

3 VYHODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI VZTAHU MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE

3.1 ÚČEL A METODIKA HODNOCENÍ

Harmonický rozvoj hlavního města Prahy, s optimálním uspokojováním materiálních, duchovních a kulturních potřeb jeho obyvatel i návštěvníků, lze zajistit jen při vyváženém vztahu mezi ekonomickými, sociálními a environmentálními aspekty tohoto rozvoje a při optimálním sladění soukromých a veřejných zájmů. Dosáhnout této vyváženosti a společenského konsensu ve funkčním využití a prostorovém uspořádání území je hlavním úkolem veřejné správy nejen v oblasti vytvoření a implementace ekonomické a sociální strategie, lokální hospodářské a finanční politiky, ale ve značné míře právě na úseku územního plánování. Přitom je zřejmé, že jen část opatření, vytvářejících podmínky pro vyváženost všech tří pilířů udržitelnosti, je v přímé kompetenci orgánů územního plánování a v možnostech stimulace a regulace jeho nástroji.

Pravidelně aktualizované územně analytické podklady jsou nástrojem, který umožňuje průběžné sledování způsobu vývoje a rozvoje území. Podle stavebního zákona mají analyzovat stav a trendy rozvoje území, vyhodnocovat je a na tomto základě sloužit k včasnému odhalování a predikci disparit v území, stejně jako k monitorování pokroku v naplňování cílů územního plánování a dodržování zásad rozvoje území, zakotvených v základních strategických a plánovacích dokumentacích o rozvoji města a širšího regionu.

Pro hlavní město Prahu jsou v souladu s § 4, písm. 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti, územně analytické podklady pořizovány jednotně pro úroveň kraje i úroveň obce. Tím je umožněno použít tento podklad jak pro plánovací činnost na celoměstské konceptuální úrovni, pro sledování celoměstsky významných trendů a problémů, tak pro studium stavů a vztahů v územním detailu, umožňujícím hodnotit hodnoty a kvality území na lokální úrovni. Souborné regionální a lokální hodnocení umožňuje navíc lépe odhalovat a analyzovat jednotlivé územní problémy a nerovnováhy a jejich příčiny a tím poskytnout kvalitní argumentační oporu pro navazující návrhy opatření k jejich nápravě.

Hodnocení vyváženosti vývoje území si klade za cíl především odhalit slabé stránky a disparity v území, mající obecné příčiny vyplývající z postavení, způsobu organizace prostorové struktury města, makroekonomických podmínek, geografické polohy a dalších aspektů, které se projevují obdobně na území města. Tyto aspekty přitom v řadě případů sice přímo ovlivňují fyzické proměny a dynamiku činností a vztahů v území, ale působí mnohdy mimo rámec ovlivnitelný nástroji územního plánování. U nich je proto třeba hledat účinné nástroje v rozhodující míře ve výstupech sociálně-ekonomického programování, realizovaného municipálními správními orgány. Vedle pojmenování těchto jevů a procesů je sledováním cílem také nalezení hlavních zdrojů střetů či disparit v území, které se svým významem projevují na celoměstské úrovni.

Metodika hodnocení vyváženosti vývoje území vychází z faktu, že město Praha je otevřený, vysoce heterogenní systém, se silnými vzájemnými závislostmi a interakcemi uvnitř i ve vztahu k okolnímu prostoru. Z tohoto důvodu nelze provádět ucelené hodnocení dlouhodobé vyváženosti – udržitelnosti – vývoje území, které by vycházelo pouze ze sledování vývoje území (a informační základny) omezeného pouze na oblast tvořenou administrativními hranicemi města. Proces zpracování územně analytických podkladů a jejich aktualizace je bohužel ze systémových důvodů provázen právě takovýmto územním omezením. Východiskem pro poznání potenciálů a problémů dlouhodobého úspěšného rozvoje území Prahy se tak stalo relativní posuzování souladu probíhajících procesů a vývojových trendů s demokraticky přijatými koncepčními zásadami a principy rozvoje hl. m. Prahy směřujícími k udržitelnému rozvoji na celoměstské úrovni. Použitá metodika tak sice nedokáže nalézt uspokojivou odpověď na otázku jak hodně je současný charakter územního rozvoje dlouhodobě udržitelný či nikoli, ale může velmi dobře ukázat, zda-li jsou stávající procesy v souladu s žádoucími trendy pro dlouhodobý rozvoj území či zda-li lze očekávat, že pokračování stávajících trendů by mohlo současné problémy prohloubit, nebo vyvolat problémy nové. Relativní posuzování udržitelného rozvoje je navrženo způsobem, který umožňuje soulad skutečného rozvoje s místně specifickými požadavky na udržitelný rozvoj území dlouhodobě sledovat a výsledné poznání průběžně aktualizovat.

Principy udržitelného rozvoje hl. m. Prahy

Východiskem pro hodnocení provedené v Rozboru udržitelného rozvoje území je lokální interpretace pojmu udržitelný rozvoj pro podmínky hl. m. Prahy. Jedná se o vysvětlení základních principů fungování a rozvoje města, které představují sdílený cíl pražského společenství odrážející jeho hodnoty, očekávání a požadavky na udržitelný rozvoj území v současné době. Formulace těchto zásad je součástí řady základních demokraticky projednaných a přijatých dokumentů a výstupů na úrovni národní a Pražské. Z důvodů snadnější orientace při hodnocení byly pro

účely tohoto dokumentu sebrány a seskupeny relevantní principy, zásady a cíle vztahující se k území Prahy do jednotného výstupu. Tímto procesem byla indikována sada tzv. principů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy. Přitom je významné, že uvedená interpretace zohledňuje výhradně celoměstský pohled na udržitelný rozvoj hl. m. Prahy, což je v souladu s požadavky na míru detailu a zaměření dokumentu UAP hl. m. Prahy. Je však zřejmé, že interpretace požadavků na udržitelný rozvoj území pro jednotlivé dílčí lokality v rámci území Prahy může být v závislosti na místním charakteru a specifikách přirozeně odlišná. A vzhledem ke skutečnosti, že některé soliterní problémy a jejich řešení mohou výrazně (mj. územně, provozně, finančně) přesahovat prostorově omezenou část města, je nezbytné paralelní sledování jejich vlivů na udržitelnost rozvoje celého města.

Dokumenty, které byly využity pro interpretaci principů udržitelného rozvoje území hl. m. Prahy jsou:

- Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, schválený Vládou ČR v lednu 2010,
- Politika územního rozvoje ČR 2008, schválená Vládou ČR v červenci 2009,
- Strategický plán hl. m. Prahy vč. programu realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009- 2015, schválený Zastupitelstvem hl. m. Prahy v prosinci 2008 (aktualizace),
- Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, schválené Zastupitelstvem hl. m. Prahy v prosinci 2009.

Tab. Principy udržitelného rozvoje hl. m. Prahy

	princip	pilíř hlavní	pilíře související
1.	Atraktivní město v Evropě a regionu	H	S
1.1.	Aktivní a atraktivní město	H	S
1.2.	<u>Konkurenceschopnost, znalostní ekonomika</u>	H	S
2.	Dlouhodobá ekonomická stabilita a adaptabilita	H	S
2.1.	Finanční stabilita	H	
2.2.	Efektivní ekonomika, příznivé podnikatelské prostředí	H	S
2.3.	Partnerství Prahy a soukromého sektoru	H	
3.	Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů	H	E
3.1.	<u>Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie</u>	H	E
3.2.	<u>Hospodárné nakládání s územím</u>	H	E
4.	Vyvážené prostorové uspořádání města	E	H
4.1.	<u>Podpora hierarchizované polycentrické struktury města</u>	E	H
4.2.	<u>Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu</u>	E	H
4.3.	<u>Podpora promyšleného rozvoje území snižujícího nároky na dopravní zátěž a spotřebu materiálů</u>	H	E
5.	Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu	S	
5.1.	<u>Respektování charakteru lokálního prostředí a kapacit, ochrana památek a kulturního dědictví</u>	S	H, E
5.2.	<u>Podpora kultury, sportu, rekreace a cestovního ruchu</u>	H	S
6.	Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zeleň, biodiverzita	E	
6.1.	<u>Podpora stability městské a příměstské krajiny</u>	E	
6.2.	<u>Podpora rozvoje městské a příměstské zeleně</u>	E	
6.3.	<u>Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území</u>	E	
7.	Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí	E	
7.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E	H
7.2.	<u>Zajištění dobré kvality vody</u>	E	H
7.3.	<u>Snížení hlukové zátěže</u>	E	H
8.	Efektivní doprava	H	
8.1.	<u>Prioritní a kvalitní dopravní obslužnost veřejné dopravy</u>	S	E, H

	princip	pilíř hlavní	pilíře související
8.2.	Kvalitní infrastruktura pro automobilovou dopravu, redukce dopravních zátěží	H	S, E
8.3.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E	S
9.	Spolehlivá, kvalitní a robustní infrastruktura	H	
9.1.	Spolehlivost a kvalita dodávek energie a vody	H	S
9.2.	Ekologicky přijatelné odvodnění města	E	H
9.3.	Kvalitní infrastruktura pro přenos informací	H	S
10.	Soudržnost obyvatelstva	S	
10.1.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	S	H
10.2.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče a další veřejná vybavenost	S	
10.3.	Podpora bydlení	S	H
11.	Efektivní veřejná správa, podpora občanské společnosti	S	
11.1.	Efektivní veřejná správa	S	H
11.2.	Podpora občanské společnosti a identifikace obyvatel s městem	S	H
11.3.	Rozvoj informačních služeb	S	H
12.	Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik	S	
12.1.	Integrovaný systém krizového řízení	S	
12.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně patologických jevů	S	
12.3.	Ochrana před živelními pohromami	S	E

Podtržené a tmavě podbarvené jsou označeny principy, jejichž naplňování je v kompetenci územního plánování

Přerušované podtržené a světle podbarvené jsou označeny principy, jejichž naplňování je zčásti v kompetenci územního plánování

Pilíře udržitelného rozvoje: H – hospodářský pilíř, S – sociální pilíř, E – environmentální pilíř

Doplňkovým nástrojem pro monitoring rozvoje území a jeho změn v průběhu času je systém kvantifikovaných údajů – indikátorů udržitelnosti rozvoje. Tyto indikátory byly zvoleny tak, aby umožnily jednak uceleně popsat soulad stávajících trendů rozvoje s obecně přijímanými principy udržitelného rozvoje, velká část těchto indikátorů slouží dále také jako obecná datová dlouhodobě aktualizovaná základna pro detailnější studium jednotlivých tematických oblastí a pro využití při navazujících analytických studiích (zejména dílčích posuzováních SEA, aj.).

Vyhodnocení vyváženosti vztahu mezi pilíři udržitelného rozvoje je koncipováno jako soubor zjištěných disparit a nerovnováh, působících proti základním principům udržitelného rozvoje na úrovni města a jeho částí. Zvlášť vyzdvihujeme ty z nich, které jsou řešitelné nástroji územního plánování. Právě ty jsou v úzké souvislosti s předmětem zadání nového Územního plánu hlavního města Prahy a staly se předmětem formulování jeho obsahu, zatímco zmírňování ostatních disparit nutno odkázat na jiné subsystémy seberegulace společnosti, jako je schválený aktualizovaný Strategický plán hlavního města Prahy a jeho realizační program, další specializované oborové koncepce a programy pořizované podle jiných zákonů a předpisů jinými subjekty samosprávy a státní správy.

Text této kapitoly se proto zabývá nerovnováhami (slabé stránky + ohrožení) dlouhodobé udržitelnosti rozvoje projevující se mezi jednotlivými pilíři udržitelnosti. Vyváženost vztahů mezi pilíři udržitelnosti rozvoje je nutno chápat i v kontextu případných nerovnováh a disproporcí mezi popisovanými jevy a stavy uvnitř jednotlivých pilířů.



3.2 INDIKÁTORY UDRŽITELNOSTI ROZVOJE HL. M. PRAHY

Sadu indikátorů udržitelnosti rozvoje hl. m. Prahy tvoří celkem 145 údajů. Jejich výběr je účelově volen tak, aby umožnil kvantitativně popsat probíhající trendy v rámci jednotlivých tematických oblastí principů udržitelného rozvoje. Stejně jako principy udržitelného rozvoje jsou indikátory primárně určeny pro posuzování charakteru rozvoje na celoměstské úrovni. Výběr 32 hlavních - „titulkových“ – indikátorů tvoří rámec pro vznikající podpůrný hodnotící systém dynamiky a směřování udržitelného rozvoje ve dvouletých aktualizacích cyklech UAP. Nasazení systému bude možné po několika letech, kdy vzniknou dostatečně dlouhé časové řady hodnot jednotlivých indikátorů.

Metodika budoucího hodnotícího systému předpokládá, že pro každý indikátor bude definován žádoucí trend změn jeho hodnoty v čase, který odpovídá předpokladu určenému odpovídajícím principem udržitelného rozvoje. V rámci hodnocení pak bude posuzován soulad těchto předpokladů a skutečných změn zaznamenaných pro uplynulé období. Toto porovnání bude provedeno pro každou z 12ti tematických oblastí principů udržitelného rozvoje. Takto pojaté hodnocení bude velmi plasticky ilustrovat stav uplatňování principů udržitelného rozvoje v hlavních tematických oblastech a poskytuje tak vhodnou zpětnou vazbu pro verifikaci SWOT analýz a dalších částí Rozboru udržitelného rozvoje území. Jistým omezením, které bohužel v současnosti neumožňuje plnou využitelnost těchto výstupů, je krátká historie časových řad hodnot pro velkou část indikátorové základny, což znemožňuje reprezentativní posuzování trendů pro mnoho oblastí. Z toho důvodu zatím nemohou být výsledky podpůrného indikátorového hodnocení zařazeny v rámci tohoto dokumentu.

Tab. Hlavní - „titulkové“ - indikátory udržitelnosti rozvoje hl. m. Prahy

číslo	indikátor	číslo principu
5	Pořadí Prahy v monitoringu atraktivity podnikatelského prostředí (Cushman&Wakefield)	1.1
60	Počet konferencí a kongresů nad 100 osob v hromadných ubytovacích zařízeních s mezinárodní účastí	1.1
8	Podíl zaměstnanců výzkumu a vývoje na celkové zaměstnanosti	1.2
1	Hrubý domácí produkt na obyvatele v paritě kupní síly	2.1
3	Saldo rozpočtů hl. m. Prahy	2.1
23	Roční spotřeba elektřiny v domácnostech na obyvatele	3.1
24	Roční produkce komunálního odpadu na obyvatele	3.1
36	Podíl zastavěných a zpevněných ploch na celkové výměře	3.2
48	Podíl počtu pracovních příležitostí v celoměstském centru na celkovém počtu pracovních příležitostí	4.1
52	Počet dojíždějících za prací ze Středočeského kraje	4.2
39	Rozloha území se zpracovanou podrobnou UPP a UPD	4.3
54	Výše finanční podpory hl. m. Prahy kulturním zařízením za rok	5.2
55	Počet kulturních zařízení	5.2
58	Počet návštěvníků za rok	5.2
70	Koeficient ekologické stability	6.1
62	Podíl ploch zeleně z celkové plochy	6.2
69	Podíl ploch ZCHÚ na celkové rozloze	6.3
80	Počet trvale bydlících obyvatel v území s překročením imisních limitů	7.1
87	Třída jakosti vody v povrchových tocích	7.2
90	Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku	7.3
96	Počet cestujících přepravených MHD na území Prahy	8.1
112	Dopravní výkon automobilové dopravy na pražské komunikační síti v průměrný pracovní den	8.2
129	Délka cyklistických tras vedených po komunikacích bez automobilové dopravy	8.3
137	Podíl potřeby obnovy vodovodní sítě na celkové délce vodovodní sítě	9.1
86	Podíl obyvatel napojených na ČOV	9.2
142	Obecná míra nezaměstnanosti	10.1
51	Podíl obyvatel s pěší dostupností ZŠ do 15 min	10.2
148	Počet dokončených bytů	10.3
155	Volební účast ve volbách do zastupitelstev obcí	11.2
157	Počet obyvatel na 1 nestátní neziskovou organizaci	11.2
159	Počet trestných činů spáchaných na území hl. m. Prahy	12.2
161	Počet dopravních nehod na území hl. m. Prahy	12.2
162	Podíl realizovaných částí systému protipovodňové ochrany a protipovodňových opatření	12.3

Zdrojem údajů pro naplnění této kolekce jsou převážně statistické výstupy z dat veřejné správy na území hl. m. Prahy, Českého statistického úřadu, dále správci dopravní a technické infrastruktury a z velké části také údaje zjištěné analýzami a průzkumy území prováděných v rámci přípravy územně analytických podkladů.

Následující tabulka uvádí výpis hlavních „titulkových“ indikátorů udržitelnosti rozvoje. Kompletní výpis indikátorů, jejich popis, zdroj dat a vztah k jednotlivým tematickým kapitolám a jevům je z důvodů značného rozsahu uveden v samostatné příloze.

3.3 NEROVNOVÁHY VE VZTAHU K PILÍŘŮM UDRŽITELNOSTI ROZVOJE

Zjištění vyplývající ze SWOT analýz a sady údajů indikátorů udržitelnosti rozvoje identifikují několik dominantních okruhů disparit, které se na území hl. m. Prahy projevují. Tyto základní okruhy disparit mají své projevy v široké škále vzájemně souvisejících problémů, zasahujících v různé míře všechny pilíře udržitelného rozvoje. Dle svého charakteru se jedná o přirozené disparity urbánního prostředí:

- Vysoká koncentrace a dynamika ekonomických a sociálních aktivit v hl. m. Praze generujících vysoké nároky na dopravní obslužnost, jejichž uspokojení je provázeno negativními dopady především na kvalitu životního prostředí ve městě.
- Vysoká ekonomická atraktivita území hl. m. Prahy generující vysoký tlak na maximalizaci ekonomické využitelnosti nemovitostí, provázené vysokou poptávkou po expanzi zastavitelných ploch zejména do dosud nezastavěného území a maximalizaci komerčně využitelných kapacit stávajících nemovitostí a ploch především v historickém jádru města, provázené negativními dopady především na hodnoty životního prostředí a kulturní a sociální hodnoty území.
- Vysoká atraktivita příměstské oblasti pro bydlení a lokalizaci některých ekonomických aktivit provázená vysokou mírou urbanizace při neexistenci ucelené koordinace rozvoje v kontaktním území za hranicemi hl. m. Prahy, provázené zejména negativními dopady na zajištění služeb veřejné vybavenosti, růstem nároků na dopravní obslužnost a snižováním kvality životního prostředí v tomto prostoru.

Výše uvedené disparity se odrážejí také v úspěšnosti uplatňování principů udržitelného rozvoje hl. m. Prahy. Vyhodnocení potvrdilo přetrvávající silné stránky Prahy, kterými jsou atraktivita, ekonomická stabilita a adaptabilita, jejichž přetrvání v delším časovém horizontu však bude vyžadovat řešení některých dílčích nebo vznikajících problémů jako je efektivnější podpora znalostní a inovativní ekonomiky nebo vyšší míra spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Významně slabou stránkou zůstává uplatňování principu vyváženého prostorového uspořádání města ve vztahu k příměstskému regionu, který přesahuje z velké míry přímé kompetence hl. m. Prahy. Expanze zastavitelných ploch se negativně odráží v hodnocení uplatňování principů hospodárního nakládání s územím a podpory stability městské a příměstské krajiny. Praha vyniká velmi dobrou dopravní obslužností všemi druhy dopravy, slabinou zůstává vysoký stupeň dopravního zatížení automobilovou dopravou, stejně jako neukončený systém páteřních komunikací, což se negativně odráží v možnostech uplatňování principů zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí, zejména hlukové zátěže a kvality ovzduší. Silnou stránkou Prahy je také stále relativně vysoká soudržnost obyvatelstva, jejíž udržení však bude v budoucnu vyžadovat zejména řešení problémů spojených s nepříznivým demografickým vývojem. Rezervy byly zjištěny také v úspěšnosti uplatňování principu efektivní veřejné správy a podpory občanské společnosti, zejména s nízkou úrovní uplatňování partnerství při rozvoji území hl. m. Prahy.

Jednou z významných úloh územního plánování je průběžně vyhodnocovat aktuální specifika a projevy těchto disparit a navrhnout opatření, směřujících k jejich soustavné minimalizaci. K tomuto účelu přispívá také následující detailnější rozbor.

3.3.1 NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE

Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem

- disproporce mezi zájmem na dalším převážně extenzivním plošném rozvoji zástavby města na úkor přírodních složek krajiny v nezastavěném území města či městské zeleně a zájmem na zlepšující se kvalitě životního prostředí a životních podmínek (nakládání s odpady, zdroje energií, mikroklima - provětrávání, přehřívání povrchů, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, vzdělávání aj., příležitostí k rekreaci a regeneraci sil) (v kompetenci územního plánování - dále jen „ÚP“),
- intenzivní využití kvalitního zemědělského půdního fondu s vysokým stupněm zornění na styku se zástavbou zhoršuje podmínky bydlení a občanské vybavenosti v sousedství (prašnost z obdělávané půdy, hluk a emise ze zemědělských strojů a dopravy, splachy ornice na komunikace, do kanalizace, ztížený přístup do krajiny a přírody ap.) (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. odtoku) těchto ploch (zčásti v kompetenci ÚP),

- disproporce mezi zátěží města tranzitní dopravou, vyplývající z polohy hlavního města v radiálním uspořádání silniční sítě ČR při nedokončené výstavbě obou silničních okruhů, které by odvedly tranzitní nákladní i osobní dopravu z oblasti kompaktního města, a žádoucí ochranou životního prostředí ve městě (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojížděku i vnitřní dopravní obsluhu a zájmem na zachování kvalitního životního prostředí, zejména na nepřekračování limitů znečištění ovzduší škodlivinami a expozice obyvatel hluku v zájmu veřejného zdraví (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a přírodě blízkých prvků uvnitř města a v jeho bezprostředním okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranicí města (pilíře sociální a ekonomický) (v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi ambicí stát se atraktivním místem pro podnikání a zajistit další příliv zahraničního kapitálu a trvalý špatnou kvalitou některých složek životního prostředí v potenciálně atraktivních oblastech, v řadě případů negativně ovlivňovaných právě těmito zahraničními investicemi (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi primárním zájmem investorů nové výstavby na co nejvyšším komerčním profitu, a potřebou věnovat část kapacity v nové výstavbě pro uspokojení veřejných zájmů (umístění občanské a technické vybavenosti, dopravní infrastruktury, zeleně a vodních prvků ap.) (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem uchránit zděděné kulturní, památkové i přírodní hodnoty města a nutností pro jeho rozvoj zajistit i potřebnou dopravní a technickou infrastrukturu, což vždy nejde uskutečnit bez ovlivnění těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem uchovat vizuální prostorové hodnoty vnitřního města (ve vztahu k panoramatům města) a trvalým tlakem na maximální komerční zhodnocení ploch včetně zvyšujícího se zájmu na výstavbu prostorových dominant (v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem uchovat přírodní hodnoty města (krajinný ráz, zelené svahy) a trvalým tlakem na maximální komerční zhodnocení ploch včetně zvyšujícího se zájmu na výstavbu na svazích výrazně utvářejících prostorové vnímání města, doposud porostlých zelení (v kompetenci ÚP).

Disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem

- disproporce mezi nedostatečnou lesnatostí a nízkým zastoupením přírodních prvků v některých částech města a potřebami dostupných příležitostí pro krátkodobou a denní rekreaci, udržení příznivého mikroklimatu a také z toho vyplývající přetěžování a poškozování přírody a krajiny rekreací (v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a tlakem na rekreační využívání přírodního prostředí při jeho reálném ubývání záborů uvnitř i vně zástavby a tím i nevhodnému vzdalování příležitostí pro regeneraci sil a rekreaci od ploch pro bydlení (v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi požadavky na kvalitní životní prostředí a faktem, že značná část obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a zatížení hlukem, převážně z dopravy (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem na zapojení občanů se ztíženou schopností pohybu a orientace do společnosti a aktivního života a nedostatečným tempem odstraňování bariér k jeho reálnému uskutečnění (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi relativně vysokým rozsahem ploch a příležitostí pro organizovaný sport a nedostatkem ploch a příležitostí pro neorganizované individuální a rekreační aktivity v kontaktu s přírodou (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce spočívající v přesunu značné části zákaznického zájmu od využívání maloobchodní sítě rozptýlené v zástavbě, do velkokapacitních nákupních center, umístěných často na okraji nebo za okrajem města, generující nárůst dopravy, se všemi negativními důsledky (zejména IAD) na životní prostředí (zčásti v kompetenci ÚP).

Disproporce mezi sociálním a ekonomickým pilířem

- disproporce mezi zájmem na udržení charakteru městského jádra jako jedinečné oblasti historického a kulturního dědictví (sociální pilíř) a zájmy na intenzitě jeho ekonomického využití a pro turistický ruch (ekonomický pilíř),
- disproporce mezi žádoucí a probíhající restrukturalizací ekonomické základny Prahy (ekonomický pilíř) a nepříznivým vývojem populace (stárnutí, nedeřešený vztah vzdělávání a potřeb trhu práce, příliv obtížně přizpůsobivých skupin) (sociální pilíř), (mimo kompetence ÚP),

- disproporce mezi vizí rozvíjení Prahy jako vlídného a obohacujícího města, centra kultury a umění, vzdělávání, vědy, výzkumu, školství, obchodu, bohatého společenského života, cestovního ruchu a ekonomických aktivit evropského významu (ekonomický pilíř) a pokračujícím růstem sociálně patologických jevů (korupce, kriminalita), (sociální pilíř), (mimo kompetence ÚP),
- lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město a jeho veřejná prostranství jako místa obnovené neformální komunikace mezi občany a jejich společenského života a jeho dopravním přetížením, zájmem na umístění parkování vozidel či dokonce zástavbu, se všemi negativními důsledky pro kvalitu života a zajištění pozitivního pražského "patriotismu" (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem obyvatel na realizaci odpovídajících veřejných prostranství (zejména ploch městské zeleně) a snahou maximálně zhodnotit pozemky určené k zástavbě, nevyvážený poměr realizovaných stavebních kapacit a vytvořeného zázemí městské zeleně a veřejných prostranství (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem na spolehlivém a bezpečném zásobování Prahy elektřinou, teplem a pitnou vodou a faktickou zranitelností tohoto zásobování při vzdálených zdrojích a povrchových vedeních (rostoucí nebezpečí terorismu, asociálního chování ap.) (zčásti v kompetenci ÚP).

Disproporce mezi všemi pilíři

- disproporce mezi potřebou funkční, ekonomické a environmentálně přijatelné dopravní obsluhy města (ekonomický, sociální i environmentální pilíř) a stávajícím stavem dopravní infrastruktury a obsluhy v hlavním městě Praze a okolí, zejména dlouhodobou absencí Pražského okruhu (z velké části v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi žádoucí vysokou atraktivitou a preferencí používání MHD a PID ve městě (pilíře ekonomický a sociální) a nedostatečným prosazováním přednosti MHD a regulačních opatření vůči IAD progresivně směrem do centra města (pilíř environmentální), (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi potřebou bydlení příp. i dalších aktivit, nabídkou nových kapacit ve velké míře směřujících k zástavbě volné krajiny a maximalizací výnosů investorské sféry, které v současnosti při malé účasti investorů na zajištění komplexní obsluhy území zatěžují nadměrně rozpočet města (doprava, školství, aj.) (ekonomický pilíř), potenciálně zhoršují kvalitu obsluhy obyvatel (mj. školní a kulturní kapacity) (sociální pilíř) a vyvolávají nadměrný dopravní pohyb a zasahují tím negativně i do řady environmentálních komponent (environmentální pilíř), provázený nebezpečím vzniku investičních torz se všemi atributy „krize“ území dotýkajících se všech třech pilířů udržitelnosti (zčásti v kompetenci ÚP),
- Disproporce mezi požadavky na odlehčení centrální oblasti města od vlivů automobilové dopravy a trvalý neexistenci značné části nadřazeného komunikačního systému města (zčásti v kompetenci ÚP),
- Disproporce mezi celoměstskou potřebou brzkého dokončení uceleného dopravního systému (environmentální a ekonomický pilíř) a prodlužováním přípravy tohoto systému právně-soudními aktivitami skupin hájícími lokální zájmy (sociální pilíř).

3.4 NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI

Ekonomický pilíř

- disproporce mezi požadavky na fungování základní i vyšší občanské i technické vybavenosti hl. m. Prahy i pro obyvatele Středočeského kraje, návštěvníky z celé ČR i z ciziny a disponibilními prostředky z veřejných rozpočtů státu a EU na jejich rozvoj (mimo kompetence ÚP),
- disproporce mezi ambicí Prahy stát se centrem inovativního podnikání a nedostatečně rozvinutými podpůrnými kapacitami a službami pro malé a střední podnikání i celkovou komunikací městské správy s podnikatelským sektorem opírající se o komplexní program podpory a součinnosti (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi ambicí stát se centrem vědy, výzkumu a inovací a nedostatečnou aktivitou při vytváření podmínek pro vysoké školství, vědu, výzkum a inovační aktivity (zčásti v kompetenci ÚP), a nedostatečným objemem aplikace výsledků výzkumu a vývoje v praxi (mimo kompetence ÚP),
- disproporce mezi ambicí Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy), které je pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi mírou a kvalitou veřejné podpory konverze transformačních území a požadavky na hospodárné nakládání s územními zdroji (mimo kompetence ÚP),
- disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu mimo zastavitelné plochy určené územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s platným ÚP hl. m. Prahy (v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi požadavky na efektivní prosazování zájmů města při plánování a usměrňování jeho rozvoje a málo rozvinutou koordinací aktivit a spolupráce mezi městem a veřejným a soukromým sektorem (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi přetrvávajícími problémy v oblasti dopravy, veřejného vybavení a životního prostředí na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi a přetrvávající absence koordinace rozvoje v tomto prostoru (v kompetenci ÚP),
- disproporce (s tendencí poklesu) mezi dosaženou mírou regenerace a faktickým stavem panelové výstavby s vysokými tepelnými ztrátami jejich obvodových a střešních plášťů, nízkou řemeslnou kvalitou a estetickou úrovní prostředí sídlišť (mimo kompetence ÚP),
- přetrvávající disproporce na trhu s byty, vyplývající z dosud nedokončené deregulace nájemného (mimo kompetence ÚP),
- disproporce mezi nízkou úrovní aktivní pozemkové politiky města a potřebou efektivního pozemkového managementu pozemků pro rozvojové i ochranné úkoly samosprávy ve veřejném zájmu (mimo kompetence ÚP),
- disproporce mezi hodnotou polohy a potenciálem funkčního využití ploch a nediferencovanou daní z nemovitostí, jak by odpovídalo tržnímu prostředí (mimo kompetence ÚP).

Sociální pilíř

- disproporce mezi růstem podílu obyvatel města v poproduktivním věku oproti podílu obyvatel ve věku produktivním a předproduktivním (zčásti mimo kompetence ÚP),
- disproporce mezi změnami počtu obyvatel v suburbanním pásu za hranicemi hl. m. Prahy a kapacitou zařízení místní veřejné a dopravní vybavenosti, zvyšující se tlak na kapacitní využití těchto zařízení na území hl. m. Prahy bez odpovídajících finančních zdrojů (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi vzrůstající poptávkou po veřejných sociálních službách a nedostatečnou mezigenerační a rodinnou solidaritou a kapacitou služeb pro rodiny s dětmi (zčásti mimo kompetenci ÚP),
- disproporce mezi zájmem o příchod nových pracovníků ze zahraničí pro naplnění poptávky profesí s dlouhodobým deficitem pracovníků a nepřipraveností obyvatel a prostředí k přijetí imigrantů do místní komunity (mimo kompetence ÚP),
- disproporce mezi managementem kapacit předškolních a školských zařízení a demografickými populačními cykly a návazně i subjekty formujícími trh práce (zčásti v kompetenci ÚP),

- disproporce mezi potřebou zařízení pro školství, mimoškolní a zájmovou činnost dětí a mládeže, zejména pro spontánní trávení volného času, a zájmem o změny územního plánu, spočívající v redukci ploch pro školskou vybavenost i zeleň (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi objemem nové bytové výstavby v okolí Prahy, počtem pracovních příležitostí a zaostávající výstavbou základní občanské vybavenosti pro její obyvatele, generující nárůst dopravy za těmito možnostmi do Prahy (zčásti v kompetenci ÚP),
- disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvů demografického vývoje (v kompetenci ÚP).

Environmentální pilíř

- rozpor mezi veřejnými zájmy na ochraně přírody a krajiny a zájmem ochránit vhodné profily na vodních tocích a další terénní deprese pro možnou budoucí potřebu budování protipovodňových opatření a akumulací vody vzhledem k očekávaným změnám klimatu (zčásti v kompetenci ÚP),
- rozpor mezi biologickými funkcemi vodních toků a snahou upravit je pro nekonfliktní odvod dešťových srážek (funkce recipientu dešťových vod), (mimo kompetence ÚP),
- rozpor mezi veřejnými zájmy na ochraně přírody a krajiny a převládajícím odváděním srážkových vod do kanalizace nebo vodních toků, namísto zajištění vsakování srážek v místě vzniku (zčásti v kompetenci ÚP),
- rozpor mezi veřejným zájmem na ochraně přírody a krajiny a zájmem zajistit dostatek pitné vody i dálkovými převody mezi povodími (zčásti v kompetenci ÚP),
- rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod (zčásti v kompetenci ÚP),
- rozpor mezi veřejným zájmem na ekologicky účinném zneškodňování nerecyklovatelných odpadů a současně na ochraně ovzduší, vod a půdy při různých způsobech jejich zneškodňování (termické využití, skládkování), (zčásti v kompetenci ÚP),
- rozpor mezi veřejným zájmem chránit obyvatele před hlukem a emisemi z dopravy vzdalováním dopravních koridorů z obytné zástavby a veřejným zájmem na minimalizaci záborů zemědělského půdního fondu, pozemků určených k plnění funkcí lesa a obecně přírodního prostředí v nezastavěném území (zčásti v kompetenci ÚP),
- rozpor mezi veřejným zájmem na ochraně zemědělského půdního fondu, pozemků určených k plnění funkcí lesa, obecně nezastavěného území a přírodního prostředí mimo město mj. i pro rekreaci, s veřejným zájmem na nezastavování zelených ploch uvnitř města, nezvyšování hustoty a podlažnosti zástavby, s negativními důsledky na oslunění, osvětlení, provětrávání ulic a veřejných prostranství, hluk a kvalitu ovzduší v přízemní vrstvě i vlivem rostoucích dopravních zátěží (v kompetenci ÚP).

Reference

Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR, schválený vládou ČR v lednu 2010,
URL: <http://psur.mmr.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=f3ca84ce-8ffd-4224-9518-581eabcc076c>

Politika územního rozvoje ČR 2008, schválená vládou ČR v červenci 2009,
URL: <http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Koncepce-Strategie/Politika-uzemniho-rozvoje-Ceske-republiky/Politika-uzemniho-rozvoje-CR-2008>

Strategický plán hl. m. Prahy, Aktualizace 2008, URM, 2009
URL: http://www.urm.cz/cs/strategicky_plan

Program realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009-2015, URM, 2009,
URL: <http://www.urm.cz/cs/realizacni-program>

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy. schválené Zastupitelstvem hl. m. Prahy v prosinci 2009,
URL: http://www.urm.cz/cs/zasady_uzemniho-rozvoje

Metodické sdělení OÚP MMR k aktualizaci ÚAP – RURÚ,
URL: <http://www.mmr.cz/Uzemni-planovani-a-stavebni-rad/Stanoviska-a-metodiky/Metodicke-sdeleni-OUP-MMR-k-aktualizaci-UAP---RURU>

Indikátory udržitelného rozvoje hl. m. Prahy – Ročenka Praha životní prostředí 2008,
URL: [http://envis.praha-mesto.cz/\(k20ifq55tbkmfiyrqwqkap55\)/rocenky/Pr08_pdf/index.htm](http://envis.praha-mesto.cz/(k20ifq55tbkmfiyrqwqkap55)/rocenky/Pr08_pdf/index.htm)

Urban audit,
URL: www.urbanaudit.org/index.aspx

TIMUR – Týmová iniciativa pro místní udržitelný rozvoj,
URL: www.timur.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=99&Itemid=76