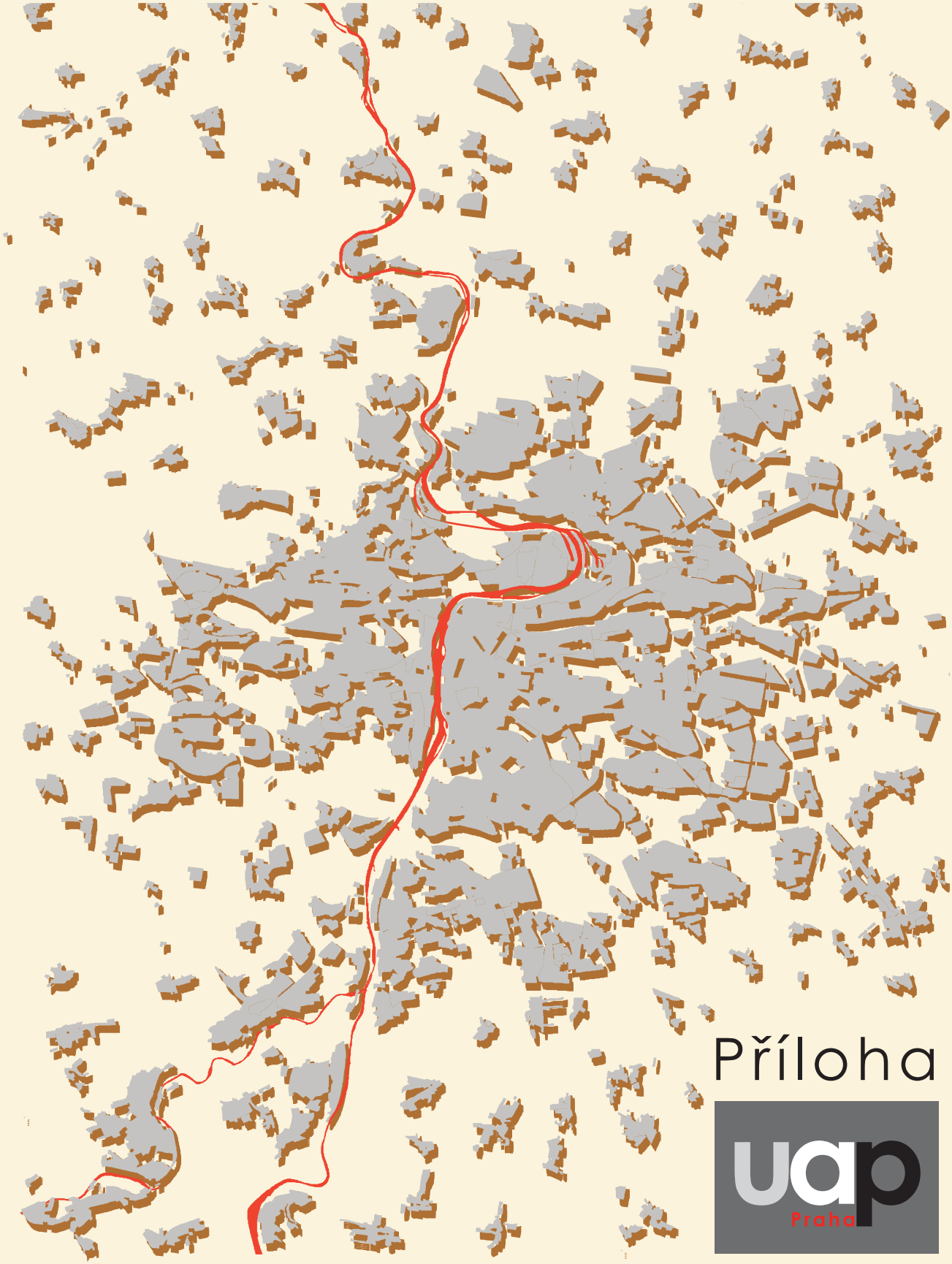
PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

Rozbor

2010

udržitelného rozvoje území a vývoj od roku 2008
Územně analytické podklady hlavního města Prahy



Příloha

uap Praha

Rozbor 2010

udržitelného rozvoje území a vývoj od roku 2008
Územně analytické podklady hlavního města Prahy

Pořizovatel
Odbor územního plánu MHMP
Jungmannova 29/35, Praha 1

Zpracovatel
Útvar rozvoje hl. m. Prahy
Vyšehradská 57/2077, Praha 2

OBSAH

1 ÚVOD ... 3
2.1 Praha – vnější vztahy ... 3
2.2 Přírodní podmínky, krajina ... 5
2.3 Sídelní struktura a urbanismus ... 8
2.4 Kulturní hodnoty a památková ochrana města ... 12
2.5 Hospodářské podmínky ... 15
2.6 Sociodemografické podmínky ... 19
2.7 Využití území ... 22
2.8 Bydlení ... 26
2.9 Rekreace ... 29
2.10 Občanské vybavení ... 33
2.11 Produkční odvětví ... 35
2.12 Doprava ... 40
2.13 Technická infrastruktura ... 47
2.14 Hygiena životního prostředí ... 51
2.15 Bezpečnost ... 54
2.16 Územně plánovací příprava ... 55
3 VYHODNOCENÍ VYVÁŽENOSTI VZTAHU MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE ... 59
3.1 Účel a metodika hodnocení ... 59
3.2 Indikátory udržitelnosti rozvoje hl. m. Prahy ... 61
3.3 Nerovnováhy ve vztahu k pilířům udržitelnosti rozvoje ... 63
4 URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ ... 67
4.1 Východiska a obecné celoměstské problémy ... 67
4.2 Problémy k řešení ... 68
4.3 Ostatní vyvolané problémy ... 81
4.4 Místa územních omezení a střetů záměrů s limity ... 82
4.5 Ohrožení v území ... 84

1 ÚVOD

V letošním roce 2010 proběhla první úplná aktualizace dokumentu Územně analytické podklady hl. m. Prahy (UAP), který je zpracováván jako základní soubor podkladů pro územně plánovací činnost v Praze. Zpracování dokumentu vychází ze zkušeností prvních UAP zpracovaných pro úroveň kraje v roce 2007 a UAP z roku 2008, které byly prvním souborným územně plánovacím podkladem, určeným jednak pro účely strategického a regionálního plánování (úroveň krajskou), tak pro účely územního plánování na městské a místní úrovni (úroveň obecní).

Cílem procesu UAP je průběžná aktualizace poznání stavu území, probíhajících trendů a jejich příčin, stejně jako sledování vývoje území z hlediska jeho hodnot, problémů a limitů. Jedině soustavné udržování znalostí o území totiž umožňuje včas, poučeně a tím i účinně reagovat na proměnlivé problémy a nerovnováhy v rozvoji území. V rámci územně plánovací činnosti a údržby Informačního systému o území hl. m. Prahy probíhá průběžná aktualizace vstupních údajů UAP se snahou o nejlepší dostupnou četnost. Tyto údaje jsou průběžně k dispozici v rámci datových a informačních služeb hl. m. Prahy a Útvaru rozvoje hl. m. Prahy, jsou využívány pro pořizování územního plánu hl. m. Prahy, zpracování dílčích studií, aktualizaci výpočetních modelů v oblasti dopravy a životního prostředí, a zejména pro operativní rozhodování veřejné správy na území hl. m. Prahy a prostřednictvím zejména internetových mapových aplikací také veřejnosti.

Hlavním momentem procesu UAP je aktualizace celkového vyhodnocení – Rozboru udržitelného rozvoje území, která probíhá ve dvouleté periodě na podkladě pravidelně aktualizovaných údajů a informací. Vyhodnocení poskytuje příležitost k ohlednutí za uplynulým vývojem, porovnání tehdejších očekávání se skutečností, verifikaci oprávněnosti, potřeby a zaměření vytyčených cílů územního rozvoje a zejména provedení inventury problémů v území a úspěšnosti dosavadních opatření podniknutých k jejich nápravě. Významnou součástí vyhodnocení je doporučení pro další postup při koordinaci a usměrňování změn v území tak, aby přispěl k dlouhodobě vyváženému a úspěšnému rozvoji.

Dokument UAP 2010 se skládá z několika částí. Hlavní dokument obsahuje úplnou zprávu o stavu a vývoji jednotlivých složek území a jeho funkčních systémů včetně celkového vyhodnocení rozboru udržitelného rozvoje území. Nedílnou součástí dokumentu je sada 24 výkresů, z toho 20 výkresů ilustrujícím stav v území pro jednotlivá řešená témata a 4 souborné výkresy: Hodnoty území, Limity využití území, Záměry na provedení změn v území a Problémy v území. Dokument UAP dále obsahuje celkem 14 příloh, obsahujících podrobné doprovodné údaje, informace a analýzy k vybraným tematickým okruhům.

Příloha Rozbor udržitelného rozvoje území a vývoj od roku 2008 je výběrem kapitol hlavního dokumentu, které obsahují tematická vyhodnocení a závěrečné shrnutí. Jedná se o pomůcku, která by měla pomoci rychlejšímu a snadnějšímu nalezení informací o zjištěných problémech a nerovnováhách a navržených doporučení k jejich omezení, stejně jako základní orientaci ve změnách území, ke které byly zjištěny od poslední aktualizace UAP.

2.1 Praha – vnější vztahy

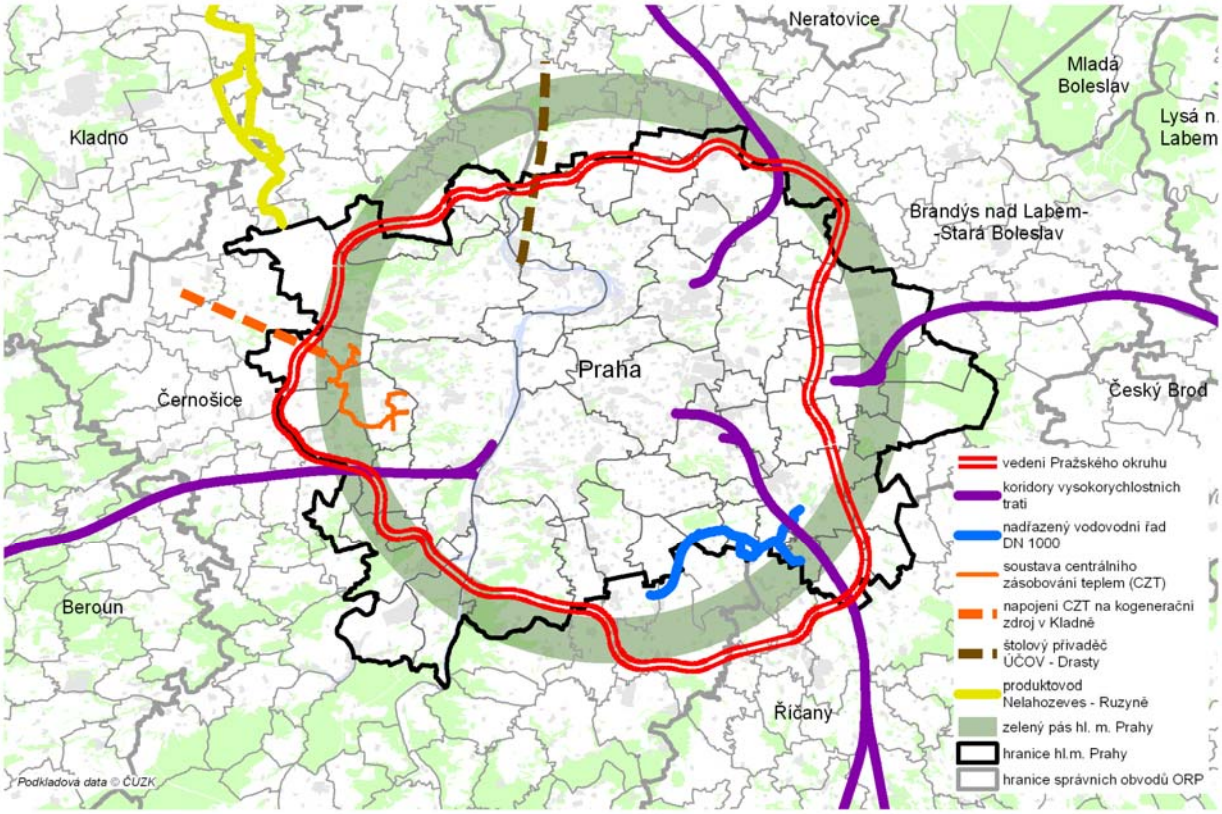
Vývoj od r. 2008

Postavení Prahy v Evropě se od roku 2008 výrazně nezměnilo. Lze konstatovat, že i přes hospodářskou a finanční krizi v EU Praha udržuje svou prestižní pozici zejména díky významným mezinárodním akcím pořádaným v souvislosti s českým předsednictvím v EU nebo s oficiálními návštěvami amerického a ruského prezidenta. Přesto je zřejmé, že konkurence na trhu metropolí středoevropského prostoru výrazně vzrostla a udržení dosavadní pozice hlavního města ČR bez cílené kultivace a aktivní spolupráce město-regiony-centrum nebude reálné.

Pozitivní je zatím také skutečnost, že neustále roste regionální hrubý domácí produkt na obyvatele měřený v PPS vůči průměru EU a Praha tak patří k nejbohatším regionům unie. Na druhou stranu toto kritérium zatím jako jediné rozhoduje o objemu získaných finančních prostředků z evropských fondů a město tak může přijít v programovém období 2014+ o významnou část evropských dotací. O pravidlech politiky soudržnosti EU v příštím programovém období včetně rozdělení financí mezi regiony s různou úrovní rozvoje se bude rozhodovat pravděpodobně v roce 2011. Zároveň EU prosazuje vznik nového makroregionu, který by měl posílit vazby zemí a regionů v povodí Dunaje a jeho přítoků. Jeho součástí by měla být i Praha. Předpokládá se, že do konce roku 2010 bude připravena strategie rozvoje Dunajského makroregionu, která mj. určí tematické zaměření spolupráce a pilotní projekty.

Zásadnější změny nenastaly ani v postavení Prahy v rámci České republiky. Praha si trvale drží svou pozici politicko-hospodářského a společenského centra státu. Usiluje o posílení spolupráce zejména se Středočeským krajem. Od roku 2008 se rozšířila koordinace na úrovni územně plánovací přípravy rozvojových dokumentů Prahy a Středočeského kraje. V současné době sousední region pořizuje zásady územního rozvoje. Rada hl. m. Prahy schválila v r. 2008 Koncepci zeleného pásu hl. m. Prahy, u které by se však měla ještě výrazněji projevit koordinace se Středočeským krajem v jejím naplňování. Stále se také nedaří dostatečně usměrňovat rozvoj výstavby v příměstské prostoru a problémy spojené se suburbanizací se tak nadále prohlubují.

Obr. Koordinace záměrů Prahy a Středočeského kraje



Zdroj: URM, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

- poloha Prahy ve středu Evropy, trvající atraktivita a růst všeOBECNÉ prestiže města,
- tradiční postavení Prahy jako střediska české státnosti a správy státu, vzdělanosti a kultury,
- unikátní kulturně-historické dědictví světového významu, mimořádná turistická přitažlivost Prahy,
- kontakty s velkými městy a regiony evropského kontinentu, napojení na činnost komunitárních struktur EU,
- zásadní přínos pražské ekonomické základny pro hospodářství ČR.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

- napojení na evropské dopravní sítě (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní Evropy,
- málo rozvinutá koordinace aktivit a spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem při prosazování zájmů města v zahraničí,
- malá vzájemná informovanost Prahy a městských částí o zahraničních aktivitách,
- nevyužitý potenciál pro podporu rozvoje společnosti znalostí, pasivita při naplňování role Prahy jako inovačního centra,
- nepříznivá pověst některých pražských služeb,
- organizačně i věcně málo fungující koordinační vazby Prahy se Středočeským krajem.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

- upevňování pozice Prahy na trhu metropolí Evropy jako dynamického, dlouhodobě stabilního, bezpečného a inovačního města - prezentace Prahy jako „úspěšného a spokojeného“ města,
- začlenění města do tzv. Dunajského makroregionu EU a s tím spojená realizace nadnárodních projektů (v oblasti dopravy, životního prostředí apod.)
- využití polohy města v Evropě k umístění sídla některého úřadu (agentury) EU a dalších mezinárodních organizací v Praze a pro mezinárodně významné aktivity,
- optimální využití finančních prostředků ze zdrojů EU,
- investorský zájem.
-

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

- rychlý růst konkurence jiných evropských měst,
- prohloubení finanční krize některých evropských států a tím i celkové oslabení EU,
- nekoncepční přístup a komerční tlaky měnící Prahu na „běžné“ velkoměsto s internacionální unifikací,
- vliv extrémního zvýšení turismu na památkově unikátní celek historického jádra města a genius loci Prahy,
- nevyvážená podpora Prahy z úrovně vlády a Parlamentu ČR,
- nedostatečnost legislativy dávající možnost územně správním orgánům účinně ovlivňovat rozvoj svěřeného území,
- nárůst cizích vlivů nepříznivě ovlivňující život města a překračujících míru tolerance občanů.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Posílení rekreačního potenciálu i retenční schopnosti území, rozvíjení prostupnosti území v Praze i mimo ni.
- Podpora propojení celoměstského systému zeleně hl. m. Prahy, se systémem zeleně v regionu.
- Koordinace rozvoje zástavby v okraji hl. města a v regionu, vhodné posílení dopravní a technické infrastruktury a dovybavení území vnějšího pásma města a rozvojového území navazujícího regionu.

Mimo kompetenci územního plánování

- Vychází z Programu realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009-2015 schváleného dne 22. 10. 2009 Zastupitelstvem hl. m. Prahy (usnesení č. 30/84).
- Potřeba aktualizovat koncepci zahraniční politiky z roku 2006 a zpracovat akční program s cílem posílení významu města jako jednoho z center unijního života, sídla mezinárodních organizací a místa konání významných akcí.
- Značné tlaky na urbanisticky a provozně nepřiměřené využití historického jádra Prahy (a jeho ochranného pásma), které mohou ve svých důsledcích ovlivnit jeho postavení mezi památkami.
- Zkvalitnění informačních vazeb mezi pražskou radnicí a ostatními městskými částmi k provádění marketingu hlavního města Prahy; sjednocení postupů pro alokaci významných aktivit.
- Chybějící organizačně i věcně strukturovaný subjekt pro spolupráci Prahy a Středočeského kraje, zejména při řešení společných problémů a při koordinaci přípravy a prezentace rozvojových záměrů

2.2 Přírodní podmínky, krajina

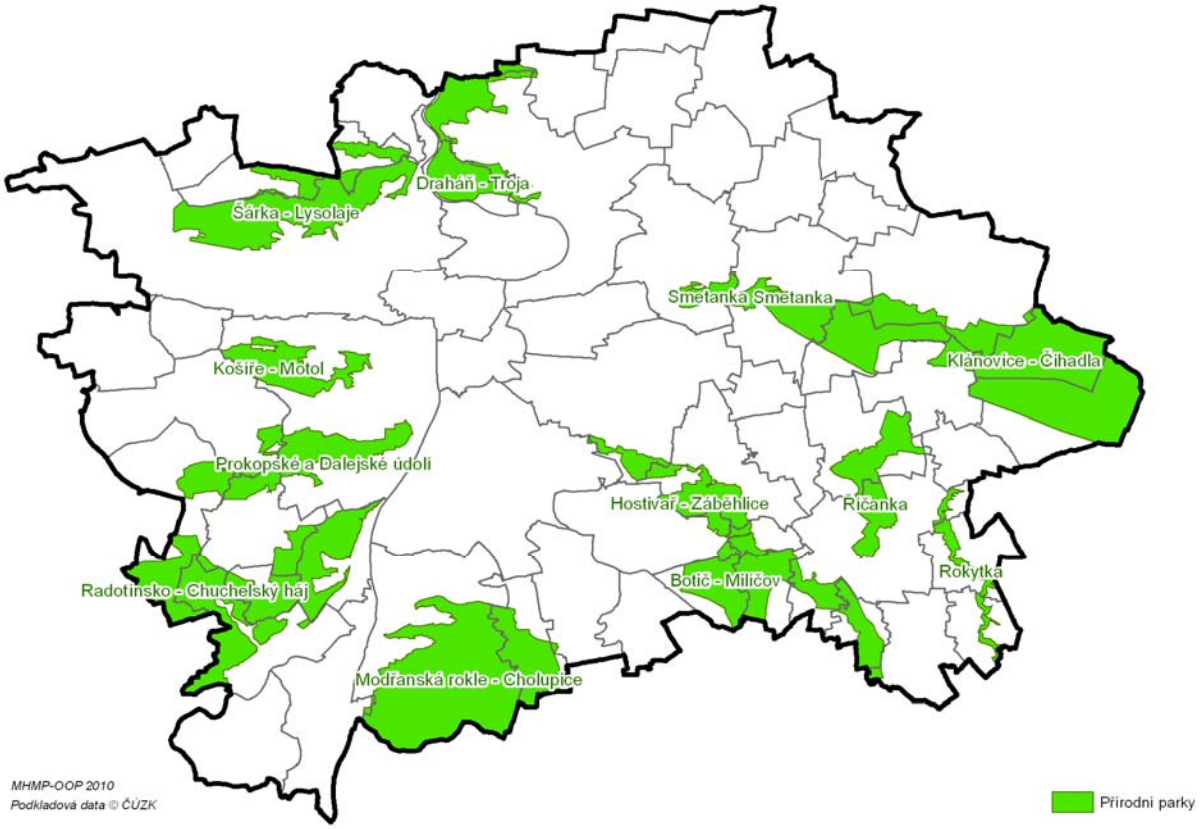
Vývoj od roku 2008

V oblasti ochrany přírody a krajiny došlo na pražském území za uplynulé období k několika významným změnám. Z nich asi nejpodstatnější je vznik nových limitů, které bude nutno při územně plánovací a jiné projekční činnosti zohlednit. První skupinou limitů jsou EVL, jejichž národní seznam byl aktualizován nařízením vlády č. 371/2009 Sb. V Praze jde celkem o čtyři nové lokality - Chuchelské háje (lesní komplex s mozaikou xerotermního bezlesí), Havránka a Salabka (teplomilná vřesoviště), Prokopské údolí (především xerotermní skalní a stepní vegetace) a Kaňon Vltavy u Sedlce (hlavně vegetace na skalách a horních hranách svahů) – které již dnes vesměs požívají ochrany v podobě některé z kategorií ZCHÚ, případně jde o jejich části s přírodě blízkými společenstvy, kde se dlouhodobě neuvažuje s žádnou urbanizací.

Nově je vyhlášena PP Prameniště Blatovského potoka. Dále došlo k vyhlášení 1 nového PřP Smetanka, registraci 5 nových VKP a vyhlášení 33 památných stromů (včetně stromů ve stromořadích vedených pod jednou položkou). S ohledem na schválení významného koncepčního materiálu krajského významu (Prognóza,koncepce a strategie ochrany přírody a krajiny v Praze), a to Radou HMP v roce 2008, aktuálně probíhá prověřování dalších nových lokalit za účelem registrace VKP či vyhlášení ZCHÚ., na nějž má navázat příprava příslušných právních předpisů. Mimoto lze předpokládat postupné vyhlášení dalších památných stromů.

Hl. m. Praha pořizuje v současné době několik změn ÚP z orné půdy na lesní porosty, příp. na plochy jiných forem krajinné zeleně. Realizace těchto změn je závislá na vlastnictví pozemků městem, proto i na množství finančních prostředků pro jejich nákup. Vznikly by tak polyfunkční zemědělské plochy, které zvyšují heterogenitu krajiny a její ekologickou stabilitu a protierozní ochranu – viz též kap. 2.2.5 – Využití krajiny a lesy. Tento převod zemědělské půdy na plochy zeleně je v souladu s koncepčními zásadami schválenými volenými orgány města a trvale neznehodnocuje přirozený produkční potenciál půdy. Nicméně tlak na změny ploch zemědělské půdy I. a II. třídy ochrany ve prospěch zastavitelných ploch je stále značný.

Obr. Přírodní parky



Zdroj: MHMP

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- pestrá geologická skladba a bohatá terénní morfologie,
- příznivé klima mírného klimatického pásu,
- správní území kraje je identické s územím obce, což může být výhodou při zajišťování územní ochrany (ÚSES, ZCHÚ apod.).

SPECIFICKÉ

- přítomnost obtížněji zastavitelných svahů se zelení, a to i v rámci kompaktního města,
- nadprůměrná kvalita zemědělské půdy ve vnějším pásmu města, především v severovýchodní a jihovýchodní části,
- přítomnost několika rozsáhlejších lesních komplexů a parkových ploch uvnitř města,
- zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou,
- potenciál pro vznik nové veřejné zeleně na plochách charakteru "brownfields", zejména v hustě zastavěných územích.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- rozsáhlé zpevněné plochy s omezeným vsakem srážek a zrychleným odtokem vody z prostředí města mají za následek ubývání vody v krajině a zhoršování mikroklimatických podmínek,
- nevhodné technické úpravy mnoha koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu),
- vysoký stupeň zornění zemědělské půdy a stále malý podíl lesů na celkové rozloze města, s tím související nízký koeficient ekologické stability v podstatné části městské krajiny,
- zvýšená rekreační zátěž lesů i jiných přírodě blízkých prvků v důsledku jejich nedostatečné rozlohy a nerovnoměrného rozložení na území města,
- ruderalizace vegetace, rozšiřování invazních druhů,

- fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření.

SPECIFICKÉ

- riziko sesuvů na svazích podél okrajů křídových plošin a sesuvů vyvolaných antropogenními vlivy,
- nedostatek zeleně a vodních prvků v některých hustě zastavěných částech města, zejména v historickém jádru a ve čtvrtích z konce 19. a počátku 20. století,
- likvidace zeleně na rostlém terénu v některých vnitroblocích.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- možnost snadnějšího získání potřebných pozemků pro realizaci veřejně prospěšných opatření (např. prvků ÚSES) na základě nového stavebního zákona,
- využití dotačních programů ze strukturálních fondů EU i zdrojů tuzemských pro revitalizace vodních toků, různá krajinotvorná opatření i pro vlastní realizaci prvků ÚSES apod.

SPECIFICKÉ

- existence ploch zeleně ve Středočeském kraji, které by bylo možné dále rozvíjet a propojit s pražskými.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- vysoká míra poškození lesních porostů v důsledku nadměrného a často i nedostatečně ohleduplného rekreačního využívání pražských lesů,
- tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně,
- postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje.

SPECIFICKÁ

- výrazný rozdíl mezi cenami zemědělských pozemků a stavebních pozemků vyvolávající enormní tlaky vlastníků pozemků na přeměnu na cenově výhodnější charakter pozemků a vytvářející prostor pro spekulativní nákupy pozemků,
- riziko nevhodných "technicistních" břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Vysoký podíl zornění ZPF, projevující se zejména nízkým zastoupením luk a pastvin (trvalých travních porostů) na území města, v lokalitách s vysokým ochranným potenciálem zatravnění (protierozní funkce, zajištění ploch pro rozliv vodních toků, zvyšování funkčnosti prvků ÚSES, hygienický a rekreační potenciál apod.).
- Nedostatečná ochrana ZPF, jako jednoho z významných faktorů, který by měl zamezit souvislému rozšiřování zastavěného území, před změnami na zastavitelné plochy; rozsáhlé snižování rozsahu ZPF záborem pro stavby nebo zpevněné plochy.
- Nevhodné využívání říčních a potočních niv, malý podíl stabilních forem zeleně a extenzivního hospodaření; nediferencovaný přístup (intravilán x extravilán) k vodním tokům a jejich okolí.
- Nedostatečná územní ochrana pramenných oblastí vodních toků a cenných mokřadů (včetně jejich širšího okolí) i dalších území s významem pro územní retenci srážkových vod.
- Nedostatek lesů s ohledem na potřeby hl. m. Prahy, vazby do Středočeského kraje i nedostatečná ochrana stávajících lesů i jiných přírodě blízkých ploch,).
- Absence tradičních krajinných struktur (meze, stromořadí, vysokokmenné sady atd.).
- Přetrvávající upřednostňování rozvoje zástavby do volné krajiny před využíváním rezerv v již urbanizovaných oblastech.
- Nedostatek parkových ploch v dostupné vzdálenosti v některých částech kompaktně zastavěného území i v nové výstavbě, zábory stávajících ploch zeleně v zástavbě; nevhodné vedení inženýrských sítí bránící novým výsadbám dřevin.
- Nedostatečné zajištění územní ochrany přírodně hodnotných ploch včetně nových ZCHÚ a lokalit soustavy Natura 2000; hrozící izolace těchto ploch navrhováním nevhodného funkčního využití okolí.
- nedostatečná ochrana bezprostředního okolí přírodních parků před velkoplošným rozvojem zástavby, který degraduje krajinný ráz i uvnitř PřP.

Mimo kompetenci územního plánování

- Nedostatečná kultivace a doplňování stávajících vegetačních prvků.
- Narušování kontinuity ÚSES, časté vytváření migračních bariér a zvyšování fragmentace území; nezohlednění potřeby zachování prostupnosti krajiny u nových, zejména liniových staveb dopravní a technické infrastruktury a velkých účelových areálů.
- Dosud nezajištěné cílevědomé získávání potřebných pozemků pro výsadbu nových lesů a realizaci ÚSES.

Doporučení pro územní plán

- Vymezit úseky vodních toků potenciálně vhodných k revitalizaci.
- Vymezit oblast pro naplnění zeleného pásu hl. m. Prahy, v níž nebude přípustný rozvoj zastavěného území obce.

2.3 Sídelní struktura a urbanismus

Vývoj od r. 2008

V posledních dvou letech pokračovalo doplňování obchodní sítě a bylo dokončeno několik nových nákupních center (Arkády Pankrác, Fénix Vysočany), doplňování obchodně společenských center a administrativních komplexů (pokračující dostavby BB centra Michle a Prosek centrum)

Významnou událostí bylo uzavření dlouholeté diskuse o prostorové formě Pankráce potvrzením platnosti územního rozhodnutí o dostavbě Pankráce v roce 2009.

V posledních dvou letech se začíná dařit postupně realizovat projekty rozvoje zeleně v lokalitách přírodních rekreačních prostorů (park U Čeňku, park Rokytka), probíhá zalesňování, realizace golfových hřišť (U Čeňku). Byla zahájena příprava rozvoje a vybavení přírodních rekreačních prostorů (Radotínská jezera).

Došlo také ke zvýšení zájmu o založení Zeleného pásu hl. města Prahy. Usnesením Rady HMP č. 1524/08 byly schváleny „Zásady a základní prvky tvorby Zeleného pásu hl. m. Prahy" jako základní strategický podklad pro územně plánovací činnost města, který byl zohledněn v rámci přípravy konceptu nového územního plánu.

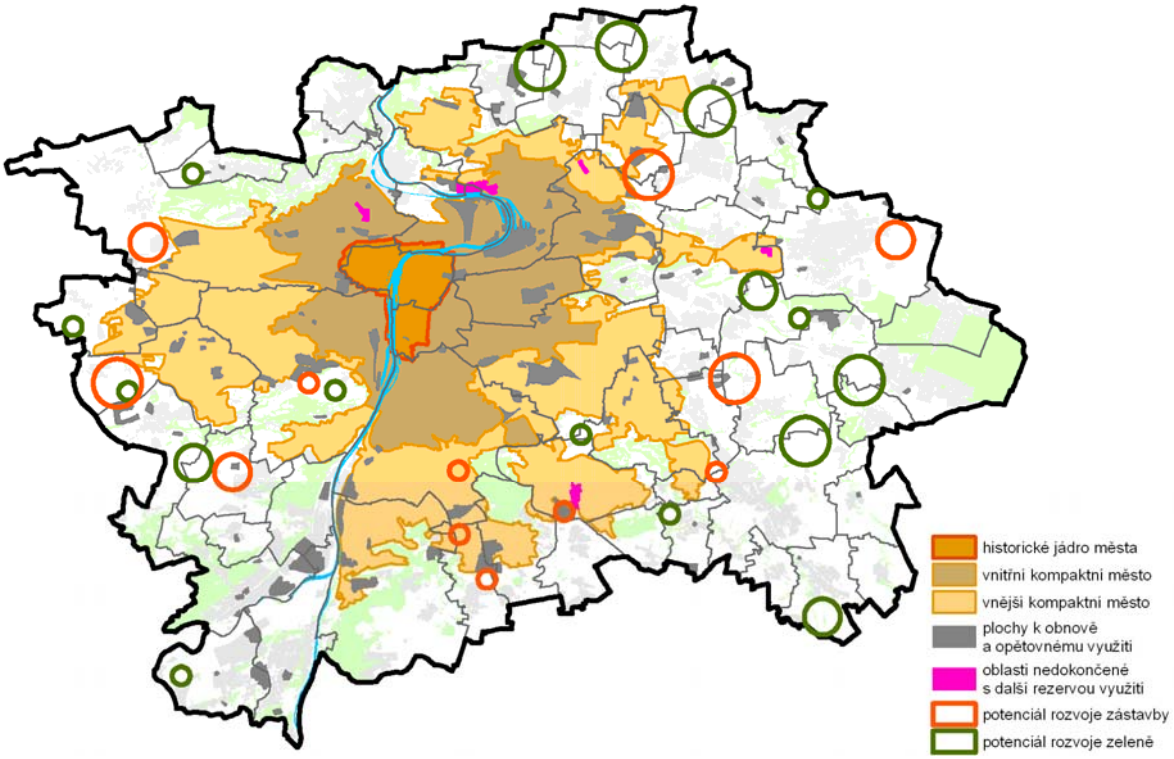
Zvýšil se zájem o transformační plochy (Rohanský ostrov, Maniny) a jejich projektovou přípravu, zejména se jedná o plochy železnice v atraktivních pozicích na okraji historického jádra města (Masarykovo nádraží, Nákladové nádraží Žižkov). V této souvislosti probíhají práce na změnách ÚP.

Zvýšil se zájem o realizace výškových objektů, které by se významně projevily ve struktuře zástavby (Cherubín - Smíchov, Central Plaza - Žižkov, Zelený ostrov – Vysočany, Phoenix City - Holešovice).

Zvýšil se zájem o proměnu veřejných prostranství, jsou realizovány projekty na jejich ochranu na sídlištích, probíhá také postupné doplňování vybavenosti a příprava realizace obdobných projektů v některých jádrových územích sídel na území hl. m. Prahy, včetně projektů sanace stávajících a zakládání nových parků (Park Rokytka, Rohanský ostrov, park při Chodovské tvrzi a Gutovka). Probíhá diskuse o zapojení magistrály do městské struktury a její humanizace, hledají se možnosti zklidnění a celkové revitalizace v atraktivní městskou třídu.

Ochrana a podpora prostorové struktury zástavby a veřejných prostranství se promítla také v konceptu územního plánu hl. m. Prahy, struktura zástavby a výškové hladiny byly zařazeny mezi základní prostorové regulativy. Probíhá příprava doplnění závazných zásad prostorové regulace do regulativů platného ÚPn (změna 2733). V souvislosti se zvýšením zájmu o realizaci výškových objektů se doplňkovým nástrojem ochrany panoramatu města stalo zavedení metodiky zákresů staveb do panoramat města s využitím 3D modelu pro potřeby posouzení záměru.

Obr. Rozvojové příležitosti města



Zdroj:URM, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- výrazná prostorová scéna města ovlivněná zejména přírodními danostmi, morfologií terénu a dlouhodobým utvářením zástavby,
- uchované doklady historického vývoje a architektonicky cenné stavby a soubory,
- rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení,
- souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém,
- krajinné a přírodní hodnoty, zřetelné přírodní osy,
- atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst,
- zřetelné členění prostoru města zelení uplatňující se v panoramatických pohledech,
- volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města
- dostatek rezerv pro další vývoj území a pro zajištění nezbytných podmínek fungování města - v historické i novější zástavbě, na transformačních a částečně také na volných plochách,
- připravená územně plánovací dokumentace města – ZUR , Koncept ÚP, Management plan.

SPECIFICKÉ

- nezastavěné vrcholy a svahy terénních útvarů podílející se na osobitém rázu města,
- postupný nárůst realizací a projektů na revitalizaci veřejných prostorů, parkových ploch a rekreačního zázemí,
- postupné odlehčení historického centra výstavbou na transformačních plochách v Karlíně a na Smíchově,
- prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách,
- zájem městských částí na rozvoji lokálních center, která identifikují jednotlivé městské čtvrti,
- rozvojové rezervy většiny lokálních center
- realizace dopravní a technické infrastruktury a zahájení transformace na Rohanském ostrově, Maninách,

- dobré předpoklady pro rozvoj v prostoru Západního města a další možnosti v prostoru Východního města
- rozvojová rezerva v prostoru Štěrboholy – Malešice

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- radiální uspořádání města ovlivňující spolu s terénní morfologií nepříznivě možnosti trasování a realizace dopravní infrastruktury v tangenciálních směrech,
- nekoncepční přístup k umisťování výškových a rozměrných staveb
- nežádoucí srůstání města s příhraničními oblastmi, narůstající suburbanizace ve vnějším pásmu města,
- přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu,
- ustupování zvyšujícímu se tlaku na zábory dosud nezastavěných ploch a přírodního prostředí obecně pro novou výstavbu změnami Územního plánu hl. m. Prahy,
- výstavba na volných plochách s problémy dostupnosti, zajištění potřebné vybavenosti i s problémy zapojení do stávající struktury a úbytku potenciálních rekreačních ploch a krajiny,
- pomalá revitalizace stavebního fondu, veřejných prostorů a obnova územních vazeb.

SPECIFICKÉ

- soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy,
- omezování vazeb města a vytváření nežádoucích bariér mezi městem a volnou krajinou vlivem výstavby super- a hypermarketů, logistických center, skladů a dopravní infrastruktury ve vnějším pásmu města,
- ztráta kontinuity rozvoje městské struktury do východních prostorů města existencí rozsáhlé Malešicko - Hostivařské průmyslové oblasti,
- zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný,
- existence brownfields Běchovické výzkumné základny v okraji přírodního parku Klánovice Čihadla,
- přetrvávající monofunkčnost sídlištní zástavby 2. poloviny 20. století často s nefunkčními či nekvalitně založenými centry, ale s tendencí dalších bytových dostaveb a zahuštování,
- nízká úroveň tvorby a údržby městského parteru,
- dlouhodobě nedokončené projekty, např. vysokoškolský kampus na Pelc Tyrolce, plavecké centrum na Šutce,
- neukončená koncepce a organizace prostoru Pankráce, Strahova a prostoru Troja - Bubeneč, Vítězného náměstí,
- dlouhodobě nenalezené využití v oblasti Strahov, nádraží Holešovice, , Drnovská, Chodov Kiss II, Zálesí a budoucí využití Masarykova nádraží,
- dosud nenalezené reálné využití zainvestované rozvojové oblasti Letňany - Kbely,
- deficity zeleně a omezené rekreační příležitosti především na severovýchodě území,
- pokračující dostavby bytů ve stabilizovaných plochách sídlišť bez adekvátního rozvoje vybavenosti.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- využití dotačních titulů EU a státu, především pro revitalizace území, objektů a veřejných prostranství,
- zvýšený zájem investorů o investice do transformačních území,

SPECIFICKÉ

- existence přírodních os, pásů a ploch zeleně ve Středočeském kraji, které by bylo možné propojit s pražskými,
- celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst,
- zakotvení požadavků na vymezení veřejných prostranství v legislativě a návazně v územně plánovací dokumentaci města,
- zájem samosprávy i obyvatel MČ na zkvalitňování veřejných prostranství a zachování , či zvětšování jejich rozsahu,
- zájem MČ na realizaci rekreačního zázemí a parkových ploch, zalesňování a realizace krajinné zeleně,
- podpora regionu a zájem samosprávy města na založení zeleného prstence na okraji města.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- pokračující nároky na provedení změn volných ploch na zastavitelné území s rizikem omezení přístupnosti a ztráty rekreačních ploch a zeleně,

- tlak na využití území bez ohledu na potřeby vyváženosti, limity a podmínky území a s vyššími nároky na dopravní i technickou infrastrukturu,
- zvyšující se hustoty, výšky a objemy nové výstavby oproti předpokladům Územního plánu hl. m. Prahy a z toho vyplývající nároky na dopravní obsluhu a občanské vybavení,
- zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení,
- pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy,
- pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města,
- majetková nedostupnost ploch pro realizaci městské infrastruktury a výsadby zeleně,
- stálý zájem investorů o výstavbu na volných plochách zakotvený i v připravovaných územních dokumentacích.

SPECIFICKÁ

- tendence realizovat skladové a obchodní haly v zastavitelných plochách těsně za hranicí Prahy způsobující ztrátu kontaktu města do volné krajiny,
- tlak na rozšiřování a výstavbu dalších nákupních center ve vnějším pásmu města,
- zásahy do měřítka stávající zástavby i do jejího výškového členění a navazující ohrožení panoramat města, kompozice a charakteru stávající zástavby,
- tlak na využití oblasti související s řekou způsobující přetěžování nábřežních poloh v centru,
- malý zájem investorů o participaci na naplňování původně vymezených hlavních center velkých obytných celků Černého Mostu, Jižního Města a Jihozápadního Města, přesouvání center do poloh urbanisticky méně výhodných,
- zvyšující se zájem o výstavbu výškových staveb, s dosud neschválenými pravidly posouzení a postupu,
- zájem na rozšiřování plochy naplněné skládky v Dolních Chabrech bez potvrzených potřeb, bránící její konečné revitalizaci.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Celkové přetížení celoměstského centra vysokou mírou využití území vyvolávající růst automobilové dopravy.
- Problémy s měřítkem staveb v pohledově exponovaném území v kontaktu s PPR, které mohou při špatně zvolené regulaci negativně ovlivnit pražské veduty, zejména transformační plochy v přímém kontaktu (Holešovice, Libeň, Smíchov).
- Neúčinná prostorová regulace a neexistující regulativy pro realizaci výškových staveb
- Zvyšující se tlak na změny ÚPn HMP ve volných plochách a využití přírodně hodnotných území.
- Úbytek veřejného parteru a zeleně vlivem dostaveb ve stabilizovaném území.
- Omezené zakládání veřejných prostranství v rámci nové výstavby, důraz na max. využití pozemků a hustotu zástavby.
- Nejasné vymezení lokalit pro významné veřejné stavby.
- Neexistence programu rehabilitace části transformačních území, nalezení odpovídající náplně, koncepce a jejich aktivního zapojení do okolní městské struktury.
- Nedokončené koncepce a realizace projektů významných společenských aktivit (Šutka, Pelc - Tyrolka, – Vítězné náměstí)
- Potřeba rehabilitace a nalezení programové náplně Strahova, včetně souvisejících ploch
- Narůstající návštěvnost a nedořešená dopravní obsluha prostoru Troja – Bubeneč.
- Existence Malešicko - Hostivařské průmyslové oblasti jako rozsáhlé zóny s probíhající spontánní transformací.
- Problematická transformace bývalé Běchovické výzkumné základny a využití navazujících ploch při respektování přírodního parku Klánovice Čihadla.
- Nevyjasněné využití prostoru Strahova, Holešovic, Masarykova nádraží, Drnovské, Codov Kiss II, Zálesí
- Deficit zeleně a zlepšení podmínek rekreace na severu a východě území.
- Úbytek zeleně realizací podzemních garáží pod parkovými plochami, především parky na Starém Městě, Novém Městě a na Žižkově.
- Obalování hranic Prahy komerční zástavbou, srůstání, suburbanizace.

- Kapacitní bytová výstavba ve vnějším pásmu města a v kontaktním území bez návaznosti na infrastrukturu, zajišťující kvalitní bydlení. Tendence pokračuje i v rámci projednávaných změn územního plánu a v požadavcích do konceptu územního plánu
- Nedostatečná koordinace skladovacích a logistických areálů v kontaktním území Prahy.

Mimo kompetenci územního plánování

- Nedostatečný důraz na preferenci výstavby na přestavbových a transformačních plochách před volnými plochami
- Tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek udržitelného rozvoje.
- Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi
- Nezájem investorů o realizaci polyfunkčních území
- Zvyšující se nároky na vybavenost a dopravu na území Prahy vlivem spádovosti z území nevybavených rozvojových oblastí za hranicí Prahy
- Pomalá rekultivace a rehabilitace veřejných prostorů a parků.
- Zájem investorů a tendence zastavovat výrazné terénní útvary s vegetací.
- Malá podpora rozvoje městských jader a lokálních center.
- Malá podpora pro posilování přírodních os krajiny a rozvoje zelených klínů města.
- Špatná koordinace využití oblasti související s řekou, přetěžování nábřežních poloh v centru - protichůdné zájmy využití území, kolize s limity.
- Potřebná rekultivace po skončení skládkování a čerpání bioplynu skládky Dolní Chabry a Ďáblice se zřetelem na zapojení do okolní krajiny.
- Pokračující rozšiřování nákupních center, oslabující potenciál dovybavení městských čtvrtí a center
- Nedostatečná podpora hospodárného nakládání s územím prostřednictvím daně z nemovitostí, podporující dlouhodobě působící spekulativní zájem na extenzivním rozšiřování zastavitelných území.

Doporučení pro územní plán

- Promítnout do závazných regulativů nezbytnost zachování nezastavěných zelených vrcholů a svahů terénních útvarů, výrazně se podílející na obraze města a jeho osobitosti.
- Zamezení dalšímu rozvoji ploch pro velkokapacitní nákupní komplexy mimo nově navrhovaná obvodová centra.
- Hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.
- Podpora hierarchizované polyfunkční městské struktury.
- Podpora vymezení dostatečného rozsahu veřejných prostranství
- Při umísťování staveb posuzovat jejich dopady do pohledových horizontů.
- Při posuzování dopadu staveb do významných pohledových horizontů vzít v úvahu nejen výšky, ale i tvarové charakteristiky zástavby a strukturu související městské krajiny.
- Nezvyšovat podíl zastavěnosti v pohledově exponovaných lokalitách Památkové rezervace v hlavním městě Praze
- Nezvyšovat podíl zastavěnosti pohledově exponovaných zelených svahů a výrazných terénních útvarů a dominant.
- Dbát na obnovu a vznik veřejně přístupných vyhlídkových míst.

2.4 Kulturní hodnoty a památková ochrana města

Vývoj od r. 2008

V roce 2009 byl na základě požadavku Výboru pro světové dědictví UNESCO zpracován dokument Management plán Prahy, který stanovuje pravidla, jak bude metropole do budoucna chránit své dědictví před nevhodnými stavbami, které by poškodily cenný pražský reliéf.

Od r. 2008 došlo k novému vymezení hranice památkové rezervace Národním památkovým ústavem, průběh této hranice, byl zakreslen ve výkresech UAP 2010. Dále byl zdokumentován dosud nesledovaný jev Válečné hroby a pietní místa – zakreslením cca 5 000 pozic do mapy 9 a 9a. Nově koncipovaný obsah této kapitoly včetně map vychází z posledních známých skutečností a byl doplněn o nové poznatky popsané v analytické části poslední verze Management plánu Prahy.

Zdroj: URM, 2010

Zdroj: URM, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- v podstatě neporušená urbanistická struktura nejen historického jádra města – (Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsané na Seznamu světového dědictví UNESCO), ale i v dalších částí města, zejména městských památkových zón – čtvrtí 19. století, zahradních měst a vilových čtvrtí 20. století; zčásti zachovaná urbánní struktura jader historických obcí
- relativně vysoká míra zachování stavebního fondu v historickém jádru, v městských památkových zónách, částečně i v jádrech historických obcí
- velká míra zachování významných historických objektů vysoké kulturní a architektonické hodnoty, včetně uměleckých objektů vhodně dotvářejících autentické prostředí města
- četné zachování historických objektů kulturního a vzdělávacího charakteru, tradiční existence vysokoškolských zařízení v historickém jádru města podporující pestrost a diverzitu městského prostředí

SPECIFICKÉ

- vysoká míra diverzity (měřítkové i výrazové různorodosti) zachovaných objektů v historickém jádru Prahy, které dokumentují širokou škálu uměleckých slohů a pestrost funkčního využití v časové kontinuitě od románského období po současnost
- cenná různorodost dosud zachovaných prvků historického městského mobiliáře a některých ostatních detailních prvků městského interiéru
- vysoký standard projektů a rekonstrukcí památkových objektů
- přísné posuzování orgány státní památkové péče jak rekonstrukcí, tak i navrhovaných demolic památkových objektů a také novostaveb uvnitř památkových ochranných pásem
- vysoká úroveň archeologických průzkumů na území historického jádra Prahy, nárůst získávaných informací díky zlepšování technické a metodické stránky záchranných výzkumů

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- nedostatečná účinnost regulativů pro umisťování výškových staveb a objemových dominant v celém městě
- narušování střešní krajiny nástavbami objektů a půdními vestavbami, které znehodnocují vizuální scénu města
- dosavadní přístup k archeologickému dědictví na území Prahy se omezuje převážně na provádění záchranných archeologických výzkumů, není respektována priorita zachování archeologických památek na místě výskytu v netknutém stavu
- znehodnocování památek v důsledku kriminality a vandalství

SPECIFICKÉ

- vysoká koncentrace pracovních příležitostí v historické části města vyvolávající velké nároky na dopravní obsluhu
- nadměrná zátěž historického jádra města individuální automobilovou dopravou
- nadměrná zátěž historického jádra tramvajovou dopravou zejména v místech přestupů
- úbytek trvale bydlících v centru města, který snižuje autenticitu prostředí
- neúměrné přestavby bloků a dvorní vestavby, které zvyšují míru využití území a znehodnocují urbanistické hodnoty města nerespektováním historického prostředí města
- nevyvážená kvalita péče o městské parky a veřejné prostory
- neúměrná komercionalizace veřejných prostorů (např. tzv. Zlatého kříže)
- vysoká koncentrace turistů na malé, úzce vymezené části historického jádra města, která je tak vystavena neúměrnému zatížení (Královská cesta)
- špatný stav infrastruktury a technických zařízení některých historických budov, který vede k rychlé degradaci objektů, ale může vést i k jejich vážnému ohrožení po stránce konstrukční
- problém tzv. fasádismu, kdy dochází k faktické demolici celého objektu a ponechání pouze uliční fasády – nenávratná ztráta vnitřní struktury staveb

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- umisťování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města
- širší nabídka turistických cílů a tras - i ve Středočeském kraji - jako předpoklad pro rozptýlení toku turistů na širší území

SPECIFICKÉ

- rozvoj nedestruktivních metod archeologického zkoumání a jejich využití v praxi

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- enormní zájem investorů vedoucí k razantním zásahům do stavební struktury zejména v historickém jádru Prahy (PPR), ale i v přilehlých památkových zónách
- tlak na zvyšování automobilového provozu s negativními důsledky na památky
- tlak investorů na využití archeologicky cenného podzemí zejména v historickém jádru Prahy pro stavební aktivity a funkce, které se nedaří prosadit nad zemí
- nepříznivé přírodní vlivy (zejména povodně), které mohou narušovat stavební památkový fond

SPECIFICKÁ

- tlak na další zahušťování zástavby na území historického jádra Prahy zastavováním historických nádvoří a vnitrobloků
- přesunutí tradičních vysokoškolských zařízení do vnějšího pásma města v důsledku komercionalizace historického jádra Prahy
- časté nerespektování autentické podoby historických budov při nové úpravě fasád, použití nevhodných a netradičních materiálů

Problémy k řešení

V kompetenci územního plánování

- Přetížení historického jádra města a některých dalších památkově chráněných zón dopravou s jejími negativními důsledky na chráněné hodnoty
- Nedostatečná prostorová regulace pro využití transformačních a rozvojových území s hrozbou znehodnocení vizuálního působení a panoramatických hodnot historického jádra města i významných historických objektů mimo ně
- Nedostatečná ochrana historické a pro zachování krajinného rázu důležité zeleně ve městě (ostrovy, svahy lemující údolí Vltavy a příčných údolí)
- Nedostatečná ochrana a respektování hodnot archeologických památek
- Příliš velký rozsah ploch sloužících výhradně dopravní infrastruktuře na území historického jádra a chráněných území, některá dopravní řešení necitlivá k těmto cenným územím

Mimo kompetenci územního plánování

- Neexistence site–managera, způsobující nedostatečnou koordinaci postupu dotčených orgánů a organizací při ochraně kulturních hodnot města

- Nedůsledné uplatňování přijatých zásad a postupů orgány s rozhodující pravomocí při nové výstavbě i rekonstrukcích objektů, které jsou zakotveny v územně plánovací dokumentaci, územně plánovacích podkladech a souvisejících legislativních normách, jakož i v oborových dokumentech orgánů památkové péče (nedostatečná stavební kázeň)
- Příliš velká koncentrace turistických aktivit na malém území historického jádra Prahy (Královská cesta, Karlův most), která má za následek přetížení dotčeného území se všemi negativními důsledky
- Příliš pomalý postup realizace dopravních staveb, které by mohly ulehčit historickému jádru města, kde je soustředěno největší množství kulturně významných objektů, jako je dokončení okruhů, realizace druhých vestibulů metra apod
- Stále se zvyšující koncentrace škodlivin v ovzduší (plynů i prachových částic), které urychlují stárnutí materiálů historických a kulturně významných objektů
- Nedostatečné čištění města mající způsobující víření a sedání prachu na památky
- Velká populace ptactva, zejména holubů, jejichž trus způsobuje destrukci památek
- Trvající vandalismus a sprejerství znehodnocující kulturní památky
- Znečišťování města odpadky a výkaly s velmi negativním vlivem na vnímání kulturního prostředí města a jeho historického jádra

Doporučení pro územní plán

- Návrhem nového dopravního řešení umožnit postupný útlum automobilové dopravy v centru, zejména v historickém jádru Prahy a nahradit jej městskou hromadnou dopravou (dále jen MHD). A navrhnout omezení individuální hromadné dopravy a nové výstavby hromadných garáží.
- Návrhem koncepce dopravy v historickém jádru Prahy umožnit zvýšení standardu cestování MHD, pohodlí cestování i nástupu do prostředků MHD, zmenšit vzdálenosti mezi stanicemi zlepšit její pokrytí na území historického jádra.
- Ověřit možnost a navrhnout redukce ploch sloužících výhradně dopravní infrastruktuře v historickém jádru města, navrhnout humanizaci prostorů souvisejících s touto infrastrukturou.
- Návrhem koncepce dopravy umožnit snižování škodlivých emisí a jejich vliv na centrální oblast města.
- Navrhnout účinný systém prostorové regulace, který vyloučí další zahušťování zástavby v historickém jádru Prahy a omezí výstavbu výškových a hmotových dominant, které by dále znehodnocovaly vizuální působení území Památkové rezervace v hlavním městě Praze i působení jejích historických dominant.
- Navrhnout způsob ochrany urbanistické struktury v chráněných územích před necitlivými přestavbami bloků a dvorními vestavbami, které zvyšují míru využití území a znehodnocují urbanistické hodnoty města nerespektováním historického prostředí města.
- Vymezit striktně nezastavitelná území na místech, která mají význam pro zachování krajinných hodnot vizuálního rámce PPR a dalších významných území a objektů, jejichž spolupůsobení s kulturními hodnotami města je nenahraditelné. Jde zejména o krajinné dominanty (jako např. Dívčí hrady, Vidoule) a pohledově exponované zelené svahy (jako např. Troja – Velká skála).

2.5 Hospodářské podmínky

Vývoj od r. 2008

Výkony pražské ekonomické základny byly ovlivněny nepříznivým vývojem v nadnárodním/ /celosvětovém měřítku – globální ekonomickou a finanční krizí. Přesto můžeme vyhodnotit její vývoj jako stagnaci (nikoliv pokles), což je také důsledek specifik její odvětvové struktury. Praha vykazuje již více než 25% podíl výkonů ČR měřených ukazatelem HDP. Na úrovni regionů Evropské unie pak tento ukazatel (HDP) v paritě kupní síly na obyvatele dokonce posunul Prahu do první desítky regionů NUTS 2 (v roce 2007 – 5. místo). Hodnocení investiční/podnikatelské atraktivity (rating) Prahy zůstal na velmi dobré úrovni. V rozsahu evropského kontinentu (i středoevropského regionu) však konkurence na „trhu metropolí“ výrazně vzrostla a je s ní nutno počítat i v dalším období. Některé problémy s faktory atraktivity Prahy přetrvávají (dopravní napojení na evropskou síť, přístup investorů na trh, nedostatek kvalifikovaných pracovních sil).

Základní transformace věcné i organizační (vlastnické) struktury ekonomické základny byla v podstatě dokončena. Některé faktory růstu konkurenceschopnosti (spolupráce podnikatelského sektoru s městskou správou, součinnost aktérů inovačního procesu) se podařilo zkvalitnit jen z části. Na konci sledovaného období však byla správou města zřízena regionální rozvojová agentura, v jejíž náplni je i podpora podnikání a spolupráce s podnikatelským sektorem.

V oblasti investiční výstavby byla sice dokončena (pokračovala) většina rozestavěných projektů, nové akce byly ale zahajovány jen omezeně a s nezbytným finančním, provozním i vlastnickým jištěním. Nová výstavba využila i některé brownfields, u některých dalších, rozsahem a alokací významných (drážní pozemky), nebylo dořešeno jejich nejvhodnější využití. Příprava regenerace některých dříve industriálních ploch se tak zpomalila.

- Vzrostla závislost dalšího rozvoje města jak na výsledcích celostátní ekonomiky a tedy i státním rozpočtu, tak ve vztahu k silným vazbám na vnější ekonomické subjekty také na výkonnosti zahraniční ekonomiky, zejména v rámci Evropské unie. Mimo jiné to znamená aktivní kultivaci vnitřních podmínek podnikatelské přitažlivosti a rozvinutí její prezentace.
- Hospodářská recese, která začala ovlivňovat ekonomiku v roce 2008 se nepříznivě promítla i do finančního hospodaření města především v podobě citelného snížení daňových příjmů města (v roce 2009 o cca 5 mld. Kč). Zároveň bylo nutné zahájit splácení objemných závazků z předchozího období. Městu se podařilo vytvořit potřebnou finanční rezervu a v roce 2009 splatit závazky ve výši cca 7,9 mld. Kč. V roce 2010 bude třeba uhradit dalších 4,4 mld. Kč. I přes tyto méně příznivé skutečnosti pokračuje, byť v některých případech s novým harmonogramem a za cenu pozdějšího dokončení, realizace nejvýznamnějších investičních akcí města (zejména dopravních) a také spolufinancování projektů dotovaných z fondů EU, z nichž některé realizuje samo město nebo jím zřízené organizace. V reakci na nové ekonomické podmínky byl rovněž aktualizován rozpočtový výhled města do roku 2015.

Důvodem zvýšení podílu ploch pozemků v držení hlavního města Prahy včetně městských částí a jimi ovládaných subjektů byla v předchozím období zejména zvýšená potřeba ploch a pozemků určených pro budování technické infrastruktury města. Vysoké dynamiky dosahovalo především budování komunikačních sítí a tramvajových tratí.

S ohledem na předzásobení se developerů a investorů rozsáhlými pozemky, které byly v mezičase jak zainvestovány ze soukromých prostředků, tak k nim byly často přivedeny i veřejné komunikace, a také s ohledem na částečný odklon od tzv. „výstavby na zelené louce“, lze v dalším období očekávat snížení dynamiky obchodování s rozsáhlými celky stavebních pozemků. Současně lze očekávat odprodeje pro veřejný sektor nepotřebných nemovitostí, ploch a pozemků, a s tím spojené postupné zvyšování podílu pozemků z celkové rozlohy města v držení soukromého sektoru.

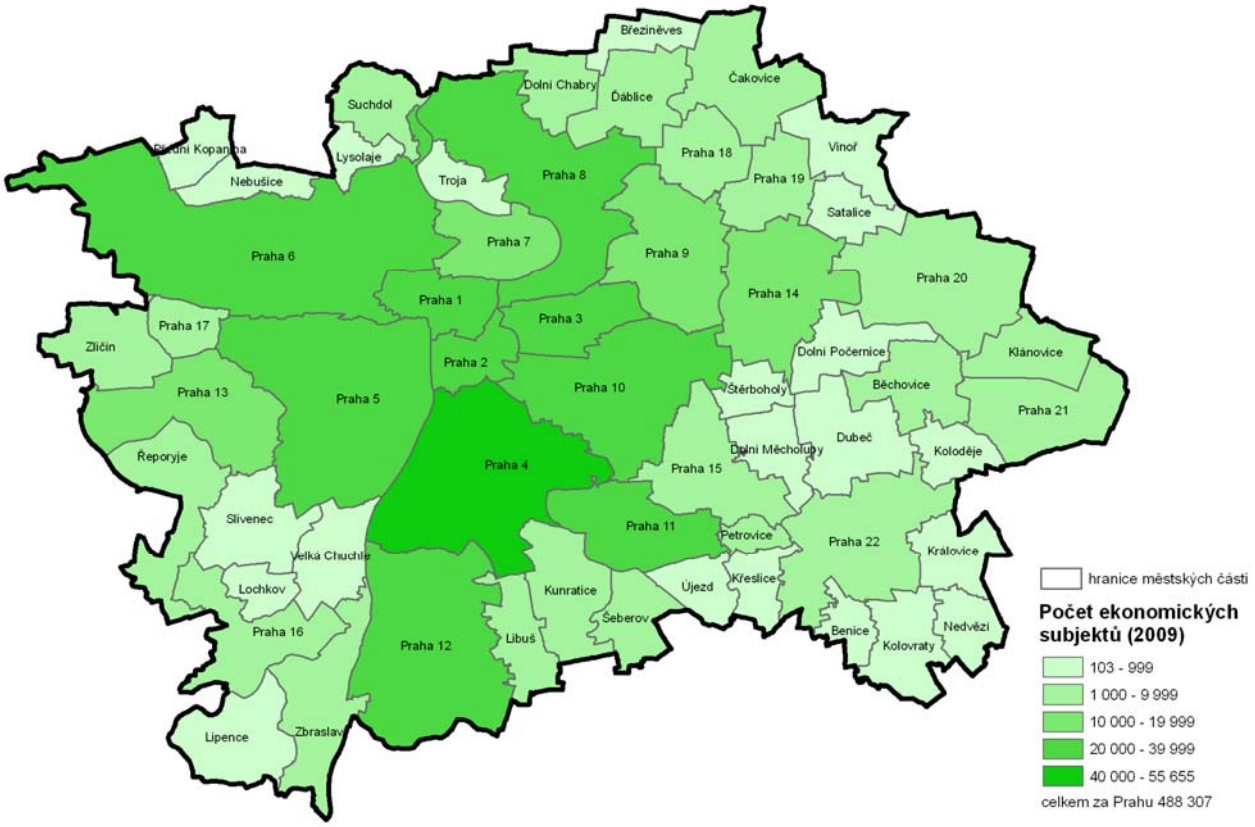
Obecně ve vývoji trhu s pozemky přetrvávají tyto tendence: počet prodaných pozemků ročně narůstá. I přes zpomalení dynamiky růstu se stále zvyšuje celková hladina průměrných cen – nejvýrazněji v případě pozemků určených pro výstavbu bytových domů. Proces sbližování cen v centru a jeho okolí (kompaktním městě) s intenzivní zástavbou se zpomalil, struktura prodejů je poměrně stabilní s převahou pozemků sloužících či určených, spolu se zahradami, k bydlení. Obecně ceny pozemků u lokalit pro bydlení a s tím souvisejících pozemků pro obchodní zařízení či občanskou vybavenost ve vnějším pásmu dosahují zhruba ½ úrovně cen v kompaktním městě či historickém jádru.

Začíná se projevovat narůstající cenová diferenciace mezi jednotlivými panelovými sídlišti i mezi lokalitami v rámci sídlištních celků, promítající se jak do cen pozemků, tak objektů, potažmo bytů, a to v závislosti na jejich užitných hodnotách, tedy na atraktivitě, dostupnosti a vybavenosti jednotlivých sídlištních celků i sídlištních lokalit i na rozsahu a úrovni regenerace objektů a sídlištního parteru. Lze očekávat další postup této diferenciace a při nezájmu veřejného sektoru o podporu kvalitativních procesů u sídlišť i postupnou degradaci některých sídlištních lokalit.

Trend nadhodnocování cen pozemků v důsledku spekulací na trhu nemovitostí se s hospodářskou recesí značně snížil, s růstem ekonomiky lze očekávat jeho postupný návrat se všemi negativními dopady jak na vývoj trhu s nemovitostmi, tak na celkové tržní prostředí (např. z důvodu rizika ztráty likvidity, zvyšování inflačních tlaků, snižování kvality výstavby).

Vývoj ekonomiky v Praze reagoval na celosvětové ekonomické a finanční krizové jevy. Potvrdil však dříve naznačenou tendenci, tj. zřetelný růst konkurence na evropském trhu velkých měst. Praha si sice udržela svůj příznivý rating, ale některé hlavní faktory podnikatelské přitažlivosti se nezlepšily a ovlivňují potenciál konkurenceschopnosti pražské ekonomiky (mj. úbytek kvalifikované pracovní síly, dlouhodobá nevyjasněnost funkčního využití některých rozvojových ploch města, napojení města na evropské dopravní sítě, zhoršení dopravního pohybu ve městě, problémový a informačně málo zajištěný vstup podnikatelů). Spolupráce podnikatelského sektoru a veřejné správy se pozitivně promítla jen do dílčího segmentu ekonomiky města a jeho celkového rozvoje.

Obr. Počet ekonomických subjektů podle městských částí (2009)



Zdroj: URM podle ČSÚ, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- otevřené podnikatelské prostředí, realizovaná zásadní odvětvová přestavba s omezením oborů zatěžujících město, vysoké hodnocení investorské stability Prahy,
- dobrá dostupnost Prahy pro většinu regionálního zázemí,
- dostatek prostoru na území města i v regionálním zázemí pro možnost zajištění funkcí a rozvoje Prahy,
- vysoká ekonomická výkonnost, zhruba čtvrtinový podíl na tvorbě hrubého domácího produktu ČR,
- dlouhodobě vysoké hodnocení od ratingových agentur, důvěryhodnost města pro investory,
- rychlý rozvoj odvětví služeb.

SPECIFICKÉ

- příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města,
- významný podíl města na vlastnictví pozemků v některých rozvojových lokalitách.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- jen částečně rozvinuté vazby správy města a podnikatelských struktur (činnost založené regionální rozvojové agentury zatím minimální), málo využívaná forma „Public Private Partnership“,
- nedostatečná podpora malého a středního podnikání, nedostatečné toky informací uvnitř podnikatelské sféry, malá účast podnikatelských asociací při přípravě programových dokumentů rozvoje města,
- nedostatečný důraz na dodržování principu udržitelnosti ve všech jeho aspektech jako jednoho ze základních předpokladů dlouhodobého rozvoje ekonomické základny i celého města,
- nerovnováha nabídky a poptávky na trhu práce, nedostatek některých nadprůměrně kvalifikovaných a řemeslných profesí,
- míra zadluženosti města omezující další výraznější využití „cizích“ zdrojů financování, např. úvěry, půjčky,
- nedostatečná koordinace ekonomických aktivit Prahy a Středočeského kraje.

SPECIFICKÉ

- územně roztříštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály,
- nesoulad mezi některými strategickými záměry a reálným rozvojem,
- velmi rozdrobené vlastnické vztahy bránící rozvoji některých území.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- existence rozsáhlého ekonomického prostoru integrované Evropy,
- zlepšení makroekonomického prostředí v rámci celého státu, stabilizace důvěry podnikatelů (investorů) pro alokaci jejich aktivit na území Prahy,
- zajištění podmínek pro naplňování záměrů rozvoje znalostní společnosti v souladu s Lisabonskou strategií,
- využití získaných finančních prostředků ze zdrojů EU k posílení konkurenceschopnosti Prahy.

SPECIFICKÉ

- zájem investorů o přeměnu bývalých industriálních území na nové smíšené městské struktury,
- využívání komparativních výhod nižších nákladů na živou práci v některých odborných profesích v rámci EU.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- opakováním globální ekonomické krize se zvýší riziko stagnace ekonomického vývoje, např. vysokou náročností na pokrytí ekonomických problémů některých zemí EU negativně ovlivňující systém finanční podpory regionům a městům,
- zhoršení celkových podmínek pro podnikání v době ekonomické krize, především pro malé a střední podniky,
- nedostatečné zohlednění celostátního významu Prahy při přerozdělování veřejných zdrojů,
- mezinárodně vnímané aspekty ohrožující renomé Prahy, mj. korupce, kriminalita, nadbytečná byrokracie, neúplná informovanost investorů při vstupu na pražský trh,
- problematický stav a právní rámec pro konsolidaci vlastnických vztahů a vymahatelnost vlastnických práv, netransparentnost vlastnictví a nakládání s nemovitostmi,
- rostoucí ceny paliv a energií na světových trzích..
- malý profit z rozvojových záměrů realizovaných na kontaktním území Prahy a Středočeského kraje,

SPECIFICKÁ

--

Problémy k řešení – hospodářské podmínky

Řešitelné nástroji územního plánování

- Transparentní a racionální rozmístění funkcí na území města jako pobídka ke snadnějšímu investování v Praze.

Mimo kompetenci územního plánování

- Málo rozvinutá a efektivní spolupráce správy města s podnikatelským sektorem, která by směřovala k účelnému a efektivnímu využití území, zejména zřízení regionální rozvojové agentury s rozhodující

účastí města, a optimálnímu využití finančních zdrojů, včetně fondů Evropské unie a uplatnění formy spolufinancování Public Private Partnership.

- Nedostatečná součinnost produkční sféry a městské správy se subjekty vzdělanostního potenciálu města (investiční i neinvestiční formy spolupráce), která by vedla k posílení inovační funkce Prahy v rámci celé republiky i k řešení individuálních potřeb hlavního města.
- Vytvoření hospodářské koncepce města, zejména v oblasti nakládání s pozemky.

Doporučení pro územní plán

- Vytvoření komplexního informačního systému o území města pro aktivní územní management města.
- Zpracování informačně úplných a marketingově kvalitních prezentačních dokumentů o území Prahy, např.: „Katalog městských projektů“, „Nabídka ploch pro investory“.

2.6 Sociodemografické podmínky

Vývoj od r. 2008

Za sledované období nedošlo k zásadním změnám v nastoupených trendech demografického vývoje v Praze. Trvající příznivá úroveň porodnosti se odrazila v určitém, ačkoli minimálním, přírůstku obyvatel přirozenou měnou, čímž se mírně zrychlil i celkový přírůstek obyvatelstva. Podíl obyvatel Prahy s českým občanstvím však klesl těsně pod 90%. Cizinců v Praze přibývá, i když pomaleji než v předchozích letech. (Ve statistikách však není zahrnuta dosti početná skupina neregulérně pobývajících cizinců, jejíž velikost je obtížné stanovit). Jedinou výraznou změnou oproti předchozímu období je skokové snížení celkového množství přistěhovalých do Prahy zapříčiněné pravděpodobně ekonomickou krizí. S jejím odezněním lze však s velkou mírou pravděpodobnosti očekávat opětovný nárůst počtu přistěhovalých do Prahy, a tím také migračního salda ve prospěch hlavního města, avšak s nižším tempem a rozsahem, než v letech 2005 – 2008.

Naděje dožití při narození žen i mužů mírně vzrostla a drží se nad celorepublikovým průměrem. Průměrný věk pražského obyvatelstva oproti jiným velkým městům České republiky (Plzeň, Brno) mírně klesl, nicméně zůstává nad celorepublikovým průměrem. Index stáří poměřující počet seniorů vůči mladým lidem však neustále roste, i když výrazně pomaleji, než například v Plzni.

Trendy změn prostorové distribuce obyvatelstva zůstávají více méně nezměněny. Stále dochází k odlivu obyvatel z centra města, zejména z Prahy 1, ale také z Prahy 2, 4 a 6. Obyvatelstva naopak neustále přibývá v prstenci obepínajícím jádro města, zejména na Praze 9, ale též na Praze 5 a 14.

S ohledem na příjmy domácností Praha stále zůstává vysoko nad celorepublikovým průměrem. Tento rozdíl se však již nezvyšuje a například pražská hodnota ukazatele čistého disponibilního důchodu na 1 obyvatele se při takovém srovnání dokonce mírně zmenšila. Počet evidovaných cizinců s povolením k pobytu na území města narůstá, v období mezi lety 2007 a 2009 o téměř 20 tisíc, z nichž čtvrtinu tvoří obyvatelé Ukrajiny. I ostatní trendy zůstávají nezměněny. Stále mírně roste počet lékařů na počet obyvatel. I přes snahu stabilizovat síť sociálních služeb je nabídka sociálních služeb co do počtu výrazně pod celorepublikovým průměrem. Pozornost, kterou problematice sociálního začleňování sociálně vyloučených osob věnuje městská samospráva, nelze považovat ve srovnání s neziskovým sektorem za dostatečnou.

K základním změnám odvětvové struktury nedošlo a dosažený podíl obslužného sektoru – 80 % zaměstnanosti odpovídá skladbě obdobných velkých měst Evropy. Rok 2008 ještě zaznamenal výrazné zvýšení nabídky pracovních příležitostí, které byly z rozhodující většiny zajištěny nově příchozími pracovníky ze zahraničí. V následujícím roce je však pražský trh práce zasažen dosti citelně ekonomickou krizí. Stagnuje a v některých odvětvích klesá nabídka pracovních míst. Hodnoty jeho základních charakteristik nicméně stále dosahují zhruba poloviny průměru ČR a jsou výrazně příznivější.

Některé faktory zaměstnanosti v porovnání s ostatním územím státu se však zhoršily relativně rychleji. Míra nezaměstnanosti mezi roky 2009 a 2008 vzrostla téměř o sto procent a počátkem roku 2010 atakuje hranici 4 %. Naopak na 1/3 až 1/4 klesl mezi uvedenými roky počet nabízených volných pracovních míst na úřadech práce a na jedno místo tak připadá 3,5 registrovaných uchazečů o zaměstnání (v květnu 2010 dokonce 5 uchazečů). Úbytek pracovních míst postihl ve velké míře zahraniční pracovníky, a jejich obtíže byly jen z části vyřešeny přijatými centrálními opatřeními (finanční pobídka k opuštění republiky).

Přesto není plně uspokojena poptávka po některých profesích, jak řemeslných, tak především s vysokou odbornou kvalifikací. V mezinárodním měřítku tak Praha nezlepšuje úroveň atraktivity svého trhu práce (s výjimkou ještě z části působícího efektu nižší ceny jeho pracovní síly).

Objevilo se také určité riziko, vyplývající z omezení finančních prostředků státního rozpočtu pro financování současného rozsahu veřejného (státního) sektoru. Případné snížení fiskálních zdrojů může znamenat dosti rychlý pokles nabídky pracovních příležitostí v některých jeho odvětvích a výrazné navýšení uchazečů o zaměstnání. A to často v profesích s příjmy v pásmu „lepšího průměru“.

Zvětšila se mobilita pracovních sil v rámci města. Centrum města zůstává sice stále největším pracovištěm, ale přesun některých velkých firem mimo samotné jádro města a rozšiřování administrativních, obchodních a multifunkčních komplexů směrem k vnějším okrajům města v celkové bilanci představuje posílení pohybu za zaměstnáním do těchto lokalit.

Počet trvale bydlících obyvatel Prahy se bude nadále mírně zvyšovat až na 1,3 milionu v roce 2020, a to díky migraci občanů ČR a cizinců do hlavního města. Přirozený přírůstek bude mít na růst počtu obyvatel jen malý vliv.

Narůstat bude také počet lidí bez trvalého pobytu ve městě, kteří budou na území Prahy pobývat (300 až 400 tisíc v roce 2020) jako krátkodobí nebo dlouhodobí návštěvníci přijíždějící za prací, studiem, službami, nákupy, zábavou a dalšími aktivitami. Značná část z nich bude mít bydliště v blízkém okolí Prahy ve Středočeském kraji.

Obyvatelstvo bude stárnout, bude se zvyšovat podíl osob ve vyšším věku a zároveň se bude snižovat podíl dětí. Zvýší se kapacitní i kvalitativní nároky na sociální a zdravotní služby, zvýší se požadavky na zajištění a vybavení veřejné dopravy a kulturních zařízení, na způsoby bydlení, nakupování a trávení volného času pro osoby důchodového věku a zdravotně handicapované, jejichž počet se bude zvyšovat.

Zvyšování resp. stabilizace dlouhodobého pobytu velkého počtu cizinců přicházejících z odlišného kulturního prostředí může vést k sociálnímu napětí mezi nimi a původním obyvatelstvem.

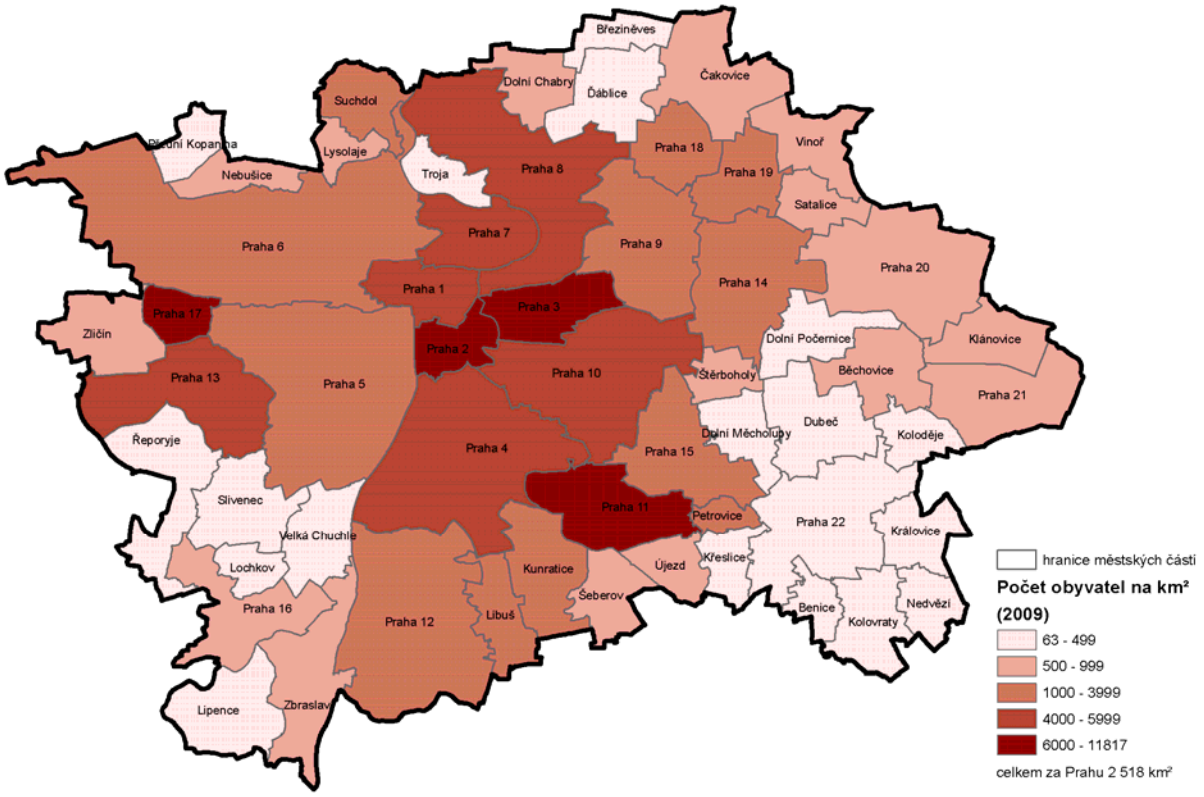
Dokončená základní transformace odvětvové struktury pražské ekonomiky již výrazněji neovlivní podíly zaměstnanosti jednotlivých sektorů, z části bude posílena sféra kvalifikovaných služeb včetně oblasti sociální péče.

Krizová situace postihující ekonomiku v globálním měřítku ovlivnila i formování budoucích trendů lokálního pražského trhu práce. Zatímco trendy vývoje celkové odvětvové struktury ekonomiky zůstávají v platnosti, odhad dlouhodobě příznivé nabídky pracovních příležitostí nebo mimořádně nízké míry zaměstnanosti byl z části revidován. Přesto má Praha potenciál k udržení jeho úrovně nad průměrem ČR. Zintenzivňuje se nezbytnost součinnosti všech aktérů ovlivňujících strukturu a kvalitu trhu práce (podnikatelský sektor, vzdělávací sektor, správa města), neboť se stává nezbytnou podmínkou realizace opatření vedoucích k udržení a posílení celkové atraktivity ekonomické základny i celého města. Zvýšenou pozornost vyžadují některé výrazně SPECIFICKÉ faktory pražského trhu práce, zejména ty s přímou vazbou na veřejné rozpočty (zejména státní).

Nabídka nových pracovních příležitostí bude stagnovat. Nepodaří se ale rychle překonat absenci některých profesí s vysokou kvalifikací. Potřeba bude i nadále z velké části kryta migrací pracovní síly, vč. ze zahraničí. Počet zahraničních pracovníků se však z části sníží a ani ve výhledu nebude trh práce v Praze sanován dosavadními počty a profesní strukturou těchto pracovníků (perspektivně lze předpokládat větší profesní výběr). Zvýšený počet nezaměstnaných se udrží, dokonce s tendencí přechodného mírného růstu. Omezená nabídka pracovních příležitostí na trhu práce může mít i střednědobý charakter, a to přes celkové ekonomické oživení.

Ekonomické problémy tak mohou na jedné straně částečně posílit konkurenční prostředí na trhu práce a motivaci tuzemské pracovní síly, na druhé straně se však vytváří prostor ke vzniku některých sociálních, etnických aj. problémů souvisejících s mimořádně rychlým nárůstem zahraničních pracovníků v minulém období, pro které se sníží jejich pracovní uplatnění.

Obr. Hustota zalidnění podle městských částí (2009)



Zdroj: URM podle ČSÚ, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- růst počtu trvale bydlících obyvatel,
- nadprůměrná životní úroveň a vyvážená sociální stabilita,
- kvalitní zdravotní péče, hustá síť zdravotnických zařízení,
- nejvyšší úroveň naděje dožití a příznivé ukazatele pracovní neschopnosti,
- kontinuita tradice a kultivovanosti města,
- nadprůměrná vzdělanostní úroveň populace a kvalifikace pracovní síly,
- nadprůměrná, profesně pestrá nabídka na trhu práce, celkově nízká nezaměstnanost.

SPECIFICKÉ

- relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku,
- nadprůměrné výdaje domácností, především na bydlení,
- fyzické bariéry pro pohyb ve městě omezující starší občany, občany se sníženou pohyblivostí, rodiny s dětmi a další,
- zpřetrhání tradičních sociálních vazeb uvnitř lokálních občanských komunit,
- rostoucí deficit počtu pracovníků s nadprůměrnou kvalifikací nebo v řemeslných profesích, který ohrožuje příznivé hodnocení atraktivity celkového podnikatelského prostředí v Praze,
- nedostatečné provázání vzdělávání s trhem práce,
- nedostatek pracovních příležitostí pro handicapované osoby a některé skupiny osob s obtížným uplatněním na trhu práce.

SPECIFICKÉ

- úbytek obyvatel v centru města.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- zásadní změna kvality spolupráce všech aktérů trhu práce (podnikatelé, vzdělávání, správa města) vedoucí k udržení a růstu ekonomické i celkové atraktivity Prahy
- migrace cizinců - nové pracovní síly pro pokrytí nezajištěných profesí,
- přitažlivost města pro osoby v produktivním věku,
- zvyšování kvality a standardu života obyvatel.

SPECIFICKÉ

- pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně-společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- vystěhovávání trvale bydlících obyvatel za hranice města při pokračujícím využívání obslužné infrastruktury Prahy,
- nedostatečný zájem občanů o veřejné záležitosti a nízká identifikace s místním společenstvím,
- nedostatečný postih „černého“ pracovního trhu,
- silná závislost velké části nabídky na pražském trhu práce na disponibilitě veřejných (zejména státního) rozpočtů,
- existence velkého počtu ilegálních pracovníků a přistěhovalců bez řádného zdravotního a sociálního pojištění, pracujících načerno.

SPECIFICKÁ

- vznik sociálně vyloučených a sociálním vyloučením ohrožených lokalit a etnických enkláv

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Důsledné propojování funkcí (a dílčích aktivit) jako podmínky zástavby nových ploch a racionální kompletace urbanistického prostoru (bydlení – pracoviště – sociální aj. služby).

Mimo kompetenci územního plánování

- Stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku, které mají zvýšené nároky na určité typy služeb a způsoby života ve městě.
- Vysoká intenzita dojížďky do zaměstnání – silné proudy denní dojížďky do zaměstnání uvnitř města i přes jeho hranice, vysoké nároky na veřejnou dopravu a uliční síť.
- Stěhování trvale bydlících obyvatel za hranice města při pokračujícím využívání obslužné infrastruktury Prahy.
- Sociální degradace určitých lokalit ve městě.
- Zpřetrhání tradičních sociálních vazeb, a tím se oslabující možnosti vzájemné občanské výpomoci.
- Nedostatečné množství pracovních sil některých profesí na pražském trhu práce.
- Nedostatečná a malá koncepčnost spolupráce všech subjektů ovlivňujících úroveň trhu práce (veřejná správa, vzdělávací sektor, podnikatelská sféra).

Doporučení pro územní plán

--

2.7 Využití území

Vývoj od r. 2008

Místa koncentrovaných pracovních příležitostí zůstávají zachována, jejich kapacita se v některých případech mění. Centrum města stagnuje, nově založená administrativní a obchodní centra v kompaktním městě se rozrůstají a počty pracovních příležitostí se zvětšují. Největší nárůst pracovních míst je v Michli, na Pankráci a v Karlíně. Produkční plochy mění svou funkční náplň a počty zaměstnanců klesají.

V řadě problematicky využívaných území přestavbových, devastovaných nebo brownfields byla zahájena investiční činnost, která je v různých stupních přípravy resp. realizace. Zájem o tato území se zvýšil v souvislosti se snahou o využití dalších atraktivních míst v kompaktním městě. V pokročilém stupni realizace jsou přestavby v Holešovicích,

Karlíně, ve Vysočanech, na Smíchově a v Modřanech. Územní příprava v různých stupních probíhá v Jinonicích, v Letňanech, na plochách nádraží na Smíchově, na Žižkově, v Holešovicích a na Masarykově nádraží v Praze 1.

Vývoj nové bytové výstavby v Praze pokračoval v trendu vysokého počtu dokončených bytů, kterých v r. 2009 bylo téměř o 17% více oproti r. 2008. Podle předběžných výsledků ČSÚ bylo dokončeno 7 397 bytů převážně v bytových domech. Výstavba bytů v rodinných domech zaujímá tradičně v hl. m. Praze jen okolo 10% z celkové výstavby bytů. Nejvíce bytů bylo v roce 2009 dokončeno v Praze 9 (814 bytů) a v Praze 13 (709 bytů), V meziročním srovnání byl největší růst počtu bytů zaznamenán v Praze 13 a Praze 10. Nejvíce bytů v rodinných domech bylo dokončeno v Praze 21 (85 bytů), bytů v nástavbách a vestavbách bylo postaveno nejvíce v Praze 5.

Naopak poklesl v roce 2009 počet zahajovaných bytů o cca 16%. Vysoký nárůst oproti r. 2008 zaznamenala zahájená výstavba bytů v nástavbách a přístavbách k bytovým domům. Roste podíl bytů v nebytových domech. Nejvíce bytů v r. 2009 bylo zahájeno v Praze 8 (696 bytů) a v Praze 4 (686 bytů). Z pohledu meziročního srovnání byl nejvyšší nárůst v počtu zahajovaných bytů v Praze 12 (MČ Praha 12 a Libuš) a Praha 22. Zde bylo také zahájeno nejvíce bytů v rodinných domech (94 bytů).

Nadále přetrvává vysoká rozestavěnost bytové výstavby, převažuje výstavba bytů na území kompaktního města.

Nadále přetrvávají snahy o neúměrného zvyšování míry využití území na obytných plochách, zejména ve vnějším pásmu. Nedostatečná je výstavba doprovodné veřejné vybavenosti nových bytových komplexů.

Od roku 2008 se zvýšil zájem o degradovaná území v atraktivních polohách, dále pokračuje rozvoj Smíchova, Vysočan, Holešovic, Libně a Karlína. Výrazně se zvýšily kapacity obchodních zařízení, která dosáhla v roce 2010 ve velkokapacitních zařízeních 550 000 m^2 obchodních ploch. Významný je nárůst zejména kancelářských budov, ve kterých je dosahováno téměř 2,8 mil m^2 pronajímatelné plochy.

Plochy pro veřejnou správu jsou převážně rekonstruovány, z veřejných budov se postavily 2 radnice městských částí.

Produkční plochy výrazný rozvoj nezaznamenávají, mění se však jejich struktura - zvětšuje se dále podíl skladovacích a obslužných ploch.

Nově byla otevřena Národní technická knihovna a rekonstruované výstavní prostory na bývalých průmyslových plochách. Připravuje se rekonstrukce Národní knihovny v Klementinu, Průmyslového paláce v Holešovicích a zvažuje se výstavba nového koncertního sálu.

Vybavenost veřejným vybavením se v zásadě nezměnila. Tím se prohloubily deficity základních složek veřejného vybavení v oblastech jednostranného rozvoje obytné složky v území, a to především ve vnějším pásmu města. Výjimkou je rostoucí zájem soukromých investorů o výstavbu „bydlení pro seniory“, často na úkor zvyšování zastavěnosti ploch veřejného vybavení se školskými zařízeními, například zastavování hřišť a zahrad u škol základních a mateřských. V letech 2006 až 2008 rovněž významně vzrostl na území Prahy počet domů s pečovatelskou službou, zejména ve vnějším kompaktním městě a vnějším pásmu města. Podle údajů ČSÚ vzrostl počet domů s pečovatelskou službou v tomto období ze 40 na 50. Významným počinem je příprava ojedinělého projektu - PPP projektu na výstavbu hotelu a ubytovny v rámci areálu Ústřední vojenské nemocnice. Město zvažuje možnosti posílení vlivu na zdravotnictví v metropoli a jeho zefektivnění, uvažuje o provozování vlastní nemocnice. Tou by se mohla stát Fakultní nemocnice Na Bulovce, kde velká část staveb i pozemků je v majetku města. Studentský zdravotní ústav ve Spálené ulici se počátkem roku 2010 přeměnil na Městskou polikliniku Praha.

Vznikla významná stavba vrcholového sportu, moderní fotbalový stadion ve Vršovicích, koncipovaný jako jádro polyfunkčního komplexu. Celková struktura sportovní infrastruktury se však nezměnila.

V oblasti zeleně jsou pro rekreační potřeby obyvatel významné především dvě realizace poslední doby a to část lesoparku v Letňanech a rozšíření areálu Ladronka v Praze 6.

Ve struktuře zemědělské produkce zásadní změny nenastaly; určitý rozvoj zaznamenalo pěstování jahod a vinné révy. Ve vztahu k ochraně a krajinotvornému účelu zemědělské půdy je podporován trend vzniku polyfunkčních zemědělských ploch převodem orné půdy na lesní porosty a plochy krajinné zeleně.

Obr. Pásma města a rozložení center

Zdroj: URM, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití,
- nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města,
- velká přitažlivost města pro investorskou činnost a rozvoj všech městských funkcí včetně turistického ruchu,
- zelené klíny pronikající z volné krajiny do centra města.

SPECIFICKÉ

- existence přirozeného i plánovitého soustředění městotvorných funkcí ve stávajících subcentrech obvodového a lokálního významu s nabídkou správních, obslužných a kulturně společenských aktivit,
- větší množství veřejně přístupných historických zahrad v celoměstském centru na levém břehu Vltavy, existence rozsáhlých parkových ploch v kontaktu s centrem Prahy - Stromovka, Petřín, Letná.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch,
- nedostatečná nabídka atraktivních lokalit mimo celoměstské centrum k využívání pro turistický ruch,
- nedostatečná podpora veřejného sektoru při naplňování komerčně méně atraktivních funkcí, zejména veřejného vybavení, zeleně, rekreace aj.

SPECIFICKÉ

- charakter služeb a funkcí v celoměstském centru převážně zaměřený na turisty a zaměstnance prestižních institucí a firem, které zde mají sídlo,
- existence velkých monofunkčních areálů pro bydlení ve vnějším pásmu města bez dostatečné občanské vybavenosti a pracovních příležitostí,
- nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli,

- nedostatečný management území ve smyslu přípravy území pro lokalizaci areálů veřejné vybavenosti a vysokého školství, nedostatek ploch pro výstavbu a rozvoj vysokých škol odpovídající všem jejich rozvojovým potřebám a možnostem,
- nedostatečné uvolnění vltavských nábřeží od automobilové dopravy ve prospěch pěších, cyklistů a rekreace,
- výrazný deficit zeleně v celoměstském centru na pravém břehu Vltavy bez možnosti doplnění nových ploch zeleně, deficit zeleně na severním, severovýchodním a jihovýchodním okraji Prahy.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- využití dotací z EU a projektů PPP pro posílení trvale udržitelného rozvoje v oblasti revitalizace města, např. sídlišť, zeleně a rekreačních území,
- zájem investorů o využití brownfields a devastovaných ploch s možností posílení polyfunkční městské struktury.

SPECIFICKÉ

- návrat bytové funkce do centra města.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- lokalizace kapacitních obchodních, skladovacích a distribučních ploch i kapacitních obytných celků v kontaktním území Prahy a ve vnějším pásmu města způsobující nadměrné zatížení komunikační sítě Prahy a v některých případech zhoršení podmínek pro revitalizaci a transformaci velkých monofunkčních obytných celků,
- tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí,
- nezájem investorů o realizaci plnohodnotných polyfunkčních území,
- tlak na neúměrně vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí.

SPECIFICKÁ

- ztráta polyfunkčního charakteru celoměstského centra z hlediska historického i funkčního využití, čelícího zvyšujícímu se tlaku komerčních aktivit a turistického ruchu, provázeného úbytkem bytů a obyvatel,
- tlak na využití objektů a ploch veřejného vybavení pro komerční funkce, zejména v celoměstském centru,
- tlak na kapacitní bytovou výstavbu na okraji města a v jeho zázemí, bez návaznosti na dopravní a technickou infrastrukturu, potřebné občanské vybavení zajišťující celkovou kvalitu bydlení.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Narušování racionální urbánní struktury.
- Nedostatečná lokalizace významných staveb na území města.
- Neúměrně kapacitní bytová výstavba ve vnějším pásmu města a v kontaktním území Prahy, bez návaznosti na dopravní a technickou infrastrukturu i potřebné občanské vybavení, zajišťující celkovou kvalitu bydlení.
- Nedostatečná koordinace skladovacích a logistických areálů v kontaktním území Prahy.

Mimo kompetenci územního plánování

- Nízká politická podpora dodržování cílů a úkolů územního plánování.
- Tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí.
- Nezájem investorů o realizaci plnohodnotných polyfunkčních území.
- Nedostatečný management území ve smyslu přípravy území pro lokalizaci areálů veřejné vybavenosti a vysokého školství.
- Regulace maloobchodní sítě ve prospěch menších prodejních jednotek.

Doporučení pro územní plán

- Neumožnit další rozvoj ploch pro velkokapacitní nákupní komplexy mimo nově navrhovaná obvodová centra.
- Hledat vhodné funkční využití pro transformační území a brownfields.
- Podporovat polyfunkčnost městské struktury.

2.8 Bydlení

Vývoj od r. 2008

Počet disponibilních bytů na území hl. m. Prahy překročil počátkem roku 2010 hranici 600 tisíc, přičemž počet bytů v rodinných domech dosahuje necelých 80 tisíc (tzn. jen 13 % z celkového bytového fondu). Struktura bytové výstavby v letech 2008 a 2009, kdy bylo v rodinných domech realizováno více než 11 % ze všech dokončených bytů (v období 2000 až 2009 to bylo 13 %), v zásadě koresponduje se stávající strukturou pražského bytového fondu a nelze tedy v blízké budoucnosti očekávat podstatnější změny v proporcionálním zastoupení bytových a rodinných domů.

Na rozdíl od výše uvedeného, změny ve struktuře bytového fondu podle základních právních forem bydlení probíhají relativně velmi rychle. Porovnáme-li výstupy ze šetření ČSÚ „Životní podmínky 2008“ s výstupy ze stejného šetření z roku 2006, zjistíme, že v období 2006 až 2008 se zvýšil podíl pražských domácností žijících v bytech v osobním vlastnictví o 4,9 % a naopak došlo k úbytku domácností žijících v nájemním bydlení o 4,5 %. Těmito čísly lze doložit přetrvávající trend nárůstu vlastnického sektoru na úkor nájemního bydlení. URM odhaduje, že v roce 2010 bylo v Praze cca 270 tisíc bytů v osobním vlastnictví a jejich počet tak výrazně převýšil počet nájemních bytů, jejichž počet odhadujeme na 210 – 220 tisíc.

Vlastnická transformace se odrazila ve větší intenzitě modernizačních akcí na původním bytovém fondu. Ve velké míře pak souvisejících s energetickými úsporami. Pozitivní roli zde sehrávají i některé podpůrné finanční nástroje státu (dotační programy Nový panel a Zelená úsporám).

Z hlediska počtu dokončování nových bytů bylo období let 2008 a 2009 nadprůměrné. Především pak v roce 2009 bylo dokončeno bezmála 7,4 tisíc bytů, což znamenalo druhý nejvyšší počet po roce 1989. Na tomto místě však musíme zdůraznit, že značné množství dokončovaných bytů nevypovídá o skutečném aktuálním vývoji na rezidenčním trhu, ale je opožděnou reakcí na nedávné období ekonomické prosperity a aktivního realitního trhu.

Větší schopnost postihnout aktuální tendence na rezidenčním trhu má údaj o počtu zahajovaných bytů. V letech 2008 a 2009 je jasně zřetelný výrazný pokles v počtu zahajovaných bytů. Zatímco v období let 2005 až 2007 bylo každoročně zahajováno cca 8 tisíc bytů, v roce 2008 bylo zahájeno 6,8 tisíc bytů a v roce 2009 již jen 5,7 tisíc bytů. Tato skutečnost se v nejbližších letech projeví i v poklesu počtu rozestavěných bytů.

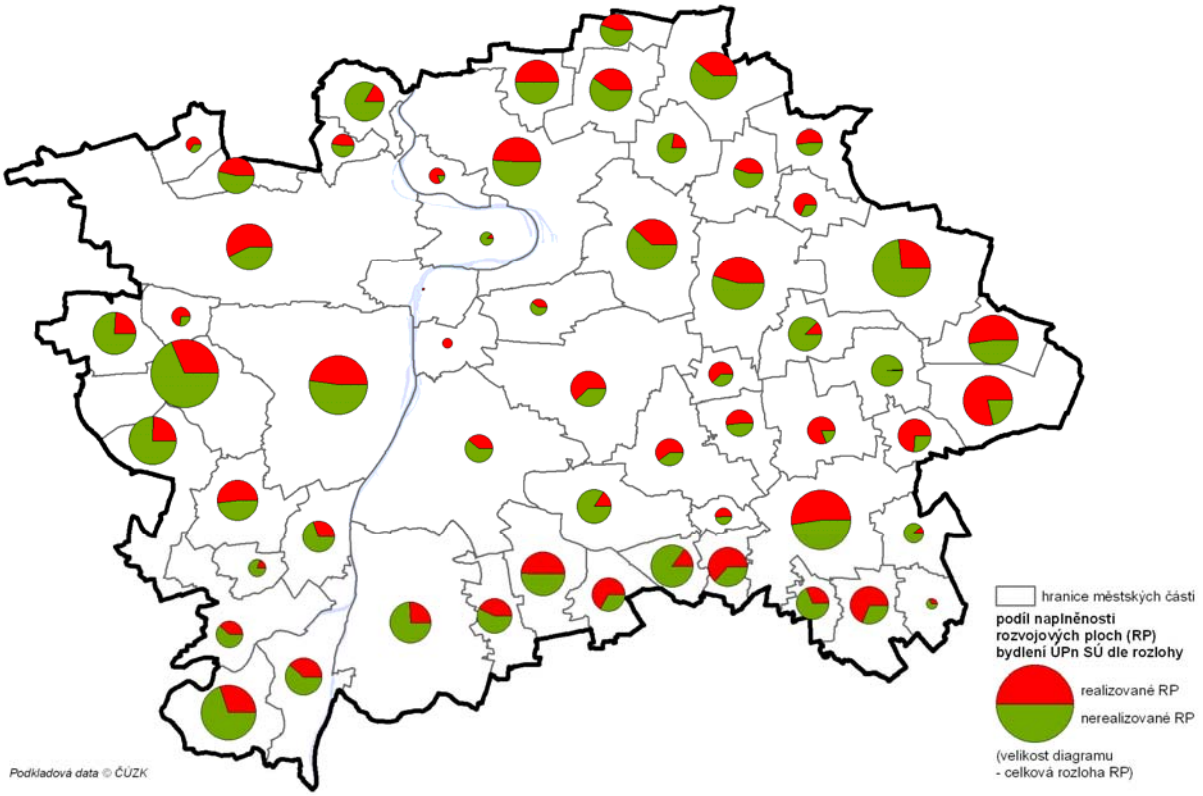
Z územního hlediska je bytová výstavba značně diferenciovaná. URM provedl v říjnu roku 2009 analýzu aktuálních developerských projektů zaměřených na výstavbu bytových domů, z níž vyplynulo, že v čase zpracování analýzy byla jádrovou oblastí nové bytové výstavby městská část Praha 13 (Stodůlky), jako sekundární oblast výstavby byla identifikována nedaleká oblast Zličína. Lze však předpokládat, že těžiště výstavby nových bytů se bude v rámci Prahy poměrně rychle měnit.

Aktuální údaje o bytové výstavbě ve středočeském kraji naznačují, že v nejbližším období pravděpodobně dojde k přechodnému zpomalení suburbanizačního procesu, což lze dokumentovat na značném propadu počtu zahajovaných bytů v okresech Praha-východ a Praha-západ v roce 2009. Vzhledem k některým problémům, které jsou s rychle probíhající suburbanizací spojené (např. nevyřešená dopravní infrastruktura, nedostatečná kapacita občanského vybavení a pracovních příležitostí a.j.) lze předpokládané částečné zpomalení suburbanizačního procesu hodnotit pozitivně.

Probíhající vývoj v úrovni vybavenosti bytů bude možné komplexně analyzovat až z údajů ze Sčítání lidu, domů a bytů, které proběhne v roce 2011, nicméně předpokládáme, že úroveň vybavenosti bytů se stále mírně zvyšuje. Mimo to dochází nesporně ke zlepšení stavebně-technické kvality samotných objektů (zateplování, výměna oken).

Jednoznačně pozitivně můžeme hodnotit přetrvávající trend postupného snižování obsazenosti bytů a s tím související snižování obsazenosti obytných místností a především narůst obytné a užitné plochy připadající na 1 osobu, což můžeme dokumentovat na údajích ze šetření ČSÚ Životní podmínky a příjmy domácností. Podle tohoto šetření se v období 2006 až 2008 snížil průměrný počet osob žijících v jedné obytné místnosti z 0,87 na 0,83. Velikost užitné plochy připadající na osobu se mezi lety 2006 až 2008 zvýšila z 28,57 m2 na 29,20 m2.

Obr. Naplněnost rozvojových ploch bydlení (OB,OV) ÚP SÚ



Zdroj: URM, 2010

Průměrná výše čistého tržního nájemného v hl. m. Praze byla v březnu roku 2010 178 Kč/m2 (včetně služeb a poplatků 219 Kč/m2). Od roku 2008 dochází víceméně ke stagnaci úrovně tržního nájemného a to i přes zaznamenávané krátkodobé výkyvy v cenách tržního nájemného. Městské části s nejvyšší dosahovanou úrovní tržního nájemného jsou Praha 1 a Praha 2 a také některé městské části, kde jsou byty nabízeny ve většině případů za nižší tržní nájemné (Praha 21, Praha-Klánovice, Praha-Běchovice aj.)

V roce 2010 dosáhla průměrná výše regulovaného nájemného na území hl. m. Prahy přibližně 75 Kč/m2. V porovnání s rokem 2008, kdy průměrná výše regulovaného nájemného byla 55 Kč/m2, došlo k nárůstu o necelých 36 % (resp. o 20 Kč/m2). K deregulaci nájemného přistupují radnice jednotlivých městských částí velmi diferenciovaně.

Porovnáme-li zjištěné průměrné tržní ceny bytů z roku 2010 s cenami z roku 2007, můžeme konstatovat, že došlo k jejich poklesu o více než 7 %. Zatímco v roce 2007 dosahovala na území hl. města Prahy průměrná tržní cena bytu 57 tisíc Kč, na počátku roku 2010 to bylo necelých 53 tisíc Kč. Městské části Praha 1, Praha-Troja a Praha 2 si s přehledem udržely své pozice nejdražších pražských lokalit.

V období od roku 2008 došlo v důsledku zásadní proměny makroekonomického vývoje k částečné revizi některých dlouhodobých trendů bydlení (především těch, které se týkají charakteristik rezidenčního trhu a intenzity bytové výstavby), nicméně očekáváme, že po narovnání ekonomických poměrů bude platnost dlouhodobých trendů v zásadě potvrzena.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- nadprůměrná úroveň bytového fondu a jeho napojení na veřejné sítě,
- zvyšující se kvalita většiny bytového fondu,
- vysoký počet rozestavěných bytů na území města i jeho zázemí jako předpoklad stabilizace současného vysokého tempa výstavby,
- široká nabídka bydlení a volných bytů na trhu s byty z hledisek ekonomických, architektonických i uživatelských forem,
- dostatečné územní rezervy pro bytovou výstavbu v rámci platné územně-plánovací dokumentace.

SPECIFICKÉ

- neexistence sociálně problémových lokalit.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- některé trvající negativní faktory fungování trhu s byty, např. spekulace a neoprávněné užívání bytů, existence dvojího nájemného,
- podprůměrná obytná plocha pražských bytů a nižší průměrný počet místností.

SPECIFICKÉ

- přetrvávající zanedbaná údržba a opravy části bytového fondu, vysoká energetická náročnost, nedostatečná estetická úroveň bytových domů a obytného prostředí, chybějící vybavenost, hlavně v případě panelových sídlišť, které v Praze představují významnou část bytového fondu.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- zájem o bydlení v Praze a jeho okolí,
- příliv zahraničního kapitálu do bydlení v Praze, akumulace zdrojů pro další rozvoj obytné funkce,
- nabídka ekologicky příznivých technologií, konstrukcí a typů nové bytové výstavby a jejího technického vybavení,
- nová legislativa směřující k odstranění negativních důsledků deformace trhu s byty, nástroje na podporu nájemního bydlení,
- využívání národních dotačních programů Zelená úsporám a Nový panel za účelem snižování energetické náročnosti bytového fondu.

SPECIFICKÉ

- zvýšený investorský zájem na využití vhodných volných a transformačních ploch pro bytovou výstavbu v centru Prahy a kompaktním městě, včetně doplnění sídlišť,
- návrat bytové funkce do centra města,
- zlepšování stavebně technické úrovně privatizovaných bytů,

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- problémy splácení hypoték a půjček, neplacení nájemného, dlouhodobě nedokončené bytové projekty v důsledku poklesu kupní síly obyvatel,
- tlak investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města a na neúměrné využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit,
- nárůst migrace sociálně problémových skupin obyvatel,
- nízká státní podpora pro opravy bytového fondu.

SPECIFICKÁ

- nekoordinovaná bytová výstavba na okraji města a v jeho zázemí bez návaznosti na odpovídající dopravní a technickou infrastrukturu, neprovázanost realizace bytů a kapacit obslužné sféry zajišťujících celkovou kvalitu bydlení,
- nadměrná vlastnická roztříštěnost bytového fondu vytvářející především na sídlištích bariéru pro koordinaci a koncentraci zdrojů pro opravy bytových objektů, úpravy okolního prostoru, realizaci energetické úspory, ekologická opatření apod.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Tlak na rozšiřování ploch pro bydlení na nezastavitelných územích.
- Obtížná koordinace výstavby na okrajích města a v kontaktním území za hranicemi Prahy, v jejímž důsledku dochází k nežádoucím suburbanizačním procesům.
- Udržení bytové funkce v centru města.
- Tlak na nadměrné zahušťování obytné zástavby.
- Chybějící vybavenost a polyfunkčnost nových obytných celků.
- Nedostatečná ochrana cenných obytných souborů (např. Ořechovka, Baba, Spořilov).

Mimo kompetenci územního plánování

- Pomalé tempo celkové regenerace, oprav a vybavení sídlišť jako plnohodnotných městských částí.
- Nezájem developerů bytové výstavby realizovat i občanské vybavení nově vznikajících obytných celků.
- Chybějící prevence vzniku deprivovaných obytných částí města a řešení sociálního bydlení.

2.9 Rekreace

Vývoj od r. 2008

Podíl Prahy na celostátních objemech cestovního ruchu se sice mírně snížil v důsledku rozvoje odvětví v regionech, pohybuje se však stále kolem 35 %. Návštěvnost v letech 2007 a 2008 dosahovala kolem 4,5 mil osob. V roce 2009 došlo poklesu o téměř čtvrt milionu osob jako logický dopad globálních ekonomických problémů, které postihly i tento sektor. Pokles v Praze však nepřekročil průměr velkých evropských měst.

Podíl domácích návštěvníků je ale stále nízký, jen kolem 10 %. Další rozvoj doznalo letecké spojení „nízkonákladové“ a segment „VFR“ (návštěvy známých a příbuzných, který v rámci Schengenského prostoru není nijak statisticky podchycen).

Přínos z cestovního ruchu do samotného rozpočtu Prahy však dlouhodobě neodpovídá objemům výnosů získaným v tomto odvětví na jeho území. Přesto Rada hl. m. Prahy v roce 2009 rozhodla o podpoře příjezdové turistiky do Prahy v době globální ekonomické krize a v roce 2009 vynaložila mimořádné prostředky na podporu cestovního ruchu v objemu 80 mil Kč.

Praha si udržela velmi dobrou pozici jako místo mezinárodních setkání světového významu; dokladem je i počet pořádaných konferencí. Přesto i v tomto segmentu, tak jako v celém turistickém průmyslu, roste celoevropsky velmi rychle konkurence. Mění se požadavky návštěvníků, na které je nezbytné urychleně reagovat (např. růst komplexnosti i flexibility služeb a jejich kvality, vícegenerační programy).

Rizikem pro Prahu jsou stále konfliktní návštěvníci, např. při sportovních utkáních a větších akcích. Podle průzkumů přetrvává špatné hodnocení „péče o čistotu a pořádek“ a „péče o životní prostředí“ .

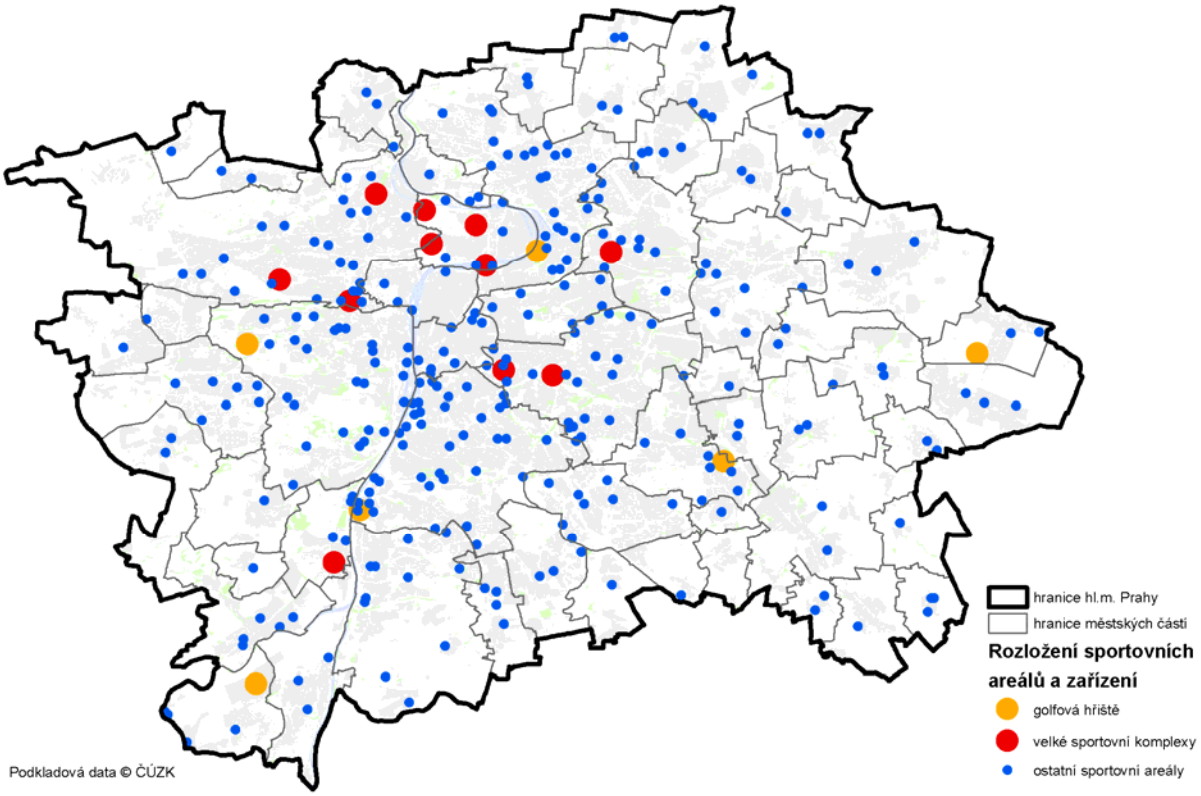
Cestovní ruch má pozitivní vliv na zaměstnanost, odvětví ubytování a stravování vytváří v hl. m. Praze téměř 50 tisíc pracovních míst (rok 2008), další pracovní místa pak v dopravě, kultuře a souvisejících službách. Celkově se odhaduje, že cestovní ruch představuje cca 11 % pracovních míst (ekonomika cestovního ruchu).

Celková skladba sportovní infrastruktury hl.m. Prahy se v období od roku 2008 nijak zásadním způsobem neproměnila. V roce 2008 byla dokončena významná stavba pro vrcholový sport - fotbalový stadion Synot Tip Arena klubu Slavia. Mírně se vylepšila nabídka drobných zařízení komerčního charakteru – fitcenter, welness center a podobně. V rámci grantů byly rekonstruovány další tělovýchovné plochy některých škol.

Celkové rozložení rekreačních ploch a příležitostí v hl.m. Praze se v období od roku 2008 nezměnilo. Největší rozvoj je zaznamenám v oblasti výstavby golfových hřišť, kdy pokračuje jejich realizace ve Zbraslavi a Lipencích a na druhém konci Prahy započala výstavba hřiště na rozhraní Dolních a Horních Počernic. Masovému trendu pro široké vrstvy populace vychází vstříc rozšíření systému cyklotras a zejména cyklostezek oddělených od automobilové dopravy a vhodných pro in-line bruslení.

I když základní trendy ve věcné struktuře rozvoje cestovního ruchu zůstávají v platnosti, zejména jejich časové naplnění v řadě případů ovlivní rychlé rozvinutí a dramatický průběh finanční a ekonomické krize zasahující v podstatě celý svět. Zřetelné je to právě v oblasti turismu, a to jak v absolutních počtech turistů, ale také jejich kupní síle, ve výběru destinace, apod. Kapacita ubytovacích zařízení přesáhla 83 tisíc lůžek, nabídka v současné době převyšuje poptávku.

Obr. Rozložení sportovních areálů a zařízení



Zdroj: URM, průzkum Současný stav využití území 2010

Ohledně sportu a rekreace rovněž platí, že základní trendy v této oblasti setrvávají. Posun vyjádřený v kapacitách a plochách nebyl vyčíslen, neboť přesně aktualizace dat se cyklicky provádí v delších časových úsecích, než je aktualizace územně analytických podkladů.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- atraktivita Prahy jako turistické destinace,
- široká nabídka ubytovacích zařízení sloužících cestovnímu ruchu všech kategorií,
- mimořádné kulturní dědictví, Historické jádro Prahy,
- pověst Prahy jako bezpečné turistické destinace,
- dobrá dostupnost Prahy leteckou dopravou, ke které přispívá zvýšení kapacity letiště v Ruzyni a nízkonákladové lety,
- tradice sportovních zájmových organizací, jako je Sokol nebo Skaut,
- rozsáhlý přirozený rekreační potenciál území Prahy.

SPECIFICKÉ

- dostatečná kapacita služeb v centru Prahy pro návštěvníky města,
- existence multifunkčního zařízení ve Vysočanech na současné špičkové mezinárodní úrovni,
- územní podmínky pro vznikající velké rekreační areály pro krátkodobou rekreaci, např. na soutoku Vltavy a Berounky,
- tradice sportovních akcí pro jednotlivce i širokou veřejnost, často i mezinárodního charakteru,
- rozšiřování nabídky sportovně rekreačních příležitostí pro netradiční sportovní disciplíny.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- nedostatečná spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu,
- i přes mírný nárůst je podíl domácích návštěvníků oproti srovnatelným zahraničním turistickým destinacím nízký
- vysoká sezónnost,

- nedostatek příležitostí pro pohybovou rekreaci neorganizované většinové populace,
- omezená druhovost a nevyvážená skladba sportovních zařízení, zejména nedostatek plaveckých bazénů a absence komplexních center pohybové aktivity.

SPECIFICKÉ

- velmi rozdílné dopady cestovního ruchu na městské části jako důsledek nerovnoměrného rozložení turistických atrakcí na území města,
- velké zatížení Historického jádra Prahy a centra města cestovním ruchem,
- úroveň některých vstupních bodů neodpovídá současným požadavkům a představám (autobusové nádraží Florenc, železniční stanice Holešovice a další),
- pouliční kriminalita a předražování některých služeb zaměřených na turisty poškozující renomé Prahy jako turistické destinace.
- nerovnoměrné rozložení ubytovacích a stravovacích zařízení na území města,
- nedostatečné využívání transformačních lokalit pro přeměnu také na území pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivity občanů,
- nerovnoměrné rozložení sportovních a rekreačních příležitostí na území Prahy, nedostatečně vybavené rekreační zázemí centra města a sídlišť,
- stárnoucí vybavení velké části tradičních sportovních areálů,
- nedostatek cyklistických stezek oddělených od automobilové dopravy.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- zvyšování kvality služeb v cestovním ruchu,
- rozvoj doprovodné infrastruktury cestovního ruchu,
- možnost potenciálního nárůstu déletrvajících pobytů s jiným než čistě turistickým cílem, způsobený zvýšenou mobilitou osob v rámci EU,
- nárůst cestování seniorů,
- rozšiřování „druhého bydlení“ vedoucí k žádoucím opakovaným návštěvám,
- rostoucí obliba kondičního sportování u mladé a střední generace.

SPECIFICKÉ

- zájem investorů o výstavbu ubytovacích kapacit a dalších zařízení cestovního ruchu na atraktivních lokalitách (v posledních letech větší opatrnost při zahajování projektů).

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- silná konkurence jiných měst v cestovním ruchu,
- změna způsobu cestování může vést k zániku některých pracovních míst nebo celých profesí např. průvodci, pracovníci cestovních kanceláří,
- změna struktury návštěvníků s nárůstem příjmově nižších skupin a možný pohyb finančně nezajištěných návštěvníků,
- finanční efekty z cestovního ruchu pro vlastní rozpočet Prahy neodpovídají výnosům získaným v tomto odvětví, rozšiřující se neadresnost subjektů poskytující služby cestovního ruchu,
- příklady pompézních staveb pro vrcholový sport v zahraničí jako riziko pro neuváženou výstavbu naddimenzovaných diváckých arén bez perspektivy trvalé návštěvnosti.

SPECIFICKÁ

- chátrání řady tradičních sportovišť z důvodu chybějící údržby a nedostatku finančních prostředků.
- velmi nízká obsazenost některých ubytovacích zařízení vedoucí až k jejich uzavření
- agresivní chování některých návštěvníků města vedoucí k hmotným škodám nebo zhoršení pověsti

Problémy k řešení

Problémy řešitelné nástroji územního plánování

- Chybějící centra pohybové rekreace pro široké vrstvy obyvatel na území města.
- Nedostatek rekreačních a sportovních ploch, zejména pro pravidelné sportování neorganizované veřejnosti.

Mimo kompetenci územního plánování

- Nedostatečná propagace a dostupnost méně známých turistických cílů, především mimo celoměstské centrum.
- Špatná úroveň čistoty a pořádku, především v turisticky zatíženém centru a v dopravě.
- Pomalu postupující realizace areálů krátkodobé rekreace, zejména v přímé vazbě na centrum města a na největší obytné celky (především Trojská kotlina, Rohanský ostrov, vltavské břehy).
- Zajištění procesu údržby, renovace a modernizace stávajících sportovišť, zejména v majetku města, městem zřizovaných organizací a organizací ČSTV.
- Chybějící komplexní informace o existenci a provozu sportovních zařízení pro veřejnost.
- Chybějící komplexní informace o ubytovacích zařízeních.

Doporučení pro územní plán

- Vytvoření koncepce podpory vzniku center pohybové rekreace pro nejširší vrstvy obyvatel.

2.10 Občanské vybavení

Vývoj od r. 2008

Celková rozloha ploch (>0,25 ha) školních a vzdělávacích zařízení v Praze se zmenšila o cca 1%. Spolu s mírným nárůstem počtu dětí v mateřských školách se zvýšil počet nepřijatých dětí v mateřských školách. V roce 2007/2008 činil cca 10% celkového počtu. Současně většina škol byla nucena žádat o výjimku kvůli zvýšení počtu dětí ve třídě.

Od roku 2008 dále pokračuje příprava komunitního plánování sociálních služeb. Po analýzách stavu sociálních služeb a potřeb jejich uživatelů jsou postupně pokládány metodické základy pro vytvoření systému plánování sociálních služeb. Významným počinem pro zahájení plánování rozvoje sociálních služeb ve smyslu Zákona 108/2006 Sb., o sociálních službách je každoroční zpracovávání střednědobých plánů rozvoje sociálních služeb na území hl. m. Prahy. Ministerstvem práce a sociálních služeb byl vydán rámcový dokument Priority rozvoje sociálních služeb pro období 2009 – 2012 s cílem postupně vypracovat národní program rozvoje sociálních služeb, který bude obsahovat jednoznačně stanovené cíle a způsob jejich dosažení.

Od roku 2008 nedošlo v Praze k výrazným změnám v rozsahu ani ve struktuře vybavenosti v oblasti zdravotních služeb. Statistická data o kapacitách vybavenosti města však nepostihují dlouhodobý nárůst kvality zdravotnické péče, který se odráží spíše v ukazatelích demografických jako je naděje dožití nebo zemřelí podle příčin smrti. V průběhu roku 2008 se zvýšil počet zdravotnických zařízení o 56 (nárůst o 1,4%), z čehož 53 zařízení představovala samostatná ambulantní zařízení.

Aktuální je stále nedostatečná kapacita lůžek následné ošetřovatelské péče, jejíž navyšování poslední dva roky opět pokračuje transformací lůžek akutních, roste i počet lůžek vyčleněných pro sociální pobytové služby. Výstavba nových lůžkových zařízení v současné době není v Praze připravována. Územní rezervy pro doplnění této vybavenosti jsou zachovány, vyjma plochy v Praze 12, Modřanech, která byla v rámci změny územního plánu přeměněna na plochu pro bytovou zástavbu. Řada objektů v areálech nemocnic, zejména fakultních, prošla či prochází modernizací. V areálu Všeobecné fakultní nemocnice Královské Vinohrady se připravuje výstavba nového traumacentra, kde do moderního komplexu budov budou soustředěna klinická pracoviště stávajícího traumacentra. Dalším významným záměrem je příprava PPP projektu na výstavbu vstupní budovy, hotelu a ubytovny v areálu Ústřední vojenské nemocnice.

V oblasti ambulantní zdravotní péče se v podstatě zastavil trend opouštění velkých zařízení typu bývalých poliklinik a snaha o jejich využití pro jiné funkce. Poliklinika v ul. Spálená byla v roce 2008 převedena do kompetence města a byla zde zřízena Městská poliklinika. Byla zahájena modernizace poliklinik, příkladem je rozsáhlá dostavba a modernizace polikliniky Budějovická. Dlouhodobě klesá kapacita primární ambulantní péče.

Zdravotnická záchranná služba hl. m. Prahy dále připravuje výstavbu nové budovy Administrativního a technického zázemí ZZS HMP – ÚSZS včetně heliportu, avšak v nové lokalitě v Troje, a rozšíření sítě výjezdových stanovišť ZZS vybudováním kontejnerových stanovišť.

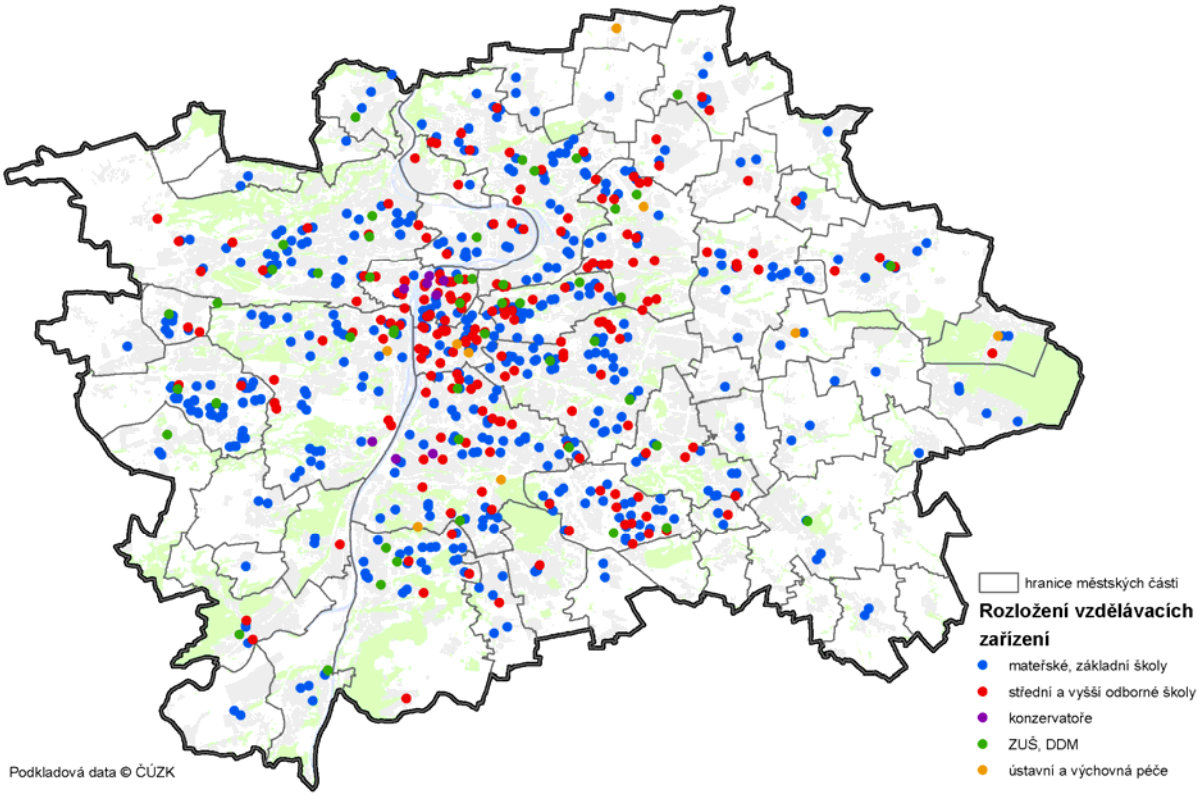
V oblasti veřejné vybavenosti ubytování a stravování kapacit došlo v posledních dvou letech k nárůstu ubytovací kapacity hotelů, převážně nejvyšších kategorií. Na konci roku 2009 nabízelo služby 653 zařízení s celkovou kapacitou 83 tisíc lůžek, z toho 200 hotelů 4* a 5* s kapacitou téměř 36 tisíc lůžek. Poptávka v důsledku hospodářské krize a velké konkurence ostatních turistických destinací stagnuje, což způsobuje pokles obsazenosti hotelů pod 50 % a snižování cen ubytování. Některé hotely se dostávají do vážných problémů, které mohou vést ke změně jejich využití nebo ukončení provozu. Existence ubytovacích kapacit je tak limitována možností jejich úspěšného fungování na trhu. Z dlouhodobého hlediska se, po celkovém oživení na trhu, dá předpokládat nárůst zájmu o ubytování v hl. m. Praze, avšak bez výrazné potřeby absolutního nárůstu ubytovací kapacity.

Segment ubytování nesloužící cestovnímu ruchu žádné významné změny od roku 2008 neprodělal. Rychlým nárůstem počtu studentů vysokých škol i problematickou transformací části kolejí na komerční ubytování se však zvětšil deficit těchto ubytovacích zařízení. V rámci rozvojových územních záměrů je proto sledována i optimalizace umístění specifických kapacit, které by současně řešily požadovanou komplexnost uživatelských funkcí (kampus).

Stravovací zařízení nejsou soustavně sledována, za poslední dva roky dále vzrost počet restaurací nabízejících služeb dřívějšího „závodního stravování“. Největší koncentrace restaurací je na území Prahy 1 a 2. Průměrná mzda v oboru pohostinství dosahuje pouze 55 % průměrné mzdy. Nadále rostou požadavky na kvalitu a pestrost nabídky, preference rychlé konzumace posílí tento segment kapacit. V důsledku hospodářské krize ne všechna zařízení prosperují, dá se očekávat i omezení počtu stravovacích zařízení.

V období od roku 2008 nedošlo k výrazným změnám v lokalizaci budov pro veřejnou správu, vyjma rozšíření ploch Magistrátu hl.m. Prahy o budovu Škodova paláce v Praze 1 a výraznou koncentrací správních činností do této kapacity. Objekty úřadů městských částí se postupně podle potřeby rekonstruují a modernizují, nároky na nové budovy těchto úřadů byly většinou přehodnoceny. O nové radnici uvažuje v současnosti zastupitelstvo městské části Praha 7 a Praha 11.

Obr. Rozložení vzdělávacích zařízení



Zdroj: URM, průzkum Současný stav využití území 2010 a databáze škol MHMP

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- široká nabídka odborných, všeobecných a uměleckých středních i vyšších škol,
- rozsáhlé spektrum nestátních neziskových organizací působících v oblasti sociálních služeb,
- velká nabídka zdravotnických zařízení, včetně zařízení nadměstského významu poskytujících specializované a superspecializované zdravotní služby,
- kulturní zázemí města na evropské úrovni,
- dobrá dostupnost objektů městské veřejné správy městskou hromadnou dopravou.

SPECIFICKÉ

- dostatečná a rovnoměrně rozložená síť základních a středních škol v centru Prahy a v kompaktním městě,
- rovnoměrná dislokace objektů městské veřejné správy,
- hustá síť ubytovacích a stravovacích zařízení všech kategorií v centru města.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- nedostatečné možnosti pro mimoškolní a zájmovou činnost dětí a mládeže, zejména pro spontánní trávení volného času,
- nedostatečná vybavenost zařízeními poskytujícími pobytové sociální služby, zejména domovy seniorů, domy zvláštního určení např. s azylovými byty, noclehárnami pro bezdomovce, zařízeními pro přechodnou péči,
- rostoucí poptávka po zdravotních a sociálních službách určitého typu v důsledku stárnutí populace.

SPECIFICKÉ

- nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech,
- nedostatek lůžek ošetřovatelské a následné péče, lůžek hospicových a paliativních,
- nedostatek kulturních, stravovacích a volnočasových zařízení na velkých sídlištích,

- nedostatečné kapacity pro střednědobé a dlouhodobé ubytování vysokoškolských studentů a osob přicházejících za prací.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- využívání škol jako polyfunkčních středisek pro aktivity místních obyvatel,
- využití metody komunitního plánování pro vytvoření efektivní sítě sociálních služeb,
- podpora státu do kulturních zařízení celostátního významu na území Prahy,
- umisťování některých funkcí celostátní a regionální státní správy mimo Prahu.

SPECIFICKÉ

- konkurence u komerčně poskytovaných druhů občanské vybavenosti,
- transformace hotelů s malou obsazeností na ubytovací kapacity dlouhodobého ubytování.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- zvyšující se tlak mimopražských obyvatel na využívání zařízení občanské vybavenosti na území Prahy,
- příliv problémových osob a osob závislých na sociální pomoci,
- tlak na využití rozvojových ploch veřejného vybavení pro jinou funkci.

SPECIFICKÁ

- degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby,
- ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánů státní a městské správy.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Nedostatečná občanská vybavenost a pracovní příležitosti v městských částech s výrazným rozvojem bytové výstavby, především ve vnějším pásmu města.
- Tlak na využívání ploch veřejného vybavení (zejména určených pro školství, sociální a zdravotní služby) k jiným, komerčně výhodnějším, účelům, včetně snah o neúměrné maximální využití ploch.
- Nedostatečná nabídka pobytových sociálních a zdravotně-sociálních zařízení na území Prahy.

Mimo kompetenci územního plánování

- Nedostatečné příležitosti pro střednědobé a dlouhodobé ubytování vysokoškolských studentů a osob přicházejících za prací.
- Nedostatečná podpora městské správy občanskému vybavení, zejména školským zařízením.

Doporučení pro územní plán

- Prověření územních rezerv pro dostatečnou občanskou vybavenost, zejména zařízení pro preprimární a primární vzdělávání a pro pracovní příležitosti v městských částech s výrazným rozvojem bytové výstavby, především ve vnější oblasti města.
- Doplnění regulativů ploch veřejného vybavení znemožňujících jejich zneužívání mimo oblast veřejného zájmu.
- Prověření dostatečnosti rezerv ploch veřejného vybavení pro umístění pobytových sociálních a zdravotně-sociálních zařízení na území Prahy.

2.11 Produkční odvětví

Vývoj od r. 2008

Odvětví průmyslu si udržela své významné postavení v produkční základně Prahy (v rámci ČR dokonce jako celek posílila). Některé realizované změny jsou znakem permanentního procesu transformace a tržních pohybů – např. omezení výrobní činnosti firmy Siemens, naopak zvýšení produkce v letňanském podniku AVIA. Pod velkým konkurenčním tlakem, ale doposud bez velkých ztrát daných globálními ekonomickými problémy je i velká část podniků se silným inovačním potenciálem a alokovanými vlastními složkami strategických služeb. Částečné omezení investování do budov vyplývá z existující rezervy kapacit, zájem o využití původních průmyslových ploch (brownfields) v dobrých polohách však zůstal.

Trval silný tlak investorů na další zábor zemědělské půdy, který se však z velké části dařilo paralyzovat. Ve struktuře produkce zásadní změny nenastaly; určitý rozvoj zaznamenalo pěstování jahod a vinné révy. Pokračovala intenzívní diskuze o způsobu hospodaření a produktovém využití zemědělské půdy, zejména ve vztahu k její ochraně a krajinotvornému účelu.

Nabídka skladových ploch v Praze a nejbližším okolí dosáhla již 1,6 mil m^2 (na území Prahy cca polovina tohoto objemu) a završila předchozí mimořádný nárůst kapacit. Některé již dříve avizované problémy s využitím realizovaných ploch a vliv vnějších ekonomických problémů se odráží v nárůstu neobsazenosti. Koncem roku 2009 byla v Praze nejvyšší v rámci České republiky, okolo 18 %. Zásadně poklesl objem spekulativní výstavby, Ve výstavbě je pouze asi 8 000 m^2 Nárůst nájmů se zastavil a naopak výše nájemného stagnuje nebo se začala i snižovat. Poptávající vyhledávají kapacity maximálně „šité na míru“, někteří se přesunují do modernějších a lépe vybavených skladových prostor, někteří je naopak opouštějí a využivají levnější kapacity. dokončuje se VGP Park v Horních Počernicích (77 000 m^2). Výstavba se soustřeďuje na severovýchod od Prahy – Jirny, Nehvizdy, Mstěnice. Velká stavební aktivita i uvnitř města vyžaduje zvláštní pozornost stavební logistice.

Po bouřlivé výstavbě nákupních center mezi roky 1999 až 2008 se výstavba značně zpomalila, do provozu byla uvedena Galerie Fénix, Galerie Arkády, Kaufland Vypich a Outletové centrum Štěrboholy. Většina velkých řetězců působících v České republice je na území hl. města zastoupena, podíl (měřeno počtem prodejen) se pohybuje okolo 19 % u potravinářského a 24 % u nepotravinářského sortimentu. Na území Prahy je provozováno (podle zjištění URM) 85 čerpacích stanic. Existuje několik projektů na výstavbu nebo přestavbu objektů na nákupní centra, realizace závisí na vývoji hospodářské situace. Po rozsáhlé modernizaci byl otevřen obchodní dům MY (dříve Máj, Tesco), probíhá rekonstrukce obchodního domu Kotva. Koncepce nákupních zařízení obchodních řetězců se mění, vznikají menší supermarkety ve vnitřní zástavbě města.

Odvětví komerčních služeb se v roce 2008 podílela na celkovém výkonu pražské ekonomiky z 23,5 % (měřeno hrubou přidanou hodnotou). Vzhledem ke skutečnosti, že v roce 2006 byla hodnota tohoto podílu o více jak 2 % nižší (21,1 %), můžeme konstatovat, že v období 2006 až 2008 došlo k určitému nárůstu významu komerčních služeb v pražské ekonomice. Minimální nárůst podílu na přidané hodnotě pražské ekonomiky zaznamenal sektor finančních a pojišťovacích služeb, který se v roce 2008 podílel na jejím celkovém výkonu z 9,3 %, zatímco v roce 2006 z 8,4 %.

V souhrnu se odvětví komerčních služeb (včetně peněžního a pojišťovacího sektoru) podílela v roce 2008 na celkovém výkonu pražské ekonomiky jednou třetinou. S posilováním ekonomického významu narůstá současně i zaměstnanost v odvětvích progresivního terciéru. Je však otázkou, zda trend posilování komerčních služeb potvrdí i údaje z let 2009 a 2010, které již budou ovlivněny celosvětovou hospodářskou recesí.

Charakteristiky znalostní společnosti se v uvedeném období výrazně nezměnily. V oblasti lidských zdrojů došlo ke zpomalení nárůstu počtu studentů vysokých škol, v případě zaměstnanců výzkumu a vývoje pak dokonce k mírnému poklesu, jehož příčinou je mj. nástup hospodářské recese. Právě ta je rovněž příčinou tlaků na finanční optimalizaci, kterému čelí nejen soukromý sektor, ale i výzkumné instituce napojené na státní rozpočet.

Rozvoj kapacit výzkumu a vývoje pokračuje také s využitím dotačních programů financovaných strukturálními fondy EU. S jejich pomocí došlo v roce 2008 k otevření dvou nových inkubátorů v Praze 4 a Praze 9, které představují významný přírůstek kapacit tohoto druhu v Praze. V letech 2008-2009 bylo schváleno celkem 19 investičních projektů z oblasti výzkumu a vývoje v rámci programu Praha-Konkurenceschopnost s celkovými náklady ve výši 711 mil. Kč.

V oblasti kancelářských ploch bylo v roce 2008 v Praze dokončeno více než 322 tisíc m^2, což představovalo rekordní množství v historii pražského kancelářského trhu. Téměř polovina z tohoto objemu byla realizována na území čtvrtého pražského obvodu, především pak v administrativní zóně Pankrác – Budějovická. Největšími dokončenými projekty roku 2008 byla rekonstrukce a dostavba City Tower (42 800 m^2) a výstavba administrativního komplexu Kavčí Hory Office Park (36 840 m^2). V roce 2009 se z nejvýznamnějších budov dokončily budovy Diamant Stodůlky, Trianon na Budějovickém náměstí, Prague Marina Office v Holešovicích Futurama a Amazon Court v Karlíně V současné době se dokončuje budova Filadelfie a South Point v BB centru v Praze – Michli.

V roce 2008 bylo v Praze dokončeno 395 tisíc m^2 kancelářských ploch, což představovalo rekordní množství v historii pražského kancelářského trhu. Téměř polovina z tohoto objemu byla realizována na území čtvrtého pražského obvodu, především pak v administrativní zóně Pankrác – Budějovická. Největšími dokončenými projekty roku 2008 byla rekonstrukce a dostavba City Tower (42 800 m^2) a výstavba administrativního komplexu Kavčí Hory Office Park (36 840 m^2). V roce 2009 se z nejvýznamnějších budov dokončily budovy Diamant Stodůlky, Trianon na Budějovickém náměstí, Prague Marina Office v Holešovicích Futurama a Amazon Court v Karlíně V současné době se dokončuje budova Filadelfie a South Point v BB centru v Praze – Michli.

V průběhu roku 2009 byl již pražský kancelářský trh negativně ovlivněn celosvětovou ekonomickou recesí, přesto objem nově dokončených kancelářských ploch činil 162 tisíc m^2. V porovnání s rokem 2008 se sice jedná o dvojnásobný pokles v objemu kompletace nových administrativních kapacit, nicméně v porovnání s dlouhodobým průměrem (1993 až 2009) se stále jedná o nadprůměrnou hodnotu, kterou však přičítáme především vysoké rozestavěnosti z předchozího období stavebního boomu. V roce 2009 se nejdynamičtěji

rozvíjela administrativní zóna Nové Butovice – Stodůlky, ve které byla dokončena téměř třetina z celkového pražského objemu dokončených ploch v roce 2009.

K roku 2009 bylo v Praze celkem 197,9 ha ploch kancelářských komplexů.

Důsledky globální ekonomické recese ve výstavbě kancelářských prostor se naplno projeví až v roce 2010, kdy dojde k dramatickému poklesu v dokončování nových kancelářských ploch (je očekáváno dokončení přibližně jen 60 tisíc m^2 kancelářských ploch).

V dalších letech bude výstavba kancelářských prostor probíhat spíše mimo centrum města, kde jsou prostorové možnosti pro rozvoj omezené. Nevýznamější rozvojové lokality pro novou výstavbu kancelářských objektů či areálů v nejbližším období 2 až 3 let se nachází na Praze 4, Praze 8 a Praze 9.

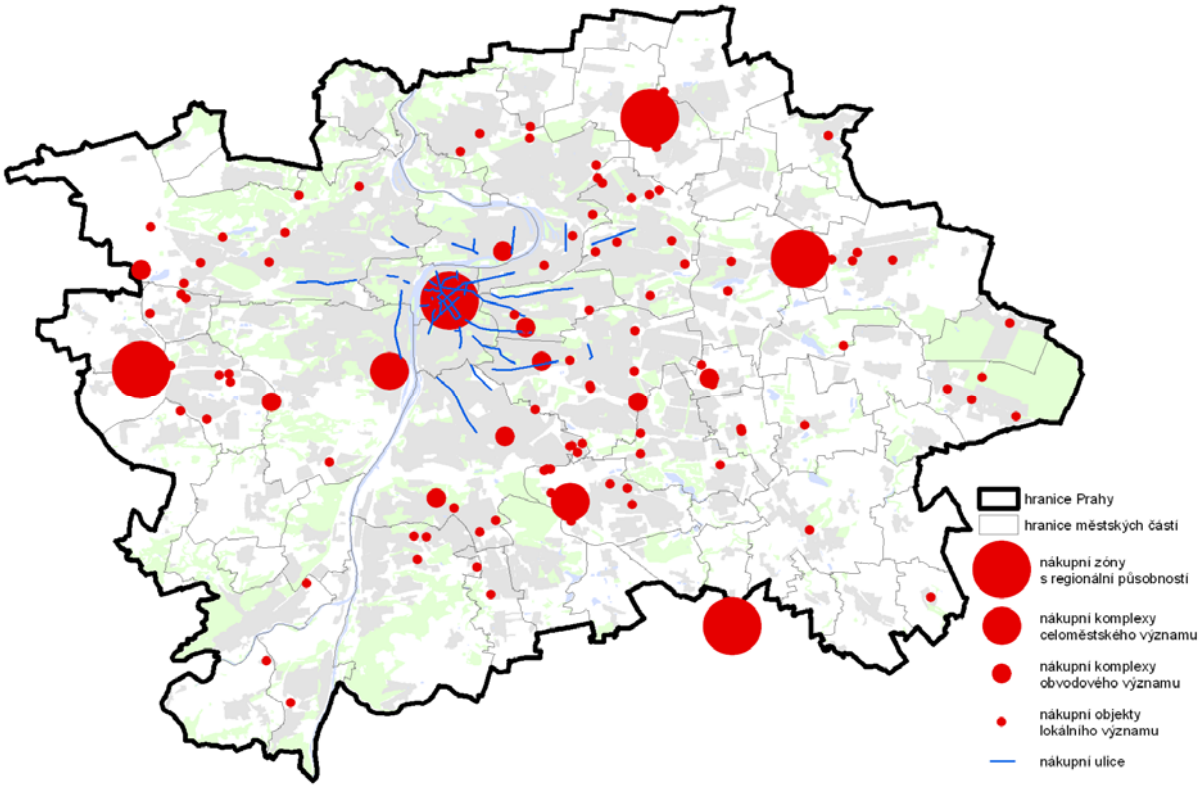
O Prahu 1 bude nadále zájem, ale spíše ze strany menších společností orientovaných na sofistikované služby s menšími nároky na prostor (společnosti poskytující právní služby, poradenské společnosti a pod.).

Ve srovnání s tempem nárůstu kancelářských kapacit do roku 2009 lze očekávat jak rozvolnění realizace projektů, tak zpomalení ročního tempa přirůstání kancelářských kapacit v Praze. Spolu s očekávaným vývojem na kancelářském trhu je, po snížení nákladů na nájemném za kancelářské prostory, k němuž v současné době dochází, a v té souvislosti i poklesu reálného měsíčního nájemného, možno očekávat návrat k větší stabilitě jak z hlediska výše nájemného, tak jeho vývoje.

Formulace trendů zasáhly změny vnějších ekonomických podmínek. Nejméně ve střednědobém horizontu se vývoj objemu potřeb zpomalí, některé původní záměry budou i zásadně redukovány. To se projeví nejen ve výkonnosti odvětví i celé ekonomické základny Prahy, potřebě pracovních sil, ale také v řadě oborů i ve snížení územních nároků.

Ve věcné podobě však zůstává základní skladba trendů obdobná. Naopak krizová situace vyžaduje ke svému překonání urychlené řešení některých dílčích záměrů (např. zajištění kvalifikované pracovní síly) a umožňuje revidovat i některé záměry urbanistické (alokace nových kapacit, fázování využití území, apod.).

Obr. Rozložení hlavních nákupních center a nákupních ulic



Zdroj: URM, průzkum Současný stav využití území 2008 a studie INCOMA 2007

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- ukončená základní odvětvová a vlastnická transformace pražské ekonomiky se stabilizací potenciálně příznivých oborů, výrob a činností, např. obsluha města, obory s vysokou přidanou hodnotou a environmentálně pozitivními dopady,
- rozvoj kapacit tzv. strategických služeb s celoevropskou působností,
- tradice udržující průmysl jako významný činitel ekonomické základny města,
- nadprůměrná produktivita práce v pražském průmyslu,
- vysoká koncentrace subjektů vědy a výzkumu,
- vysoká koncentrace institucí vysokoškolského vzdělávání,
- strategické dokumenty ukazující potřebné kroky k rozvoji Prahy jako centra inovací a znalostí,
- dostačující nabídka kvalitních kancelářských ploch
- rozsáhlá obchodní síť,
- stále vysoká obsazenost skladovacích areálů ve srovnání s ostatním územím ČR

SPECIFICKÉ

- kvalitní zemědělská půda, vodní zdroje pro závlahy ve vnějším pásmu města a příznivé klimatické podmínky pro zemědělství,
- rovnoměrné rozložení velkokapacitních nákupních center,
- dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě,
- přítomnost vysokých škol v centru města.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- nedostatečné podmínky pro vznik nebo efektivní rozjezd malých průmyslových podniků, zejména kapacity technologických parků, inkubátorů,
- nedostatečné propojení výzkumné sféry s podnikatelskou praxí, chybějící dostatečně fungující struktury (např. klastry) a kapacity vědeckotechnických parků,
- malé využití výzkumné a vývojové základny pro inovační funkci Prahy v celostátním měřítku i k řešení problémů samotného města,
- prostorové deficity a chybějící plochy pro rozvoj většiny vysokých škol, špatný technický stav objektů a nedostačující vybavení, včetně kolejí,
- vysoké zatížení komunikací velkokapacitními obchodními, skladovacími a logistickými aktivitami,
- ztráta orientace zemědělské produkce na plodiny s přímou vazbou na zásobování Prahy.

SPECIFICKÉ

- velká rozdrobenost jednotlivých zařízení vysokých škol,
- předimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost, nárůst neobsazenosti kancelářských ploch,
- neúměrné zvětšování vzdáleností obchodních zařízení od spotřebitele v některých částech města jako důsledek vzniku velkých nákupních center.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- globální ekonomická krize jako nástroj a motivace pro růst konkurenceschopnosti v nosných odvětvích pražské ekonomické základny
- další vstup zahraničního kapitálu a využití finančních zdrojů EU v průmyslu pro zvýšení produktivity práce,
- kvalitnější spolupráce malých a středních podniků s výzkumem a vývojem při aplikaci poznatků do praxe,
- trvalý zájem silných národních i nadnárodních společností na umístění center a poboček v Praze,
- významná podpora rozvoje znalostní společnosti ze strany EU a vlády ČR a dostupnost finančních zdrojů ze Strukturálních fondů EU na rozvoj této oblasti,
- rozvoj partnerství veřejného a soukromého sektoru – konkrétní realizace investičních akcí,
- rozvoj nových forem a růst kvality služeb.

SPECIFICKÉ

- zájem investorů o přeměnu bývalých industriálních území na nové smíšené městské struktury,
- modernizace nebo změna charakteru industriálních kapacit se zlepšením technologické a ekologické úrovně,
- pokračující transformace brownfields,
- zájem obchodních řetězců o doplnění sítě nákupních možností o menší prodejní plochy.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- pomalé zavádění modernizačních prvků, zejména transferů nových technologií,
- rychlý rozvoj dalších velkých měst ČR v oblasti inovací a znalostí zeslabující pozici Prahy jako inovačního centra republiky,
- rozvoj znalostní společnosti v okolních státech, který zhorší konkurenceschopnost ČR a Prahy,
- negativní dopad růstu cen pohonných hmot a energií na produkční aktivity,
- vznik nadměrného převisu nabídky kancelářských ploch nad poptávkou,
- převažující preference investorů na maximální zhodnocení vložených prostředků při výstavbě nových kancelářských objektů bez ohledu na potřeby obyvatel, prostorové možnosti a potřeby památkové péče,
- stagnace veřejného vysokého školství v důsledku omezených zdrojů státu.

SPECIFICKÁ

- budování skladovacích, obslužných a výrobních areálů v okolí Prahy, které znehodnocují kontaktní území,
- zhoršení nákupních možností a nabídky služeb v historickém jádru města pro místní obyvatele,
- vznik monofunkčních kancelářských komplexů,
- zábory zemědělského půdního fondu v rozporu s veřejným zájmem.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Nedostatečné zajištění a ochrana vhodných územních rezerv a dalších lokalizačních podmínek pro inkubátory, technologické a vědeckotechnické parky, a to přednostně v blízkosti vysokých škol, kapacit vědy a výzkumu a podnikatelského sektoru.
- Chybějící další územní rezervy pro vznik univerzitních kampusů.
- Nedostatečná ochrana zemědělských ploch před pokračujícími úbytky.
- Nekoncepční rozvoj velkých komerčních a logistických aktivit v kontaktním území Prahy.
- Nedostatečné řešení problémů s parkováním a nerušícím a efektivním zásobováním obchodních center, šetrnému k životnímu prostředí.

Mimo kompetenci územního plánování

- Nedostatečně připravené formy podpory městské správy podnikatelskému sektoru, zejména malým a středním podnikům při rozvinutí jejich účasti na vytváření společnosti znalostí.
- Existence nadbytečné překládky nesouvisející se zásobováním Prahy (ČR).
- Nedostatečná podpora směřující k udržení, případně rozšíření sítě menších prodejen zejména ve vnějším pásmu města.
- Snížení důsledků globální hospodářské krize.

Doporučení pro územní plán

- Ověření vhodných územních rezerv pro inkubátory, technologické a vědeckotechnické parky ve vazbě na vysoké školství a kapacity vědy a výzkumu.
- Ověření vhodných územních rezerv pro rozvoj dalších univerzitních kampusů.
- Zmapování překládky zboží na území Prahy.
- Vytvoření koncepce využití zemědělského půdního fondu jako součásti utváření městské krajiny.

2.12 Doprava

Vývoj od r. 2008

Klíčový význam pro železniční dopravu nejen na území hl. m. Prahy má dne 1. 9. 2008 zprovozněná stavba Nové spojení. Stavba byla navržena jako základní kámen přestavby železničního uzlu Praha. Cílem stavby bylo zkapacitnění železničních tratí do žst. Praha hl. n. ze směrů Praha Libeň, Praha Vysočany a Praha Holešovice pro osobní dopravu. Nedílnou součástí stavby je i plné zapojení žst. Masarykovo nádraží do systému příměstské a městské železnice. Stavba byla plně zprovozněna 2. 12. 2008. Spolu s novým grafikonem 14. 12. 2008 slouží Nové spojení plnému provozu vlaků. Náklady stavby činí 9 mld. Kč. Investorem stavby byla SŽDC, s.o.

Modernizace traťového úseku Praha Libeň – Praha Běchovice byla zahájena 1. 9. 2006, datum finálního zakončení projektu je stanoveno na 31. 3. 2011. Předpokládané náklady projektu jsou 2,5 mld. Kč. Dne 10. 12. 2009 byla na tomto traťovém úseku ukončena poslední nepřetržitá výluka. Délka modernizovaného ztrojkolejněného úseku je cca 9km. Modernizace zahrnuje kompletní obnovu železničního spodku i svršku, rekonstrukci všech stanic a zastávek, nové trakční vedení i instalaci nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení. Součástí stavby je i cca 3,5km protihlukových stěn.

V rámci zatraktivnění osobní železniční dopravy v regionu byla zahájena elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice. Stavba byla zahájena 27. 8. 2009 a dokončení se předpokládá 16. 8 2010. Zkušební provoz stavby byl zahájen 10. 12. 2009. Celkové schválené náklady projektu jsou 354 mil. Kč. Délka rekonstruovaného úseku je 5,07km. Trať je nyní v celé délce zatrolejována. Systém příměstské železnice „S“ tak mohla doplnit přímá linka S 20 Praha – Milovice s intervalem 30 minut.

V souvislosti s modernizací trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně proběhnou stavební úpravy na trase tzv. „Pražského Semmeringu“ tj. trati Praha Smíchov – Praha Zličín – Hostivice., která v době modernizace trati Praha – Kladno bude sloužit jako objízdná trasa. Cílem úprav je zvýšení kapacity trati zejména pomocí aktivace dnes nefunkčních výhyben a zřízení nového nástupiště ve stanici Praha Jinonice s přestupní vazbou na stanici metra B Jinonice. Územní rozhodnutí již bylo na stavbu vydáno.

Probíhá rekonstrukce pražského hlavního nádraží. Datum ukončení realizace rekonstrukce vlastní budovy je plánováno na konec roku 2011. Předpokládané investiční náklady jsou 1 mld. Kč. Investorem je společnost Grandi Stazioni Česká Republika, s.r.o. Rekonstrukce budovy nádraží je koordinována s investičními akcemi SŽDC věnované rekonstrukcím a modernizacím kolejiště, nástupišť a zabezpečení provozu. Modernizace západní části žst. Praha hl. n. byla zahájena 7. 1. 2008. Stavba byla při nákladech 1,8 mld. Kč dokončena 30. 4. 2009. Do roku 2020 bude nutná kompletní výměna trakčního vedení, většiny zařízení silnoproudu, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, informačního systému a podstatné části železničního svršku a spodku.

V říjnu a listopadu 2008 skončily v rámci projektu „Živá nádraží“ kompletní rekonstrukce budov žst. Praha Vršovice a Praha Dejvice. Výpravní budova dejvického nádraží pochází z roku 1873 a její součástí je i Masarykův salónek a ojedinělý letecký kryt z 2. světové války. Cílem rekonstrukce obou budov bylo zkvalitnění prostředí pro zákazníky i zaměstnance ČD. Objektům byla navrácena původní historická podoba a úpravy se dotkly i přednádražních prostor.

V oblasti železniční dopravy na území Prahy i nadále pokračuje trend mírného růstu počtu cestujících přepravených v rámci systému PID. Rozhodující úlohu mají i nadále žst. Praha hl. n. a Praha Masarykovo. Právě Praha Masarykovo nádraží má největší význam v oblasti městské a příměstské železniční dopravy.

V nákladní dopravě i nadále roste objem přepraveného zboží pomocí velkých kontejnerů.

Permanentní nárůst automobilové dopravy na území Prahy po roce 1990 se v posledních dvou letech již téměř zastavil. V roce 2009 se objem automobilové dopravy podle provedených dopravních sčítání prakticky nezvýšil. Dopravní výkon na celé komunikační síti hlavního města se v průměru zvýšil o 0,9 % ve srovnání s rokem 2008. Doprava osobními automobily vzrostla o 1,8 %, ale doprava nákladními automobily a autobusy poklesla, zřejmě vlivem hospodářské krize, o 7,9 %. V oblasti širšího centra města došlo v roce 2009 oproti roku 2000 k 10 % poklesu automobilové dopravy. Ve vnějším pásmu města intenzita automobilové dopravy v roce 2009 oproti předcházejícímu roku poklesla o 1,2 %.

Nejzatíženějšími úseky na pražské komunikační síti v roce 2009:

- Barrandovský most, kde projíždělo 134 000 vozidel za den (0-24 h)
- Jižní spojka v úseku 5. května - Vídeňská (127 000 vozidel za den)
- Brněnská (dálnice D1) v úseku Chodovec - Chodov (114 000 vozidel za den)

V oblasti vodní dopravy v Praze pokračuje rozvoj pravidelné dopravy (přívozy) v rámci PID i nepravidelné rekreační plavby. Například v roce 2009 byl společností PPS kompletně zrekonstruován kolesový parník Vltava (spolu s parníkem Vyšehrad poslední zachovalý pražský historický parník). Parník Vltava spuštěný na vodu v roce 1940 tak po náročné rekonstrukci splňuje, i při snaze o maximální zachování původnosti lodě, požadované ekologické limity a normy.

Zatím poslední linkou PID je linka P6, přívoz s celoročním provozem spojující přístaviště Lahovičky a přístaviště Nádraží Modřany. Přívoz zajišťuje rychlé spojení z obydleného modřanského břehu na přírodní levý břeh. Přístaviště Modřany má vazbu na tramvajovou, autobusovou i železniční dopravu. Výhodou přístaviště Lahovičky je především návaznost na cyklotrasu A1. Linka je provozována v intervalu 20 minut v době 8 – 20 hod. Na přívozu jsou možné další plavby nad rámec plaveb uvedených v jízdním řádu, a to mezi první a poslední plavbou dle jízdního řádu. Tyto plavby lze uskutečnit na základě požadavku cestujících tak, aby nebyly ovlivněny plavby či provozní přestávky dle jízdního řádu. Potřeba plavby mimo jízdní řád se signalizuje akusticky (zvonem nebo požádáním) a za takovou plavbu se neplatí žádný příplatek.

Zajímavou epizodu, která ukazuje možnosti lodní dopravy v Praze, představuje náhradní linka X-21, která po dobu rekonstrukce Vyšehradského tunelu přepravovala cestující místo přerušeného tramvajového spojení.

Letiště Ruzyně získalo již třikrát ve své novodobé historii prvenství v kategorii Nejlepší letiště východní Evropy v celosvětové anketě cestujících Word Airport Awards (roky 2005, 2006, 2008). Terminál 2 se stal v roce 2006 dopravní stavbou roku. V současné době na letišti Ruzyně působí 50 leteckých společností, které zajišťují pravidelné letecké spojení, několik desítek společností provozující charterovou dopravu a 6 cargo dopravců. Na letišti mají základnu společnosti ČSA, Travel Service, SkyEurope a Wizzair.

Řízení letového provozu (ŘLP ČR, s.p.) zahájilo po důkladných rozborech kompletní rekonstrukci Technického bloku na Letišti Ruzyně, který plní zásadní roli při zabezpečení bezpečnosti leteckého provozu. Cílem rekonstrukce je i dosažení všech aktuálních požadavků na požární bezpečnost. Důležitost protipožárních opatření ukázala událost v listopadu 2009, kdy rozsahem malý požár v uzavřené místnosti baterií způsobil přerušením provozu na letišti Ruzyně.

Očekávaný pokles letového provoz v českém vzdušném prostoru v roce 2009 byl potvrzen ve vyhodnocení provozních výsledků Řízení letového provozu. K poklesu došlo poprvé od roku 1990. Pokles poptávky po letecké dopravě nastal celosvětově. Celkový počet pohybů ve vzdušném prostoru České republiky činí 665 095 (tranzitních letů), což představuje ve srovnání s rokem 2008 (694 157) celkový pokles o 4,3%. Pokles provozu na Letišti Ruzyně je 9% ve srovnání s rokem 2008 (164 120 pohybů oproti 179 011). Evropská agentura pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) vydala Scénáře vývoje letového provozu pro rok 2010. Agentura předpokládá v evropském vzdušném prostoru stagnaci, případně další mírný pokles provozu.

Rozvoj veřejné dopravy probíhal zejména v oblasti územní a projektové přípravy a obnovy a modernizace stávajících systémů, do nové etapy vstoupil rozvoj pražského metra. Do provozu byla uvedena dne 3. 10. 2008 nová tramvajová trať Laurova – Radlická v délce 0,741 km se třemi zastávkami (Laurova, Škola Radlice, Radlická). V přípravě je prodloužení tramvajové trati ze stávající konečné zastávky Podbaba k připravované železniční zastávce Praha Podbaba na trati Děčín hl.n. – Praha Holešovice. V v roce 2009 proběhla rekonstrukce TT Střelničná a v roce 2010 probíhá rekonstrukce tramvajové trati Plzeňská v úseku Klamovka – Sídliště Řepy.

V dubnu roku 2010 byla zahájena výstavba metra v úseku V.A Dejvická – Motol. Budovaný úsek bude mít délku 5,7 km a čtyři stanice (Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol). Dokončení úseku se předpokládá v roce 2014. Náklady stavby jsou odhadovány na 18 mld. Kč. Zdrojem financování budou i prostředky z evropských fondů (OPD - operační program Doprava).

Probíhá obnova vozového parku. Objednáno bylo 60 tramvajových souprav 14T. V letech 2009-2017 bude dodáno postupně 250 souprav 15T ForCity. Postupně bude dokončena i rekonstrukce 47 obousměrných článkových tramvají typu KT8D5. Vypsáno bylo výběrové řízení pro nákup 620 autobusů do roku 2013. Pokračování v dodávkách modernizovaných souprav metra 81-71M.

Pokračuje i rozšiřování služeb pro cestující s omezenou možností pohybu a orientace. Prioritou je zvyšování počtu bezbariérově přístupných stanic metra. Pro rok 2009 byla připravena realizace těchto přístupů do stanic metra C Chodov a Háje. V přípravě je bezbariérový přístup do stanice metra B Národní třída.

V oblasti dopravy v klidu došlo ke změnám v provozu systému ZPS. Na základě výsledků dopravních průzkumů a zkušenosti z provozu byly na rozhraní městských částí vyznačeny tzv. „průnikové zóny“, kde mohou parkovat rezidenti a abonenti s platnou parkovací kartou vydanou sousední městskou částí. V roce 2009 rozhodla Rada hl. m. Prahy o zavedení tzv. „smíšených zón“, které mají vést k efektivnějšímu využití parkovacích stání. „Smíšené zóny“ vzniknou z vybraných modrých zón umístěním parkovacích automatů a případnou úpravou dopravního značení. Zvažuje se rozšíření ZPS i na další městské části (konkrétně MČ Praha 5, 6 a 8). V roce 2009 však proběhlo v Karlíně na území MČ Prahy 8 hlasování, ve kterém obyvatelé zavedení ZPS zamítli.

V květnu 2008 po zprovoznění P+R Letňany s kapacitou 633 parkovacích stání dosáhl celkový počet stání v systému P+R na 17 provozovaných parkovištích počtu 2969 stání. Tento počet se v roce 2009 nezvýšil. Trvá tak podstatný rozdíl mezi ÚPn předpokládaným počtem 12 000-14 000 stání v roce 2010 a počtem skutečně realizovaným. Nadále pokračuje růst průměrného koeficientu měsíčního obratu vozidel na záchytných parkovištích a to z 23,5 v říjnu 2006 na 28,7 v říjnu 2009.

Na autobusovém nádraží Praha – Florenc začala na podzim 2008 výstavba nové odbavovací haly. Práce na stavbě byly ukončeny 17. 6. 2009. Nová hala poskytuje zázemí cestujícím, kde kromě prodeje jízdenek a informačního systému naleznou i občerstvení, drobné obchody a sociální zařízení.

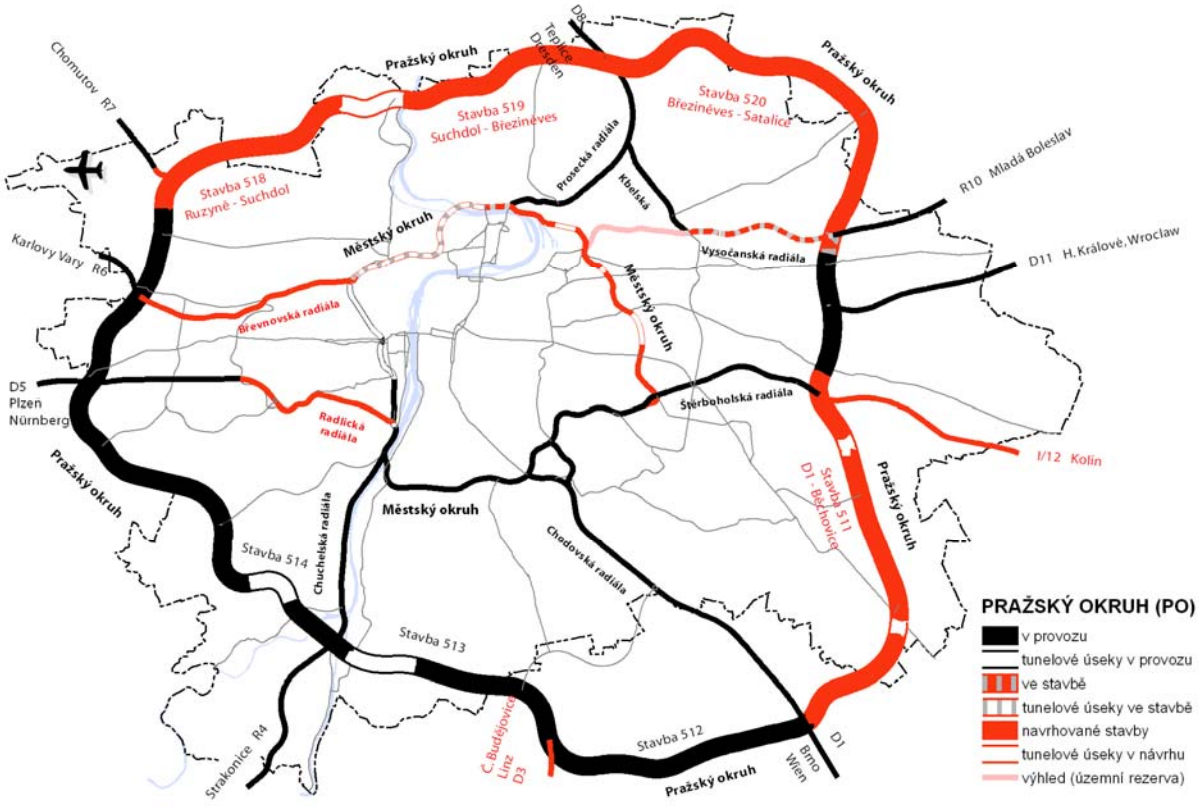
K výraznému rozvoji došlo v oblasti cyklistické dopravy. Od počátku roku 2008 bylo realizováno 21 km nových cyklopruhů, čímž celkový rozsah jízdních pruhů pro cyklisty vzrostl z necelých dvou km na bezmála 23 km (22 890 m). Trend posledních dvou let vykazuje výrazný nárůst. Úplnými novinkami v realizaci cyklistické infrastruktury v Praze za posledního období je vyznačování vyhrazených jízdních pruhů pro BUS a jízdní kola (souvisí s preferencí MHD); první v r. 2009, celkem 10,7 km, a tzv. cyklopiktokoridorů (V15) – první v r. 2009, celkem 11,4 km. Oproti počátku roku 2008 bylo realizováno 24 nových vyhrazených prostorů pro cyklisty (V19), čímž celkový počet vzrostl ze dvou na 26 a tento trend výrazného meziročního nárůstu pokračuje stále (v souvislosti s realizaci nových a obnovou stávajících SSZ).

Cyklostezek (a cyklopruhů) tak jen za roky 2008-2009 přibylo 45,5 km (na celkových 135,4 km), integračních dopravních opatření (cyklopiktokoridory, cyklo-obousměrky a vyhrazené BUS+cyklo pruhy) přibylo 22 km na celkových 48,7 km, bylo vyznačeno 53,9 km nových úseků cyklotras na celkových 368 km v Praze (údaje k 31.12.2009).

V oblasti rozvoje pěší dopravy byla zahájena práce na Zásadách rozvoje pěší dopravy na základě usnesení výboru dopravy Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 13. 9. 2007. Jejich cílem je především stanovit OBECNÉ priority města při prosazování cest pro pěší.

Pracovní skupina složená ze zástupců TSK hl. m. Prahy, odboru dopravy MHMP, zástupců městských částí a občanských sdružení vytvořila dokument návrh Zásad rozvoje pěší dopravy. Materiál byl upraven Technickou správou komunikací hl. m. Prahy a byl předložen do Výboru dopravy ZHMP, který výsledný materiál dne 16. 10. 2008 vzal na vědomí.

Obr. Stav přípravy a výstavby Pražského okruhu



Zdroj: URM, 2010

Cílem Generelu pěší dopravy na území hl. m. Prahy je rozpracovat Zásady rozvoje pěší dopravy do konkrétní podoby v řešeném území a tím zakotvit konkrétní řešení výhodná pro pěší dopravu do procesu rozhodování státní správy o podobě města. Generel bude sloužit jako podkladový dokument pro územní plánování. Vzhledem k jeho rozsahu bude omezen pouze na pěší trasy celoměstského významu. Práce na dokumentu bude zahájena ihned po schválení představiteli města.

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy je zakotven požadavek zajistit podmínky pro rozvoj, vyšší atraktivitu a bezpečnost cyklistické a pěší dopravy.

Koncept územního plánu stanovuje výrazné zkvalitňování podmínek pro pěší dopravu, její zrovnoprávnění s individuální automobilovou dopravou při přípravě nových staveb a při rekonstrukci stávajících komunikací. Koncept územního plánu vymezuje pouze vybrané významné koridory významných pěších propojení, tj. takové linie základní sítě pěších propojení, které nemají náhradu, nebo je jejich existence ohrožena, a jsou důležité k překonání bariér (řeky, žel. trati, průmyslové areály, nesprávně založené komplexy bydlení, liniové trasy technické infrastruktury apod.) a dotvářejí přirozené tahy. Ve vyznačených koridorech významných pěších propojení se ukládá povinnost zajistit prostupnost územím, případně realizovat infrastrukturu pro pěší dopravu.

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- významná křižovatka dopravních tras republikového i evropského významu umocněná příznivou polohou Prahy v rámci České republiky a středoevropského prostoru,
- příznivá dostupnost centra Prahy železniční dopravou,
- rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze,
- hustá síť železničních tratí na území města,
- atraktivita Prahy pro leteckou dopravu,
- příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu,
- rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID),
- významné zastoupení kolejových subsystémů v rámci integrované veřejné dopravy,
- atraktivní systém metra, jeho provozní spolehlivost a kvalita.

SPECIFICKÉ

- příznivé spojení většiny regionálních sídel s centrem Prahy železniční dopravou,
- funkčnost železnice na území města v období povodní,
- mimoúrovňové křižovatky na Městském okruhu zajišťující jeho funkčnost a plynulost dopravy i při značném automobilovém zatížení,
- rostoucí podíl tunelových úseků Městského okruhu zmírňující negativní dopady individuální automobilové dopravy do území a rovněž eliminující negativní bariérový efekt dopravní stavby v území,
- kapacita Jižní spojky umožňující převádět velké dopravní zatížení a v budoucnosti využití i pro veřejnou autobusovou dopravu,
- velký podíl zrealizovaných úseků radiál na území města,
- příznivá časová dostupnost centra Prahy systémem metra,
- rozvojové možnosti města v přímé vazbě (docházkové vzdálenosti) na stávající stanice metra (Karlín, Holešovice-Bubny, Smíchov, Opatov, Letňany, Vysočany),
- situování většiny významných přestupních terminálů veřejné dopravy u koncových stanic metra na okraji Prahy.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- nevhodná koncentrace pracovních příležitostí v historickém jádru města a existence monofunkčních obytných území v Praze i regionu zvyšující nároky na dopravní systémy i dopravní výkon,
- složité územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů,
- velká investiční a technická náročnost nových dopravních staveb celoměstského významu,
- nedokončená přestavba železničního uzlu Praha,
- nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí,
- malá hustota železničních stanic a zastávek,
- rušení železničních vleček,
- nedostatečné tempo rozvoje tramvajové dopravy,
- enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům,
- omezené prostorové možnosti doplnění nadřazených komunikací při ambicích města na další rozvoj,
- absence značné části Pražského okruhu k odvedení tranzitní dopravy,
- nedostatek atraktivních tangenciálních spojení veřejnou dopravou,

- negativní dopady nadprůměrně vysokého stupně automobilizace, automobilového provozu, narůstajícího dopravního výkonu a kongescí na území města, na životní prostředí (včetně zhoršení mikroklimatických podmínek), na kvalitu a spolehlivost povrchové MHD,
- degradace veřejných uličních prostorů automobilovým provozem,
- rostoucí nároky na rozsah zpevněných ploch pro silniční dopravu ve městě,
- přetrvávající trend zajišťovat podmínky pro individuální automobilovou dopravu na úkor chodců a cyklistů,
- obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu v kompaktním městě,
- nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu.

SPECIFICKÉ

- značně rozdílná kvalita a vybavení tratí železničního uzlu Praha,
- komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centru města,
- omezená kapacita železničního uzlu Balabenka ve vztahu k Novému spojení,
- zčásti nedořešené přestupní vazby železnice-MHD,
- nízká kultura prostředí některých zastávek veřejné dopravy a železničních stanic,
- ztráta zavlečkovatelných území (ve Vysočanech, Malešicko-hostivařské oblasti),
- zčásti zastaralý vozový park železničních vozidel a tramvajové dopravy (malý podíl nízkopodlažních vozidel),
- absence kolejového propojení letiště Praha-Ruzyně s centrem města a kvalitního železničního spojení Praha – Kladno,
- enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města,
- nízká úroveň parteru nebo necitlivé extravilánové uspořádání některých stávajících úseků celoměstsky významných komunikací, nepříznivý prostorový dělicí efekt povrchových úseků,
- omezování podmínek pro pěší provoz v centru města parkováním na chodnících,
- absence trasy D metra v jižním sektoru města,
- přetížení některých úseků metra v centru Prahy bez dostatečné alternativní nabídky tramvajové dopravy,
- zranitelnost tramvajového systému v centru Prahy v důsledku omezených možností náhradních tramvajových tras (při výlukách, poruchách apod.).

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- celoevropský trend chování šetrnějšího k životnímu prostředí společně s mediálním vlivem a větší informovaností ovlivňující obyvatele města při volbě dopravního prostředku,
- preferenci rozvoje ekologických dopravních systémů v rámci EU využít k podpoře výstavby prvních etap vysokorychlostních tratí (VRT) z evropských investičních fondů (u Prahy s efektem segregace dálkové a příměstské železniční dopravy),
- enormní nárůst a rozsah dopravy na území Prahy v porovnání s ostatním územím ČR využít k docílení vyšší investiční podpory státu při výstavbě celoměstských dopravních systémů,
- příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu,
- priorita výstavby Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury.

SPECIFICKÉ

- zavádění taktového jízdního řádu na železniční síti v ČR,
- realizace projektu ČD a.s. „Živá nádraží“ - komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností,
- preference a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystémů v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR,
- zájem státu na vybudování rychlodráhy z centra města na letiště Praha-Ruzyně, navíc lze předpokládat finanční podporu EU,
- využití telematiky k výraznějšímu ovlivnění a usměrnění individuální automobilové dopravy na území města,
- příklady úspěšných restriktivních ekonomických opatření vůči individuální automobilové dopravě (např. mýtný systém v centrální oblasti) v evropských městech,
- investiční spoluúčast státu na humanizaci severojižní magistrály,
- ochota státu realizovat Pražský okruh i za cenu investičně náročnějších řešení,
- zlepšování parametrů mimoúrovňových křížení komunikační sítě města se železnicí v rámci modernizace a přestavby železničního uzlu Praha,

- spoluúčast státu na investicích do komunikací, které v etapě převádějí tranzitní automobilovou dopravu na území města,
- možnost využít fondů EU při výstavbě nových úseků metra,
- oblíbenost rekreační cyklistiky jako dobrý předpoklad dalšího rozvoje cyklistické dopravy.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- pokračující rozšiřování území zasažených kongescemi na komunikační síti v důsledku zvyšujícího se automobilového zatížení a omezené kapacity systému,
- živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města,
- značný nárůst tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů,
- nesouhlas části veřejnosti s výstavbou nových komunikací,
- snižování podílu nákladní lodní dopravy v rámci celé ČR a její náhrada nákladní automobilovou dopravou,
- riziko městem neovlivnitelného rozvoje letecké dopravy.

SPECIFICKÁ

- tlak investorů na novou převážně monofunkční zástavbu v nezastavitelném území, kde do budoucna není zajištěna kvalitní kolejová veřejná doprava a tím zvyšující se nároky na individuální automobilovou dopravu (např. Šeberov, Hrnčíře, Újezd, Křeslice, Pitkovice),
- velkokapacitní nákupní centra v přilehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy,
- nárůst těžké tranzitní nákladní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů v jižní části města (Jižní spojka, ul. K Barrandovu, ul. Brněnská) s častými rozsáhlými kongescemi,
- tlak na další výstavbu podél kapacitních nadřazených komunikací (podél D1 na území města i přilehlé části regionu, D5, R6, R7, D8, R10, D11 na území regionu) s rizikem nárůstu individuální automobilové dopravy v Praze,
- riziko nedostatečného využívání zpoplatněných parkovacích kapacit v obytné zástavbě v důsledku cen překračujících kupní sílu místních obyvatel,
- neochota investorů podporovat systém P+R u stanic metra na privátních pozemcích,
- lokální odpor proti výstavbě některých celoměstsky významných tramvajových tratí (např. Smíchov - Pankrác).

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Enormní zatížení území města tranzitní automobilovou dopravou v důsledku neexistence značné části Pražského okruhu.
- Enormní zatížení historického jádra Prahy a rozšířeného celoměstského centra automobilovou dopravou.
- Nárůst automobilového provozu na hranici města mezi Prahou a regionem.
- Rozsah automobilového provozu na Jižní spojce, ul. Brněnské a K Barrandovu s vysokým podílem tranzitní těžké nákladní kamionové dopravy.
- Značný rozsah automobilového provozu na severojižní magistrále, její nepříznivý dělící efekt a průběh v centru města zejména v okolí Muzea, velkorysé návrhové parametry této komunikace na území MČ Praha 4.
- Průjezd automobilové dopravy stávající historicky vzniklou zástavbou městských částí ve vnějším pásmu města - přes Dolní Měcholupy, Uhříněves, Kunratice, Libuš, Komořany, Radotín, Řeporyje, Březiněves, Horní Počernice, Běchovice, Újezd nad Lesy.
- Značné automobilové zatížení ul.Průmyslové, Kbelské v oblasti Hloubětína, Proseka a Letňan s vysokým podílem těžké nákladní automobilové dopravy.
- Negativní dělicí efekt nadřazených komunikací ve stávající zástavbě.
- Problém vzdálenosti křižovatek na Pražském okruhu v úseku Horní Počernice - Běchovice.
- Absence nabídky dopravního vztahu z ul.Vyskočilovy na ul.5.května – směr jih v MUK 5.května – Vyskočilova.
- Současné uspořádání MUK Rozvadovská spojka – Řevnická v souvislosti s dalším rozvojem ve spádovém území.
- Chybějící napojení ul.Na radosti na Pražský okruh.

- Nevhodné uspořádání MUK Evropská-Aviatická v souvislosti s narůstajícím provozem na letišti Praha-Ruzyně.
- Současné parametry podjezdu Na padesátém-Švehlova pod tělesem železnice.
- Současné parametry podjezdu v ul.U Slavie pod tělesem železnice ve vztahu k budoucím záměrům v území
- Nedostatečná nabídka parkovacích stání na území města.
- Absence kvalitních tangenciálních (kolejových) spojení MHD mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, které by přispěly k odlehčení dopravního systému v centru města.
- Chybějící další kapacitní kolejové propojení jižní části Prahy (oblasti Krče a navazujících území) s celoměstským centrem města, které by snížilo rozsah autobusové MHD a nabídlo rovněž alternativní trasu pro případ opravy Nuselského mostu.
- Značné zatížení úseků metra v centru Prahy bez dostatečné alternativní nabídky tramvajové dopravy.
- Zranitelnost tramvajového systému v centru Prahy v důsledku omezených možností náhradních tramvajových tratí.
- Potřeba rozšíření a stabilizace přestupních terminálů MHD (PID) na obvodě města v zájmu snížení autobusové dopravy na komunikační síti města.
- Potřeba stabilizace výhledového uspořádání železničního uzlu v centru města.
- Nedokončená přestavba železničního uzlu Praha, omezená kapacita železničního uzlu Balabenka ve vztahu k Novému spojení, komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centrální oblasti města.
- Malá kapacita Výtoňského mostu jako úzkého hrdla sítě bránícího rozvoji „Městské železnice“.
- Nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí (tratě č. 231 Lysá nad Labem, č. 221 Benešov, č. 171 Praha - Beroun) vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy.
- Absence kolejového propojení letiště Praha – Ruzyně a kvalitního železničního spojení Praha – Kladno s celoměstským centrem.
- Malá hustota železničních stanic a zastávek.
- Zčásti nedořešené přestupní vazby železnice – MHD (Praha Malešice/Depo Hostivař, Praha Bubeneč/Podbaba, Kačerov).
- Rušení železničních vleček, ztráta zavlečkovatelných území (Vysočany, Malešicko-hostivařská oblast).
- Rozšiřování systému cyklotras a cyklostezek na území města i s vazbou do regionu.

Mimo kompetenci územního plánování

- Výraznější omezování IAD progresivně směrem k centrální oblasti s ohledem na historické založení města
- Oproti potřebě zpožděná příprava a realizace Pražského okruhu – stabilizace technického řešení chybějících úseků a urychlení jejich výstavby.
- Radlická radiála – stabilizace technického řešení chybějícího úseku.
- Břevnovská radiála – stabilizace technického řešení.
- Dostavba chybějícího úseku Jinočanské spojky u Jihozápadního Města.
- Východní obchvat Písnice – stabilizace technického řešení.
- Potřeba zmírnění negativního prostorového účinku stávajících nadřazených celoměstsky významných komunikací (nové lávky pro pěší a cyklisty, zkvalitnění uličního prostoru).
- Komplikovanost uplatnění výrazných restriktivních opatření vůči IAD v centru Prahy při absenci uceleného Městského a Pražského okruhu.
- Pomalý rozvoj systému záchytných parkovišť P + R ve vhodných lokalitách.
- Potřeba humanizace a „zobytnění“ některých uličních prostorů stávajících komunikací v urbanizovaném území (včetně humanizace severojižní magistrály).
- Pomalé tempo rozvoje tramvajové sítě v Praze např. v úsecích.
- Podbaba – ČD Podbaba.
- Holyně – Slivenec.
- Dvorce – Záchov.
- Problém růstu výkonu a potřeba optimalizace výhledového rozsahu letecké dopravy ve vazbě na její vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.
- Naléhavá potřeba zlepšování podmínek pro dopravu v klidu ve stávající zástavbě.
- Problém zajištěni příznivých podmínek pro vodní dopravu.
- Potřeba zlepšování podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu v uličním parteru.

- Neochota investorů podporovat systém P+R u stanic metra na privátních pozemcích.
- Omezování podmínek pro pěší provoz v centru města parkováním na chodnících.
- Značně rozdílná kvalita a vybavení tratí železničního uzlu Praha.
- Nízká kultura prostředí některých důležitých železničních stanic (Praha Vysočany, Praha Smíchov).
- Potřeba urychlené realizace projektu ČD a.s. „Živá nádraží" - komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností (Praha Smíchov, Holešovice , Žižkov, Radotín, Ruzyně, Hlubočepy).
- Potřeba zavádění taktového jízdního řádu na železniční síti Prahy, Středočeského kraje a návazných tratích v ČR.
- Potřeba obnovy vozového parku (požadavky na akceleraceschopnost, nízkopodlažnost, rovnoměrnost rozložení nástupních prostor po délce soupravy, velká četnost nástupních prostor, bezbariérovost interiéru, uspokojivý informační a prodejní systém).

Doporučení pro územní plán

- Oddělit dálkovou a regionální železniční dopravu nabídkou nových úseků tratí parametrů VRT (výstavba prvních etap vysokorychlostních tratí (Praha – Beroun, nové železniční spojení; Praha – Bystřice u Benešova, nová trať Jih).
- Vytvořit prostorové podmínky pro koridor trati Praha–Kladno v rámci její modernizace, s připojením letiště Praha Ruzyně.
- Vytvořit prostorové podmínky pro výstavbu nového železničního Výtoňského mostu.
- Vytvořit prostorové podmínky pro obnovu či výstavbu nových železničních zastávek k většímu zapojení železnice do dělby dopravní práce v osobní dopravě.
- Vytvořit prostorové podmínky ke zlepšení funkčnosti komunikačního systému města.
- Optimalizovat návrhový rozsah systému metra.
- Vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj nových tramvajových tratí včetně odpovídajícího zázemí (tramvajové vozovny, opravny apod.).
- Vytvořit předpoklady pro další rozvoj systému záchytných parkingů P+R.
- Vytvořit prostorové podmínky pro urychlený rozvoj systému bezpečné a dobře vybavené cyklistické dopravy.
- Vytvořit prostorové podmínky pro rozvoj vodní dopravy.

2.13 Technická infrastruktura

Vývoj od r. 2008

Na území hl. m. Prahy kontinuálně probíhá obnova vodovodní sítě a především renovace zastaralých vodovodních řadů.

V posledních 2 letech probíhá intenzivní příprava největší investiční akce, kterou je přestavba a rozšíření ÚČOV na Císařském ostrově. Pro předmětnou stavbu bylo již vydáno územní rozhodnutí a v současné době probíhá výběr zhotovitele stavby a zároveň provozovatele čistírny po dokončení stavebních prací a jejím uvedení do zkušebního provozu. V rámci technické vybavenosti pokračuje v různých lokalitách Prahy výstavba stokových sítí tak, aby v budoucnosti bylo dosaženo optimálního stavu, kterým je připojení všech obyvatel města na veřejnou kanalizaci. Zároveň s výstavbou nových stokových sítí se provádějí rekonstrukce stávajících sítí, které jsou vyvolány stářím a nevyhovujícím stavem některých stok. Dle potřeby se provádějí také přeložky stávajících sítí, které jsou v kolizi s podzemními garážemi navrhovaných objektů nebo s trasami tunelů.

Usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/66 ze dne 17. 12. 2009 byly schváleny konečné Plány oblastí povodí na území hl. m. Prahy včetně jejich závazných částí.

Probíhá průběžná obnova a revitalizace vodních ploch a drobných vodních toků.

V oblasti zásobování teplem byly v roce 2008 napojeny na Pražskou teplárenskou soustavu CZT blokové plynové kotelny sídlišť Horní Měcholupy a Petrovice a dále byla dokončena výstavba tepelného napáječe TN Pobřežní - II. etapa.

V roce 2009 byla realizována výstavba tepelného napáječe TN Vysočany – Libeň dimenze 2 x DN 500 jako 1. etapa uvažovaného napojení Holešovic na Pražskou teplárenskou soustavu CZT. V témže roce byly na Pražskou teplárenskou soustavu napojeny sídlištní kotelny LL 12 a LL 13 při ul. Novodvorské.

Pokračovala výstavba nových distribučních plynovodů pro zásobování nových odběratelů ve stávajícím zastavěném území a na nově zastavovaných lokalitách dle požadavků investorů na území hl. m. Prahy a v obcích sousedících na území s licencí Pražské plynárenské Distribuce, a. s.

Byly prováděny stavební úpravy – rekonstrukce – na stávajících plynových sítích pro zvýšení bezpečnosti a kapacity a přeložky sítí vyvolané jinými stavbami.

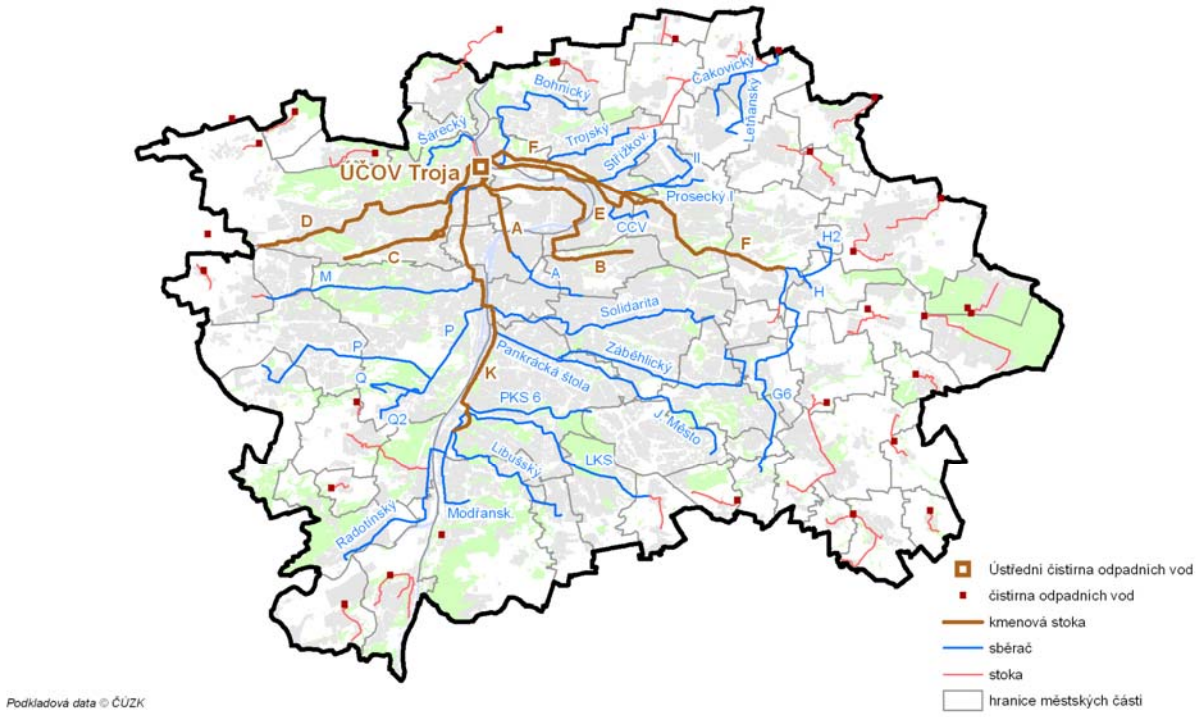
V oblasti zásobování elektrickou energií byl v roce 2009 byl uveden do provozu tunel pod Vltavou, ve kterém je uložen kabel 110 kV spojující TR Smíchov a TR Karlov. Toto spojení zajistí zvýšení spolehlivosti dodávek elektrické energie pro oblast Smíchova. Dále byla zprovozněna nová TR Pankrác, napájená kabelem 110 kV z TR Lhotka. V budoucnu bude TR Pankrác propojena kabelem 110 kV také s TR Karlov.

Provozovatelé sítí elektronických komunikací pokračovali zejména v rozvoji služeb širokopásmového přístupu k síti Internet jak prostřednictvím pevných, tak i mobilních sítí. Došlo k nárůstu podílů domácností vybavených informačními technologiemi (osobní počítač, internet, vysokorychlostní internet). V Praze bylo ke 2. čtvrtletí 2009 vybaveno osobním počítačem 59,1% domácnosti, podíl domácností s připojením k internetu byl 54% a k vysokorychlostnímu internetu 48,7 %.

V roce 2009 pokračoval postupný přechod zemského analogového vysílání na zemské digitální vysílání. Na území Prahy bylo analogové vysílání ukončeno v dubnu 2009 z vysílače TV Praha Město a v září téhož roku z vysílače Cukrák.

V roce 2009 byla dokončena výstavba kolektoru 3. kategorie Václavské náměstí – trasy B a C.

Obr. Schéma kanalizační sítě hl. m. Prahy



Zdroj: Pražská vodohospodářská společnost, a.s., 27. 3. 2008
D - PLUS, s. r. o., 2005
ÚRM, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- vysoký podíl domácností napojených na veřejný vodovod (99,1 %), veřejnou kanalizaci a čistírny odpadních vod (99 %),
- vysoká spolehlivost a dostatečné kapacitní zajištění zásobování energiemi,
- dostatečná technická úroveň systémů energetické infrastruktury (zásobování plynem, zásobování elektrickou energií, centrální zásobování teplem),
- vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí - na zemní plyn ze sítě, na systémy centrálního zásobování teplem, vytěsňování tuhých paliv,
- dostatečná konkurence mezi hlavními dodavateli jednotlivých druhů energie,

- systém elektronických komunikací svojí kapacitou pokrývá současné i výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry.

SPECIFICKÉ

- možnost použití vodního zdroje Podolí jako rezervního a doplňkového,
- oddílná stoková síť prakticky ve všech katastrálních územích vnějšího pásma města,
- rozvinutý a konkurenceschopný systém centrálního zásobování teplem v pravobřežní části města se základním zdrojem mimo území Prahy (Elektrárna Mělník),
- dokončovaná plynofikace ve vnějším pásmu města,
- dotace města na přeměnu topných systémů a využití obnovitelných zdrojů energie,
- vysoký stupeň kolektorizace sítí v celoměstském centru a v sídlištní zástavbě,
- vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- stáří rozvodů vody, jejich značná poruchovost a vysoké ztráty upravené vody ve vodovodní síti (21,4 %),
- stáří stokové sítě a s tím spojená netěsnost mnoha stok, pronikání balastních vod do stokové sítě,
- nedostatečná účinnost čištění Ústřední čistírny odpadních vod s ohledem na evropské standardy kvality povrchových vod v recipientech,
- nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod, nedostatek finančních prostředků na obnovu a rekonstrukci vodovodních a stokových sítí,
- složitá problematika odvádění a hospodaření s dešťovými vodami v urbanizovaných územích ve vztahu k vodním tokům, zejména v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích drobných vodních toků,
- vysoká eutrofizace vodních toků a nádrží,
- spalování paliv patří mezi nejvýznamnější zdroje znečištění ovzduší na území Prahy spolu s již převažujícím vlivem dopravy,
- nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie,
- nedostatečné využívání LPG (propanbutanu) a CNG (zemního plynu) jako alternativního paliva v dopravě.

SPECIFICKÉ

- nedostatečná kapacita některých vodojemů vodárenské sítě, která limituje rozvoj zástavby (především na jihovýchodě Prahy)
- decentralizovaná správa a provozování stokové sítě v některých částech vnějšího pásma města,
- nevhodné umístění Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově,
- nedostatečná kapacita většiny lokálních čistíren odpadních vod, která limituje rozvoj nové zástavby ve spádových oblastech těchto čistíren, zastaralá technologie některých lokálních čistíren odpadních vod,
- spalování tuhých paliv ve středních, malých a lokálních zdrojích znečištění v některých částech města,
- trasy venkovních vedení velmi vysokého napětí do jisté míry negativně ovlivňují prostředí některých lokalit obytné zástavby a rekreačních oblastí,
- decentralizovaná správa vodních toků na území Prahy,
- pomalá aktualizace stanovených záplavových území a stanovení rozlivových území na drobných tocích.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- možnost získání příspěvků z fondů EU na zkvalitnění vodohospodářské infrastruktury (projekty na čistírny odpadních vod, úpravny pitné vody, výstavbu vodovodních řadů a stokových sítí,
- možnost získání příspěvků z fondů EU na projekty revitalizace vodních toků a nádrží včetně úprav inundačních území a na realizaci dalších opatření zvyšujících ochranu území před povodněmi,
- možnost získání příspěvků z fondů EU na energeticky úsporná opatření s využitím obnovitelných zdrojů energie nebo odpadního tepla,
- možnost získání příspěvků z fondů EU na projekty týkající se rozvodů centrálního zásobování teplem nebo středotlaké plynovodní sítě a na aktivity spojené s omezováním emisí z energetických zdrojů.
- otevření trhu s energiemi, které má oporu v legislativě a energetické politice ČR,
- dynamický rozvoj a konkurenční prostředí v oblasti elektronických komunikací,
- plány oblastí povodí a schválené návrhy opatření.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- ohrožení bezpečnosti a spolehlivosti energetického zásobování v krajních havarijních a krizových situacích (např. povodně),
- ohrožení povrchových zdrojů vody (Vodní dílo Želivka, Jizera, Vltava) nebo přivaděčů (Želivka přes 50 km, Káraný přes 20 km) např. havárií nebo teroristickým útokem (biologické nebo chemické kontaminování, jedy),
- ohrožení území změnou přirozených odtokových poměrů následkem soustředěné urbanizace způsobuje ve spádových povodích rychlé odvádění přívalových srážkových vod kanalizací do vodoteče, nedochází k přirozenému zasakování (i vlivem nevhodných geologických podmínek na území města), klesá hladina podzemních vod a vysychají koryta potoků, při přívalových srážkách vznik lokálních povodní, zaplavujících stávající zástavbu,

SPECIFICKÁ

- neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků,
- ohrožení až likvidace drobných vodních toků v místech, kde jsou prováděny podzemní liniové stavby (kanalizační sběrače, kolektory, dopravní stavby),
- růst cen elektřiny, plynu a tepla ze systémů centrálního zásobování teplem přináší riziko částečného návratu ke spalování tuhých paliv v lokálních nebo etážových topeništích.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Na celoměstský systém zásobování vodou dosud nejsou napojena některá okrajová území Prahy; jedná se o lokality Zbraslav – Strnady, Zbraslav – Závist a Zadní Kopanina – Zmrzlík.
- Lokality, které nejsou dosud napojeny na městskou stokovou síť nebo do lokální ČOV: Zbraslav–Strnady a Zadní Kopanina.
- Přetížení lokálních ČOV Uhříněves, Vinoř, Kbely, Miškovice, Čertouzy a Sobín v důsledku intenzivní zástavby v MČ.
- Nedostatečné omezování kompaktní urbanizace v problémových částech Prahy a nízká míra realizace protipovodňových opatření nestavebního charakteru, a nedůsledné ponechávání srážkové vody v území pomocí retencí a retardací provedených přírodě blízkým způsobem; nedostatečné využívání event. ponechání dosud nezastavěných ploch zeleně pro zasakování srážkových vod, výstavbu retenčních nádrží jako opatření proti povodním a naopak jako opatření k nadlepšení bezdeštných průtoků zejména u drobných vodních toků, neboť tato opatření slouží k výraznému zlepšení mikroklimatu jednotlivých lokalit.
- Nedostatečný důraz na zachovávání nezastavěných (zelených) koridorů podél toků a to i v případě, že se nejedná o záplavová území nebo biokoridory.
- Nedořešenost bezpečného odvodnění plánované zástavby Západního města. Změna odtokových poměrů vlivem plánovaných rozvojů v dané lokalitě znamená zajistit bezpečné převedení povodňových průtoků přes obec Řeporyje, úprava stability, kapacity a revitalizace koryta Dalejského potoka a výstavba retenční nádrže N7.
- Nedostatečný důraz na nezastavitelnost záplavových území drobných vodních toků, neboť se jedná o záplavová území průtočná a nedostatečná realizace protipovodňových opatření nestavebního charakteru v povodích a na tocích způsobujících zvýšené škody při záplavách; nedokončená realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce.
- Trvající výskyt nadzemních elektrických vedení velmi vysokého napětí zastavěnými částmi města v rozporu s obecně technickými požadavky na výstavbu.
- Nedořešenost zásobování teplem plánované zástavby Západního Města.

Mimo kompetenci územního plánování

- Zásobování vodou je v Praze (až na minimálně využívaný záložní zdroj Podolí) zcela závislé na dálkových převodech vody a hlavní zdroj - VD Švihov na Želivce je povrchový a tudíž zranitelný kontaminací splachy z agrárního sektoru, z průmyslových i dopravních havárií v povodí, teroristických útoků.
- Nevyhovující parametry ÚČOV z hlediska kvality vypouštěné vody do Vltavy.
- Roztříštěná a nekoordinovaná správa drobných vodních toků na území Prahy.
- Nadměrné zaklenování vodních toků, které má negativní dopad jak na kapacitu toku, tak i na kvalitu vody. Snaha o maximální využití pozemků vede k zaklenování dlouhých úseků drobných vodních toků

(výstavba skladových areálů, parkovišť apod.), vede ke zhoršení samočistící funkce toku a v jejím důsledku ke zhoršení kvality vody v takto postižených vodotečí.

- Nevhodné oddrenážování podzemních vod a tím i postupné likvidace drobných vodních toků na území hl. m. Prahy podzemními stavbami.
- Nadměrná eutrofizace povrchových vod s dopadem na špatnou kvalitu vody v nádržích.
- Malý podíl vodních toků určených pro úspěšnou revitalizaci, a to i v zastavovaných územích, dále necitlivý technicistní přístup k úpravám koryt zejména drobných vodních toků.
- Absence opatření nestavebního charakteru proti vysychání vodních toků (jsou stejná jako protipovodňová opatření nestavebního charakteru – mají dvojí účinek, a to proti povodním i proti vysychání vodních toků); nedostatečné využívání těchto veřejně prospěšných opatření nestavebního charakteru jako např.: modelace terénu v zeleni, průlehy apod., pro zlepšení mikroklimatu jednotlivých lokalit (zabránění extrémnímu vysychání území, snížení prašnosti apod.) a zároveň jako ochrana před lokálními záplavami.
- Nepříznivý dělící efekt a rušivý prvek povrchově vedených tepelných napáječů v krajině (např. TN z EMĚ).
- Nízký počet žádostí o dotace na přeměnu topných systémů na neušlechtilá paliva.
- Návrat ke spalování fosilních paliv v tepelných zdrojích vzhledem k navyšujícím se cenám zemního plynu.
- Nízké využívání obnovitelných zdrojů energie vzhledem k vysokým pořizovacím nákladům zařízení.
- Nedostatečně využitý potenciál energetických úspor v budovách.

Doporučení pro územní plán

- Vymezení ploch vodních nádrží a suchých poldrů jako opatření proti povodním a naopak jako opatření k nadlepšení bezdeštných průtoků zejména u drobných vodních toků, neboť tato opatření slouží k výraznému zlepšení mikroklimatu jednotlivých lokalit města a s tím související důsledné nezastavování dosud volných terénních depresí a údolnic.
- Nezastavitelnost záplavových území drobných vodních toků, neboť se jedná o záplavová území průtočná
- Zachovávání nezastavěných (zelených) koridorů podél toků a to i v případě, že se nejedná o záplavová území nebo biokoridory.

2.14 Hygiena životního prostředí

Vývoj od r. 2008

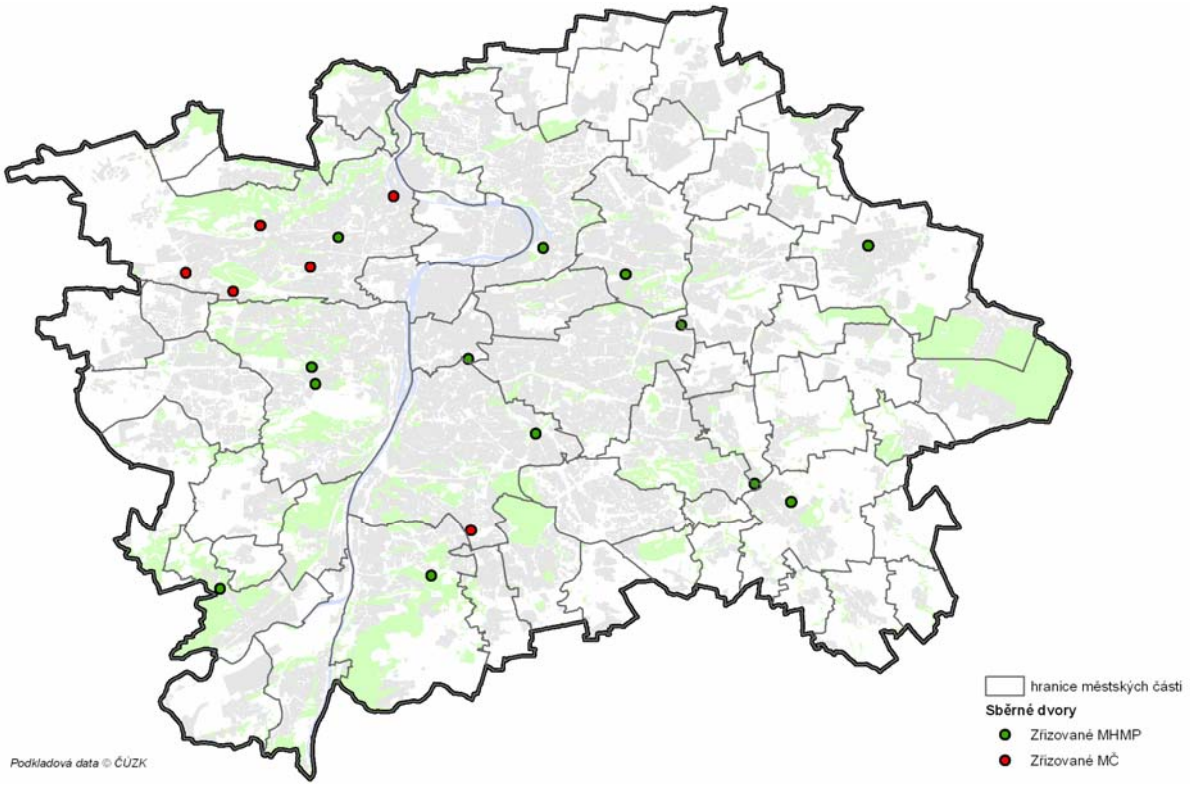
V oblasti kvality jednotlivých složek životního prostředí nedošlo od roku 2008 k výraznějším změnám. Na znečištění ovzduší má trvale největší podíl doprava. Vážným problémem je zejména znečištění NO2, PM10, a benzo(a)pyrenu.

Z výše uvedeného přehledu lze konstatovat, že v pražských potocích se pohybuje kvalita vody od 2. třídy (Lhotecký potok) až po nejhorší třídu 5. Kvalitu vody negativně ovlivňují jednak splachy ze zpevněných ploch, ale zejména kontaminace splaškovými vodami. Ty se dostávají do vodních toků prostřednictvím sítě dešťových kanalizací, do které jsou jednotliví znečišťovatelé napojeni nebo přímým napojením na vodní tok. Nezanedbatelným zdrojem jsou také špatně fungující malé čistírny odpadních vod.

S rozvojem kanalizační sítě Prahy se předpokládalo postupné ozdravení a zlepšení kvality vody v pražských potocích. Nejen, že očekávaný výsledek se nedostavil, ale mnohdy se kvalita vody dokonce zhoršila. Na základě tohoto alarmujícího stavu začal v roce 2008 Odbor ochrany prostředí MHMP ve spolupráci s PVK a. s. systematicky zjišťovat a řešit jednotlivé zdroje znečištění. Pro potoky s velkým množstvím drobných černých výustí byly zpracovány pasporty znečištění a jednotliví znečišťovatelé jsou vyzýváni k zajištění nápravy. Jedná se například o Dalejský potok v Řeporyjích, Lysolajský potok, Kyjovský v Lipencích a další. Zároveň pracovníci PVK a. s. prověřují síť dešťové kanalizace a mapují přípojky splaškové kanalizace. I zde jsou znečišťovatelé vyzýváni ke sjednání nápravy. Příčinou je často pouhá stavební nekázeň a špatně zpracovaný projekt, ovšem v některých případech se jedná o úmyslné vypouštění ve snaze ušetřit za stočné. Nedojde-li do určeného termínu k nápravě, je se znečišťovatelem zahájeno správní řízení o uložení pokuty.

V oblasti odpadového hospodářství pokračovala značná poptávka po plochách pro recyklaci stavebního odpadu a výkopových zemin. V květnu 2010, bylo pod kódem MZP302, podáno oznámení dle zákona č. 100/2001 O posuzování vlivu na životní prostředí, tzv. oznámení EIA záměru vybudovat v areálu skládky S-OO Ďáblice Překládací stanici pro skládku Uhy. Zprovoznění překládací stanice je plánováno po ukončení provozu skládky, resp. po ukončení ukládání, dle předložené dokumentace, v roce 2011. Vznikla nová zařízení pro nakládání s odpady a v roce 2010 byl zprovozněn nový sběrný dvůr (Perucká, Praha 2).

Obr. Umístění sběrných dvorů na území hl. m. Prahy



Zdroj: URM, 2010

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- kvalitní monitorování a informační systém o stavu životního prostředí ve městě a pravidelná aktualizace informací,
- probíhající realizace opatření vyplývající z Integrovaného krajského programu snižování emisí znečišťujících látek a Integrovaného krajského programu ke zlepšení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy,
- dobře organizovaný a fungující tříděný sběr odpadů,
- energetické využívání komunálních odpadů ve spalovně v Malešicích (ZEVO Malešice),
- trvalé a dlouhodobé omezování dopadů průmyslové výroby na kvalitu prostředí jejím útlumem, změnou struktury a modernizací.

SPECIFICKÉ

- využívání nízkoemisního pohonu pro vozidla MHD a technických služeb města,
- postupná přestavba tramvajových tratí a obměna tramvajového vozového parku za vozidla s nižšími hlukovými emisemi,
- rozšiřování protihlukových opatření jako součásti nových dopravních staveb,
- postupná sanace kontaminovaných podloží v souvislosti se zastavováním nevyužívaných a devastovaných areálů,
- postupná výstavba recyklačních center odpadů a kompostáren,
- zavádění separovaného sběru kompostovatelného odpadu.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším,
- relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem,
- každodenně se opakující krizové situace v dopravě vyvolávající zvýšené emise hluku a vzdušných polutantů,
- absence lokality pro ukládání komunálního odpadu po vyčerpání kapacity stávající skládky v Ďáblicích,
- znečištění povrchových toků v přímém důsledku lidské činnosti.

SPECIFICKÉ

- překročení imisních limitů znečištění ovzduší zejména v okolí komunikací s intenzivním automobilovým provozem,
- nadměrný hluk v okolí komunikací s intenzivním dopravním provozem, především v centru Prahy a navazujícím pásmu města,
- neodpovídajícím způsobem zajištěné již uzavřené celoměstské skládky komunálního odpadu (Chabry, Libuš, Slivenec).

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ

- celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.),
- využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb, hlučnosti a prašnosti při výstavbě,
- možnost využívání alternativních druhů vytápění.

SPECIFICKÉ

- možnost získání dotace z fondů EU na sanaci starých skládek a ekologických zátěží.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ

- další výrazný rozvoj leteckého provozu a s tím související akustické zatížení leteckým hlukem a hlukem z navazující dopravy,
- vyčerpání kapacity stávající skládky komunálního odpadu.

SPECIFICKÁ

- možný návrat občanů ke spalování tuhých paliv v důsledku růstu cen elektřiny, plynu a tepla z centrálních zdrojů, převážně ve vnějším pásmu města,
- vznik nepovolených skládek.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

- Problém stanovení zdůvodněného limitu růstu počtu obyvatel Prahy a jejích městských částí s ohledem na omezení vyplývající z přírodních podmínek, zdrojů, dopravní obsluhy a životního prostředí.
- Nedostatek stávající a nedostatečné vytváření nové ochranné zeleně v oblastech s překročením limitů pro kvalitu ovzduší.
- Nedostatečné územní podmínky pro tříděný sběr a zpracování odpadů.
- Zaplnění uličních profilů parkujícími automobily, snižující jejich dopravní kapacitu i obytnou kvalitu ulic a městského parteru.
- Problém nedostatečného zastoupení zeleně a vodních prvků v některých částech města, zejména v historickém jádru a kompaktně zastavěném území.

Mimo kompetenci územního plánování

- Nedostatečný důraz na přestavbu tramvajových tratí a modernizaci tramvajového vozového parku vozidly s nižšími hlukovými emisemi.
- Nerealizace protihlukových opatření u stávajících komunikací, kde jsou překračovány přípustné hygienické limity,
- Nedostatečná koordinace se Středočeským krajem při stanovení územních nároků dopravní a technické infrastruktury sloužící Praze i regionu, které nelze umístit jen na území hlavního města (nová ÚČOV, části silničního okruhu, zelený pás, zařízení pro zneškodňování čistírenských kalů, odpadů ap.).
- Problém snižování doby životnosti skládky odpadů v Ďáblicích ukládáním komunálního odpadu vznikajícího mimo území hlavního města.

Doporučení pro územní plán

- Vytvoření územních podmínek pro progresivní regulaci vjezdu silniční, zejména nákladní dopravy a IAD do centra a kompaktního města stabilizací koridorů radiálně okružního systému a urychleným dobudováním zejména vnějšího silničního okruhu.
- Vytvoření nízkoemisních oblastí v rezidenčních zónách.
- Vytváření územních podmínek a předpokladů pro rozvoj šetrných způsobů MHD.

2.15 Bezpečnost

Vývoj od r. 2008

Počet trestných činů se v Praze k roku 2008 oproti roku 2006 snížil přibližně o 6 500, zatímco například v Plzni a Ostravě množství trestných činů stoupá. Snížení počtu trestných činů je výrazem dlouhodobého trendu postupného klesání zjištěné kriminality v Praze. Praha i přes to ovšem patří k hlavnímu dějišti kriminality v rámci České republiky. Obdobně jako počet trestných činů neustále klesá i počet dopravních nehod. Oproti situaci před dvěma lety se ani bezpečnostní situace zásadně nezměnila.

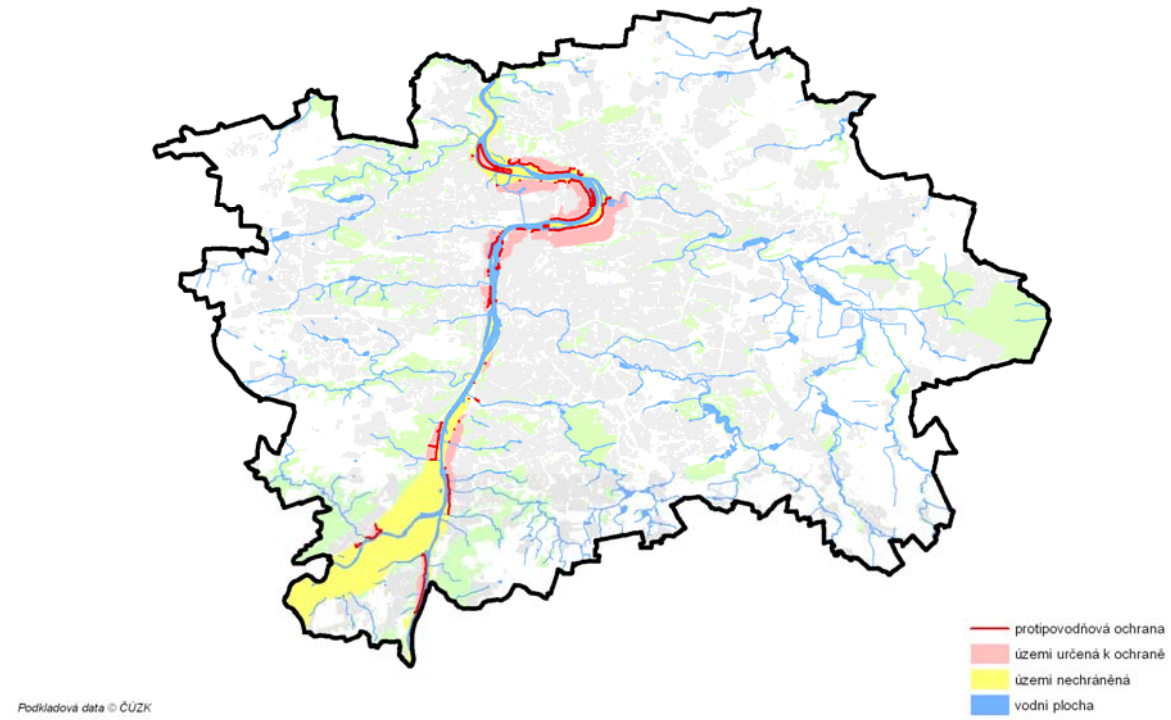
Co se týče prevence kriminality, sociální a drogové prevence, v nastoupených trendech se pokračuje bez zásadních změn.

V rámci Záchranného bezpečnostního systému byla vybudována 1 nová hasičská stanice v Modřanech, přesunuta 2 stanoviště Zdravotnické záchranné služby do modernějších a kapacitnějších prostor na Jižním městě a v Uhříněvsi. V projektové přípravě je administrativní a provozní budova záchranné služby v Praze - Trói. Stále se modernizují technologie a vozový park v celém integrovaném systému.

Budovaná protipovodňová opatření na ochranu hl. m. Prahy na Vltavě a Berounce byla rozdělena na území hl. m. Prahy do osmi etap výstavby.

V současnosti jsou dokončeny etapy 0001 až 0005 a etapa 0008. Od roku 2008 byla dokončena část Radotín etapy 0006, část Zbraslav etapy 0006 bude dokončena do konce září 2010, stejně jako etapa 0007 Troja. Stavba části Velká Chuchle etapy 0006 nebyla ještě zahájena.

Obr. Záplavová území a protipovodňová opatření



Zdroj: 2D povodňový model Prahy 2008, ÚRM, DHI a.s.
HYDROPROJEKT CZ a.s..
Magistrát hlavního města Prahy - Odbor ochrany prostředí

SWOT

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBECNÉ

- funkční záchranný bezpečnostní systém města,
- vysoká operativnost zásahů integrovaného záchranného systému,
- městský kamerový systém,
- komplexní péče o protipovodňovou ochranu,
- podpora prevence kriminality a protidrogové prevence,

- rovnoměrné rozmístění služeben městské policie a hasičských stanic na území města,
- rovnoměrná síť úkrytů pro obyvatelstvo v rámci systému ochrany obyvatelstva.

SPECIFICKÉ
- činnost hlídkové služby Městské policie (okrskářů) v problémových lokalitách.

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBECNÉ
- vysoká kriminalita,
- značné množství kapesních krádeží, vandalismus a nelegální graffiti,
- velká nehodovost v rámci silničního provozu.

SPECIFICKÉ
- lokality s dlouhodobou koncentrací pouliční kriminality,
- kumulace bezdomovců na veřejných prostranstvích a v zařízeních veřejné dopravy,

místa s rizikem častých dopravních nehod.

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBECNÉ
- zapojení do mezinárodních bezpečnostních struktur,
- využívání mezinárodních zkušeností,
- významná role médií při zajišťování bezpečnosti ve městě, především televize a rozhlasu,
- aktivnější účast občanů při zajišťování vlastní bezpečnosti,
- účinnější legislativní prostředí.

SPECIFICKÉ
- možnost získání příspěvků z fondů EU na regeneraci problémových lokalit,
- koordinace bezpečnostních složek při významných nadnárodních i národních akcích.

OHROŽENÍ (stávající a pravděpodobné budoucí rizikové a negativní vnější vlivy)

OBECNÁ
- zvyšující se dopad globálních problémů - terorismus, organizovaný zločin, epidemie, změny klimatu,
- klesající pocit bezpečí obyvatel i návštěvníků města.

SPECIFICKÁ
- místa a objekty, které by mohly být potenciálním cílem teroristického útoku,
- zvyšující se agresivita specifických skupin osob.

Problémy k řešení

Řešitelné nástroji územního plánování

--

Mimo kompetenci územního plánování
- Existence lokalit v celoměstském centru nebo na sídlištích s dlouhodobou koncentrací pouliční kriminality a vandalství.
- Velká nehodovost silničního provozu výrazně ovlivněná silniční sítí.
- Další doplnění míst pro úkryty obyvatelstva v prostorách nových tras metra, které budou zajištěny proti živelným katastrofám.

Doporučení pro územní plán
- Preference polyfunkční struktury městské zástavby v městských a čtvrťových centrech, ve které je po celý den bezpečněji než v monofunkčních nebytových plochách, které jsou ve večerních hodinách opuštěné.

2.16 Územně plánovací příprava

Vývoj od r. 2008

V letech 2008-2010 probíhá intenzivní práce na nových územně plánovacích dokumentacích. Opatřením OBECNÉ povahy č. 8/2009 na základě usnesení Zastupitelstva č. 32/59 ze dne 17.12.2009 byly vydány Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy). Byl zpracován a s městskými částmi projednán koncept

nového Územního plánu hl. m. Prahy. Dne 23. 9. 2009 byla veřejně projednána jeho upravená a doplněná verze, v současné době probíhá vyhodnocování stanovisek, námitek a připomínek.

Některé dokumenty nebo jejich části byly zrušeny rozsudkem Nejvyššího správního soudu:

- Rozsudkem Nejvyššího správního soudu byla 20. 5. 2010 část ZUR „Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves“ zrušena.
- Změna územního plánu Z 1000/00 byla dne 30. 10. 2008 rozsudkem Nejvyššího správního soudu zrušena. Znovu vydána byla opatřením OBECNÉ povahy č. 06/2009 na základě usnesení ZHMP č. 30/86 ze dne 22. 10. 2009 s účinností od 12. 11. 2009.
- Rozsudkem Nejvyššího správního soudu byla 7. 1. 2010 zrušena část změny Z 1000/00 na trase silničního okruhu kolem Prahy v úseku Ruzyně - Březiněves.

Pokračoval také proces vydávání změn a úprav platného územního plánu hl. m. Prahy. Od doku 2008 bylo schváleno celkem 237 změn územního plánu o rozloze 242 ha. Bylo provedeno celkem 163 úprav územního plánu o rozloze 148 ha. Počet provedených úprav ÚP byl setrvalý na počtu cca 70 ročně. Změny a úpravy znamenaly bilanční nárůst cca 14 800 obyvatel v cca 5 800 bytech a cca 3 200 pracovních příležitostí. Charakter provedených změn se přesunuly k negativnímu trendu preference transformace nezastavitelných území na zastavitelné před transformacemi v rámci zastavitelných ploch. Ve změnách územního plánu nadále převládá zájem o území určené pro bydlení, největší poklesy jsou patrné u území zemědělských. Velká dynamika trvá u změn zeleně, celková bilance však zůstává přibližně vyrovnaná. Dále s projevuje trend přeměny rekreačních území na obytná, ale zejména území veřejného vybavení ve prospěch území obytných.

Od roku 2008 došlo u podrobných územně plánovacích dokumentací a podkladů k následujícím podstatným změnám:

- Byla projednána územní studie Březiněves.
- Do kategorie studií s perspektivou zápisu do evidence územně plánovací činnosti byla doplněna studie Modřany-jih.
- Celkem devět studií již není použitelných jako podklad pro rozhodování o území v celém rozsahu, ale pouze částečně (US Invalidovna, Okolí hotelu Diplomat, Podbaba, Radlice - Jinonice, Ruzyně - Drnovská, Smíchov-jih, Hlubočepy, Pelc-Tyrolka a PVA Letňany – Kbely).
- Nově se jako použitelné v prakticky celém svém rozsahu jeví dvě studie (Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna a Rohanský ostrov, Maniny, Libeň - studie krajinných úprav).
- Zcela překonanou se stala urbanistická studie Zličín - Sobín.
- Počet i rozloha řešeného území zcela použitelných urbanistických a územních studií (připravených pro zápis nebo s perspektivou zápisu do evidence územně plánovací činnosti) se zmenšila.
- Nepodařilo se projednat čtvery zastavovací podmínky zpracované v roce 2007, a proto je lze využívat pouze jako podklad bez závěrečného protokolu projednaného s městskou částí.
- Troje zastavovací podmínky podmínky (Čakovice - Stará náves, Rohanské nábřeží - Pobřežní - Negrelliho viadukt a Těšnov) se staly pro rozhodování v území nepoužitelnými.
- V pořizování ani projednávání regulačních plánů změna nenastala.

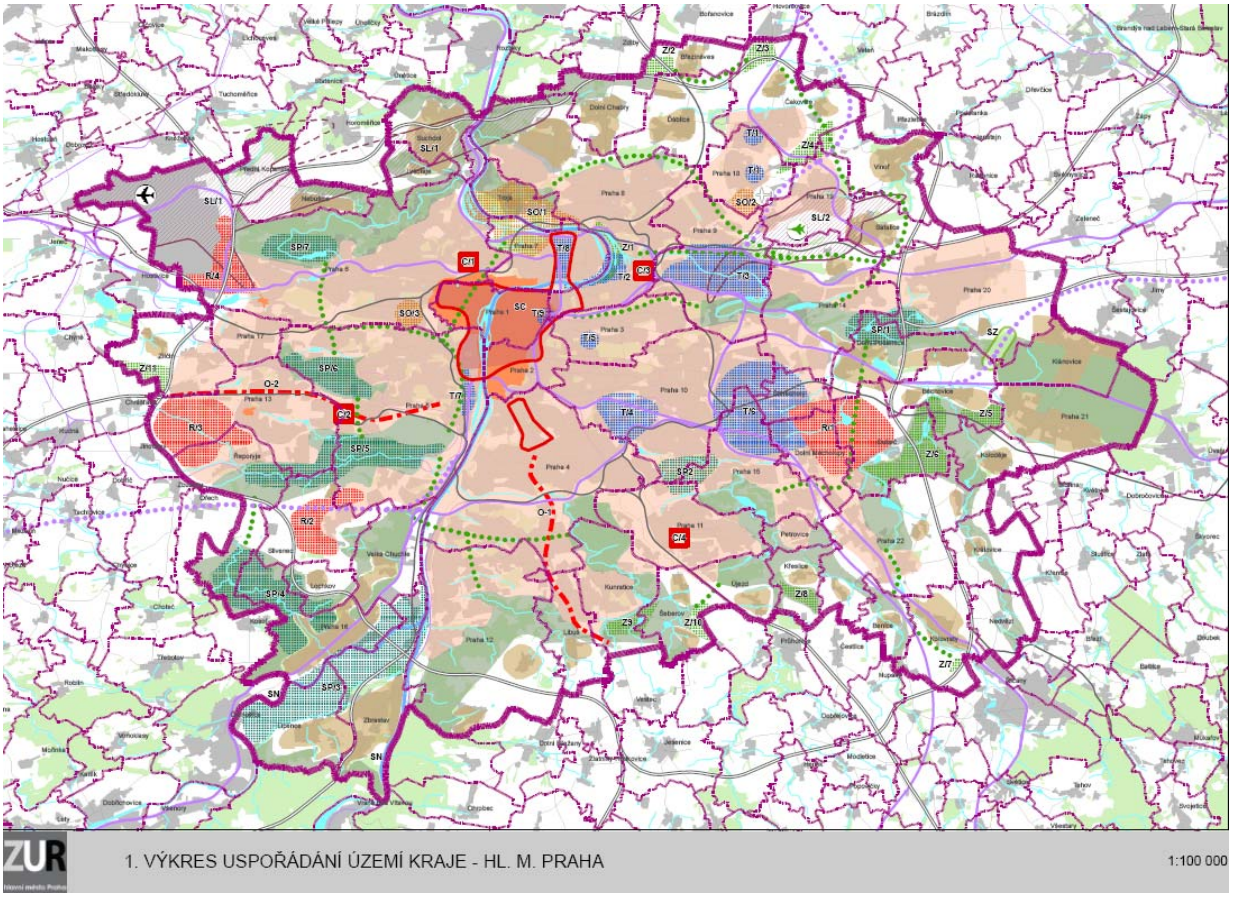
Žádné nové zastavovací podmínky nebyly pořízeny ani se nepořizují.

Byl zpracován koncept územního plánu a probíhá jeho projednání. Koncept přináší některé změny v koncepci a přináší možnost stanovit nové principy vývoje území. Proces projednání otevírá prostor diskusi o nových záměrech. Potenciál územního plánu se konceptem zvyšuje zejména na přestavbových plochách a částečně i na plochách rozvojových pro zástavbu a zeleň.

Patrný je výraznější nárůst projektové přípravy jednotlivých lokalit vzhledem ke zvýšenému podíl vydaných UR, ale snižující se podíl záměrů prověřovaných v procesu EIA, který může souviset s typem připravovaných záměrů.

Pozastaven byl příjem nových změn územního plánu v souvislosti s přípravou nového územního plánu, zadání změn poslední 8. vlny již nebyla projednána, bylo pouze doporučeno využít podněty k zapracování do konceptu ÚP. Pokračuje dále projednání celoměstsky významných změn.

Obr. ZUR hl. m. Prahy - Výkres uspořádání kraje – hl. m. Praha



Zdroj: URM, 2009

Problémy k řešení

Mimo kompetenci územního plánování

- Soudní spory mířené proti územnímu plánu i zásadám územního rozvoje narušují integritu dokumentů a způsobují nejistotu při rozhodování v území
- Pořizování změn stávajícího územního plánu (přestože se jedná o tzv. celoměstsky významné) současně s přípravou nového územního plánu komplikuje přípravu tohoto koncepčního dokumentu
- Velký počet žádostí o změnu územního plánu.
- Velký počet schválených změn územního plánu.
- Rozšiřování zastavitelného území změnami územního plánu (34 % schválených změn v letech 2000-2005, 41 % v letech 2006-2010).
- Preference změn územního plánu z nezastavitelných území na zastavitelné před transformacemi v rámci zastavitelných ploch
- Výrazné zvyšování míry využití území prostřednictvím úprav územního plánu.
- Pokračující tlak na změny rozvojových ploch veřejného vybavení pro jiné funkce.
- Dlouhá doba projednání regulačních plánů, nejednoznačné postoje a nerozhodnost při schvalování mající vliv na malý počet schválených regulačních plánů.
- Špatná perspektiva dokončení rozpracovaných regulačních plánů.
- Stále nezajištěné potvrzení aktuálnosti vybraných urbanistických studií .
- Nezapsání vybraných urbanistických studií do evidence územně plánovací činnosti obcí.
- Dlouhá doba pořizování urbanistických studií způsobující jejich rychlé zastarávání.
- Nedostatečné zohledňování urbanistických (územních) studií při rozhodování v území.
- Malé využívání zastavovacích podmínek stavebními úřady.

Doporučení pro územní plán

- V rámci nového územního plánu vymezit území, ve kterých je prověření změn jejich využití územní studií podmínkou pro rozhodování, včetně určení lhůty pro jejich pořízení.
- V rámci nového územního plánu zvážit vymezení území s podmínkou zpracování regulačního plánu.

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 sledovaným 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.	Konkurenceschopnost, znalostní ekonomika	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.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H	E
3.2.	Hospodárné nakládání s územím	H	E
4.	**Vyvážené prostorové uspořádání města**	**E**	**H**
4.1.	Podpora hierarchizované polycentrické struktury města	E	H
4.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	E	H
4.3.	Podpora promyšleného rozvoje území snižujícího nároky na dopravní zátěže a spotřebu materiálů	H	E
5.	**Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu**	**S**	
5.1.	Respektování charakteru lokálního prostředí a kapacit, ochrana památek a kulturního dědictví	S	H, E
5.2.	Podpora kultury, sportu, rekreace a cestovního ruchu	H	S
6.	**Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zeleň, biodiverzita**	**E**	
6.1.	Podpora stability městské a příměstské krajiny	E	
6.2.	Podpora rozvoje městské a příměstské zeleně	E	
6.3.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E	
7.	**Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí**	**E**	
7.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E	H
7.2.	Zajištění dobré kvality vody	E	H
7.3.	Snížení hlukové zátěže	E	H
8.	**Efektivní doprava**	**H**	
8.1.	Prioritní a kvalitní dopravní obslužnost veřejné dopravy	S	E, H
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

	princip	pilíř hlavní	pilíře související
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

Podtrženě a tmavě podbarveně jsou označeny principy, jejichž naplňování je v kompetenci územního plánování

Přerušovaně podtrženě a světle podbarveně 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 aktualizačních 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 části 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 odpadů 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 sitě 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 hospodárného 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 navrhovat 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 dojížďku 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 trvající 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 trvajícím 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 trvajícím 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 zábory 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, nedořešený 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 UP),

- 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.) (z části 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), (z části v kompetenci ÚP),
- disproporce mezi potřebou bydlení přip. 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 UP).
- Disproporce mezi požadavky na odlehčení centrální oblasti města od vlivů automobilové dopravy a trvající neexistencí značné části nadřazeného komunikačního systému města (zčásti v kompetenci UP),
- 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).

3.3.2 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 sítě (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 suburbánním 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 beze změn 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 (z části 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).

4 URČENÍ PROBLÉMŮ K ŘEŠENÍ

Na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města, dílčích tematických SWOT analýz a z vyhodnocení nevyvážeností, problémů a disparit uvnitř pilířů udržitelnosti vývoje i mezi nimi navzájem lze vyvodit, jaké problémy a možnosti řešení z nich vyplývají pro územní plánování a které musí být řešeny jinými nástroji plánování a seberegulace v kompetenci hlavního města Prahy nebo jiných subjektů. Je zřejmé, že z pestré palety problémů k řešení je jich jen část řešitelná nástroji územního plánování a rozhodování.

Území hl. m. Prahy je velmi rozmanité co se týče rozmístění kulturních a přírodních hodnot hodných respektu a ochrany i co se týče ekonomických a dalších aktivit, které přirozeně směřují k proměnám pražského území. Zároveň je to území velmi živé a atraktivní, čehož nevyhnutelným důsledkem je i velké množství střetů a interferencí, které je nutné průběžně předvídat, koordinovat a zmírňovat jejich možné negativní dopady. V rámci územní podrobnosti UAP hl. m. Prahy je možné popsat pouze omezenou část těchto problémů, a to zejména takových, které mají nadmístní význam, dotýkají se širšího území nebo širší skupiny obyvatel. Detailní studium a návrhy řešení lokálních disparit je možné provést v rámci dalších podrobně orientovaných územních rozborů a podkladů, které by měly navazovat na tento celoměstský dokument.

Výběr rozhodujících disparit, střetů a problémů k řešení, které ovlivňují principy urbanistické koncepce území, ochrany hodnot území, principy udržitelného rozvoje, dopravních a infrastrukturních systémů a dalších důležitých aspektů je dále sledován v rámci tohoto rozboru a je graficky vyjádřen a územně lokalizován v rámci výkresu „Problémy k řešení“. Zvolený přístup je nezbytný pro zajištění východisek a argumentační podpory pro zpracování navazující územně plánovací dokumentace – Územního plánu hl. m. Prahy. Tomuto primárnímu účelu je přizpůsobena i struktura popisu vybraných problémů.

Nalezené problémové jevy byly na základní úrovni rozděleny na problémy k řešení, ostatní vyvolané problémy, místa územních omezení a střetů záměrů s limity a ohrožení v území.

4.1 Východiska a obecné celoměstské problémy

Jak již bylo několikrát konstatováno, rozvoj fyzické stránky území je v mnoha směrech ovlivňován obecnými faktory a problémy ekonomického, sociálního, kulturního a jiného charakteru, které územní plánování může ovlivnit pouze nepřímo.

Existence Strategického plánu rozvoje hl. m. Prahy je výhodou, pro definování koncepčních záměrů budoucího rozvoje hlavního města a určení jejich konkrétního řešení,. Aktualizaci tohoto dlouhodobého dokumentu schválilo ZHMP v prosinci 2008 (a návazně Program realizace strategické koncepce hl. m. Prahy na období 2009 – 2015 v říjnu 2009). Tvoří jak jeden ze vstupů k určení cílů a základních východisek územního rozvoje, tak je spolu s územně plánovacími dokumentacemi potenciálním nástrojem komplexního řízení budoucího vývoje Prahy.

Územně analytické podklady pro tato východiska přinášejí faktografickou a syntetickou oporu, ukazují pravděpodobné trendy vývoje, jejichž znalost je nezbytná pro reálné nastavení cílových předpokladů nebo milníků pro rozvoj území.

Problémy obecné povahy ovlivnitelné územně plánovací činností nebo tuto činnost podmiňující jsou rozděleny do čtyř kategorií: východiska rozvoje území a požadavky na územně plánovací činnost v území, problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území, problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně a problémy hygieny životního prostředí.

Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území

- Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně stávajících hodnot se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.
- Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci a některá další území města.
- Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.
- Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.

Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území

- Nedostatečná prostorová a výšková regulace zástavby ve vazbě na požadavky ochrany kulturních hodnot města a zejména jeho vizuální stránky ve vztahu k Památkové rezervaci v hlavním městě Praze a ve vazbě na omezení dalšího zatěžování systémů dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.
- Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvající pokles trvale bydlících obyvatel.
- Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.
- Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.
- Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.
- Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci centrální oblasti města, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.
- Problém deficitů parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitů územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.
- Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.

Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně

- Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její prostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.
- Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.

Problémy hygieny životního prostředí

- Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.
- Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.
- Nedostatečné územní podmínky pro zpracování odpadů a pro separovaný sběr odpadů.

4.2 Problémy k řešení

Kategorii sledovanou v rámci definice problémů v území tvoří oblasti či území, ovlivněné specifickým jevem či fenoménem negativně ovlivňujícím možnosti stávajícího fungování a budoucího rozvoje. Tímto negativně ovlivňujícím fenoménem může být často i skupina souvisejících a vzájemně se překrývajících faktorů, z nichž žádný sám o sobě nemusí znamenat závažnou závadu, která vzniká až jako negativní výsledek jejich vzájemného spolupůsobení. Tyto oblasti jsou definovány na základě pojmenování těchto působících faktorů. Z toho důvodu se mohou jednotlivé vymezené oblasti prostorově překrývat. Vedle vlastních problémových území jsou v rámci skupiny těchto specifických oblastí vymezeny také lokality s významným pozitivním potenciálem dalšího rozvoje, vyplývající z jeho polohy v rámci města, předchozího urbanistického vývoje a dalších faktorů, které jsou však zatíženy starými ekologickými zátěžemi a souvisejícími negativy. Na základě vývoje území, změn názorů na využití a potřeb rozvoje území byly též vytipovány oblasti s požadavky na změnu stávající koncepce platného územního plánu.

Pro účely tohoto rozboru byly vymezeny oblasti s problémy zasahující širší území.

Oblasti s problémy využití a uchování stávajících hodnot

- **1 Oblast celoměstského centra**

  Oblast označovaná za celoměstské centrum se nachází částečně na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze (PPR), s navazujícími okrajovými částmi historických čtvrtí Vinohrad, Karlína a Smíchova, převážně na území městských částí Praha 1 a částí Praha 2, Praha 5 a Praha 8.

Celoměstské centrum tvoří převážně historicky cenná zástavba s památkovou ochrannou, nabízející širokou škálu městských funkcí, realizují se zde mezinárodní přestupní vazby železniční, autobusové, výrazně se projevuje zvyšující se turistická atraktivita Prahy. Oblast představuje soustředění celostátně významných institucí správních, kulturních, vzdělávacích i zdravotních, je zdrojem výrazné nabídky pracovních příležitostí, s kterou souvisí i četnost zásobovacích a obslužných cest a zvyšování zatížení městské hromadné dopravy a celého komunikačního systému. Významnou a potřebnou část centra tvoří bydlení.

Turistický ruch a dopravní zatížení jsou nejproblematičtějšími vlivy v souvislosti s památkovou ochranou městské zástavby, s ochranou veřejných prostranství a s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra. Nebytové funkce celoměstského centra by měly být rozvolněny do navazujících ploch souvisejících městských částí a částečně přeneseny do ostatních významných městských center. Permanentně jsou ohroženy plochy zeleně v celoměstském centru, které nemají památkovou ochranu.

- **2 Oblasti citlivé na prostorové změny struktury s ohledem na chráněná panoramata města**

  Památková rezervace v hlavním městě Praze představuje unikátní urbanistickou strukturu velmi citlivou na měřítka umísťovaných staveb. Soudobý tlak na nové realizace v bezprostředním okolí znamená nebezpečí možného narušení tohoto unikátního celku, a to i vzhledem k narůstajícímu zájmu na umísťovaní výškových staveb. Potřebné je stanovení odpovídajících pravidel, regulativů i podmínek.

  Citlivá oblast pro umísťování staveb je vymezena pohledovým horizontem I., jako území viditelné z historického jádra města a pohledovým horizontem II., jako území viditelné z historického jádra a jeho ochranného pásma, které vznikly na základě podrobnější analýzy viditelnosti území z ověřených vyhlídkových míst a související prostorové analýzy území s využitím 3D modelu zástavby a zeleně.

  Zdůrazněny jsou též výrazně pohledově exponované lokality při pohledech z historického jádra města, které jsou lokalitami ve vzdálenější poloze, jež jsou však v důsledku specifické polohy a terénní konfigurace mimořádně dobře viditelné. Kromě samotné Pražské kotliny, sem patří zejména lokality Salabka a Velká skála, Ládví, Prosecké skály, Klíčov, Bažantnice a Hutě, Vítkov, Bohdalec, Kavčí hory, Branický lom, přírodní památka U branického pivovaru, Komořany – Krupná, Dívčí hrady a Vidoule.

- **3 Oblast s vysokou koncentrací celoměstských rekreačních aktivit**

  Oblast se zájmy ochrany přírody a krajiny a s aktivitami nemístního a celostátního významu s vysokou návštěvností. Oblast je vymezena na, k. ú. Troja a Bubeneč a z malé části katastr Bohnice a Kobylisy. Jedná se o unikátní prostor s řadou přírodně rekreačních a kulturních hodnot, které byly rozšířeny založením ZOO, Pražské botanické zahrady, Pražského výstaviště Holešovice, Stromovky a které jsou využívány hojně místními i mimopražskými návštěvníky. Návštěvnost oblasti se stále zvyšuje, vyvolává vysoké nároky na automobilovou dopravu a MHD a dostává se do konfliktu s potřebami místních obyvatel i zájmy ochrany přírody.

  Oblast je negativně ovlivňována intenzifikovanou Ústřední čistírnou odpadních vod na Císařském ostrově.

- **4 Oblast s vysokou kumulací zájmů v návaznosti na Vltavu a Berounku**

  Oblast se zájmy památkové ochrany, ochrany přírody a krajiny, s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace a všech souvisejících aktivit. Specifickou oblastí města je samotná řeka Vltava, řeka Berounka a jejich související záplavová území, regulovaná protipovodňovou ochranou. Tyto dva největší vodní toky na území hl. m. Prahy, jsou výrazným krajinným prvkem, který ovlivnil založení i vývoj města.

  Střetávají se zde zájmy památkové ochrany, ochrany přírody a krajiny s dopravním významem řeky, s omezením vyplývajícím ze zaplavovaného území, se zájmy rekreace a všech souvisejících aktivit. Území kolem těchto vodních toků čelí tlakům na vytváření komerčního zázemí pro rekreační a sportovní funkce a využití pro atraktivní výstavbu, vznikají bariéry prostupnosti komunikační i vizuální. Oblast lze rozdělit na několik charakteristických částí se svou vlastní specifikou a problémy.

  4/1 Draháň - Troja – významné krajinné území sledující údolní polohu Vltavy s problémy inundace, problematickými provozními nároky stávající ČOV a dopady na rekreační využití, s koncentrací celoměstských rekreačních funkcí. Situování areálů botanické zahrady, zoologické zahrady a Trojského zámku s vysokou návštěvností způsobuje značné dopravní zatížení oblasti a nárazové nároky na vybavenost, provozně v nesouladu s potřebami místních obyvatel. Jako problematické se jeví především řešení této situace možnými zásahy do bezprostředního okolí řeky, která je nositelem celoměstského systému zeleně a nadregionálního biokoridoru ÚSES.

  4/2 Holešovický meandr – rozvoj zástavby podél Bubenského nábřeží v této oblasti naráží na potřebu zachování funkce přístavu a jeho provozních nároků. Zatím přetrvávají rozsáhlé devastované a dočasně využívané plochy na Libeňských kosách, v okolí Libeňského mostu a na Maninách. Stupňují se nároky

na komerčně rekreační využití, které mohou být v konfliktu s nároky na splnění podmínek inundace a USES. Pro rozvoj rekreačního potenciálu území je žádoucí uvolnění prostoru řeky pro všechny formy vegetačního doprovodu s posílením pěších vazeb v rámci nábřeží.

4/3 Centrum- Smíchov – Podolí – v oblasti centra je nutné uvažované záměry směřující k obnově ostrovů konfrontovat s památkovou ochranou a ochranou přírody. Kumulace nároků na dopravní a rekreační využití řeky se promítá do problematického využití a zvýšených nároků do nábřežních poloh. Některé aktivity pak mohou omezovat možnost pěší návaznosti, volnému přístupu k řece, i přírodní a rekreační podmínky území.

4/4 Chuchle- Braník- Modřany – problematické je rozrůstání rekreačních aktivit podél řeky, které naráží na potřebu prostupnosti území. Všechny nové záměry jsou limitovány průchodem celoměstského systému zeleně a nadregionálního biokoridoru ÚSES. V souvislosti s transformací území souvisejících ploch se zvyšují nároky na využití území s problémy omezujícími možnosti rehabilitace a doplnění zeleně, a s prostorovými zásahy uplatňujícími se nově v průhledech z centra i v nábřežních polohách.

4/5 soutok Vltavy a Berounky - podstatnou proměnu čeká údolní nivu na soutoku řek Berounky a Vltavy, na území městských částí Praha 5, Praha 12, Lipence, Radotín, Zbraslav. Jedná se o záplavovou oblast s vymezenou aktivní zónou, nacházejí se zde významná ložiska štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter i funkční využití krajiny. Území má silný celoměstský rekreační potenciál. Problémy jsou s umístěním a organizací vodních ploch v prostoru Radotín – Velká Chuchle.

- **5 Oblast s potenciálními střety s požadavky ochrany přírody a krajiny**

  Oblast s výraznými požadavky na rekreační a jiné využití, se záměry na provedení změn v území, které by mohly významně omezit přírodní potenciál území a přírodní a krajinné hodnoty lokality.

  5/1 Vinořská obora – spolu s navazující Satalickou bažantnicí založené rozsáhlé přírodní území, dnes neudržované, ojedinělý příklad krajinné kompozice na severovýchodním okraji města je předmětem zájmu soukromého investora na realizaci golfového hřiště.

  5/2 Klánovický les – území na západním okraji městské části Klánovice. Lesní komplex, kde se střetávají požadavky na výstavbu golfového areálu, spojeného s kácením porostů, s požadavky na ochranu vzrostlých porostů. Zájem soukromého investora je v rozporu s požadavkem na volné využívání krajiny veřejností.

  5/3 Trojmezí - území na rozhranní 3 městských částí Prahy 10, 15 a 11. Území tvoří rezervu rekreačních ploch pro navazující kapacitní obytnou zástavbu sídlišť. Kromě rekreačního využití jsou kladeny na území nároky na další kapacitní zástavbu, i přes problémy s dopravní infrastrukturou, ale i s negativním dopadem na drobné vodní toky – Botič, Košíkovský a Chodovecký potok.

  5/4 Radotínské údolí – významné území přírodního parku Radotínsko - chuchelský háj na území městských částí Radotína, Lochkova a Zadní Kopaniny, částečně zasahující do chráněné krajinné oblasti Český kras a s řadou dalších zvláště chráněných území, je též významnou těžební oblastí s několika aktivními lomy. Též narůstající návštěvnost přináší určité problémy ve vztahu k ochraně přírody.

  5/5 Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí - údolí podél Prokopského a Dalejského potoka na území Řeporyjí, Stodůlek, Holyně, Jinonic a Hlubočep, zahrnuje řadu zvláště chráněných území, tvoří významné rekreační zázemí Jihozápadního města. Výjimečnost lokality přitahuje návštěvníky z celého města a je rovněž příčinou značného přetížení území.

  5/6 Vidoule – Cibulka – Motol - součást přírodního parku Košíře – Motol na území městské části Praha 5, zahrnuje několik zvláště chráněných území, obsahuje golfové hřiště a sportovní areály. Místem největších střetů je vrch Vidoule, který je předmětem zájmu o výstavbu. Území je významným rekreačním potenciálem zejména pro Jihozápadní město.

- **6 Oblast s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí**

  Zeleň v Praze je rozložena nestejnoměrně. Historické jádro se středověkou dispozicí a část kompaktního města dává menší možnosti, kde by se uplatnily plochy veřejné zeleně oproti čtvrtím ve vnějším pásmu města. Výraznější deficit zeleně je v MČ Praha 1 - 36 m^2/obyvatele, MČ Praha 2 – 14 m^2 /obyvatele, Praze 3 – 20 m^2/obyvatele, Praze 4 – 39 m^2/obyvatele, Praze 7 – 44 m^2/obyvatele, Praze 8 – 51 m^2/obyvatele a v Praze 10 – 24 m^2/obyvatele. Hustě osídlená panelová sídliště vytváří deficit v MČ Praha 11 – 36 m^2/obyvatele (Chodov, Háje), Praha 17 – 23 m^2/obyvatele (Řepy) a Praha 18 – 31 m^2/obyvatele (Letňany).

  Přetrvávajícím problémem je **severovýchodní oblast města** – území na okraji kompaktního města a vnějšího pásma mezi městskou částí Ďáblice a Kbely kde je evidentní nedostatek souvislejších ploch zeleně, fungujícího systému zeleně a ÚSES, související s monotónností otevřené zemědělské krajiny. Chybí nabídka rekreačních příležitostí pro související kompaktní městskou strukturu Proseka a městské části Letňan, kde stoupá zájem o další bytovou a komerční zástavbu. Rozvíjející se obchodní plochy a další

komerční příležitosti navíc výrazně zvyšují podíl zpevněných ploch a zmenšují možnosti založení odpovídajícího podílu zeleně.

- **7 Oblasti nedokončené s další rezervou využití**

  Ve městě existuje několik lokalit, které byly určeny a založeny pro specifické celoměstsky významné využití, jejich současné využití však neslouží svému účelu, nebo jejich koncepce nebyla zcela naplněna a dnes se hledá způsob jejich dokončení.

  7/1 Pelc Tyrolka – území na severním předpolí mostu Barikádníků bylo vymezeno pro založení vysokoškolského komplexu ČVUT; z velkorysé koncepce byla založena pouze část patřící matematicko-fyzikální fakultě a objekt vysokoškolských kolejí. Koncepce již byla překonána a novější řešení nebylo dosud potvrzeno i v souvislosti s protipovodňovou ochranou a se souvisejícím dopravním řešením reagujícím na výstavbu tunelu Blanka.

  7/2 Vítězné náměstí – Dejvice – území doplňující nedokončenou Engelovu kompozici podle regulačního plánu Dejvic. Vítězné náměstí je dlouhodobě uvažováno pro doplnění městskou strukturou obvodového centra s obchodními a administrativními plochami při respektování vysokoškolského programu reflektující potřeby ČVUT a Vysoké školy chemicko - technologické ve vazbě na stávající areál. Do úvahy je možno vzít i veřejnou budovu celoměstského významu např. nový koncertní sál.

  7/3 Černý most – centrum z původní koncepce velkoryse založeného centra při konečné stanici metra bylo realizováno pouze Obchodně společenské centrum s regionálním dosahem Černý most s komplexem prodejních hal a multikina. Předpokládaná smíšená městská zástavba a kancelářské prostory nebyly realizovány.

  7/4 Jižní město Opatov – dosud nerealizované lokální centrum Prahy 11 kolem stanice metra Opatov, výrazně ovlivněné výstavbou obchodně společenských aktivit velkokapacitního nákupního centra Chodov a kapacitních kancelářských ploch západně od komunikace D1 při stanici Chodov a ploch bývalé komerčně industriální zóny. Rozvoj oblasti Chodova představuje pro centrum Opatov velmi silnou konkurenci.

  7/5 Střížkov - v území byla realizována stanice metra Prosek I. obchodní, obslužné a administrativní kapacity budoucího lokálního centra jsou ve stadiu územní přípravy s posuzováním celkového řešení staveb v lokalitě.

- **8 Oblasti obchodně – společenských center s regionálním dosahem a s problémy jejich rozšiřování a zkapacitňování**

  Oblasti velkokapacitních nákupních center vykazují v současné době problémy související s komerčními zájmy na jejich dalším zkapacitnění, které přinášejí řadu problémů provozních, dopravních i ekologických – zvyšování podílu zpevněných ploch s min. podílem zeleně, výrazná závislost na IAD, rozsáhlá parkoviště na terénu, ale i problémů urbanistických – špatné zapojení do městské struktury apod. Potřeby kapacit obchodních ploch tohoto typu jsou navíc již z hlediska potřeb města v Praze naplněny a jejich další navyšování zostří konkurenční prostředí s nebezpečím stagnace může mít za následek opuštění ploch a následnou degradaci některých lokalit.

  Jedná se o centra Letňany, Černý Most a Zličín.

- **Plochy brownfields**

  Plochy zaniklých průmyslových a skladovacích, zemědělských či vojenských areálů a objektů, skleníků, části drážních území a jiných původně zastavěných ploch. Jedná se o území opuštěná a nefunkční. Nevyhovující stav těchto ploch má negativní až degradující vliv na okolí. Často s prvky kvalitního průmyslového dědictví.

  Nebušice – Nebušická, Troja – Panský statek, Čimická – Šutka, Dolní Chabry – Spořická, Praha 8 – Modřínová, Čakovice – Kostelecká, Letňany – Avia, Miškovice – Bendlova, Miškovice – Zabitý kopec, Vinoř – statky, Ruzyně – Palouky, Praha 6 - Dolní Jiviny, Praha 6 – Veleslavín I a II, Zličín - U nádraží, Zličín – Plzeňská, Praha 6 - Podbaba, Papírenská, Praha 7 - Holešovice – Bubny, Praha 8 - Maniny, Frant. Kadlece, Pelc Tyrolka, Praha 3 - Žižkovské nádraží, Praha 6 - Strahov, Praha 5 -Vrchlického, Jinonická, Hořejší nábřeží, Praha 4 – Nuselský pivovar, Praha 10 – Přípotoční, Slatiny, Praha 4 - Podle Náhonu, Praha 5 - Waltrovka, Praha 6 – Hradčanská, Praha 5 - Prokopské údolí, Praha 9 - Klíčov, Odkolek, ČKD – Vysočany, Vysočany – Praga, Kejřův mlýn, Praha 14 - Kyje – Skleníky,Štěrboholy - sklad. areál, Horní Počernice – Bílý vrch, Radotín – skleníky, Komořany - Modřanské strojírny, Praha 5 – Smíchovské nádraží, Libuš – Dobronická, masokombinát, Křeslice – východ, jih, Lipence západ, Horní Počernice – drůbežárna, Smíchov – Lihovar, Libeň – Palmovka park, Praha 7 - Varhulíkova

- **Přestavbové plochy**

  Přestavbové plochy mají charakter pozemků, souborů budov nebo budov uvnitř zastavěného, urbanizovaného území. Jejich funkce a provoz s těmito funkcemi spojený neodpovídá významu místa a potenciálu pozemků nebo jejich stavební stav neodpovídá funkci, které slouží.

  Bohnice - Za léčebnou, Dolní Chabry, Dolní Chabry – Dopraváků, Ďáblice – Statková, Březiněves - Na Bobrovce, Letňany Letov, Praha 9 – Ocelářská, Řeporyje - staveb. základna, Řeporyje - Ve Výrech, Zličín – Strojírenská, Praha13 - Rozvadovská spojka, Ruzyne - Vlastina, Běchovice – Výzkumné ústavy, Nové Butovice - Radlická jih, sever, Praha 5 - Radlická, , Praha 6, Prašný most, Cukrovarnická, praha 5 - Jinonická, Prah 7 - Holešovice - Most Barikádníků (Holešovický přístav, Praha 8 - Na Hrázi, Praha 9 - Na Vyhlídce, Praha 3 - Vackov, Praha 10 - Slatiny sever, Praha 9- Na Vysočanských vinicích, Vysočany ČKD, Praha 18, 19 – Kbely – Hůlkova, Praha 9 - Poděbradská, Praha 15 - Malešice – západ, jih, Záběhlice – Práčská, Praha 9 -Vysočany ČKD východ, Újezd nad Lesy – Staroklánovická, Zbraslav – K Radotínu, Praha 15 – Radotín, nám. Osvoboditelů, Herding, Lochkov – U Sladovny, -, Slivenec - K Barrandovu, Řeporyje - Na Požáru, Modřany – Komořanská, cukrovar, V Náklích, Praha 4 – Braník, Nad Branickým pivovarem, Královice, Lipence – Na Lhotkách, Praha 7 – Jankovcova, Praha 1, 8 – Masarykovo nádraží, Praha 4 – Krč, Jalodvorská

  Významné plochy brownfields a přestavbové plochy

  Pro bližší přiblížení problematiky ploch brownfields a přestavbových ploch bylo vyčleněno sedmnáct významných lokalit, z nichž některá vzhledem k vývoji v požadavků na využití těchto ploch vyžadují změnu koncepce územního plánu.

  B7 Letňany – Avia – transformační plochy bývalé AVIE, dnes částečně nevyužívané s předpokladem změny nevyužívaných kapacit na smíšené městské plochy včetně bydlení, občanského vybavení a ploch pro podnikání pro zachování pracovních příležitostí pro severní sektor Prahy. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

  Komunikační systém spádového území bude doplněn o severovýchodní část Pražského okruhu a komunikační propojení Letňany-Kbely, komunikační propojení mezi MUK Kbelská-Beranových a Pražským okruhem podél severního okraje letiště Letňany. Systém metra je stabilizován nedávno zprovozněným úsekem trasy C do Letňan. V souvislosti s dalším rozvojem lze v předmětném území předpokládat posílení autobusové dopravy ve vazbě na kolejové systémy.

  B19 Holešovice - Bubny – dlouhodobě nenalezené využití opuštěných drážních ploch se změnou programové náplně s ohledem na změnu vlastnictví, hledání vhodného způsobu zástavby v koordinaci s dalšími záměry v území, zejména s transformací nádraží Holešovice. Bubny a nezbytným novým dopravním řešením.

  Komunikační systém území dozná úpravy související s urbanizací daného prostoru. Nové přemostění Vltavy spolu s mostem Barikádníků nabídne na pravém břehu Vltavy napojení na Městský okruh, který je ve výstavbě, úpravy dozná technické řešení ul. Bubenské, která mimoúrovňově vykříží modernizované železniční tratě. Napojení území na oblast celoměstského centra bude s využitím stávajících mostů přes Vltavu. Prověřuje se problematika nového mostu přes Vltavu mezi Holešovicemi a Karlínem. Systém obsluhy území veřejnou dopravou se zkvalitní výstavbou druhého vestibulu stanice metra Vltavská, lze předpokládat rovněž úpravy v tramvajové síti zlepšující plošnou obsluhu území. V území dojde k modernizaci stávajících železničních tratí včetně zastávky Bubny a nové zastávky Výstaviště, zvažuje se možnost přesunu stávající zastávky na trati Praha-Kralupy n. Vltavou.

  B20 Maniny – zahájená transformace bývalých průmyslových, skladových a odstavných ploch na městskou strukturu jako doplnění souvisejících městských čtvrtí Karlína a Libně, vytvoření lokálního centra kolem stanice metra Invalidovna a na plochách bývalé Rustonky, s potenciálem plochy pro celoměstsky významnou budovu a vytvoření nového nábřeží s rekreačními plochami přírodně upraveného parku podél Vltavy. Založení nové parkové plochy v návaznosti na Kaizlovy sady a nalezení nejvhodnějšího pěšího propojení Karlína s Holešovicemi.

  Základ komunikačního systému bude tvořit nová komunikace Pobřežní s Libeňským mostem, ulicí Sokolovskou a Voctářovou, na níž bude napojeno nové komunikační propojení od Balabenky, ulice na Žertvách s krátkým tunelovým úsekem pod ulicí Zenklovou.

  B23 Žižkovské nádraží - území bývalého nákladového nádraží a dostavba Bazilejského náměstí kolem budoucí stanice metra na nové obvodové centrum Prahy 3 s podílem celoměstských funkcí, s občanským vybavením a významným podílem bydlení. V platném ÚP je území dosud vymezené jako výrobní. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP v souvislosti s reálným investorským zájmem a probíhající projekční přípravou.

  Předpokládaný rozvoj v prostoru nákladového nádraží klade nové požadavky na zkvalitnění jeho dopravní obsluhy. Komunikační systém bude doplněn o Jarovskou spojku, umožňující napojení území na budoucí Městský okruh v prostoru Jarova a Hrdlořez, sleduje se možnost zkvalitnění obsluhy území

kolejovou MHD. Cílem transformace je odstranění nepropustné bariéry mezi sousedícími částmi Prahy 3 a Prahy 10 a zapojení tohoto území do města.

B24 Strahov – dlouhodobě nenalezené využití významného území v přímém kontaktu s historickým centrem města, založené jako stadion pro masová tělovýchovná vystoupení, později sloužící z části pro vrcholové středisko sportu ČSTV a pro ubytování a sportovní aktivity vysokých škol, je v současné době omezeně využívané, zejména neadekvátní je současná funkce hlavního Masarykova stadionu. Využita je pouze hrací plocha pro sportovní klub s nevhodnými dostavbami, tribuny stadionu chátrají. Stadion je veřejnosti nepřístupný. Území má potenciál pro nové funkční využití, včetně navazujícího rekreačního území směrem k oboře Hvězda. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Problémy v území jsou spojeny s novými neujasněnými funkcemi, automobilovou dopravní obsluhou a obsluhou MHD a s vyhlášenou památkovou ochranou Masarykova stadionu.

B31 Bohdalec - Slatiny – vyjasnění podmínek transformace z málo využívaného a degradovaného území s nefunkčním seřaďovacím nádražím na novou městskou strukturu, začleněnou do okolní zástavby jako nové těžiště území, dořešit je nutno odvodnění. Obecně se předpokládá kompaktnější forma zástavby na Bohdalci a rozvolněnější ve Slatinách. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

V souvislosti s budoucí předpokládanou kvalitní urbanizací předmětného území bude třeba stávající komunikační systém doplnit o nové úseky komunikací, které zlepší vazby na nadřazený komunikační systém města a zajistí odpovídající plošnou obsluhu území, zkvalitnit bude třeba též obsluhu území veřejnou kolejovou dopravou. Zatraktivnění území zvýší i nové železniční zastávky Zahradní Město a Eden.

B34 Waltrovka - transformace území bývalého průmyslového podniku na novou obytnou strukturu s podílem nebytových funkcí kolem Radlické radiály, s problémy zvolení vhodné míry využití území a zapojení do okolní zástavby. Doplnění a posouzení potřeby veřejné vybavenosti, zejména ploch pro mateřské a základní školství. V platném ÚP je území dosud vymezené jako výrobní. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Komunikační systém ve spádovém území bude v budoucnu doplněn dosud chybějícím úsekem Radlické radiály a napojení stávající ul. Radlické na tuto komunikaci u žst. Praha Jinonice. Součástí nového využití areálu bude i nové komunikační propojení mezi ul. Radlická-Klikatá. Obsluha území MHD bude zajišťována prioritně trasou metra B se stanicí Jinonice.

B39 ČKD Vysočany, B40 Vysočany – Praga – území s potenciálem zapojení do městské struktury s vazbou na již transformovaný vysočanský přednádražní prostor a náměstí OSN. Předpokládané, z části již realizované využití pro obytnou zástavbu mezi Kolbenovou a Rokytkou a smíšenou městskou zástavbu s možným podílem celoměstských aktivit severně od ulice Kolbenovy. Nalezení optimální míry využití území a posouzení případných možností výškových objektů v území.

Komunikační systém území bude doplněn o nové úseky komunikací pro obsluhu budoucí zástavby, v širším spádovém území se do výhledu prověřuje optimalizace řešení nového komunikačního propojení Kbelská – Balabenka, dále se v koridoru ul. Kbelské v Hloubětíně počítá s přestavbou stávajících světelně řízených křižovatek Kbelská-Kolbenova a Kbelská-Poděbradská na mimoúrovňové. Obsluha území MHD je stabilizována trasou metra B se stanicí Kolbenova a tramvajovými linkami ve stávajících stopách.

B48 Smíchovské nádraží – transformace severní a severozápadní části území, navazující na realizovanou přeměnu bývalých průmyslových a nevyužívaných drážních ploch na těžiště obvodového centra Smíchova s významným podílem celoměstských funkcí s případnou lokalizací celoměstsky významné budovy s předpokladem doplnění městské obytné struktury s nezbytným doplněním občanského vybavení, s novým parkem, autobusovým nádražím, doplněním systému P+R a s prostorem pro centrum city logistiky v přímé vazbě na železniční stanici. Dopravní systém území bude třeba koordinovat s celoměstskou koncepcí výhledového uspořádání železničního uzlu v oblasti celoměstského centra, komunikační systém pro obsluhu nové zástavby naváže na založenou komunikační síť Smíchova. Základem obsluhy území městskou hromadnou dopravou zůstane stávající trasa metra B se stanicemi Anděl a Smíchovské nádraží a tramvajová doprava v tradičních stopách.

B50 Libuš – masokombinát – transformace území bývalého masokombinátu s nalezením nové funkční náplně a jeho začlenění do stávající struktury okolí, dořešit je nutno odvodnění a zabezpečení existence drobných vodních toků. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Komunikační systém spádového území bude v budoucnu doplněn o východní obchvat Písnice, který umožní napojení území na realizovanou jižní část Pražského okruhu na hranici města. V návaznosti na východní obchvat Písnice bude komunikační systém území rovněž doplněn o novou severojižní komunikaci mezi Kunraticemi a Libuší navrhovanou podél východního okraje areálu bývalého masokombinátu.. Kvalitativní změnu v obsluze území veřejnou dopravou přinese budoucí trasa metra D, u její koncové stanice se počítá s terminálem veřejné dopravy umožňující přestupní vazby na systém

veřejné dopravy v regionu. Optimalizace umístění přestupního terminálu u depa Písnice je předmětem prověřování.

B15 Zličín - U nádraží, B16 Zličín – Na Radosti, T10 Zličín – Strojírenská - bývalé průmyslové a skladové areály rozmístěné podél železniční trati Praha – Hostivice. Předpokládá se přestavba vymezené centrální části Zličína na plnohodnotnou městskou část s potřebnou občanskou vybaveností a nabídkou pracovních příležitostí a s vazbou na zastávky tramvaje a železnice. Pro snížení účinku železniční trati jako prostorové bariéry je navrženo vzájemné prostorové a funkční propojení městských částí Zličín a Řepy přes železniční trať severně od nádraží. Plochy produkce jsou navrženy pouze v bývalém areálu Siemens. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

T32 Malešice – západ, T33 Malešice a navazující Malešicko - hostivařská průmyslová oblast – transformace části území průmyslové Malešicko - Hostivařské oblasti rozšířené na celé území s kvalitativní změnou využití z monofunkčních průmyslových podniků na aktivity smíšených výrobních ploch a obslužné sféry, zmírňující působení oblasti jako územní bariéry v kontextu související obytné zástavby. Území Malešicko - hostivařské oblasti speciálně nevymezujeme, neboť se nejedná o klasické přestavbové území, spíše o nový otevřený přístup k umísťování rozmanitější funkční skladby. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Komunikační systém širšího spádového území bude v budoucnu doplněn o východní část městského okruhu v oblasti Malešic, lokálně bude v předmětném území komunikační systém doplněn v souladu s urbanistickými požadavky na rozvoj území. Sleduje se možnost optimalizace možného zavlečkování území a zkvalitnění plošné obsluhy území veřejnou dopravou v souvislosti s potenciálním rozvojem území v oblasti Štěrbohol.

T 45 Modřany – Komořanská – v území probíhá náhrada dožitých objektů novou výstavbou. Oblast blíže k Vltavě představuje v této oblasti netypické umístění výškových objektů s bytovou funkcí. Plochy při ulici Modřanské vymezují lokalitu pro umístění převážně nebytových funkcí. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Z hlediska širších dopravních vztahu zůstane nejvýznamnější ul. Modřanská a její vazba na komunikaci Komořanskou. Pro území i v budoucnu významná zkvalitněná tramvajová trať od Modřan do centra města. Spojení území s jižní částí regionu zajistí železniční trať Praha - Vrané nad Vltavou.

T46 Modřany – cukrovar – plochy bývalého cukrovaru dnes uvolněné pro nové využití převážně pro obytnou funkci, využívající atraktivní vazbu na Vltavu, s podílem občanského vybavení, s nevyjasněnou mírou využití území a charakterem budoucí zástavby, který je nutno svým měřítkem vztáhout k fenoménu řeky Vltavy. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Dopravní obsluhu území by v budoucnu mělo zkvalitnit napojení přeložky ul. Komořanské na nadřazený komunikační systém města na jihu Prahy. V souvislosti s rozvojem území je zvažována možnost zkvalitnění veřejné dopravy kolejovou MHD.

T47 Modřany – V Náklích – částečná transformace monofunkčního průmyslového území mezi ulicí Modřanskou a železniční tratí na smíšené využití převážně pro komerční funkce a podnikání. Pobřežní pásmo je určeno pro sport a rekreaci s velkým podílem území pro golfové hřiště. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Dopravní systém v navazujícím území je stabilizován, dopravní obsluha lokality bude přizpůsobena urbanistickým nárokům. Vltavské břehy budou sloužit rekreaci obyvatel i návštěvníků kolem nového golfového hřiště.

T48 Braník – Nad branickým pivovarem – historicky významné území branického pivovaru. Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

Významné bude dopravní napojení ulicí Modřanskou. Obsluhu hromadnou dopravou zajistí stávající pravobřežní tramvajová trať. Doplňkově bude mít význam i železniční trať se stanicí Praha - Braník.

T53 Masarykovo nádraží - Přestavba musí umožnit postupnou transformaci jednoho z nejexponovanějších území městského centra a historického jádra v časové posloupnosti od dnešního stavu, přes přechodný stav, kdy bude ještě zachováno plně funkční hlavové nádraží v redukovaných železničních plochách, ale ostatní plochy již budou využity kvalitní smíšenou zástavbou, až po cílový stav – plně funkční městské prostředí se smíšenými funkcemi a parkem. Současně musí být umožněna realizace průjezdného modelu pražské železniční sítě (v obou dosud uvažovaných variantách dle koncepce ČD). Území s požadavky na změnu koncepce ÚP.

- **Významná území s požadavky na změnu koncepce územního plánu**

Mezi významná území s požadavky na změnu koncepce ÚP jsou zahrnuty území rozvojová a přestavbová, kde se objevila, zejména v souvislosti s přípravou nového územního plánu řada požadavků na nové využit. Jedná se o požadavky zatím neprověřené, místy i takové, kde požadovaný rozvoj je

často kontroverzní s ohledem na koncepční zásady územního plánu a urbanistické podmínky lokality. Vybrané lokality s požadavky na změnu koncepce ÚP jsou v konceptu ÚP často řešena variantně.

Mezi tato území s požadavky na změnu koncepce ÚP jsou zahrnuta i některá území, u nichž stávající charakter a probíhající projektová příprava svědčí o vývoji založené urbanistické koncepce, který odpovídá rozvojovému potenciálu místa, vyžaduje však změnu koncepce v dané lokalitě.

Rozvojová území

Vymezení lokalit na rozvojových plochách není v UAP konkrétní, pouze upozorňuje na území, kde se požadavky na změnu koncepce územního plánu objevily, tyto požadavky mohou být často i protichůdné. V územích, které je současně považováno za oblasti s významným rozvojovým potenciálem , nebo do těchto oblastí zasahuje (viz. výkres „Specifická území" – oblasti s potenciálem rozvoje zástavby PR, oblasti potenciálem rozvoje zeleně PZ) je v textu tato vazba vyznačena.

K1 Letňany – jih – v poloze přímo navazující na stanici metra Letňany na okraji kompaktního města s nevyjasněnou programovou náplní území, které by mělo mít funkci významného kulturně společenského centra se smíšenými a komerčními plochami, s nástupem do budoucího výstaviště od stanice metra Letňany. Koncepce území se již několikrát změnila, zejména s ohledem na chráněné území sysla obecného v bezprostředně související lokalitě letňanského letiště a jeho zájmy. V současné době se idea nového pražského výstaviště dále nerozvíjí. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR1.

Komunikační systém území bude v budoucnu doplněn o nové komunikační propojení mezi oblasti u koncové stanice metra trasy C Letňany a severovýchodní částí Pražského okruhu (podél letiště Letňany), Obsluha území MHD je stabilizována zprovozněným úsekem metra s koncovou stanicí Letňany a přestupním terminálem na návazné autobusové linky včetně záchytného parkingu P+R.

K2 Březiněves – Ďáblice – Čakovice - požadavky na významný rozvoj a další předpokládaný nárůst obytných ploch na území Březiněvse a Čakovic ovlivní i krajinný ráz, současně se zvyšují požadavky i na posílení zeleně kolem budovaného silničního okruhu a jeho odclonění. Po provedené revize odpadového hospodářství na území města bude rozhodnuto o případném rozšíření stávající skládky Ďáblice na katastr Březiněvse. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ1, PZ2.

K3 Čakovice – západ - vedle rozvoje zelených rekreačních ploch na neobdělávané orné půdě se výrazně uplatňují i požadavky na možnost nízkopodlažního bydlení, které mohou posílit tendence srůstání Čakovic, Miškovic a Třeboradic, zájem na využití opuštěného vojenského areálu se promítá do možné nabídky aktivit pro sport a rekreaci. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ3.

K4 Horní Počernice - **východ** – požadavky na další rozvoj dosud nezastavěných území rozšířením obytné a smíšené zástavby obce znamenají i omezení možného založení a podpory vzniku zeleného pásu v okraji města. I přes rozvojový potenciál pro určitý rozsah zástavby přináší další požadavky na rozvoj nevhodné tendence srůstání zástavby přes hranice města, ke kterému přispívá i uvažovaný rozvoj na plochách v regionu. V předmětném území na okraji města se počítá s úpravou průběhu silnice II/611 (Praha-Poděbrady), která by měla být odkloněna do budoucí mimoúrovňové křižovatky „Beranka" na dálnici D11 u jihovýchodního okraje Horních Počernic. Vzhledem k značnému rozvoji na stávajících plochách se rovněž počítá se zkvalitněním obsluhy území MHD autobusovými linkami s vazbou na konečnou stanici metra B Černý Most. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR2.

K5 Dolní Počernice - Běchovice – původní koncepce založení technologického parku byla závislá na výstavbě mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu. K výstavbě křižovatky pravděpodobně nedojde, což s sebou ponese redukci rozvojových ploch. I když přetrvávají požadavky na rozvoj zástavby byť v omezeném rozsahu, plochy ve vlastnictví města lze výhodně využít pro zalesnění a vytvoření rekreačního území rozšiřující přírodní hodnoty Xaverovského háje a izolující nepříznivé dopady silničního okruhu. V zastavěném území bývalé běchovické výzkumné základny probíhají přeměny na podnikatelský a skladový park. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ5.

K6 Dubeč – Štěrboholy – změna funkčního využití území a etapizace v prostoru, který je rezervou pro rozšíření kompaktního města a vytvoření nové městské struktury včetně občanského vybavení zejména nových ploch pro vysoké školství, včetně dopravní a technické infrastruktury jako protiváha nežádoucí suburbanizace za hranicí Prahy. Území provází řada dílčích požadavků na změny využití ploch, které nemusí být vždy v souladu s celkovou koncepcí ÚP. Komunikační systém území bude v budoucnu doplněn o východní část Pražského okruhu a místní komunikace pro obsluhu budoucí zástavby. Základ obsluhy rozvojového území veřejnou dopravou by měl zohlednit požadavek na levnější kolejový systém MHD bez linky metra. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR3.

K7 Újezd nad Lesy – Koloděje – Dubeč - požadavky na posílení přírodně izolační funkce krajiny. Převážně orná půda by měla být zalesněna. Nové lesy posílí dosud deficitní plochy zeleně

v severovýchodní části města a budou sloužit jako ochrana obytné zástavby Běchovic, Újezdu nad Lesy a Kolodějí před negativními vlivy komunikace I/12. Přeměnu orné půdy na lesy lze očekávat i v prostoru Dubče – Jankova. Území s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ6 a PZ7.

K8 Královice – požadavky na výrazný nárůst rozvojových ploch zejména na severu a jihu stávající zástavby Královic bez vazeb k stávající zástavbě. Rozvoj neodpovídá charakteristice pásma, ani deklarovaným zásadám rozvoje města, vykazuje tendence suburbanizace. Řešení by vyvolalo významné nároky na obsluhu území veřejnou dopravou, představuje nárůst dopravního výkonu a znamená vybudování nadřazené technické infrastruktury zejména v zásobování vodou a odkanalizování, stávající síť není schopna zajistit požadované kapacity.

K9 Uhříněves – Petrovice – Kolovraty - rozsáhlé požadavky na rozvoj na jihovýchodním a na jižním okraji katastrálního území Uhříněvsi v odlehlé a izolované poloze bez existujících přímých vazeb k stávající zástavbě, řešení by vyvolalo významné nároky na obsluhu území veřejnou dopravou, představuje nárůst dopravního výkonu a znamená posílení nadřazené technické infrastruktury. Podobné dopady by též měly požadavky o výstavbu v izolované poloze na severu od stávající zástavby Pitkovic. Požadavky na rozvoj v oblasti dále rozšiřuje i zájem o obdobnou výstavbu na jižní hranici Kolovrat, kde dochází k postupnému prorůstání pražské a mimopražské zástavby. Rozvoj neodpovídá charakteristice pásma, ani deklarovaným zásadám rozvoje města, vykazuje tendence suburbanizace. Požadovaný nárůst zástavby by mělo podpořit zalesnění na plochách orné půdy v okraji Petrovic. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR4 a pro zeleň a rekreaci PZ8 a PZ9.

K10 Šeberov – Újezd - požadavky na rozsáhlé rozvojové plochy zástavby se objevují i ve východním okraji Šeberova směrem k ulici Brněnské, severně od budoucí Vestecké spojky, opět bez vazeb k stávající zástavbě. Rozvoj neodpovídá charakteristice pásma, ani deklarovaným zásadám rozvoje města, vykazuje tendence suburbanizace. Území souvisí s územím s rozvojovým potenciálem pro zástavbu PR5

K11 Točná – Cholupice – významný nárůst rozvojových ploch je zde prověřen územní studií, objevují se však požadavky i nad rámec tohoto rozvoje. Drobná obec nabývá na významu v souvislosti s podporou sportovních aktivit na letišti Točná. Významný rozvoj změní stávající charakter lokality.

K12 Dívčí Hrady – výrazné požadavky na zvýšení rozsahu zastavění vedly k prověření rozsahu a kapacity možné zástavby pohledově exponované západní části plošiny Dívčích Hradů a možnosti dopravní obsluhy. S tím souvisí nová koncepce vysokoškolského areálu a jeho dopravní obsluhy s novým prvkem lanovky jako přímého spojení se stanici metra Radlická. Plochy orné půdy a plochy vymezené pro louky a pastviny jsou uvažovány k přeměně na plochy pro přírodní rekreaci a parkovou plochu. Území s rozvojovým potenciálem pro zástavbu, zeleň a rekreaci PR12 a PZ11.

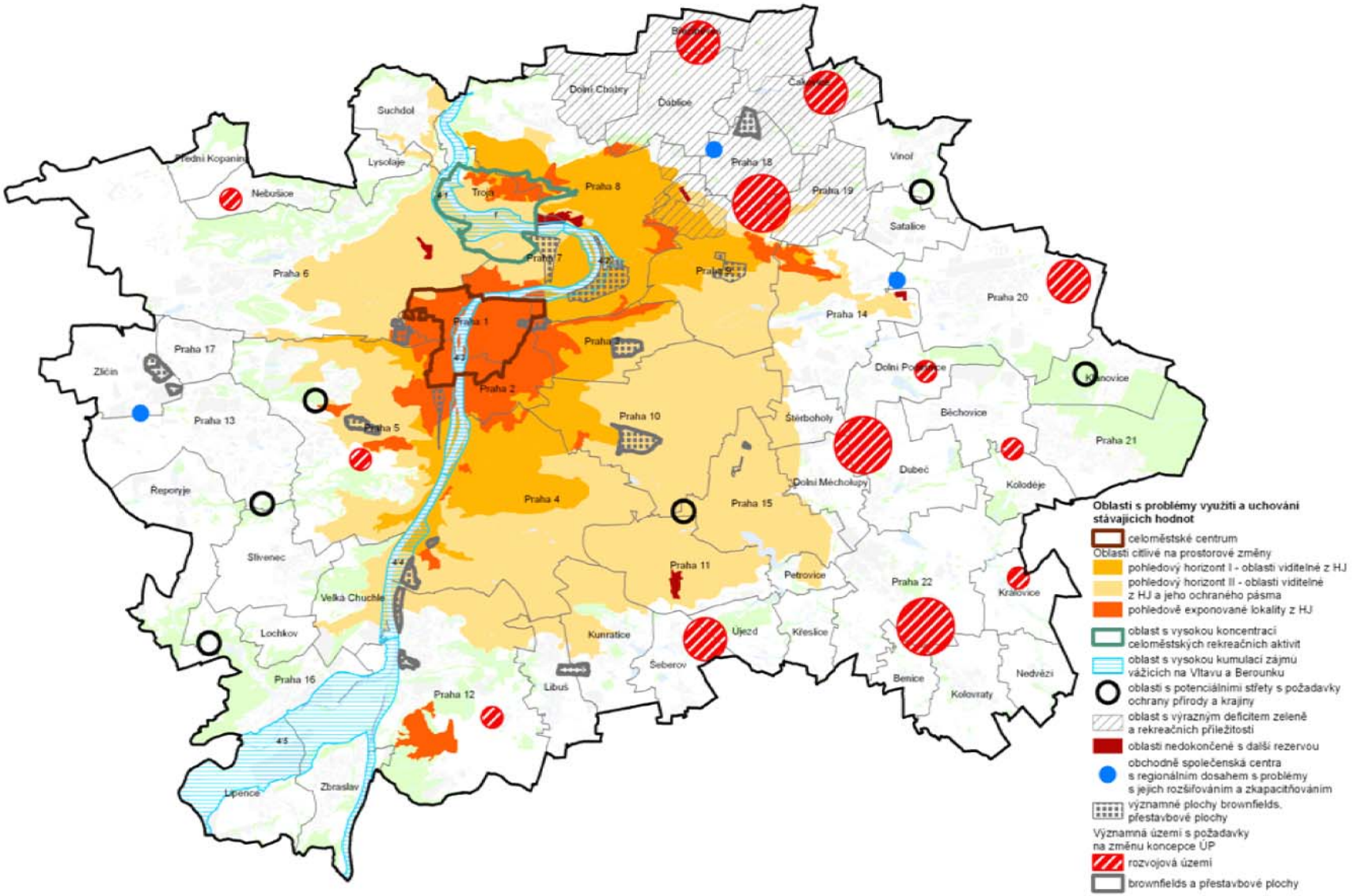
K13 Nebušice západ – plochy na západním okraji lokality, mají potenciál pro rozvoj přírodních forem rekreace s doplněním o výsadby zeleně i s ohledem na plánovanou výstavbu nové letové dráhy RWY 06R/24L, která znamená nevhodnost umístění plánované bytové výstavby. Požadavky na využití území však preferují funkce smíšené a částečně obytné. Území s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci PZ17.

Brownfields a přestavbové plochy

Plochy s požadavky na změnu koncepce platného ÚP jsou uvedeny v textu „významné plochy brownfields a přestavbové plochy“. Jedná se o:

B7 Letňany – Avia, **B23 Žižkovské nádraží, B24 Strahov, B31 Bohdalec – Slatiny, B34 Waltrovka, B50 Libuš – masokombinát, B15 Zličín- U nádraží, B16 Zličín – Na Radosti, T10 Zličín – Strojírenská, T32 Malešice – západ, T33 Malešice a navazující Malešicko hostivařká průmyslová oblast, T 45 Modřany – Komořanská, T46 Modřany – cukrovar, T47 Modřany – V Náklích, T48 Braník – Nad branickým pivovarem, T53 Masarykovo nádraží.**

URBANISTICKÉ PROBLÉMY K ŘEŠENÍ



URM 2010

Podkladová data © ČÚZK

Problémy dopravní infrastruktury

Do problémů dopravní infrastruktury jsou zařazeny především dosud neřešené nebo nerealizované záměry v různém stupni projektové přípravy a projednání.

- Chybějící kolejové propojení jižního sektoru s centrem města.
  Především trasa D metra a probíhající značný rozvoj na jihu Prahy a v přilehlé jižní části regionu kladou vysoké nároky na MHD resp.PID, která je dosud realizována do značné míry autobusovými linkami ve vazbě na trasu C metra, spolu se značně zatíženými úseky stávajících tras metra v centru Prahy vytváří potřebu realizace nového atraktivního kolejového spojení – trasy metra D.
- Chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo celoměstské centrum města.

  Jednou z alternativních možností jak eliminovat riziko dalšího přitěžování sítě veřejné dopravy v historickém centru města je nabídka kvalitních tangenciálních spojení MHD mimo celoměstské centrum města, zejména mezi jižní a jihozápadní částí města (mezi MČ Praha 4 a 5) nebo mezi severozápadní a severní částí města (mezi MČ Praha 6 a 8).
- Chybějící kolejové spojení letiště Ruzyně s centrem Prahy.

  Probíhající rozvoj letiště Praha Ruzyně klade stále vyšší požadavky na kapacitu a komfort návazné dopravy mezi letištěm a oblastí celoměstského centra.
- Uspořádání železničního uzlu na území celoměstského centra a centrální oblasti.

  Jedná se o často diskutovanou otázku v souvislosti s uvolňovanými plochami nádraží na území města.
- Problém severojižní magistrály.

  V souvislosti s novými významnými stavbami, které se v koridoru podél severojižní magistrály realizují respektive navrhují a s ohledem na rezervy dalšího rozvoje zástavby v její blízkosti, narůstá zájem o humanizaci předmětné komunikace do podoby městské třídy. Tomuto požadavku by měly odpovídat úpravy parteru, zatraktivnění možností pro pohyb pěších a cyklistů v uličním prostoru a zmírnění bariérového efektu magistrály v území zvýšením její příčné prostupnosti. Výškové řešení nových objektů podél magistrály se propisuje do panoramatu města, důležité bude proto vyhodnocení jednotlivých staveb z hlediska vlivů na panoramata z historického jádra města i jeho ochranného pásma.
- Průběh trasy D metra na území celoměstského centra a centrální oblasti.

  Navržená trasa D metra v platném ÚP hl.m. Prahy je s celoměstským centrem Prahy (kde je značná koncentrace pracovních příležitostí) v dotyku pouze okrajově. Je otázkou, zda v úseku od nám. Míru na sever je možné tradiční trasu v oblasti širšího celoměstského centra modifikovat v zájmu zvýšení atraktivity trasy D pro cestující.
- Upřesnění průběhu Městského okruhu ve východní části města.

  Od Pelc - Tyrolky přes Balabenku, Jarov, Malešice k Rybníčkům je třeba optimalizovat průběh městského okruhu se zřetelem na minimalizaci negativních dopadů stavby do území i za cenu vyšších investičních nároků.
- Směry z regionu s rostoucími nároky na PID a IAD – s doprovodnými problémy v komunikační síti.

  Značný rozvoj v oblasti Pražského regionu se negativně projevuje nárůstem individuální automobilové dopravy v relaci Praha – region prakticky na všech komunikacích i na železnici, zejména na tratích Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov. Z oblastí jižně od Prahy se veřejná doprava realizuje pouze autobusovými linkami po značně zatížené komunikační síti. Podobně nepříznivá situace je mezi Prahou a Kladnem. K velkému rozvoji dochází rovněž v regionu východně od Prahy.
- Chybějící železniční zastávky.

  Pro lepší využití železniční dopravy v Praze je třeba na území města zvýšit počet železničních zastávek.
- Sledovaná nová vzletová a přistávací dráha.

  Nová vzletová a přistávací dráha (VPD) má významný vliv na možnosti funkčního využití území v přilehlé oblasti.
- Výhledový rozsah provozu na stávající vzletové a přistávací dráze. Problematická poloha stávající VPD 13/31 na letišti Praha Ruzyně, jejíž letecký provoz je směrován na silně urbanizované území města vyvolává potřebu minimalizace provozu na této VPD, která je však potřebná při mimořádných meteorologických situacích a ve velké míře je využívána v době oprav hlavní VPD 06L/24R.
- Četnost křižovatek ve východní části Pražského okruhu.

Problém četnosti mimoúrovňových křižovatek na již zrealizovaném úseku Pražského okruhu mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi vznikl v souvislosti s enormním nárůstem automobilové dopravy, vlivem nadměrné suburbanizace kolem Prahy, rozvojem města a vlivem dalších faktorů včetně integračních procesů v rámci Evropy a ještě dojde po zprovoznění chybějících úseků okruhu.

- Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek.

  Nedostatky v uspořádání stávajících mimoúrovňových křižovatek (MÚK) nalezneme v řadě případů např. MÚK Pražský okruh – Rozvadovská spojka (chybí propojení do ul. Na radosti), nebo MÚK Jižní spojka – 5.května (stávající uspořádání křižovatky je provozně problematické zejména s ohledem na enormní zatížení křižovatky s velkým podílem tranzitní kamionové dopravy).

- Problematické podjezdy ve vazbě na výhledové záměry v území.

  Podjezd pod železniční tratí Praha-Benešov tvoří problémové a kapacitně kritické místo v dopravním systému východní části města. V budoucnu se zde navíc předpokládá založení přestupní vazby mezi novou železniční zastávkou na modernizované železniční trati a MHD. Podjezd pod železniční tratí v ul. U Slavie a U Vršovického hřbitova v Edenu má parametry, které neodpovídají předpokládanému budoucímu rozvoji v oblasti velkého rozvojového území Bohdalec – Slatiny.

Problémy technické infrastruktury

Do problémů technické infrastruktury jsou zařazeny především dosud neřešené, nebo nerealizované záměry v různém stupni projektové přípravy a projednání.

- Oblasti bez veřejného vodovodu.

  Stále existují oblasti bez veřejného vodovodu - Zbraslav – Strnady, Zbraslav – Závist a Zadní Kopanina – Zmrzlík.

- Oblasti bez napojení na stokovou síť, nebo lokální čistírnu odpadních vod..

  Existují i menší oblasti bez napojení na stokovou síť nebo lokální čističku, jako jsou Cholupice a Točná.

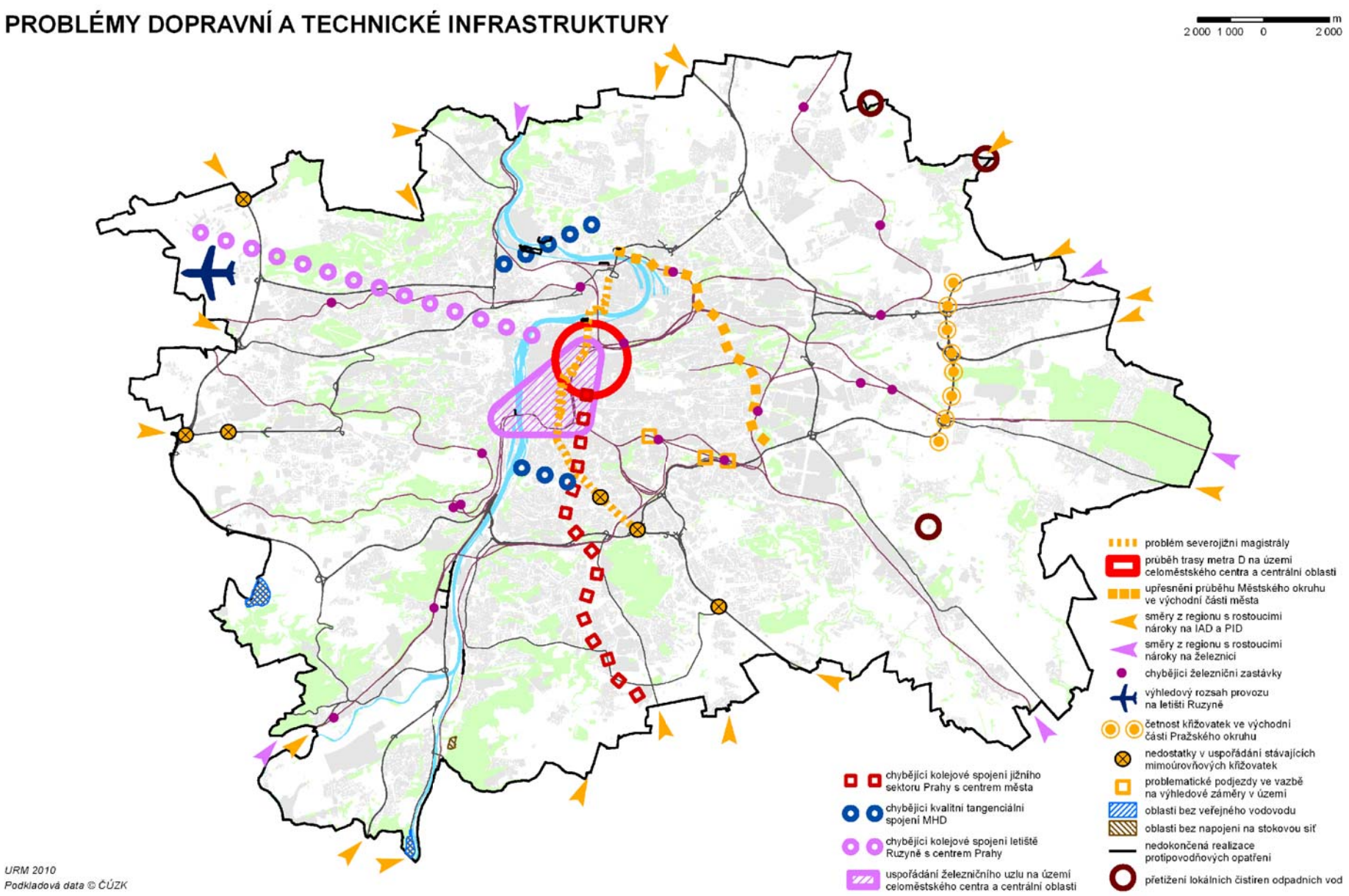
- Nedokončená realizace protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce.

  Většina protipovodňových opatření (PPO) podél těchto toků již byla realizována. Mimo PPO na Zbraslavi (Q100) jsou PPO realizována na úroveň ochrany na Q2002 + 30 cm. Zbývá ještě dokončení protipovodňových opatření zajišťovaných městem ve Velké Chuchli.

- Přetížení lokálních čistíren odpadních vod.

  Vlivem nárůstu zastavěných ploch a intenzivnějšího využívání ploch stabilizovaných často stávající lokální ČOV nestačí a je nutno uvažovat o posílení, nebo napojení na jednotnou stokovou síť.

PROBLÉMY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY



URM 2010
Podkladová data © ČÚZK

4.3 Ostatní vyvolané problémy

Do kategorie ostatních vyvolaných problémů spadají především stávající jevy nebo územní situace, které negativně ovlivňují nebo problematizují možnosti vyváženého fungování stavu a dalšího rozvoje města, které však přímo neznamenají přímý střet s jiným jevem nebo aspektem v území a které nemají ani povahu bezprostředního ohrožení pro budoucí vývoj města. Jedná se o problémy, které jsou vyvolané nevyváženým staverm jiného systému nebo území. Pro jejich řešení bude třeba se zaměřit na původce problémů.V rámci této kategorie byly definovány zejména jevy dopravní a technické vybavenosti:

- Stávající a připravovaná zástavba sledující hranici Prahy.

  Tato zástavba znamená problematické uzavírání prostupů do volné krajiny. Stávající nebo připravovaná nabídka rozvojových ploch v Praze, ale zejména v regionu se často soustřeďuje do poloh v těsném kontaktu s hranicí HMP, bez ohledu na potřebu systémových propojení, přijatelnou koncepci sídla i krajiny, fungující vazby, nebo místní podmínky. V současné době již existuje několik míst srostlé zástavby mezi městem a regionem přinášející administrativní a funkční problémy, které kladou zvýšené nároky na koordinaci vzájemných vazeb a spolupráci

- Oblast nepříznivě omezující kontinuitu rozvoje městské struktury.

  V minulosti založená průmyslová zóna Malešicko – Hostivařské oblasti vzhledem k předpokládanému rozvoji na východě města vrůstá do městské smíšené struktury a svým charakterem (průmyslové a skladové areály, umístění spalovny) a provozními nároky vytváří předěl, komplikující vzájemné vztahy uvnitř města. V této souvislosti je sledována přeměna využití ploch do pozice funkcí smíšených.

- Nepříznivý dělící efekt a rušivý prvek povrchově vedených tepelných napáječů v krajině.

  Povrchově vedené tepelné napáječe znamenají bariéru pro pohyb v krajině a její rekreační využití.

- Značně zatížené úseky metra.

  Atraktivita a spolehlivost systému metra v Praze, značná koncentrace pracovních příležitostí a dojížďka, značné množství návštěvníků města způsobují výrazné zatížení tras metra v centru Prahy. Na trase A metra se jedná o úsek Malostranská – Muzeum, na trase B úsek Anděl – Florenc, na trase C úsek Pankrác – Muzeum.

- Značně zatížené úseky tramvajových tratí.

  Atraktivita a spolehlivost tramvajového systému v Praze, značná koncentrace pracovních příležitostí a dojížďka, značné množství návštěvníků města způsobují výrazné zatížení tramvají v centru Prahy. Značně zatížené úseky nalezneme u některých tramvajových úseků zejména v historické části města. Např. úsek mezi I. P. Pavlova a Karlovým náměstím, tramvajové tratě na Karlově náměstí a úsek Karlovo náměstí-Národní třída.

- Úseky komunikací s dlouhodobým vytvářením kolon vozidel.

  Značně zatížené úseky komunikací se nacházejí především na území rozšířeného celoměstského centra. Mimo uvedenou oblast patří k těmto komunikacím úseky severojižní magistrály, východní část ul. K Barrandovu, Jižní spojka v úseku mezi Barrandovským mostem a Kačerovem a řada dalších.

- Komunikace v urbanizovaném území výrazně zatížené tranzitní kamionovou dopravou.

  V důsledku absence značné části Pražského okruhu na okraji Prahy dochází k využívání vybraných kapacitních komunikací v urbanizovaném území města tranzitní automobilovou dopravou se všemi z toho plynoucími negativními dopady na okolní zástavbu a obyvatele např. Jižní spojka, ul. K Barrandovu, Brněnská, Kbelská, Průmyslová a další.

- Provozně kritické křižovatky.

  Tyto křižovatky se nacházejí především na sběrných komunikacích v území rozšířeného celoměstského centra, v menší míře i mimo tuto oblast.

- Problematické přestupní terminály veřejné dopravy.

  Mezi problematické přestupní terminály veřejné dopravy (z hlediska kapacity, vybavení nebo lokalizace) patří přestupní terminál Zličín, kde rostoucí nároky na autobusovou dopravu a omezená kapacita křižovatek v ul. Řevnické vytvářejí v období dopravních špiček provozní problémy, problematický z hlediska uspořádání a vlivu na území je terminál u stanice metra Dejvická, odpovídající zázemí a vybavení postrádá přestupní terminál u stanice metra Opatov a Budějovická.

- Nedostatečná kapacita železničního koridoru mezi žst. Praha Smíchov a žst. Praha hlavní nádraží.

Nedostatečná kapacita je způsobena současným uspořádáním a parametry traťového úseku představuje problematickou část železničního uzlu Praha ve vztahu k současným a zejména výhledovým přepravním nárokům.

- Železniční tratě s potřebou oddělení dálkové a příměstské dopravy.

  V důsledku rostoucích nároků na kvalitu, rychlost a kapacitu železniční dopravy jsou nejzatíženější tratě v relaci Praha – Beroun, Praha – Kolín, Praha – Benešov.

- Oblasti zasažené provozem letišť Praha Ruzyně a Kbely.

  Možnost výraznějšího rozvoje na severozápadě a severovýchodě města ovlivňují letiště Ruzyně a Kbely.

- Dlouhodobě problematická lokalizace Ústřední čistírny odpadních vod

  Parametry čištění a lokalizace stávající ÚČOV v zátopovém území a v těsném kontaktu s přírodně a rekreačně hodnotným územím.

- Problematické využití území skládky Ďáblice

  Celoměstsky významná lokalita skládky S-OO Ďáblice, představuje využití dlouhodobě konzervující přístupnost a rekreační využitelnost, s ohledem na dlouhodobé procesy stabilizace tělesa skládky a čerpání bioplynu ze skládky. V současné době se rozhoduje o dalším rozšíření skládky západním směrem, které přináší problémy s vynětím ze zemědělského půdního fondu, posouzením kapacity a politické dohody o prodloužení skládkování.

- Liniové zdroje znečištění ovzduší 5-20 Noxt/rok/km a nad 20 Noxt/rok/km

  Jako liniové zdroje znečištění ovzduší jsou označovány úseky komunikací, na kterých vlivem automobilové dopravy dochází k roční emisi oxidu dusičitého mezi 5 a 20, respektive nad 20 tun na běžný kilometr komunikace.

- Zdroje znečištění ovzduší REZZO 1 a REZZO 2

  Zdroje emitující do ovzduší znečišťující látky jsou celostátně sledovány v rámci tzv. Registru emisí a zdrojů znečišťování ovzduší (REZZO). V rámci tohoto registru jsou jednotlivé zdroje členěny do kategorií podle míry svého vlivu na kvalitu ovzduší.

4.4 Místa územních omezení a střetů záměrů s limity

Významnou skupinu problémů v území tvoří omezení a střety záměrů s limity využití území. Vzhledem k vysoké heterogenitě městského prostředí, charakterizované extrémní hustotou územních limitů, vztahujících se jak k antropogenním tak i přírodním prvkům a zároveň vysoké investiční atraktivitě území, vyvolává v praxi de facto každý větší záměr na rozvoj území více či méně kritický střet s limity využití území nebo alespoň určité omezení projevující se zpravidla nutností prověření záměru v podrobnějším měřítku (tedy například ve fázi územního řízení apod. Většina omezení se jeví jako řešitelná právě v rámci podrobnějšího prověření záměru. Výsledkem může být úprava programu či koncepce záměru nebo nalezení vhodnějšího technického řešení. Nejčastější omezení budou u silničních komunikací, zejména v místech křížení nadřazené silniční komunikační sítě s prvky územního systému ekologické stability (ÚSES), protože tento typ staveb by neměl znamenat narušení kontinuity ÚSES. V menším počtu případů se to týká i železničních koridorů. Významným omezením může být při rozsáhlejších záměrech, či jejich kumulaci na kvalitní zemědělské půdě i udělení souhlasu s vynětím ze zemědělského půdního fondu. Sem patří např. rozšíření skládky Ďáblice, či změny pro obytnou zástavbu v prostoru Benic, Uhříněvsi a Královic.

Významný je podíl počtu změn ÚP na kvalitní zemědělské půdě, který představuje až 57,7 %, z toho změny převážně na zastavitelné území tvoří plných 76 % (44 % celkové rozlohy změn). Uvedená čísla představují výrazný nárůst oproti číslům z roku 2008.

Potenciální střety nalezneme zejména v oblastech, kde hrozí narušení přírodně chráněného území či prvku ÚSES, případně se dá předpokládat nutnost korekce ve vymezení ÚSES. V oblasti dopravní infrastruktury jsou to opět jak silniční, tak železniční stavby. Změněná trasa Vysočanské radiály si může vyžádat místní korekce ve vymezení ÚSES (D123L-P). Realizace varianty Městského okruhu ve stopě ul. Povltavské by znamenala zásah do přírodní památky Bílá skála a omezení nadregionálního biokoridoru ÚSES na břehu řeky Vltavy (D127L-P). V případě východního obchvatu Písnice stále probíhá upřesňování trasy s ohledem na ÚSES a zvláště chráněné druhy živočichů (D57L-P). Z nových železničních záměrů jsou nejzávažnějšími střety oba průchody koridorů vysokorychlostních tratí přes evropsky významné lokality NATURA 2000 (D24L-P, D28L-P). Oproti tomu u tzv. Bystřické přeložky nového železničního spojení Praha – Benešov lze zatím skutečný zásah do interakčního prvku ÚSES (stávající les) predikovat jen obtížně, jelikož záleží na výsledném výškovém řešení trasy a poloze portálů (D136L-P).

Záměr na výstavbu nového železničního spojení Praha - Benešov (tzv. Bystřické přeložky) je v potenciálním střetu s urbanistickými záměry, které představuje připravovaný obytný soubor Benice v k.ú. Benice, a Uhříněves (EIA PHA629) a změna Z 2143/00 v k.ú. Horní Měcholupy, Uhříněves a Petrovice. Vzhledem k významu navrhované železniční stavby je nutné v dalším procesu přípravy výše zmíněných záměrů zajistit jejich koordinaci s tzv. Bystřickou přeložkou tak, aby nebyla ohrožena nebo ztížena její budoucí výstavba. V současné době probíhá prověřování koncepce koridorů VRT na území ČR a Bystřická přeložka je potenciální stopou VRT směr Rakousko. Trasa by tak byla zahrnuta do politiky územního rozvoje ČR jako koridor VRT.

Ze staveb technické infrastruktury bude třeba zvýšenou pozornost věnovat výstavbě kanalizačního sběrače G v oblasti Dubče, kde jedna z prověřovaných variant může narušit hydrogeologické poměry v nivě potoka Říčanky, která je mimo jiné součástí ÚSES (T20L-PTO).

Některé střety lze vysledovat také na úrovni plošných rozvojových záměrů – ať už jsou připravovány v rámci změn ÚP či v rámci návazné projektové dokumentace. Jedná se například o rozsáhlý záměr na výstavbu v prostoru tzv. Trojmezí (U240L-PTH), zčásti v přírodním parku, dále pak v bezprostředním kontaktu s přírodní památkou Meandry Botiče a funkčními prvky ÚSES. Rizikovým je také provoz navrženého golfového hřiště ve Vinoři (U222L-PTHO) v ochranném pásmu přírodní rezervace Vinořský park a biocentru ÚSES regionálního významu. Obytný soubor v Benicích (U55L-P) se rozšiřuje na úkor uvažovaných rekreačních ploch v přírodním parku a novostavba areálu PPL v Řeporyjích (U213L-P) si vyžádá změnu ve vymezení ÚSES. Problematické je též umístění výrobny betonových směsí v Troji (OV1093) sloužící převážně výstavbě městského okruhu, která leží v záplavovém území a je v konfliktu s prvky USES, její dočasné umístění umožní obnovu území.

Kromě střetů s limity, dochází v některých případech i ke střetům různých záměrů navzájem.

Veškeré vytipované omezení a střety jsou uvedeny v příloze Doprovodné tabulky k urbanistickým prvkům a potenciálu území.

- 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).

Tab. Střety záměrů s limity

Střety záměrů s limity			
kód střetu	**Kód záměru**	**Záměr**	**limit**
Střety urbanistických záměrů s limity			
U55L-P	PHA629	Obytný soubor Benice, Praha 22 - Benice, Uhříněves (březen 2009)	Zp, ÚSES, LeOP, PP
U201L-PTO	OV1093	Výrobna betonových směsí zařízení staveniště, Praha 5 - Troja, 2. etapa	Vpt, Zú, SU, ÚSES, Zp
U213L-P	PHA242	Novostavba areálu PPL, Praha 13 - Řeporyje	ÚSES, Zp
U222L-PTHO	PHA486	Golfové hřiště ZÁMECKÝ GOLF PRAHA v Praze 9 - Vinoři	HJ, Pre, Le, Zp, VTL,AL, ÚSES, OP, Be, LeOP, Vpt
U240L-PTH	1175	Celkové dořešení území s ohledem na posílení prvků zeleně, založení parkových ploch a ploch rekreace a sportu, odpovídající urbanizace a vyřešení dopravní obslužnosti území, Praha 10,11,15 –Záběhlice, Chodov, Hostivař, „Trojmezí“	ÚSES, Ppa, PP, OP, Zp, Vpt, HJ, Zú
U244L-PT	2156	rozšíření skládky a posunutí biokoridoru v Praze 8 – Březiněves, Ďáblice	Zp, ÚSES, VTL, VVN
Střety záměrů dopravní infrastruktury s limity			
D9L-H	2744	Optimalizace tratě Praha hl.n. – Praha Smíchov, Z 2744/00	KP
D24L-P	DZ-8	VRT, koridor vysokorychlostní tratě směr SRN	NA
D28L-P	DZ-9	VRT, koridor vysokorychlostní tratě směr Rakousko	NA
D57L-P	PHA433	Východní obchvat Písnice	ÚSES
D123L-P	1918	Vysočanská radiála (změna trasy), Z 1918/07	ÚSES
D127L-P	MZP092	Městský okruh – úsek Pelc Tyrolka – Balabenka	ÚSES
D136L-P	DZ-7	Bystřická přeložka, Praha - Benešov, nové žel. spojení	Le, ÚSES

Střety záměrů technické infrastruktury s limity			
T20L-PTO	2573	Prodloužení sběrače G - první etapa	SU, ÚSES, VTL, VVTL, PP

Zdroj URM 2010

Použité zkratky limitů:

Přírodní limity - Přírodní parky (PP), Přírodní památky (PPa), Ochranná pásma NPP, PP a PR (OP), Významné krajinné prvky ze zákona (lesy) (Le), Vzdálenost 50 m od okraje lesa (LeOP), Významné krajinné prvky ze zákona (vodní toky a plochy) (Vpt), Územní systém ekologické stability (ÚSES), Natura 2000 (NA), Kvalitní zemědělská půda (I. a II. třída ochrany) (Zp)

Technické limity - Kategorie záplavových území z hlediska zastavitelnosti území (všechny kategorie jako jeden limit) (Zú), Ochranná pásma venkovních vedení VVN (VVN), Bezpečnostní pásma VVTL plynovodů (VVTL),

Památkové limity - Kulturní památky (KP), Historická jádra obcí (HJ), Archeologické lokality (AL)

Ostatní limity - Stavební uzávěra všeho druhu (SU), Zóny havarijního plánování (Be)

4.5 Ohrožení v území

Ohrožení v území představují zejména možné projevy katastrofických přírodních procesů a také některé obtížně odstranitelné doprovodné projevy související s funkcí dopravních terminálů nebo s riziky souvisejícími s předchozím nešetrným nakládáním s územím. Mezi tyto celoměstsky významná ohrožení, jejichž ochranu je možno podpořit s využitím nástrojů územního plánování jsou zejména:

- záplavová území,
- poddolovaná a sesuvná území,
- oblasti a lokality se starými zátěžemi,
- zóny havarijního plánování,
- oblasti zasažené provozem letišť.