT 2017). V místě budou vybudována tři tramvajová nástupiště: jedno výstupní, jedno nástupní směrem do centra a jedno nástupní směrem z centra. K tomu jedno nástupiště pro autobusy. Vznikne i nové P+R parkoviště s 649 místy pro auta a kola (MHD86 ©2021a). V plánu je i zatravnění kolejiště, okolo budou vysázeny stromy.

Dle Adama Scheinherra, který zastává post náměstka primátora a předsedy dozorčí rady Dopravního podniku získá touto stavbou Praha 10 další důležitý přestupní uzel. Smyčka Depo Hostivař je první stavbou z plánovaného přestupního terminálu (Dopravní podnik hlavního města Prahy ©2022a). Součástí přestupního uzlu bude v příští fázi také zastávka na současné železniční lince S49 a nově vzniklé lince S61, kde v současné době jezdí jen nákladní spoje. Ta propojí nádraží Praha-Smíchov a Praha-Běchovice přes nově vzniklé zastávky Praha-Jahodnice, Praha-Hostavice, Praha-Jiráskova čtvrť a již výše zmíněnou novou zastávku u Depa Hostivař, jejíž jméno dosud nebylo zvoleno (Polad' Prahu ©2022). Výrazně se tak zlepší přestupní vazby mezi jednotlivými druhy dopravy a zvýší se atraktivita spojů MHD směrem do Nových Strašnic, Vršovic a dále do centra Prahy (Dopravní podnik hlavního města Prahy ©2022a).

Objevují se ale i názory, že nová tramvajová smyčka velký nárůst cestujících nepřinese, na příliv cestujících bude mít spíš vliv nové parkoviště. Velký potenciál má

také železniční trať vedena po Malešické spojnici, která se nachází v blízkosti depa. V současné době však není hotová ani finální studie (Strategie pro Desítku ©2021b).

Další možný potenciál leží v možném prodloužení tramvajové trati východním směrem do Štěrbohol. Ze Strategie rozvoje tramvajových tratí však vyšlo najevo, že trať Ústřední dílny DP - Průmyslová - Štěrboholy by měla nejmenší přínos ze všech ostatních tratí. Také není zanesena v platném územním plánu. Realizace této trati proto minimálně do roku 2030 rozhodně není v prioritou, co se rozšiřováním dopravní infrastruktury týče (Hinčica ©2021).



Obrázek č. 3: Vizualizace plánované smyčky Depo Hostivař (Dopravní podnik hlavního města Prahy ©2022b)

8.1.2. Dopad na udržitelný rozvoj

Výstavbou nové smyčky Depo Hostivař naplňuje městská část Praha 10 dílčí cíle k dosažení udržitelného rozvoje, které si stanovila ve Strategickém plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030. Městská část si klade za cíl aktivně se podílet na plánování rozvoje městské hromadné dopravy (Městská část Praha 10 2020a). Oblasti strategického plánu, kterých se tato stavba týká, jsou globální odpovědnost a doprava a mobilita (Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace 2020). Silné a slabé stránky projektu, stejně jako

jeho příležitosti a hrozby byly zpracovány SWOT analýzou, jejíž tabulka je k nahlédnutí níže.

Silné stránky	Slabé stránky
Zlepšení přestupních vazeb v dopravním uzlu Depo Hostivař	Nejistota zvýšení počtu cestujících
Přiblížení tramvajových zastávek ke stanici metra a terminálu autobusové dopravy	
Možné zrušení tramvajové smyčky Černokostelecká	Možné ohrožení chráněných živočichů
Nový parkovací dům P+R zlepší situace s parkováním	
Větší rozsah ploch pro pěší, bezbariérové přístupy k zastávkám	
Příležitosti	Hrozby
Nárůst kapacity parkoviště P+R po dokončení parkovacího domu	Nevyužitý potenciál kvůli nízkému počtu cestujících
Prodloužení tramvajové trati směrem do Štěrbohol	
Výstavba nového dopravního terminálu – možnost přímého přestupu z metra na tramvaj, vlak i autobusy	Prodloužení trati do Štěrbohol není v blízkých letech prioritou
Dostavba Městského okruhu a s tím spojené lepší dopravní propojení	

Tabulka č. 1: SWOT analýza plánované smyčky Depo Hostivař

Tento záměr má za úkol zvýšit především pohodlnost přestupu z tramvaje na metro. Do budoucna se stane součástí nového přestupního terminálu, který bude podporovat multimodalitu dopravy. Má za úkol zlepšit přestupní vazbu z železničních linek na metro A, tramvajové spoje a plánované parkoviště P+R (Strategie pro Desítku, ©2021b). V plánu je zvýšení komfortu veřejné dopravy a propojení nabídne rychlejší a pohodlnější přepravu (Polad' Prahu ©2022).

Cílem výstavby nového parkovacího domu P+R je vyřešení současné komplikované situace s parkováním v Praze 10, ta je dlouhodobě neudržitelná kvůli

nedostatku parkovacích míst. Nové záchytné parkoviště P+R utvoří možnosti pro odlehčení dopravní infrastruktury, která je v současné době velmi zatížena osobní automobilovou dopravou (Hlavní město Praha 2019). Výstavbou nových parkovacích ploch se předpokládá zklidnění automobilové dopravy. Tím bude naplněn cíl utvářet kvalitní systém parkování sloužící obyvatelům Prahy 10, který je stanovený ve SPUR. (Městská část Praha 10 2020b).

Nově vystavěná smyčka by mohla naplnit cíl městské části Praha 10 podporovat městskou hromadnou dopravu, zlepšit kapacitní problémy na určitých tramvajových tratích a vyřešit přetížení komunikační sítě v jistých oblastech (dialog architekti, s.r.o. 2019). Do budoucna je zde také příležitost ve formě dopravního napojení na plánovaný Městský okruh. Ten by měl vést v místě současné Dřevčické ulice přes ulici Černokosteleckou (SATRA, spol. s.r.o. a kol. 2019). Tento záměr může výrazně ovlivnit příliv cestujících, kteří využijí přestupního terminálu a záchytného parkoviště.

Co se týká dopadu na životní prostředí, byl vypracován dokument EIA s názvem Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění Smyčka Depo Hostivař, ve kterém došlo k těmto závěrům:

- Hluk ze stavby nepřekročí dané hygienické limity, které jsou stanovené pro hluk ze stavební činnosti (65 dB v čase od 7:00 do 21:00 hodin).
- Výstavba představuje určité riziko ohrožení kvality vod. Pro odstranění tohoto rizika budou respektována následující opatření. Bude vypracován havarijní plán, na plochách stavby nebudou skladovány látky, které by mohly ohrozit jakost vody, nebezpečné odpady budou shromažďovány na předem určených místech a ostatní odpad bude tříděn dle druhu.
- Vlastní etapa výstavby představuje určité riziko ohrožení kvality půd. Požadovaná opatření v rámci zásad organizace výstavby jsou totožné s opatřeními v rámci vlivů na jakost vod. Skrývka orníční a podorníční vrstvy bude uložena na mezideponii a poté s ní bude naloženo dle pokynů orgánu ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF).
- Záměr nezasahuje do žádného územního systému ekologické stability (ÚSES), zvláště chráněného území (ZCHÚ) ani není v kontaktu s žádným významným krajinným prvkem (VKP). Projekt neovlivní krajinný ráz území, jelikož

nedochází k žádné výrazné změně oproti současnému stavu, co se charakteru místa týče.

- Pokud dojde ke kácení stromů, bude to v období od prosince do března, stromy, které budou zachovány, musí být ochráněny opevněním nebo obedněním. Jako náhrada za pokácené stromy bude zpracován projekt sadových úprav konzultovaných s MČ Praha 10.
- V místě záměru bylo zjištěno sedm druhů zvláště chráněných druhů živočichů, přímý vliv bude mít stavba pouze na ropuchu zelenou a čmeláky, pro ty jsou navržena ochranná opatření (ECO-ENVI-CONSULT 2017).

Projekt by mohl mít příznivý dopad na obyvatele nejen Prahy 10, ale i okolních městských částí, hlavně Prahy 14 a Prahy 15. Zřízení nové smyčky v této lokalitě by mohlo zvýšit kvalitu dopravní obslužnosti především z důvodu přestupu cestujících a poskytovat tak dopravní potenciál do budoucna.

8.2. Tramvajová trať Malešice

Tramvajová trať Počernická by měla stát v katastrálním území Malešic v Praze 10. Je navržena v délce 2,4 km a měla by sloužit zejména pro obyvatele sídlišť v Malešicích. Nová trať povede z ulice Vinohradská ulicí Počernická s koncovou smyčkou v dnes nezastavěném nároží křižovatky ulic Počernická a Dřevčická. V návrhu se počítá se šesti páry zastávek. Přímé linky ze zastávky Sídliště Malešice pojedou na Floru a dále jedna přes Vinohrady na Karlovo náměstí a druhá přes Žižkov k Hlavnímu nádraží a na Náměstí Republiky (IPR Praha 2021).

V současné době je již studie kompletní, avšak nezveřejněná, zpracovává se projektová dokumentace pro územní rozhodnutí, které předchází oznámení EIA, to bude zahájeno nejspíše v březnu nebo dubnu roku 2022 firmou PUDIS, a.s. (Výbor pro životní prostředí a infrastrukturu ZMČ Praha 10 2022). Investiční náklady činí 620 mil. Kč (bez přeložky káraných vodovodních řadů; bude upřesněno podle podrobnější aktuální dokumentace) (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy 2017). Záměr je schválen Radou hl. m. Prahy a též figuruje v koncepčních a strategických dokumentech hl. m. Prahy (Výbor pro životní prostředí a infrastrukturu ZMČ Praha 10 2022). Předpokládané zahájení stavby je v letech 2024-2025, dokončení tramvajové trati by se mělo uskutečnit v roce 2027. Cílem výstavby tramvajové tratě je zlepšit

dopravní obslužnost pro sídliště Malešice a také zajistit dostatečné kapacity pro další rozvoj v území.

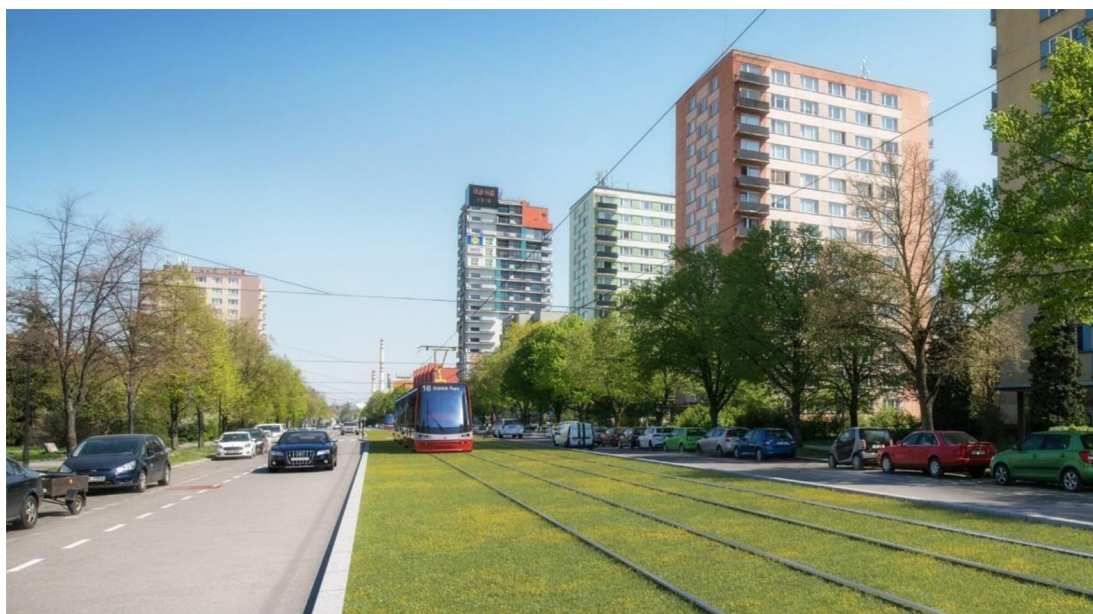
8.2.1. Identifikace záměru

První plány na propojení Malešic a centra města tramvajovou tratí se objevily v 60. letech 20. století, kdy byla projektována malešická tramvajová trať s trasou z Vinohradské ulice přes ulici Počernická a průmyslovou zónu až do tramvajové vozovny Na Homoli. Tehdy se však tyto plány neuskutečnily (Výrut 2001). Až počátkem 21. století se v Územním plánu hl. m. Prahy z roku 1999 znovu zmiňuje návrh na výstavbu tramvajové trati v této lokalitě (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy 2017). V roce 2021 byl Dopravním podnikem hl. m. Prahy aktualizován dokument Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, schválila ho Rada hl. m. Prahy. Vedení Prahy v něm popisuje záměry na výstavbu nových tramvajových tratí včetně trati v ulici Počernická (Magistrát hlavního města Prahy, ©2021a).

Podrobněji bylo vedení tramvajové trati Počernickou ulicí prověřeno studií v roce 1995. Tato studie zpracovaná firmou PÚDIS Praha, a. s. potvrdila dopravní přínosy záměru i vhodné umístění tratě do středu Počernické ulice. Zároveň však zjistila možnou kolizi tratě s káranskými vodovodními řady, které vedou Počernickou ulicí v celé její délce a ovlivňují i možnosti vedení dalších inženýrských sítí. Tehdy však tento fakt nebyl brán jako problém, neboť bylo naplánováno vybudování nového vodovodního přivaděče v jiné lokalitě Prahy. Počítalo se s tím, že vodovodní řady v Počernické ulici ztratí na významnosti a situace s nevhodným uspořádáním sítí bude řešitelná právě vybudování jiného vodovodního přivaděče. Tento plán se ale nenaplnil, Pražská vodohospodářská společnost, a. s. totiž trvá na plném využití obou stávajících vodovodních řadů (Pražské tramvaje ©2021). Pro vodovodní řady byla navržena přeložka ze středového pásu do prostoru obou přilehlých vozovek (tzn. oba řady odděleně). Tato úprava vedení vodovodních řadů a jejich ochranného pásma vyžaduje zásahy i do dalších inženýrských sítí v Počernické ulici, jedná se o přeložky kanalizace a horkovodu. Tyto přeložky však kvůli své náročnosti zásadně zasáhnou do finančního rozpočtu projektu. Z tohoto důvodu jsou diskutovány i možnosti jiného způsobu včlenění tramvajové trati do profilu Počernické ulice. Jakékoliv řešení však bude zásadně ovlivněno velkou koncentrací inženýrských sítí (Pražské tramvaje ©2021).

Na tramvajové trati je navrženo dohromady šest párů zastávek. Po odbočení z Vinohradské ulice je umístěna první zastávka Hagibor, poté následují zastávky, které budou umístěny zhruba na stejném místě jako stávající zastávky autobusů, jedná se o stanice Na Palouku, Hostýnská a Plaňanská. Obsluhu východní části sídliště Malešice by měly zajistit zastávky Tucharazská a před odbočením do smyčky zastávka Sídliště Malešice (Pražská integrovaná doprava ©2019).

Trasa tramvajové tratě je navržena se zatravněným svrškem a měla by být vedena středem Počernické ulice, podél trati zůstanou dvoupruhové vozovky se zastávkami linek autobusové dopravy. Současné zelené pásy se stromořadím podél Počernické ulice by během výstavby měly být ochráněny a ponechány. Alej by měla být doplněna celkem o 25 stromů. Cyklistický pruh a parkovací plochy podél ulice dle plánu zůstanou při okraji vozovky zachovány. U konečné zastávky Sídliště Malešice se počítá s výstavbou nového parkoviště (IPR Praha 2021).



Obrázek č. 4: Vizualizace tramvajové tratě Počernická (IPR Praha ©2021a)

Územní plán hlavního města Prahy zahrnuje i možné prodloužení trati do ulice Teplárenská. Tento úsek tramvajové tratě, který je komplikovaný křížením se železnicí a budoucím městským okruhem má nejasné dopravní přínosy a nebyl doposud podrobněji prověřován. Aktuální je samozřejmě základní část předmětné tramvajové tratě v sídlišti Malešice (Pražské tramvaje ©2021). Výhledově by tento projekt umožnil propojení k budoucímu terminálu Depo Hostivař a byla by zde možnost zokruhování trati. Podmínkou výstavby je rozhodnutí o formě přeložky vodovodních řadů a také majetkoprávní vypořádání se soukromými vlastníky na pozemcích budoucí

smyčky. Rozhodnutí o dalším možném rozvoji tramvajové tratě v této lokalitě je ovlivněno stavbou městského okruhu (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy 2017). Ulice Počernická byla pro zavedení tratě projektována. Tramvaje zde mají i výhodu, že jsou blízko vozovny Dopravního podniku a napojení na stávající tramvajovou síť bude jednoduché, naproti tomu trolejbusy a elektrobusy jsou vhodné spíše do kopcovitého terénu a do užších ulic (IPR Praha 2021).

Občané se mohli k záměru vyjádřit prostřednictvím ankety, kterou připravil IPR. V září 2021 bylo také možné se přijít informovat o tomto záměru do informačního stánku IPR, který byl instalován v Malešicích vedle informačního kontejneru městské části Praha 10. Z ankety vyplynulo, že 54 % respondentů by bylo pro zavedení tramvajové tratě do této oblasti, 46 % je proti. Nejčastějším argumentem proti trati byla především obava z hluku a zhoršení životního prostředí. Objevil se i názor, že současná autobusová doprava je dostatečná a že výstavba nové tratě může způsobit úbytek parkovacích míst. S tím je spojen i strach o ztrátu zeleně a stromů (IPR Praha 2021). Tyto pochybnosti však byly vyvráceny vypracovanou hlukovou studií, dle které budou dodrženy hygienické limity pro hluk z dopravy (dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. 65 dB v denní době a 55 dB v noční době) a nedojde ke zvýšení hluku v okolí. Vibrace a prašnost sníží široký travnatý pás. Trolejové vedení bude instalováno na sloupech veřejného osvětlení – v ulici tedy nevzniknou nové sloupky. Též stromy podél ulice Počernická budou ponechány (IPR Praha 2021a). Názory pro trať naopak oceňují možnost dojet hromadnou dopravou z Malešic až do centra Prahy, čímž by se Malešice opět o něco více přiblížily centru hlavního města. Tramvaje jsou schopny pojmout větší počet cestujících najednou, také zajišťují jistotu dopravní spojení, čímž se místo stává atraktivnější pro obyvatele, obchodníky, investory (Koalice Vlasta ©2018).

8.2.2. Dopad na udržitelný rozvoj

Tento záměr je jedním ze způsobů, kterým Praha 10 splňuje cíle zaměřené na rozvoj udržitelné mobility, které si stanovila ve Strategickém plánu udržitelného rozvoje pro období 2020-2030. V analytické části tohoto dokumentu se chce městská část zaměřit na spolehlivější a příjemnější cestování a na zvýšení podílu veřejné dopravy. Ze SWOT analýzy uvedené níže jsou patrné silné a slabé stránky projektu a jeho příležitosti a hrozby.

Silné stránky	Slabé stránky
Zvýšení počtu parkovacích míst	Nutná koordinace s rekonstrukcí vodovodních řadů v ulici Počernická
Přímé a rychlejší spojení Malešic s centrem Prahy	
Již připravené těleso pro tramvajovou trať	Majetkoprávní vypořádání a možné problémy s pozemky v budoucí smyčce Sídliště Malešice
Snížení emisí CO ₂ ¹ a přechod na ekologičtější formu dopravy	
Zapojení veřejnosti do projednávání	46 % občanů je proti ²
Příležitosti	Hrozby
Možnost prodloužení trati směrem k průmyslové zóně	Možné znečištění ovzduší emisemi benzenu při budování parkoviště ³
Potenciál do budoucna s ohledem na zvyšující se počet obyvatel	
Lepší spolehlivost, efektivita a kapacita provozu oproti autobusové dopravě	Kolize s projektem Městského okruhu v případě plánovaného prodloužení trati do průmyslové zóny
Podpora multimodality dopravy	

Tabulka č. 2: SWOT analýza tramvajové trati Počernická

Výstavbou nových zastávek tramvajové tratě se splní cíle stanovené v dokumentu SPUR a v Plánu udržitelné mobility Prahy a okolí. Praha spatřuje budoucnost dopravy v rychlé a provázané síti integrované veřejné dopravy, která čerpá z výhod kolejové dopravy a její konkurenceschopnosti k automobilové dopravě (Hlavní město Praha 2019).

Bude podporována multimodalita dopravy formou jednoduchého přestupu z tramvaje na linky autobusů, zvýší se atraktivita tramvajové dopravy a také selepší docházková dostupnost zastávek, která je ve strategických dokumentech stanovena na 400 m. (dialog architekti, s.r.o., 2019). Co se týká dopravy v klidu, parkovací stání podél ulice Počernická zůstane dle plánu zachováno, navíc bude vystavěno parkoviště u konečné zastávky Sídliště Malešice (IPR Praha 2021).

Rozvoj tramvajové dopravy podporuje naplňování strategických cílů v oblasti zlepšení efektivity dopravy, snížení uhlíkové stopy a zvýšení výkonnosti a

¹ Výbor pro životní prostředí a infrastrukturu ZMČ Praha 10 2022

² Výsledek závěrečné zprávy z ankety Tramvajová trať Počernická 10/2021 zpracovaný IPR

³ Výbor pro životní prostředí a infrastrukturu ZMČ Praha 10 2022

spolehlivosti. Sníží se počet autobusové dopravy s naftovými motory a posílí se kolejová doprava, ta nabídne obyvatelům rychlejší cestování do metropolitní oblasti Prahy s nižším dopadem na životní prostředí. Výstavbou tramvajových tratí zároveň dojde ke zlepšení v oblasti spolehlivosti provozu (Hlavní město Praha 2019).

Praha 10 aktivně zapojuje občany do rozhodovacích procesů a zajišťuje vyšší angažovanost a informovanost. S tím je spojen rozvoj místních komunit, které dokážou smysluplně reagovat na lokálně důležité projekty (Hlavní město Praha 2016). Veřejnost měla možnost v září 2021 vyjádřit své názory a stanoviska k plánované tramvajové trati prostřednictvím ankety. Též bylo možné přijít se o trati dozvědět více do informačního stánku od IPR, který zde byl instalován na podzim roku 2021 společně s informačním kontejnerem městské části Praha 10 (IPR Praha ©2021a).

Dle Ing. Šambergerové, která je zástupkyní zpracovatele oznámení EIA, byl prověřen dopad na všechny složky životního prostředí. Mezi nejdůležitější části patří změna akustiky, kvalita ovzduší, dopady na klima a zdravotní rizika. Ke zhoršení ovzduší bylo zjištěno pouze navýšení emisí benzenu (avšak do 1 %), tudíž nejsou dle zákona nutná kompenzační opatření. Snížením autobusové dopravy o 60 % dojde k poklesu emisí CO₂ o cca 1,2 t/den. Vybudování záměru sníží zdravotní rizika prostřednictvím úbytku hluku (Výbor pro životní prostředí a infrastrukturu ZMČ Praha 10 2022). Stávající zelené pásy se stromořadím podél ulice Počernická nebudou zasaženy, tramvajové těleso bude mít travnatý svršek, což sníží prašnost a vibrace z dopravy (IPR Praha 2021).

8.3. Drážní promenáda

Drážní promenáda & liniový park je projekt připravovaný na pomezí čtyř městských částí Prahy 10 (Strašnice, Vršovice, Nusle, Zahradní Město). Představuje jeden z hlavních potenciálů Prahy 10 a jeho snahou je propojení těchto městských částí za pomoci zeleného liniového koridoru a vytvořit tak přírodně-rekreační osu.

Cílem projektu je zrevitalizovat a využít železniční brownfield. Studie vznikla ve spolupráci se Správou železnic, Českými drahami, Magistrátem hlavního města Prahy, Technickou správou komunikací (která byla také zadavatelem studie) a Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Vychází z podkladů městské části Praha 10 – konkrétně ze studie z cyklogenerelu z roku 2014 a z technické prověřovací studie z roku 2017. Autorem studie je široký tým vedený architektem Tomášem Cachem z

ateliéru TERRA FLORIDA. Na projektové dokumentaci spolupracují firmy PUDIS, a.s. a Sagasta, s.r.o.. (CAMP ©2020).

8.3.1. Identifikace záměru

Promenáda má být dle plánu postavena na bývalé trati č. 221. Ta byla zbudována jako Dráha císaře Františka Josefa v roce 1871. V roce 1906 byla na trati vystavěna zastávka Praha-Strašnice (Koridory ©2006). Provoz na trati byl ukončen v prosinci roku 2020 a s tím i zrušena zastávka Praha-Strašnice. V rámci modernizace došlo k přeložce na nově vystavěnou trať s dvěma novými zastávkami Praha-Eden a Praha-Zahradní Město (Koridory ©2020). Vytvořením jednotné linie se zachová historická stopa a nedojde k nesystematickému zastavění území. Ideu podporuje MČ Praha 10 i IPR (Magistrát hlavního města Prahy ©2022a).

Okolí drážní promenády doplňují území různého využití. U nádraží Vršovice převládá výrobní zástavba, na severní straně nádraží Praha-Eden se rozprostírají plochy pro sportoviště, směrem na východ pak už převažuje obytná zástavba a na konci promenády u bývalé zastávky Praha-Strašnice je opět střídá industriální území, zde využívané pro drážní účely. Začátek promenády je navržen u ulice U Seřadiště, v místě křížení tratě s potokem Botič. Výhledově se počítá s protažením promenády na nádraží Vršovice. Promenáda by měla končit napojením na ulici Dolínecká u Lanového mostu Jižní spojky. Celková délka Drážní promenády je určena na přibližně 5 km, šířka v rozmezí od 15 do 50 m. Svým bezbariérovým přístupem by mohla sloužit jak cyklistům, tak i pro pěší a rodiny s dětmi. Jeden pás o šířce čtyři metry by měl být rozdělený do dvou pruhů a byl by určen pro cyklisty a bruslaře v obou směrech. Druhý směrově smíšený pás je poté věnovaný chodcům. Jeho šířka by měla činit 3,2 metru a od rychlejšího pásu jej má podle konkrétního místa dělit necelý metr zeleného pásu nebo původní koleje. Podél vnějších stran budou doplněny také nezpevněné pěšiny. Počítá se se zachováním historického kamenného podchodu, severní části mostu v Edenu, lávky u bývalé zastávky Strašnice a osvětlovacích věží, využijí se také fragmenty kolejiště, pražce a návěstidla (Cach a kol. 2020).



Obrázek č. 5: Vizualizace Drážní promenády, místo bývalé zastávky Praha-Strašnice (Cach a kol. 2020)

V první etapě se chystá realizace hlavního úseku promenády v délce přes 4 km (U Seřadiště – Dolínecká) spolu s přístupy a vybranými navazujícími prostranstvími liniového parku. V dalších etapách se předpokládá přímé napojení až po železniční stanici Praha-Vršovice a realizace dalších částí liniového parku (Cach a kol. 2020).

Projekt je momentálně ve fázi hotové dokumentace pro územní rozhodnutí, ta vychází z představené studie. Záměr by měl v roce 2022 získat platné stavební povolení, vysoutěžit zhotovitele a započít stavbu. Dokončení projektu je plánováno na rok 2024 (Magistrát hlavního města Prahy ©2020a).

Dle návrh by mohlo dojít ke zcela novému parkovému propojení širšího centra Prahy se Zahradním Městem, promenáda by také mohla umožnit lepší a příjemnější prostupnost pro pěší a cyklisty v oblasti Slavie a Koh-i-nooru. Příležitost využití území spočívá v možnosti propojení městských částí a vznikne také unikátní cyklistický koridor. Jedná se o výjimečný historický prostor s dochovaným charakterem místa.

8.3.2. Dopad na udržitelný rozvoj

Jedním z cílů Prahy, které si město stanovilo v Plánu udržitelné mobility, je být městem příjemným pro život. Pohyb po městě má být dle tohoto dokumentu postaven na efektivních a udržitelných typech dopravy. Plánem je se zaměřit na takovou infrastrukturu, aby jednotlivé části města byly snadno dostupné pěšky.

Strategický plán Prahy podporuje koncept města krátkých vzdáleností, kde se zaměřuje na využití transformačních ploch. Město krátkých vzdáleností spolu s kvalitní a bezbariérovou veřejnou dopravou vytváří příležitosti pro snadnější pohyb v rámci města, což by také mohlo přispět k posílení sociálních vazeb různých skupin obyvatel (Hlavní město Praha 2016). Projekt Drážní promenády dle návrhu propojí jednotlivé části Prahy 10 a zlepší kvalitu veřejných prostranství.

Silné stránky	Slabé stránky
Podpora pěší a cyklistické dopravy	Místy chybí napojení na současné cyklostezky
Unikátní zelený koridor	
Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy	
Rekonstrukce železničních prvků, zachování genia loci	Možné problémy s majetkoprávním vypořádáním - 4,6 % území je ve vlastnictví soukromých osob
Rozšíření ploch zeleně, kladný vliv na biodiverzitu	
Příležitosti	Hrozby
Zlepšení lidského zdraví vlivem podpory pohybové aktivity	Liniový koridor a fragmentace území
Lepší prostupnost městských částí Prahy 10	
Vytvoření nových veřejných ploch z dosud nevyužívaného území	Nedostatečná návaznost, nevyužití potenciálu návaznosti na významná místa
Propojení obytných oblastí a parkových ploch	
Nové místo na setkávání obyvatel	

Tabulka č. 3: SWOT analýza Drážní promenády

Studie nabízí nové propojení a vylepšení stávající bezmotorové dopravy tak, aby byla rovnocennou součástí celého dopravního systému. Zvýhodňování cyklistické dopravy a pěší chůze je dalším z cílů, které by mohly být skrze plán Drážní promenády naplněny. Tyto typy dopravy mají navíc potenciál snížit energetickou náročnost a uhlíkovou stopu. Uliční prostor by měl být navržen způsobem, který umožní snížit množství dopravních ploch a s tím spojené negativní aspekty související s dopravou. Tento prostor bude poté sloužit ke zlepšení místní životních podmínek a k setkávání obyvatel (Hlavní město Praha 2019).

S tím se pojí pozitivní dopad na sociální pilíř udržitelného rozvoje. Ve svém strategickém plánu se Praha chce zaměřit na smysluplné využití míst, kde se plánuje nový rozvoj. Tento projekt by do budoucna mohl přinést příležitosti pro setkávání

obyvatel, konání kulturních a vzdělávacích akcí a jiných aktivit, které povedou k obnově chybějících komunit. Tím by se podpořilo sociální začlenění obyvatel, soudržnost a pospolitost. Promenáda by měla být bez bariér, čímž se naplňuje strategický cíl Zlepšení dostupnosti veřejné dopravy stanovený v Plánu udržitelné mobility. Tento směr rozvoje by mohl pozitivně ovlivnit míru sociální interakce mezi obyvateli. Záměr by měl mít také pozitivní vliv na ovzduší, životní prostředí a zdraví obyvatel vlivem nižších měrných emisí a hluku (Hlavní město Praha 2016).

Jako slabá stránka projektu se jeví nedostatečné napojení na stávající cyklostezky. Jedná se např. o okolí nádraží Praha-Eden, kde kvůli chybějící návaznosti může docházet ke kolizním střetům cyklistů s chodci. Některé přilehlé ulice (Pod Altánem, Strančická) leží na soukromých pozemcích a jiné ulice (Žernovská), která by promenádu napojila na okolí, jsou jednosměrné a za předpokladu, že cyklisté dodržují dopravní předpisy, se tedy cesta stane komplikovanější. Hrozbou projektu může být i fakt, že kvůli nedostatečnému napojení se místy promenáda může kvůli svému liniovému tvaru jevit jako bariéra. Je proto důležité, aby městská část i město Praha jako takové řešilo návaznost v kontextu současné uliční sítě. Každopádně bude drážní promenáda stavbou, která poskytne cyklistické a pěší dopravě velký přínos (Filler 2021).

8.4. Rekonstrukce železničního koridoru v úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.

Rekonstrukce železničního koridoru v úseku Praha hl. n. – Praha Hostivař s celým názvem Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n. je projekt, jehož investorem je Správa železničních a dopravních cest, s.r.o. Jedná se první čtyřkolejnou trať v České republice a součást tzv. IV. železničního koridoru. Trať jsou uzpůsobeny pro dálkovou a příměstskou osobní dopravu směrem Říčansko, Benešovsko až Jižní Čechy. Cílem záměru je vyšší míra zapojení železnice do vnitroměstské dopravy, snížení zatížení území osobní dopravou, zvýšení četnosti vlakových spojů, lepší přestup na MHD a tím zatraktivnění železnice pro cestující (Veřejné prostory Prahy 10 ©2022a). Záměr by měl zvýšit kapacitu dráhy pro příměstskou, dálkovou i nákladní přepravou a uvést železniční trať do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům (SUDOP Praha a.s.

2015). Zhotovitelem projektu je Metrostav a.s., SwietelskyRail CZ s.r.o. a SMP CZ, a.s., projektantem SUDOP PRAHA a.s. (Koridor Hostivař ©2018).

8.4.1. Identifikace záměru

Železniční trať v tomto úseku byla otevřena roku 1871 jako součást Dráhy císaře Františka Josefa (Koridory ©2006). Původní trasa trati vedla obloukem podél ulice Strančická s jednou, nyní už zrušenou, zastávkou Praha-Strašnice zastávka. Dále pokračovala podél ulice Pod Altánem až ke stadionu Slavia. V místě bývalé trati má být dle plánů vystavena drážní promenáda pro pěší a pro cyklisty. Trať byla přesunuta do míst bývalého seřadovacího nádraží do přímější linie, došlo k narovnání a zkrácení trati o 232 metrů (Správa železniční dopravní cesty, ©2018). Rekonstruovaný úsek trati měří celkem 6 km (Silnice a železnice ©2021). Projekt navazuje na již hotový zrekonstruovaný koridor Praha-Hostivař – Strašnice (SUDOP Praha ©2019).

Stavební práce na trati probíhaly od července roku 2018 do podzimu roku 2021. V celém prostoru stavby byly vytrhány nevyužívané koleje v místech bývalého seřadovacího nádraží i koleje tratě z Malešic (Silnice a železnice ©2021). Bylo zrekonstruováno devět mostních objektů a v ulici V Korytech byl navíc zbudován most nový (Správa železnic ©2021). Rychlost vlaků na trati byla navýšena na 120 km/h ve Strašnicích a 85-105 km/h ve Vršovicích, to povede ke zkrácení doby jízdy (Správa železniční dopravní cesty ©2018).

Součástí stavby bylo zbudování dvou nových železničních stanic. Stanice Praha-Zahradní Město vznikla v místě, kde železniční trať kříží ulici Průběžnou. Přímo pod vlakovou stanicí byla zřízena zastávka tramvaje a autobusu a přestup na navazující MHD tak měří jen několik desítek metrů a je bezbariérový (SUDOP Praha a.s. 2015). Zastávka byla otevřena 24. září 2021, tramvajové linky byly prodlouženy do nového obratiště Zahradní Město, díky tomu se zkrátil interval spojů. Nové spojení by také mohlo zlepšit dopravní propojení ve směru Jižní i Severní Město, Malešice, Vinohrady nebo Spořilov (Magistrát hlavního města Prahy ©2021b). Rekonstrukce okolí je však kritizována za nedostatek, respektive absenci stezek pro cyklisty, pro něž je tak cesta na nádraží Praha-Zahradní Město ne příliš bezpečná. Za předpokladu, že cyklista dodržuje dopravní předpisy a nepojede po chodníku, vede nejkratší cesta k zastávce po ulici Průběžná/Švehlova, která je velmi frekventovaná v kterékoli denní době (Turek ©2022).



Obrázek č. 6: Zastávka Praha-Zahradní Město (Hrdlička 2021)

Stanice Praha-Eden je umístěna u křížení železnice s ulicí U Vršovického hřbitova. V docházkové vzdálenosti 400 m se nachází autobusová zastávka Slavia, o 200 m dále pak stejnojmenná tramvajová zastávka. Nové vlakové spojení poskytne především napojení na spoje směrem Jižní Město (SUDOP Praha a.s. 2015).

Obě nové zastávky by mohly hrát významnou roli jako dopravní uzel v případě výstavby nové čtvrti v oblasti Bohdalce, Slatin a brownfieldu Strašnice.

Současně byla na trati zrekonstruována stávající stanice Praha Vršovice (SUDOP Praha ©2019). Původně mělo vršovické nádraží pouze jeden vchod, a to z Vršovic z Ukrajinské ulice. Při rekonstrukci byl zbudován podchod a přístup z Bartoškovy ulice, tedy z Nuslí. Nástupiště jsou nově bezbariérová, jejich počet pro osobní přepravu vzrostl na čtyři, mají nové přístřešky, informační panely a ochranné zábradlí (Správa železniční dopravní cesty ©2018).

Optimalizace železniční trati přinese možnost navýšit počet spojů, a to jak osobní dopravy, tak i nákladní. Před rekonstrukcí nebylo možné kvůli vysoké intenzitě osobní dopravy ve špičce navyšovat nákladní dopravu, ta byla přesouvána na noční hodiny, což mělo za následek prodloužení doby přepravy a snížení konkurenceschopnosti (SUDOP Praha ©2019).

8.4.2. Dopad na udržitelný rozvoj

Rekonstrukce a modernizace železničního koridoru Praha hl. n. – Praha Hostivař umožnila přeložit trať č. 221 z původní trasy do míst bývalého vršovického seřaďovacího nádraží, které již nebylo využíváno. Na území bývalé trati má podle plánu vzniknout drážní promenáda, která by jakožto zelený liniový koridor mohla sloužit pro pěší i cyklisty. Z hlediska platného územního plánu je stavba umístěna na území, které je určeno železniční dráze (SUDOP Praha a.s. 2015). zrekonstruovaný koridor tedy nezabral zeď ani místa vhodná pro bytovou výstavbu, nýbrž byl vybudován na místě železničního brownfieldu.

Silné stránky	Slabé stránky
Zvýšení rychlosti vlaků a snížení doby jízdy	Neřešená doprava v klidu - nedostatek či parkovacích míst u nových železničních zastávek
Využití opuštěného území bývalého seřaďovacího nádraží	
Zlepšení hlukové situace díky modernizace železniční tratě	Nesouvislost cyklistických stezek především v oblasti zastávky Praha Zahradní Město
Rekonstrukce nádraží Vršovice včetně vybudování podchodu směrem Nusle	
Příležitosti	Hrozby
Podpora multimodality a zlepšení návaznosti na stávající MHD	Liniový charakter trati jako bariéra pro živočichy
Nový dopravní uzel v místě zastávky Praha Zahradní Město	
Zatraktivnění železniční dopravy pro cestující	
Rozvoj příměstské i dálkové dopravy	
Potenciál zastávky Praha Eden jako budoucího dopravního uzlu vzhledem k plánované výstavbě čtvrti Bohdalec - Slatiny	

Tabulka č. 4: SWOT analýza nového koridoru Praha hl. n. – Praha-Hostivař

V dokumentu SPUR se Praha 10 chce zaměřit se na spolehlivější, příjemnější a rychlejší dopravu a na ekologické formy přepravy, kam spadá i doprava kolejová (dialog architekti, s.r.o., 2019). Díky zrekonstruovanému koridoru dosáhnou vlaky na trati vyšší rychlosti (až 120 km/h) a sníží se doba jízdy o tři minuty (Koridor Hostivař ©2018). Nové zastávky umožní pohodlnější přestup na MHD. Stavba má vzhledem ke svému umístění velmi dobré napojení na stávající dopravní síť, jak silniční, železniční,

tak i na městskou hromadnou dopravu (SUDOP Praha a.s. 2015). Zapojením železnice do integrovaného systému se podpoří multimodalita dopravy a železniční doprava se tak může stát atraktivnější pro cestující. Projekt tímto aspiruje na splnění cíle Zvyšování výkonnosti MHD stanoveným v dokumentu SPUR (dialog architekti, s.r.o., 2019).

Nově vybudované zastávky Praha-Eden a Praha-Zahradní Město jsou uzpůsobené lidem se sníženou schopností pohybu a orientace, komfort cestujících selepší a zoptimalizuje se jejich odbavení. Stanice mají potenciál stát se dopravním uzlem díky přímému přestupu na navazující veřejnou dopravu. Díky výše uvedenému splňuje tento projekt cíl Zvyšování komfortu MHD, který si městská část stanovila v dokumentu SPUR (dialog architekti, s.r.o., 2019). Železniční stanice Praha Eden je přínosem pro území a do budoucna by mohla být důležitým dopravním uzlem i vzhledem k transformačnímu území Slatiny. Z hlediska napojení na okolí je zde zásadní provázání sever-jih a napojení na plánovanou drážní promenádu (UNIT Architekti, s.r.o. 2016).

Dle zpracovaného dokumentu EIA o posuzování vlivů na životní prostředí nebyly identifikovány žádné významné přírodní prvky, které by stavba negativně ovlivnila. Trať je v kontaktu pouze s významným krajinným prvkem Mokřady Triangl, jehož hodnotné plochy ale nejsou stavbou přímo dotčeny. Stavbou byly dotčeny jen méně hodnotné náletové dřeviny a pásy křovin v náspech trati, ty bylo nutné vykácet kvůli výstavbě a ochrannému pásmu tratě. Stavba není v kolizi s žádným zvláště chráněným územím, ptačí oblastí nebo památnými stromy. Projekt nezasahuje ani do krajinného rázu okolí, který je identifikován jako urbanizovaná krajina. Během provozu neprodukuje záměr žádné významné zdroje znečištění ovzduší. Nejvýznamnějším negativním vlivem projektu za jeho běžného provozu je hluková zátěž. Byla vypracována akustická studie, která vyhodnocuje účinky hluku a vibrací na stav akustické situace v přilehlém okolí. Šíření vibrací by mělo být díky modernizaci trati (konkrétně výměně železničních spodků a svršků) a protihlukovým stěnám sníženo. Před realizací záměru byly v okolí trati zjištěny vlivy na veřejné zdraví. Do vzdálenosti 250 m od osy trati byla překračována prahová úroveň hluku a s tím spojené možné zdravotní důsledky na obyvatele. Dle odhadu bylo až 15 % obyvatel v okolí obtěžováno hlukem. Realizací projektu by se mělo procento obtěžovaných obyvatel snížit o 40 %. Ve fázi provozu existuje také určité riziko havárií vlaku, vzhledem k vyloučení motorové trakce a nákladní dopravy by však mělo být minimální. Kromě

negativního dopadu spojeného s hlukem na obyvatele bydlící v bezprostřední blízkosti od trati, neshledal dokument EIA jiné možné vlivy na životní a sociální prostředí (ECO-ENVI-CONSULT 2007).

8.5. Urbanistická studie Bohdalec - Slatiny - brownfield Strašnice

Návrh urbanistické studie Bohdalec - Slatiny - brownfield Strašnice je koncept územní studie, která vznikla v roce 2019 na základě požadavku od městské části Praha 10 ve spolupráci s IPR, autorem studie je Jiran a partner architekti a SUM architekti. Studie vychází z původního návrhu z roku 2017 a z dokumentu s názvem Transformační oblast Bohdalec - Slatiny - potenciál, který vypracoval IPR (Jiran a partner architekti a kol. 2017). Studie bude sloužit jako podklad při rozhodování o rozvoji a přeměně tohoto území (CAMP 2022). Bohdalec-Slatiny nebo také brownfield Strašnice spadá do městské části Praha 10 a zasahuje do katastrálního území Vršovic, Strašnic, Záběhlic a Michle. Rozlohou má téměř 190 hektarů (Medková ©2021).

8.5.1. Identifikace záměru

Území Bohdalec - Slatiny patří do skupiny tzv. velkých rozvojových území (IPR Praha ©2022e) a od roku 1999 bylo pod stavební uzávěrou (Veřejné prostory Prahy 10 ©2022b). Na základě nového stavebního zákona č. 283/2021 Sb. však byly stavební uzávěry na velká rozvojová území zrušeny (Magistrát hlavního města Prahy ©2019b). Cílem studie je vytvořit novou městskou čtvrť s bytovými domy, kanceláři, obchody doplněné o zeleň a nový park ve vazbě na Slatinský potok. Součástí musí být komplexní dopravní infrastruktura napojená na stávající silniční síť a síť městské hromadné dopravy (Jiran a partner architekti, SUM architekti 2019).

Jde o velmi roztříštěnou oblast, která je od zbytku města odříznuta Jižní spojkou a železnicí. Členitý terén se postupně svažuje od Bohdalského kopce, který je se svými 273 m nejvyšším bodem Prahy 10, směrem na východ ke slatinským bažinám, celkové převýšení činí přibližně 50 m (Mapy.cz ©2022). Místo je roztříštěné i z hlediska provozů nebo vlastnických vztahů. Na druhou stranu se jedná o velmi výhodné a cenné místo, co se budoucího rozvoje města týče.

První urbanistická studie byla na žádost Městské části Praha 10 a IPR vypracována roku 2017. Ještě v roce 2017 byla tehdejším zastupitelstvem Prahy 10 schválena (Jiran a partner architekti a kol. 2017). Téhož roku byla zároveň připravena spolkem Na Slatinách z.s. petice “Za zelené slatiny”. Podepsaní pod peticí protestovali proti masivní zástavbě cenného území, požadovali respektování historického charakteru Slatin, zachování zeleně a zpracování dopravní studie (Na Slatinách z.s. 2017).

Nové zastupitelstvo z koalice VLASTA, zvoleno v komunálních volbách roku 2018 s původním návrhem nesouhlasilo, kritizovalo především předimenzovanost s ohledem na plánovaný počet obyvatel, absenci dopravní studie a vynechání účastníků území z rozhodování. Negativně hodnoceno bylo i zastavění cenných ploch zeleně a mokřadů, studie se nesešla s úspěchem ani u veřejnosti a obyvateli nebyla kladně přijata. Koalice VLASTA se proto rozhodla nechat studii přepracovat (Chmelová ©2017). Vycházelo se z původní studie z roku 2017 a z nového dokumentu zpracovaného IPR s názvem Transformační oblast Bohdalec - Slatiny - potenciál. Novou studii stejně jako tu minulou zpracovala studia Jiran a partner architekti, s.r.o. a SUM architekti, následně byla zastupitelstvem městské části schválena (Veřejné prostory Prahy 10 ©2022). Přepracovaná studie byla kladně projednána v Komisi územního rozvoje Rady MČ Prahy 10 dne 21. 11. 2019 a bude podkladem k žádosti o změně územního plánu (Strategie pro Desítku ©2021b).

V původní studii se počítalo s kapacitou 35 tisíc obyvatel, číslo bylo následně sníženo na 26 tisíc obyvatel, s tím budou upraveny i služby veřejné vybavenosti, obchody, služby. Hlavní potenciál v rozvoji zeleně se nachází podél Slatinského potoka až k mokřadu Triangl, možné je i napojení na údolí Kunratického potoka a Krčský les na jih od oblasti nebo severozápadním směrem na údolí Botiče a Havlíčkovy sady. Z dopravního pohledu má území velmi specifickou polohu. Místem prochází IV. železniční koridor se zastávkami Praha-Eden a Praha-Zahradní Město a vstupuje sem i Městský okruh formou Jižní spojky. Na dobré úrovni je i technická infrastruktura (sít' kanalizací, vodovodů, plynovodů) a blízkost objektů veřejné vybavenosti (sport, nemocnice, školská zařízení, obchody).

Území však má i své slabé stránky. Je relativně odtrženo od zbytku města bariérou tvořenou z železnice, seřadovacího nádraží a městského okruhu. V místě se nachází garáže autobusů, logistické a výrobní areály a prochází jím vedení velmi vysokého napětí. S tím je propojena i hluková zátěž z dopravy. V souvislosti se

zrušením stavební uzávěry je zde též hrozba nekoordinované a nekoncepční zástavby bez rozvoje v širším kontextu. Je tedy nutné dbát na dobré napojení na krajinu a současnou městskou strukturu, překonat liniové bariéry a vytvořit funkční městský celek (Jiran a partner architekti, SUM architekti 2019).

Velkým problémem brownfieldu Strašnice jsou vlastnické poměry, území je rozděleno na menší celky se spoustou vlastníků. Pozemky městské části a hl. m. Prahy by měly být využity pro dostupné bydlení. Praha by zároveň měla zájem stavět na lukrativních pozemcích v okolí železnice, které jsou v současnosti ve vlastnictví Správy železnic. Praha o těchto pozemcích jedná, ale ještě nebyla uskutečněna žádná závazná rozhodnutí. Do budoucna ani není jisté, zda budoucí zastupitelé městské pozemky neprodají, urbanistická studie je totiž pouhým podkladem ke změně územního nebo metropolitního plánu a stavět se tedy začne nejdřív v horizontu několika let, ne-li desetiletí (Medková ©2021).



Obrázek č. 7: Návrh nové čtvrti (vpravo dole je stadion Slavia) (Jiran a partner architekti, SUM architekti 2019)

8.5.2. Dopad na udržitelný rozvoj

Z hlediska územního rozvoje se chce Praha zaměřit na zastavování ploch uvnitř města, soustředit stavební vývoj na transformační území a využívat potenciál stávající infrastruktury s ohledem na kontext okolní městské krajiny (Hlavní město Praha 2016). Projekt splňuje cíl městské části Praha 10 nastavit si koncepcí pro ucelený rozvoj

transformačních ploch (kromě území Bohdalec-Slatiny se jedná ještě např. o Malešickou průmyslovou oblast). Cílem je celková proměna těchto území na základě zpracovaných urbanistických studií. V rámci záměru dojde k revitalizaci brownfieldu, výstavbou se tedy nezastaví volná krajina nýbrž nevyužívané plochy uprostřed města. Důraz je kladen na kompaktnost a soudržnost, což splňuje zásady udržitelného rozvoje území (dialog architekti, s.r.o. 2019).

Silné stránky	Slabé stránky
Revitalizace nevyužívaných ploch	Území odtržené od zbytku města dopravními koridory
Velmi dobré regionální i nadmístní dopravní napojení	Deficit parků a zeleně
Využití stávající dopravní a technické infrastruktury	Sepsaná petice obyvatel Slatin proti masivní zástavbě
Výhodna poloha uprostřed města	Hluková zátěž území z dopravy
Příležitosti	Hrozby
Možnost implementace zásad udržitelného rozvoje území do praxe z hlediska výstavby nové čtvrti	Roztříštěnost z hlediska vlastnických poměrů
Rozvoj městské zeleně a návaznost na současné parky	Zrušení stavební uzávěry na území a s tím spojená hrozba nekoncepční zástavby
Transformace nevyužívaných prostor podél dopravních koridorů	Roztříštěnost z hlediska vlastnických poměrů
Nová čtvrť pro 26 tisíc obyvatel	Nedostupné bydlení pro střední třídu

Tabulka č. 5: SWOT analýza urbanistické studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Slatiny

Dle Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze se vývoj v oblasti bydlení v hlavním městě ubírá nežádoucím směrem, jedná se především o strmý růst cen bydlení, způsobený nedostatečným objemem výstavby, velkou poptávkou na trhu, výraznou redukcí obecních bytů a zároveň se snižuje počet osob v domácnosti obývajících jeden byt. Praha chce proto na tuto situaci reagovat a změnit postoj k politice bydlení. V této strategii si klade za cíl budovat dostupné, udržitelné a kvalitní bydlení pro střední i nižší sociální třídy a rozvíjet městský bytový fond (Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy 2021). Dle studie by v území měly vzniknout různé formy bydlení od nízkopodlažní rozvolněné zástavby, přes bytové domy až po výraznější výškové stavby (až 20 pater). Obytné domy by měly mít různou formu vlastnění od nájemního

bydlení, obecních bytů až po developerské projekty (Jiran a partner architekti, SUM architekti 2019).

V rámci udržitelného rozvoje by měla být pozornost zaměřena na územní soudržnost města prostřednictvím krátkých vzdáleností. Projekt, který transformuje brownfield uvnitř města, je ideálním adeptem. Město krátkých vzdáleností může pozitivně ovlivnit sociální interakce ve městě a tím zlepšovat sociální udržitelnost. Závisí to ovšem na sociální struktuře obyvatel v dané oblasti, město by tedy mělo usilovat o to, aby skladba obyvatel byla co nejvíce pestrá. Aby se do společnosti zapojili i sociálně znevýhodněné skupiny (senioři, zdravotně postižení), je třeba dbát na kvalitní, bezbariérovou infrastrukturu a veřejná prostranství (Hlavní město Praha 2016). Cílem je sázet nové stromy a obnovit nebo doplnit stromořadí. Atraktivní veřejná místa vytvářející zázemí jsou vhodná pro rekreaci i odpočinek obyvatel a přispívají k tvorbě komunit a sociálních interakcí. To posiluje občanskou společnost, což je jedním ze základních součástí sociálního pilíře udržitelného rozvoje.

Jednotlivé části nové čtvrti by měly být vzájemně funkčně propojeny, ať už dopravní infrastrukturou nebo parkovými plochami. Dle studie by se nová čtvrť měla napojit na stávající dopravní infrastrukturu a maximálně využít její potenciál rozvoje. Dopravní napojení a nové infrastruktury by měly být v území řešeny formou nové tramvajové tratě, v návrhu je i posílení cyklostezek a napojení na jejich stávající síť (Jiran a partner architekti, SUM architekti 2019). Rozvoj dostupné a udržitelné přepravy patří mezi jednu z oblastí, na které se Praha 10 v dokumentu SPUR zaměřuje. Budování nových infrastruktur, posilování veřejné dopravy a důraz kladený na pěší a cyklistickou dopravu zapadají do cílů, které si stanovilo hlavní město Praha v Plánu udržitelné mobility (Hlavní město Praha 2019).

Městská část si zde klade za cíl podporovat koncept zeleného města, které bude obsahovat kvalitní vegetaci s návazností na okolní městské části. (UNIT Architekti, s.r.o. 2016). Studie vidí potenciál v rozvoji zeleně v okolí Slatinského potoka, okolo něj by měl vzniknout Slatinský park s napojením na okolní parkové plochy. Zeleň by měla zasahovat od Havlíčkových sadů na západě až k Hostivařskému parku a mokřadu Triangl na východě. Městské třídy by měly být doplněny o stromořadí včetně menších parků a solitérů. Dle autorů studie by takový rozvoj zkvalitnil obytné prostředí města (Jiran a partner architekti, SUM architekti 2019). Takový přístup zapadá do koncepce zelené prostupnosti definované v Generelu veřejných prostranství Prahy 10 a splňuje environmentální rozměr udržitelného rozvoje (UNIT Architekti, s.r.o. 2016).

9. Diskuze

U vybraných projektů byly hodnoceny dopady na jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje. Každý projekt má rozdílný impakt na jeho dílčí aspekty. Čím menší projekt, tím menší dopad na okolní oblast. Nejmenší vliv by tedy měl mít projekt Tramvajová smyčka Depo Hostivař. Jedná se o přestavbu již zastavěného území, okolní krajina by neměla být narušena a negativně dotčeno by dle dokumentu EIA nemělo být ani životní prostředí (ECO-ENVI-CONSULT 2017). Projekt by měl přinést pozitivní změnu v oblasti dopravy, kdy bude zkrácen přestup na jednotlivé druhy MHD a též má potenciál do budoucna ve formě prodloužení tramvajové trati směrem na Štěrboholy, lze tedy hovořit o pozitivním dopadu na ekonomický pilíř udržitelného rozvoje. V oblasti sociálního pilíře je možné pozorovat vliv na strukturální dimenzi a prostorové vazby území, kdy by mělo dojít ke zlepšení dostupnosti veřejné dopravy.

Záměr hodnocený jako druhý v řadě, Tramvajová trať Počernická, je v poslední době hodně diskutovaným projektem, a to hlavně v Malešicích, kde je trať situována. Záměr naráží na nesouhlasná stanoviska místních obyvatel (IPR Praha 2021), kteří se obávají vlivu na životní prostředí formou zvýšeného hluku a prašnosti. Hluková studie tento záměr vyvrátila, oznámení EIA je v současné době ještě nezveřejněné (březen 2022). Praha 10 však dbá na participaci obyvatel v rozhodování o veřejných věcech, a to jak formou informačních schůzek, tak prostřednictvím anket. Nová tramvajová trať by zlepšila prostorové vazby v území a tím měla dopad na prostorové uspořádání a sociální pilíř udržitelného rozvoje. Vylepšila by se i dopravní obslužnost a vznikly by nové přímé spoje s centrem města, lze tedy identifikovat pozitivní dopad na ekonomický pilíř.

Projekt Drážní promenády plánovaný na pomezí čtyř městských je teprve ve fázi dokumentace pro územní řízení, nebyly tedy oficiálně zjištěny dopady na životní prostředí (Veřejné prostory Prahy 10 ©2022c). Dle studie lze však usuzovat, že by záměr mohl mít pozitivní vliv na environmentální složku udržitelného rozvoje, a to právě prostřednictvím nově vzniklého zeleného koridoru se spoustou zeleně. Sociální pilíř bude podporován skrze promenádu jako nové místo pro setkávání obyvatel a trávení volného času. Kladně lze hodnotit i snahu o revitalizaci a využití opuštěné železniční tratě. Promenáda by též zlepšila prostupnost území pro pěší a cyklisty, čímž by měla pozitivní dopad na udržitelnou formou přepravy.

Již zrealizovaný záměr Optimalizace železničního koridoru Praha Hostivař – Praha hl. n. by měl mít dle oznámení EIA riziko negativního dopadu na blízké okolí ve formě hluku a vibrací, jiné negativní vlivy oznámení EIA neshledalo (ECO-ENVI-CONSULT 2007). Co se týče ekonomického aspektu udržitelného rozvoje, přínos lze identifikovat v oblasti dopravy. Byla zkrácena doba jízdy a zvýšena rychlost vlaků (Správa železniční dopravní cesty ©2018). Nové vlakové zastávky Praha-Eden a Praha-Zahradní Město umožňují lepší přestup na navazující MHD a mají potenciál stát se novým dopravním uzlem. Byla však kritizována absence navazujících cyklostezek v okolí nádraží (Filler ©2021).

Urbanistická studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice je stále ve fázi návrhové studie, přímé dopady je tedy možné pouze předpokládat. Pokud se však studie uskuteční, bude mít ze všech pěti projektů hodnocených v této práci největší dopad nejen na Prahu 10, ale jako nová čtvrť pro několik tisíc obyvatel ovlivní i celé hlavní město Prahu. Dle studie se nová čtvrť chce soustředit na zástavbu různých forem a podporovat sociální soudržnost formou výstavby veřejných míst vhodných k setkávání obyvatel, což by pozitivně ovlivnilo sociální aspekt udržitelného rozvoje. Při případné realizaci bude třeba věnovat pozornost negativním vlivům. Ty v současné době působí na území prostřednictvím dopravních koridorů, které lokalitu obklopují ze všech stran. Naopak díky této poloze má oblast i velkou výhodu, co se týče dopravního napojení na stávající infrastrukturu. Velký potenciál leží v možnosti postavit moderní čtvrť zcela od píky dle zásad udržitelného rozvoje.

Co se týče samotného vyhodnocování vlivů na udržitelný rozvoj, provádí se dle stavebního zákona č. 283/2021 Sb. §40 v rámci územního plánování, tedy územního rozvojového plánu, zásad územního rozvoje a územního plánu. Ve vyhodnocení se popisují vlivy na hospodářský rozvoj, životní prostředí a soudržnost obyvatel území a případně se stanoví náhradní řešení. Hlavním smyslem takové analýzy je zaměřit se na vznik takové územně plánovací dokumentace, která pružně reaguje na potřeby obyvatel v daném území za respektování místních podmínek a zároveň přispívá ke zlepšení ekonomické i sociální situace a kvalitě životního prostředí (Ministerstvo vnitra České republiky ©2008).

Vlivy na udržitelný rozvoj se hodnotí zejména v rámci větších projektů nebo územních celků. Dopady menších návrhů, jakými jsou investiční záměry, jsou většinou hodnoceny z pohledu vlivů na životní prostředí (proces EIA). Způsob, jakým lze zjistit dopady na sociální pilíř udržitelného rozvoje je např. tzv. hodnocení vlivů

na zdraví (metoda HIA, Health Impact Assessment). Tato metoda má za úkol zmírnit rizika dopadu na zdraví obyvatel a zároveň prohloubit pozitivní aspekty projektu nebo koncepce (Kučerová, Havel 2015). Metoda HIA se zpracovává jako součást koncepce SEA dle zákona č. 100/2001 Sb. ve smyslu přílohy č. 9. V rámci investičních projektů však není příliš rozšířená.

Přímé dopady na udržitelnost hodnotí metoda SIA (Sustainability Impact Assessment), ta není v současné době v české legislativě nijak právně ukotvena. Jejím cílem je hodnotit ekonomické, sociální a environmentální dopady programů, plánů a projektů. Důležité pro tuto koncepci je zapojení veřejnosti do rozhodování i transparentnost celého procesu. Spíše než metoda SIA je v České republice používáno hodnocení SEA, to však nehodnotí jednotlivé projekty, nýbrž koncepce, rozvojové plány a strategie veřejné správy (Enviweb 2005).

Součástí posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) je i tzv. post-projektová analýza a monitoring. Tato metoda ověřuje, zda se stanovené vlivy projeví dle předpokladů a jestli řešení, která byla navržena k nápravě, byla účinná a funkční. Monitoring se obvykle provádí v období jednoho roku před výstavbou, během výstavby a poté v době provozu (1-5 let) (Vavrouchová, Šikula 2018). Ani tato analýza však není v české legislativě upravena, tudíž není stanoveno, kdo by tuto analýzu měl vykonat. Vyvstává zde tedy problematika financování analýzy. Investor projektu většinou nemá zájem zpětně hodnotit požadavky, které byly stanoveny v dokumentaci EIA, v případě zjištěných nedostatků by musel nápravu hradit on (Bisset 1980).

Jednotná a zastřešující metodika pro vyhodnocení vlivů investičních projektů na udržitelný rozvoj a všechny jeho aspekty tedy dle zjištěných informací není v České republice k dispozici. Je tedy třeba vlivy posuzovat formou dílčích metodik, z nichž každá hodnotí vliv na jinou složku lidské společnosti.

10. Závěr

Cílem této práce bylo především zhodnotit dopady vybraných investičních projektů na udržitelný rozvoj v městské části Praha 10. Posouzení bylo provedeno na základě předchozí identifikace projektu a následně byly určeny potenciální vlivy na sociální, ekonomickou a environmentální složku lidské společnosti. Ty byly následně zasazeny do kontextu strategických dokumentů.

Na základě zjištěných informací lze říct, že pozitivní dopady byly shledány zejména v oblasti dopravy. Dle zjištění by mělo dojít ke zlepšení dopravní obslužnosti (nové vlakové zastávky Praha-Eden a Praha-Zahradní Město), zefektivnění dopravy (Optimalizace železničního koridoru Praha-Hostivař – Praha-Hlavní nádraží), zvýšení komfortu veřejné dopravy (Tramvajová smyčka Depo Hostivař) či k rychlejšímu a pohodlnějšímu dopravnímu spojení s vyšší efektivitou (Tramvajová trať Počernická). Příležitost do budoucna leží v multimodalitě dopravy a pozitivně hodnotit lze i důraz kladený na alternativní formy dopravy, především bezmotorové typy podporované formou pěší a cyklistické dopravy (Dražní promenáda). Dle dostupných dokumentů o posuzování vlivů na životní prostředí nebyly zjištěny žádné vážné negativní vlivy, které by ohrožovaly životní prostředí, chráněná území nebo chráněné druhy rostlin a živočichů.

Nejvíce negativních aspektů bylo shledáno u projektu Urbanistické studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice. Jedná se však pouze o návrhovou studii, která není nijak závazná a je možné, že výstavba nové čtvrti dle tohoto dokumentu neproběhne. Za dílčí negativní vlivy lze zařadit majetkoprávní vypořádání (tramvajová trať Počernická a Dražní promenáda) nebo nesouhlas části obyvatel se záměrem (tramvajová trať Počernická a Urbanistická studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice).

V rámci zaměření se na udržitelný rozvoj území by bylo vhodné vytvořit ucelený a kompaktní návod, jak vlivy jednotlivých záměrů hodnotit a motivovat zapojené subjekty, aby se v rámci plánování na udržitelný rozvoj soustředily. Vyhodnocení dopadů investičních projektů je důležitou součástí celé koncepce udržitelného rozvoje a představuje směr, kterým by se společnost měla do budoucna ubírat.

11. Zdroje

Literární zdroje:

Benaim, A., Collins, A. C., Raftis L., 2008: The Social Dimension of Sustainable Development: Guidance and Application. School of Engineering Blekinge Institute of Technology, Karlskrona.

Bisset, R., 1980: Problemes and Issues in the Implementation of EIA Audits. Environmental Impact Assessment Review 1: 379-396.

Brodhag, C., Taliere, S., 2006: Sustainable development strategies: Tools for policy coherence. Natural Resources Forum 30: S: 136-145.

Daly, H. E., 1992: U.N. conferences on environment and development: Retrospect on Stockholm and prospects for Rio. Ecological Economics 5: S. 9-14.

Diesendorf, M., 2002: Sustainability and sustainable development. Sustainability: The corporate challenge of the 21st century 2: S: 19-37.

Emas, R., 2015: The Concept of Sustainable Development: Definition and Defining Principles. Florida International University.

Franklin, A., Blyton, P. 2011: Researching Sustainability: a guide to Social Science Methods, Practice and Engagement. Earthscan, London.

Goodland, R., 1995: The Concept of Environmental Sustainability. Annual Review of Ecology and Systematics 26: S: 1-24.

Hájek, P., 2014: Udržitelný výstavba v podmínkách České republiky. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, Katedra konstrukcí pozemních staveb, Praha.

Kolk, A., 2016: The social responsibility of international business: From ethics and the environment to CSR and sustainable development. Journal of World Business 1: S. 23-24.

Maier, K., 2012: Udržitelný rozvoj území. Grada Publishing, Praha.

Mensah, J., 2019: Sustainable development: Meaning, history, principles, pillars, and implications for human action: Literature review. Cogent Social Sciences 1: S: 1-21.

Porreca, Z., 2020: Environmental Sustainability and Human Capital Development Human Capital Development. The Journal of Sustainable Development 22: S. 48-57.

Sachs, J. D., 2014: Sustainable Development Goals for a New Era. Horizons: Journal of International Relations and Sustainable Development 1: S. 106-119.

Spence, R., Mulligan, H., 1995: Sustainable development and the construction industry. Habitat International 3: S: 279-292.

Tuháček, M., Jelínková, J., 2015: Právo životního prostředí. Grada Publishing, Praha.

Výrut, K., 1998: Čtení o Praze 10. Urban, Praha.

Výrut, K., 2001: Kapitoly z pražské historie. Nová tiskárna Pelhřimov, s.r.o., Pelhřimov.

Webové zdroje:

CAMP, ©2020: První česká High Line spojí Vršovice a Strašnice. Jak bude vypadat Drážní promenáda? (online) [cit.2021.10.23], dostupné z <<https://www.campuj.online/blog/prvni-ceska-high-line-spoji-vrsovice-a-strasnice>>.

ČSÚ, ©2018: Statistická ročenka Hl. m. Prahy 2019: Vybrané údaje o městských částech hlavního města Prahy k 31. 12. 2018 (online) [cit.2022.01.20], dostupné z <<https://www.czso.cz/csu/czso/26-hlavni-mesto-praha-h74rket217>>.

ČSÚ, ©2021: Statistický bulletin – Hl. m. Praha - 1. až 3. čtvrtletí 2021: Tab. D.1 Počet obyvatel v kraji Hl. m. Praha podle 22 správních obvodů v 1. až 3. čtvrtletí 2021 (online) [cit.2022.01.20], dostupné z <<https://www.czso.cz/csu/czso/d-obyvatelstvo--iyt08xmsv6>>.

ČSÚ, ©2022: Hlavní město Praha (online) [cit.2022.03.02], dostupné z <<https://www.czso.cz/csu/xa/kraj>>.

Dopravní podnik hlavního města Prahy, ©2022a: DPP vysoutěžil zhotovitele nové tramvajové smyčky Depo Hostivař, o 37 milionů korun levněji, než předpokládal projekt (online) [cit.2022.02.13], dostupné z <https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_1581-dpp-vysoutezil-zhotovitele-nove-tramvajove-smycky-depo-hostivar-o-37-milionu-korun-levneji-nez-predpokladal-projekt>.

Dopravní podnik hlavního města Prahy, ©2022b: DPP zahájil výstavbu letošní první nové tramvajové tratě – smyčky Depo Hostivař (online) [cit.2022.03.23], dostupné z <https://www.dpp.cz/spolecnost/pro-media/tiskove-zpravy/detail/278_1607-dpp-zahajil-vystavbu-letosni-prvni-nove-tramvajove-trate-smycky-depo-hostivar>.

Džurný, J., ©2015: Praha-Vršovice (online) [cit.2021.12.15], dostupné z <https://www.pacifikem.cz/?inc=210_vrs>.

Enviweb, ©2005: SEA a SIA – nástroje pro posuzování udržitelnosti se zapojením veřejnosti (online) [cit.2022.03.12], dostupné z <<https://www.enviweb.cz/53855>>.

Filler, V., ©2021: Co přinese Vršovická drážní promenáda? (online) [cit.2022.02.02], dostupné z <<https://mestemnakole.cz/2020/12/co-prinese-vrsovicka-drazni-promenada/>>.

Frank Bold, ©2018: Co je to regulační plán a veřejné prostranství (online) [cit.2022.03.02], dostupné z <<https://frankbold.org/poradna/uzemni>>.

planovani/uzemni-planovani/nastroje-uzemniho-planovani/rada/co-je-regulacni-plan-a-verejne-prostranstvi>.

Frank Bold, ©2021: Co je to územní plánování (online) [cit.2022.03.02], dostupné z <<https://frankbold.org/poradna/uzemni-planovani/uzemni-planovani/nastroje-uzemniho-planovani/rada/co-je-uzemni-planovani#ft7>>.

Hinčica, L., ©2021: Praha postaví tramvajovou smyčku u Depa Hostivař (online) [cit.2021.12.02], dostupné z <<https://www.cs-dopravak.cz/praha-postavi-tramvajovou-smycku-u-depa-hostivar/>>.

Hrdlička, P., ©2021: Železniční zastávka Praha-Zahradní Město ve Strašnicích v Praze 10 (online) [cit.2022.03.12], dostupné z <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praha-Zahradn%C3%AD_M%C4%9Bsto_train_station_II,_Praha.jpg>.

Chmelová, R., ©2017: Slatiny – věc veřejná (online) [cit.2022.02.02], dostupné z <<https://www.vlasta10.cz/2017/05/23/slatiny-vec-verejna/>>.

Informační centrum OSN v Praze, ©2022: Cíle udržitelného rozvoje (SDGs) (online) [cit.2022.01.20], dostupné z <<https://www.osn.cz/osn/hlavni-temata/sdgs/>>.

IPR Praha, ©2021a: Tramvajová trať Počernická (online) [cit.2022.02.18], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/3445/tramvajova-trat-pocernicka>>.

IPR Praha, ©2022a: Zásady územního rozvoje (online) [cit.2022.02.10], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/28>>.

IPR Praha, ©2022b: Územně analytické podklady (online) [cit.2022.02.08], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/3360/uzemne-analyticke-podklady>>.

IPR Praha, ©2022c: Územní plán (online) [cit.2022.02.09], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/30/uzemni-plan>>.

IPR Praha, ©2022d: Metropolitní plán (online) [cit.2022.02.04], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/11/metropolitni-plan>>.

IPR Praha, ©2022e: Velká rozvojová území (online) [cit.2022.01.24], dostupné z <<https://iprpraha.cz/stranka/60/velka-rozvojova-uzemi>>.

Koalice Vlasta, ©2018: Tramvaj na Počernické pohledem architekta (online) [cit.2021.12.14], dostupné z <<https://www.vlasta10.cz/2018/07/10/tramvaj-na-pocernicke-pohledem-architekta/>>.

Koridor Hostivař, ©2018: Koridor Hostivař (online) [cit.2022.02.22], dostupné z <<https://www.koridorhostivar.cz/>>.

Koridory, ©2006: Dráha císaře Františka Josefa (online) [cit.2021.12.01], dostupné z <<https://www.koridory.cz/draha-cisare-frantiska-josefa/>>.

Koridory, ©2020: Duch místa železničního: (Praha-) Strašnice (online) [cit.2021.12.02], dostupné z <<https://www.koridory.cz/duch-mista-zeleznicniho-praha-strasnice/>>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2014a: Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy (online) [cit.2022.01.11], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/uzemni_planovani/uzemni_plan/index.html>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2014b: Metropolitní plán (online) [cit.2022.01.02], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/uzemni_planovani/metropolitni_plan/index.html>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2019a: Co je Místní Agenda 21 (MA21) (online) [cit.2022.01.18], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/mistni_agenda_21/co_je_ma_21/index.html>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2019b: Stavební uzávěry (online) [cit.2022.02.18], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/odbor_uzemniho_rozvoje/uzemni_planovani/stavebni_uzavery/index.html>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2020a: Praha představila studii Drážní promenády a liniového parku ve Vršovicích a Strašnicích (online) [cit.2021.10.18], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/budoucnost_mesta/projekty_menici_prahu/drazni_promenada/aktuality/praha_predstavila_studii_drazni.html>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2021a: Rada schválila aktualizaci Strategie rozvoje tramvajových tratí do roku 2030 (MA21) (online) [cit.2021.11.18], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/mhd/rada_schvalila_aktualizaci_strategie.html>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2021b: Nový přestupní uzel Nádraží Zahradní Město (online) [cit.2021.12.18], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/vlakova/novy_prestupni_uzel_nadrazi_zahradni.html>.

Magistrát hlavního města Prahy, ©2022a: Drážní promenáda (online) [cit.2021.12.18], dostupné z <https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/budoucnost_mesta/projekty_menici_prahu/drazni_promenada/index.html>.

Mapy.cz, ©2022 (online) [cit.2022.02.19], dostupné z <<https://mapy.cz>>.

Medková, A., ©2021: Bohdalec a Slatiny: Co nahradí městskou divočinu? (online) [cit.2022.01.18], dostupné z <<https://a2larm.cz/2021/10/bohdalec-a-slatiny-co-nahradi-mestskou-divocinu/>>.

Městská část Praha 10, ©2020a: MČ Praha 10 má unikátní metodiku, kterou motivuje developery k finanční spoluúčasti na veřejné infrastruktuře (online) [cit.2022.03.06], dostupné z <<https://praha10.cz/mestska-cast/bezpecnost/aktuality-z-oblasti-bezpecnosti/1/artmid/7985/mc-praha-10-ma-unikatni-metodiku-ktou>>.

motivuje-developery-k-financi-spoluucasti-na-verejne-infrastrukture?articleid=3120>.

Městská část Praha 10, ©2020b: Nový Eden (online) [cit.2022.01.28], dostupné z <<https://praha10.cz/novyeden>>.

Městská část Praha 10, ©2022a: Seznámení s městskou částí (online) [cit.2022.01.15], dostupné z <<https://praha10.cz/zivot-v-praze-10/o-praze-10/seznameni-s-mestskou-casti>>.

Městská část Praha 10, ©2022b: Základní informace o MA21 (online) [cit.2022.01.22], dostupné z <<https://praha10.cz/ma21>>.

MHD86, ©2021a: Okružní smyčka vyroste u Depa Hostivař (online) [cit.2021.11.03], dostupné z <<https://mhd86.cz/2021/08/12/okruzni-smycka-vyroste-u-depa-hostivar/>>.

MHD86, ©2022a: Tramvajový boom. DPP začal stavět okružní smyčku u metra Depo Hostivař (online) [cit.2022.03.18], dostupné z <<https://mhd86.cz/2022/03/15/tramvajovy-boom-dpp-zacal-stavet-okruzni-smycku-u-metra-depo-hostivar/>>.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2022a: Politika územního rozvoje České republiky (online) [cit.2022.02.03], dostupné z <<https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky>>.

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, ©2022b: Úvodní informace o udržitelném rozvoji (online) [cit.2022.02.08], dostupné z <<https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/regionalni-rozvoj/informace,-aktuality,-seminare,-pracovni-skupiny/psur/uvodni-informace-o-udrzitelnem-rozvoji>>.

Ministerstvo vnitra České republiky, ©2008: Kvalita vyhodnocení vlivů územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj území (online) [cit.2022.03.14], dostupné z <<https://www.mvcr.cz/docDetail.aspx?docid=21348434&doctype=ART>>.

Ministerstvo životního prostředí, ©2022a: Udržitelný rozvoj (online) [cit.2022.01.14], dostupné z <https://www.mzp.cz/cz/udrzitelny_rozvoj>.

Ministerstvo životního prostředí, ©2022b: Místní Agenda 21 (online) [cit.2022.01.18], dostupné z <https://www.mzp.cz/cz/mistni_agenda_21>.

Ministerstvo životního prostředí, ©2022c: Rada vlády pro udržitelný rozvoj (online) [cit.2022.01.20], dostupné z <https://www.mzp.cz/cz/rada_vlady_pro_udrzitelny_rozvoj>.

Národní síť Zdravých měst České republiky, ©2022: Národní síť Zdravých měst ČR a přínosy pro členy (online) [cit.2022.01.20], dostupné z <<https://www.zdravamesta.cz/cz/nszm-cr-zakladni-informace>>.

Praha Neznámá, ©2014: Nové Strašnice (online) [cit.2021.11.07], dostupné z <<https://www.prahaneznama.cz/praha-10/strasnice/nove-strasnice/>>.

Pražská integrovaná doprava, ©2019: Rozvoj linek PID v Praze 2019-2029: Část C – mapové přílohy (online) [cit.2021.11.29], dostupné z <<https://pid.cz/o-systemu/rozvoj-linek-pid-v-praze-2029/>>.

Pražské tramvaje, ©2021: Projekt tratě Vinohradské hřbitovy – Počernická (online) [cit.2021.11.27], dostupné z <<https://www.prazsketramvaje.cz/view.php?cisloclanku=2006041615>>.

Polad' Prahu, ©2022: Zřízení železniční linky S61 (online) [cit.2022.01.03], dostupné z <<https://poladprahu.cz/action/zrizeni-zeleznicni-linky-s61/>>.

ROPID, ©2021: Příměstské autobusy opustí Depo Hostivař, nově pojedou na Háje (online) [cit.2021.10.31], dostupné z <http://stary.ropid.cz/tiskove-informace/Primestske-autobusy-od-Rican-opusti-Depo-Hostivar,-nove-pojedou-na-Haje__s193x613.html>.

Silnice a železnice, ©2021: Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n. (online) [cit.2021.11.30], dostupné z <<https://silnice-zeleznice.cz/zeleznicni-infrastruktura/optimalizace-tratoveho-useku-praha-hostivar-praha-hl-n-443>>.

S.K. Slavia, ©2015: Historie klubu (online) [cit.2021.12.16], dostupné z <<https://web.archive.org/web/20151222134024/http://www.slavia.webzdarma.cz/historie/index1951-1960.html>>.

Správa železnic, ©2021: Pro cestující v Praze se otevřela nová stanice na Zahradním Městě (online) [cit.2021.12.17], dostupné z <<https://www.spravazeleznic.cz/-/pro-cestujici-v-praze-se-otevrela-nova-stanice-na-zahradnim-meste>>.

Správa železniční dopravní cesty, ©2018: Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. Část Praha hl. n. – Praha Hostivař (online) [cit.2021.12.02], dostupné z <<https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/53831301/Optimalizace+%C3%BAsku+Praha-Hostiva%C5%99+-+Praha+hl.n.%2C+II.+%C4%8D%C3%A1st/8f3b445e-4a6c-4d49-b8c0-08efb5ee869e>>.

Strategie pro Desítku, ©2021a: MA21: MČ Praha 10 patří mezi deset nejúspěšnějších obcí v Česku (online) [cit.2022.03.02], dostupné z <<https://strategieprodesitku.cz/blog/ma21-mc-praha-10-patri-mezi-deset-nejuspesnejsich-obci-v-cesku/>>.

Strategie pro Desítku, ©2021b: Projekty (online) [cit.2021.10.30], dostupné z <<https://strategieprodesitku.cz/projekty/>>.

SUDOP Praha, ©2019: Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. (online) [cit.2021.12.02], dostupné z <<https://www.sudop.cz/cs/projekty/optimalizace-tratoveho-useku-praha-hostivar-praha-hl-n>>.

Turek, K., ©2022: Praha 10, Správa železnic i Praha se vykašlaly na cyklisty na Nádraží Zahradní Město (online) [cit.2022.02.13], dostupné z

<<https://desitka.cz/2022/02/02/praha-10-sprava-zeleznic-i-praha-se-vykaslaly-na-cyklisty-na-nadrazi-zahradni-mesto/>>.

Vavrouchová, H., Šikula, ©2018: Posuzování vlivů na životní prostředí (online) [cit.2022.03.15], dostupné z <<http://www.uake.cz/ip2018/chapters/chapter8.php>>.

Veřejné prostory Prahy 10, ©2022a: Optimalizace trati Praha Hostivař – Praha Hl. n. (online) [cit.2022.01.15], dostupné z <<https://verejneprostory.cz/projekty/ve-fazi-realizace/optimalizace-trati-praha-hostivar-praha-hl-n>>.

Veřejné prostory Prahy 10, ©2022b: Návrh urbanistické studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice (online) [cit.2022.02.25], dostupné z <<https://verejneprostory.cz/uzemni-planovani/strategicke-dokumenty/navrh-urbanisticke-studie-bohdalec-slatiny-brownfield-strasnice>>.

Veřejné prostory Prahy 10, ©2022c: Drážní promenáda (online) [cit.2022.03.05], dostupné z <<https://verejneprostory.cz/projekty/pripravovane/drazni-promenada>>.

Dokumenty a studie:

Cach, T. a kol., 2020: Drážní promenáda & liniový park, Praha, (online) [cit.2021.12.13], dostupné z: https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/budoucnost_mesta/projekty_menici_prahu/drazni_promenada/studie.html

CAMP 2022: Praha zítra? Pražské priority, brožura, Praha (online) [cit.2022.02.23], dostupné z: https://www.zalepsismichov.cz/attachments/article/116/bro%C5%BEura%20A_nov%C3%A9%20%C4%8Dtvr%C4%8D.pdf

dialog architekti, s.r.o., 2019: Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020 – 2030 I. analytická část, Praha, (online) [cit.2021.12.03], dostupné z: https://strategieprodesitku.cz/wp-content/uploads/2019/10/P%C5%99%C3%ADloha-%C4%8D.-1_A%C4%8C_SPUR_2019.pdf

ECO-ENVI-CONSULT, 2007: Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část Praha Hostivař – Praha hl. n., Praha (online) [cit.2022.02.07], dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/download/RUIBX1BIQTU3MV9vem5hbWVuaURPQ18xLnBkZg/PHA571_oznameni.pdf

ECO-ENVI-CONSULT, 2017: Oznámení o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění Smyčka Depo Hostivař, Praha (online) [cit.2022.01.15], dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_PHA1055?lang=cs

Hlavní město Praha, 2016: Strategický plán hlavního města Prahy, aktualizace 2016, Praha (online) [cit.2021.12.08], dostupné z: https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/SP/STRATEGICKY_PLAN_HLAVNIHO_MESTA_PRAHY_AKTUALIZACE_2016.pdf

Hlavní město Praha, 2019: Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, Praha (online) [cit.2022.02.03], dostupné z: <https://poladprahu.cz/>

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2017: Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, Praha (online) [cit.2021.11.21], dostupné z: https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/infr/strategie_2017_12_31_m.pdf

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, 2021: Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze, Praha (online) [cit.2022.02.11], dostupné z: https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/strategie_rozvoje_bydleni.pdf

Jiran a partner architekti a kol. 2017: Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice (online) [cit.2022.02.10], dostupné z: <https://praha10.cz/vedeni-a-sprava-mc/informace-o-jednani/usneseni-rady-a-zastupitelstva/agenttype/view/usneseni/41512/zastupitelstvo-17-5>

Jiran a partner architekti, SUM architekti, 2019: Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice urbanistická studie velkého rozvojového území, Praha (online) [cit.2022.02.08], dostupné z: <https://praha10.cz/vedeni-a-sprava-mc/informace-o-jednani/usneseni-rady-a-zastupitelstva/agenttype/view/usneseni/49653/zastupitelstvo-13-3>

Kancelář starostky ÚMČ Praha 10, oddělení strategického rozvoje a participace, 2020: Strategický plán udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030 návrhová část, realizační část, Praha, (online) [cit.2021.12.02], dostupné z: <https://strategieprodesitku.cz/>

Kučerová, J., Havel, B., 2015: Návod pro posuzování koncepcí z hlediska hodnocení vlivů na zdraví a v návaznosti na Zdraví 2020 (popřípadě regionální zdravotní politiku), Praha (online) [cit.2022.03.08], dostupné z: https://www.dataplan.info/img_upload/5c84ed46aa0abfec4ac40610dde11285/rapid_hia_navod_15_10_2014.pdf

Magistrát hl. m. Prahy, odbor ochrany prostředí, 2021: Klimatický plán hlavního města Prahy do roku 2030, Praha (online) [cit.2022.02.18], dostupné z: <https://klima.praha.eu/cs/klimaplan-v-kostce.html>

MČ Praha 10, Fakulta životního prostředí ČZU v Praze, 2020: Posouzení vlivu Strategického plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020–2030, Praha, (online) [cit.2022.02.13], dostupné z: https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_PHA004K?lang=cs

MČ Praha 10, Ústav prostorového plánování, FA ČVUT v Praze, 2019: Spoluúčast privátního sektoru na veřejných výdajích, regulace v procesu plánování, řešerše evropských plánovacích systémů, Praha, (online) [cit.2022.02.22], dostupné z: <https://verejneprostory.cz/uzemni-planovani/strategicke-dokumenty/metodika-spoluucasti-privatniho-sektoru-na-verejnych-vydajich>

Městská část Praha 10, 2020a: Audit udržitelného rozvoje MČ Praha 10, 03/2020 – 08/2020, Praha, (online) [cit.2022.02.19], dostupné z:

<https://strategieprodesitku.cz/blog/mc-praha-10-prosla-auditem-udrzitelneho-rozvoje-predstavujeme-vam-jeho-vysledky/>

Městská část Praha 10, 2020b: Hodnotící zpráva o plnění strategického plánu udržitelného rozvoje MČ Praha 10 pro období 2020-2030, Praha (online) [cit.2022.02.19], dostupné z: https://strategieprodesitku.cz/wp-content/uploads/2021/07/Hodnotici-zprava-SPUR_2020.pdf

Na Slatinách z.s., 2017: Petice „Za zelené Slatiny“ (online) [cit.2022.03.09], dostupné z: <https://www.naslatinach.cz/petice-za-zelene-slatiny-2/>

SATRA, spol. s.r.o. a kol., 2019: Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka, urbanisticko-dopravní studie, Praha (online) [cit.2022.02.03], dostupné z: <https://mestskyokruh.info/urbanisticko-dopravni-studie/>

SUDOP Praha a.s., 2015: Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n. II. Část – Praha Hostivař – Praha hl.n., průvodní zpráva, Praha, (online) [cit.2022.01.10], dostupné z: <https://www.sudop.cz/cs>

UNIT Architekti, s.r.o., 2016: Generel veřejných prostranství Prahy 10., Praha, (online) [cit.2022.02.20], dostupné z: https://vpp10.cz/Portals/8/dokumenty%20VP/_Generel_verejnych_prostranstvi_Prahy_10_web.pdf

Ústav územního rozvoje, 2020: Principy a pravidla územního rozvoje, Praha (online) [cit.2022.03.08], dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>

Jiné zdroje:

IPR Praha 2021: Tramvajová trať Počernická, závěrečná zpráva z ankety 10/2021. IPR Praha, Praha.

Výbor pro životní prostředí a infrastrukturu ZMČ Praha 10, 2022: Zápis z 32. jednání Výboru pro životní prostředí a infrastrukturu ZMČ Praha 10: Prezentace aktuálního stavu záměru TT Počernická (Dopravní podnik hl. m. Prahy). VŽPI ZMČ P10, Praha.

Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, v platném znění.

Zákon č. 283/2021 Sb., stavební zákon, v platném znění.

Seznam obrázků a tabulek:

Obrázek č. 1: Městská část Praha 10

Obrázek č. 2: Vybrané investiční projekty v Praze 10

Obrázek č. 3: Vizualizace plánované smyčky Depo Hostivař

Obrázek č. 4: Vizualizace tramvajové trati Počernická

Obrázek č. 5: Vizualizace Drážní promenády, místo bývalé zastávky Praha-Strašnice

Obrázek č. 6: Zastávka Praha-Zahradní Město

Obrázek č. 7: Návrh nové čtvrti (vpravo dole je stadion Slavia)

Tabulka č. 1: SWOT analýza plánované smyčky Depo Hostivař

Tabulka č. 2: SWOT analýza tramvajové trati Počernická

Tabulka č. 3: SWOT analýza Drážní promenády

Tabulka č. 4: SWOT analýza nového koridoru Praha hl. n. – Praha-Hostivař

Tabulka č. 5: SWOT analýza urbanistické studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Slatiny