

**VYHODNOCENÍ VLIVU CELOMĚSTSKY  
VÝZNAMNÝCH ZMĚN ÚZEMNÍHO PLÁNU  
SÍDELNÍHO ÚTVARU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY NA  
UDRŽITELNÝ ROZVOJ ÚZEMÍ**

**VYHODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH ZMĚN ČÁSTI C – F**

**KONCEPTY ZMĚN ÚZEMNÍHO PLÁNU**

**DHV CR, SPOL. S R.O.**

**ČERVENEC 2010**



## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

NÁZEV: **VYHODNOCENÍ VLIVŮ CELOMĚSTSKY  
VÝZNAMNÝCH ZMĚN ÚZEMNÍHO PLÁNU  
HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY NA UDRŽITELNÝ  
ROZVOJ ÚZEMÍ**

OBJEDNATEL: ÚTVAR ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, PŘÍSPĚVKOVÁ ORGANIZACE  
zastoupený Ing. Bořkem Votavou, ředitelem  
Vyšehradská 57/2077  
128 00 Praha 2 - Nové Město  
IČ:70883858

ZPRACOVATEL: DHV CR, SPOL. S R.O.  
RNDR. MILAN SVOBODA A KOLEKTIV  
Sokolovská 100/94  
186 00 Praha 8

DATUM ZPRACOVÁNÍ DOKUMENTACE: 5.ČERVENCE 2010

PODPIS ZPRACOVATELE

## OBSAH

METODIKA.....	7
Část C: Vyhodnocení vlivů změn na stav a vývoj území podle vybraných sledovaných jevů obsažených v územně analytických podkladech .....	7
část D: Předpokládané vlivy na výsledky analýzy SWOT .....	18
část E: Vyhodnocení přínosu k naplnění priorit územního plánování .....	40
Část F: SOUHRN .....	41
F.1. Vyhodnocení vlivu celoměstsky významných změn na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území.....	41
F.2. Vyhodnocení přínosu celoměstsky významných změn k vytváření podmínek pro předcházení rizik a ohrožení .....	45
VYHODNOCENÍ KONCEPTŮ ZMĚN ÚZEMNÍHO PLÁNU.....	47
ZMĚNA Č. Z1175/00 .....	47
1.1 Popis změny .....	47
1.2 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z1175/00 na stav a vývoj území.....	48
1.3 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z1175/00 na výsledky analýzy SWOT.....	49
1.4 Vyhodnocení přínosu změny ÚPHMP č. Z1175/00 k naplnění priorit ZÚR.....	52
1.5 Souhrnné vyhodnocení vlivu změny č. Z1175/00 na udržitelný rozvoj.....	53
ZMĚNA Č. Z2215/00 .....	60
1.6 Popis změny .....	60
1.7 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2215/00 na stav a vývoj území .....	61
1.8 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2215/00 na výsledky analýzy SWOT.....	62
1.9 Vyhodnocení přínosu změny ÚPHMP č. Z2215/00 k naplnění priorit ZÚR.....	66
1.10 Souhrnné vyhodnocení vlivu změny č. Z2215/00 na udržitelný rozvoj.....	66
ZMĚNA Č. Z2274/00 .....	73
1.11 Popis změny .....	73
1.12 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2274/00 na stav a vývoj území.....	73
1.13 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2274/00 na výsledky analýzy SWOT.....	75
1.14 Vyhodnocení přínosu změny ÚPHMP č. Z2274/00 k naplnění priorit ZÚR.....	78
1.15 Souhrnné vyhodnocení vlivu změny č. Z2274/00 na udržitelný rozvoj.....	79
ZMĚNA Č. Z2573/00 .....	85
1.16 Popis změny .....	85
1.17 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2573/00 na stav a vývoj území .....	85
1.18 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2573/00 na výsledky analýzy SWOT.....	87
1.19 Vyhodnocení přínosu změny ÚPHMP č. Z2573/00 k naplnění priorit ZÚR.....	90
1.20 Souhrnné vyhodnocení vlivu změny č. Z2573/00 na udržitelný rozvoj.....	91
ZMĚNA Č. Z2743/00 .....	97
1.21 Popis změny .....	97
1.22 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2743/00 na stav a vývoj území.....	98
1.23 Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2743/00 na výsledky analýzy SWOT.....	99

1.24	Vyhodnocení přínosu změny ÚPHMP č. Z2743/00 k naplnění priorit ZÚR.....	102
1.25	Souhrnné vyhodnocení vlivu změny č. Z2743/00 na udržitelný rozvoj.....	103
	<b>CELKOVÉ SHRUTÍ</b> .....	<b>109</b>
	<b>Bibliografie</b> .....	<b>112</b>

## SEZNAM ZKRATEK

BPEJ – Bonitovaná půdně ekologická jednotka

CVZ – Celoměstsky významné lokality

ČOV – Čistička odpadních vod

EVL - Evropsky významná lokalita

MČ - Městská část

ÚAP – Územně analytické podklady

ÚPD - Územně plánovací dokumentace

ÚPHMP – Územní plán hl.m. Prahy

ÚP - Územní plán hl. města Prahy

ÚSES - Územní systém ekologické stability

VPS - Veřejně prospěšná stavba

VRT – Vysokorychlostní trať

ZPF - Zemědělský půdní fond

ZÚR – Zásady územního rozvoje kraje Prahy

## METODIKA

### ČÁST C: VYHODNOCENÍ VLIVŮ ZMĚN NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ PODLE VYBRANÝCH SLEDOVANÝCH JEVŮ OBSAŽENÝCH V ÚZEMNĚ ANALYTICKÝCH PODKLADECH

Udržitelný rozvoj je v legislativě pro oblast územního plánování vnímán jako „rozvoj spočívající ve vyváženém vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území“<sup>1</sup>. Tento přístup se promítl významně do praxe územního plánování a je uplatňován při zpracování územně analytických podkladů, vlastní územně plánovací dokumentace a vyhodnocení vlivů ÚPD nejen po stránce věcné, ale i formální.

Vyhláška č. 500/2006 Sb. určuje jako relevantní dokument pro posouzení vlivů územně plánovací dokumentace resp. jejích změn na udržitelný rozvoj územně analytické podklady (ÚAP). V době zpracování vyhodnocení byly odpovídajícím dokumentem Územně analytické podklady hlavního města Prahy, zpracované ÚRHMP v roce 2008. Oproti standardu ÚAp definovaného vyhláškou č. 500/2006 Sb. obsahují pražské ÚAP tzv. indikátory udržitelného rozvoje.

Na základě dokumentů Strategie udržitelného rozvoje ČR, Politika územního rozvoje ČR, Strategický plán hl. m. Prahy a Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy sestavil zpracovatel ÚAP zásadní aspekty, které jsou klíčové pro úspěšný dlouhodobý a vyvážený rozvoj území hl. m. Prahy. Výčet aspektu je členěn z důvodů přehlednosti do dvou úrovní. První úroveň tvoří 11 základních aspektu udržitelného rozvoje. Detailnější specifikace jednotlivých základních aspektu je provedena ve druhé úrovni.

Pro každý detailní aspekt jsou dále definovány konkrétní indikátory, které ilustrují změny a trendy v průběhu času pomocí kvantifikovatelných údajů. Indikátorů je celkem 162. Z hlediska interpretačního je přitom důležité, že pro každý indikátor je stanoven žádoucí trend změn vývoje hodnot z hlediska udržitelného rozvoje. Uvedená sada indikátorů tak umožňuje poměrně přehledným způsobem objektivní vyhodnocování vyváženosti rozvoje území a zároveň v budoucnu provádět porovnání míry změny v průběhu času. Souhrnný přehled aspektů udržitelného rozvoje a jim příslušných indikátorů obsahuje tabulka č. C1.

Díky své integrující syntetické povaze a zejména díky faktu, že aspekty udržitelného rozvoje byly definovány na základě konkrétní situace v místě hodnocení, jsou též vhodnější pro vyhodnocování vlivů změn ÚP na stav a vývoj území, než jednotlivé prosté jevy sledované v ÚAP. Při konkrétním pohledu na indikátory, které jsou pro vyhodnocení vlivů změn ÚPHMP na stav a vývoj území je nutné konstatovat, že řada z nich nemá přímé nebo prakticky popsatelné souvislosti s územním plánováním a jeho pojetím. Některé z indikátorů mají s územním plánováním sice silnou souvislost, ale ta není z hlediska vyhodnocení vlivů změn ÚPHMP využitelná. U řady indikátorů není dotaženo definování udržitelných trendů vývoje indikátoru.

Zpracovatel vyhodnocení tedy provedl výběr indikátorů vhodných pro vyhodnocení vlivů změn ÚPHMP na stav a vývoj území a v případě absence doplnil trendy, které je možné popsat jako udržitelné. Tento výběr je doložen v tabulce č. C2, která tak představuje rámec pro posuzování jednotlivých celoměstsky významných změn na stav a vývoj území.

Zvolené indikátory jsou relevantní vždy alespoň pro jednu z posuzovaných změn. V případě, že daný záměr nemá v daném indikátoru hodnotitelný dopad či v případě, že vliv všech pilířů UR se projevuje neutrálně je daný indikátor hodnocen nulou.

Při vlastním vyhodnocení vlivů změny ÚPMP na stav a vývoj území je pro aspekty (na základě vyhodnocení vlivu na udržitelné trendy vývoje indikátorů) stanovena míra ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna má na aspekt významný negativní vliv, je v rozporu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 1 změna má na aspekt negativní vliv, není v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;

---

<sup>1</sup> Politika územního rozvoje ČR 2006

- 0 změna nemá na aspekt prokazatelný vliv; vliv všech pilířů se projevuje neutrálně  
 +1 změna má na indikátor pozitivní vliv, je v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;  
 +2 změna má na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

V závěru je vypočteno průměrné hodnocení za všechny detailní aspekty.

Tabulka č. C1 – Přehled aspektů udržitelného rozvoje a indikátorů udržitelného rozvoje dle ÚAP Prahy				
Označení	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Udržitelný trend	Vztah k ÚP
<b>C.1.</b>	<b>Dlouhodobá ekonomická stabilita a adaptabilita</b>	<b>H S</b>		
C 1.1.	Finanční stabilita	H		
1	Hrubý domácí produkt na obyvatele v paritě kupní síly	H	R	ne (?)
2	Čistý disponibilní důchod domácnosti na obyvatele	H	R	ne
3	Saldo rozpočtu hl. m. Prahy	H	neurčen	ano
4	Podíl HDP Prahy na ČR	H	neurčen	ne
C 1.2.	Příznivé podnikatelské prostředí	H S		
5	Pořadí Prahy v monitoringu atraktivity podnikatelského prostředí (Cushman&Wakefield)	H	S/R	ano
6	Zaměstnaní v národním hospodářství	H	S/R	ano
7	Průměrná hrubá měsíční mzda zaměstnanců v civilním sektoru	H S	R	ne
C 1.3.	Znalostní ekonomika, konkurenceschopnost	H S		
8	Podíl zaměstnanců výzkumu a vývoje na celkové zaměstnanosti	H S	R	ne
9	Podíl osob s vysokoškolským vzděláním	H S	R	ne
10	Podíl celkových výdajů na výzkum a vývoj na regionálním HDP	H S	R	ne
11	Počet studujících na vysokých školách	S	R	ano
<b>C 2.</b>	<b>Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů</b>	<b>H E S</b>		
C 2.1.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H E		
12	Roční spotřeba plynu	H E	P	ano
13	Roční spotřeba elektrické energie	H E	P	ano
14	Roční spotřeba tepla z CZT	H E	P	ano
15	Roční spotřeba vody	H E	P	ano
16	Roční spotřeba vody v domácnostech na obyvatele	H E	P	ne
17	Ztráty pitné vody	H E	P	ne
19	Dotace na přeměnu topných systémů	H E	R	ne
20	Produkce komunálního odpadu	H E	P	ano
21	Podíl tříděného odpadu z komunálního odpadu	H E	R	ne
23	Roční spotřeba elektřiny v domácnostech na obyvatele	H E	P	ne
24	Roční produkce komunálního odpadu na obyvatele	H E	P	ne
25	Množství odpadů odstraněných skládkováním	H E	P	ne
27	Množství energeticky využitých komunálních odpadů	H E	P	ne
C 2.2.	Hospodárné nakládání s územím	H E S		



<b>Tabulka č. C1 – Přehled aspektů udržitelného rozvoje a indikátorů udržitelného rozvoje dle ÚAP Prahy</b>				
<b>Označení</b>	<b>Aspekt Indikátor</b>	<b>Pilíř udržitelnosti</b>	<b>Udržitelný trend</b>	<b>Vztah k ÚP</b>
28	Podíl naplněnosti rozvojových ploch územního plánu s převahou bydlení	H E	R	ano
29	Rozloha změn ÚP měnících nezastavitelné území na zastavitelné	H E	P	ano
30	Podíly počtu změn územního plánu podle druhu zastavitelnosti území	H E	neurčen	ano (nevhodný pro VVURÚ)
31	Podíly počtu změn ÚPn podle typu funkčního využití	H E	neurčen	ano (nevhodný pro VVURÚ)
32	Rozloha brownfields	H E	P	ano
33	Rozloha transformačních území	H E	R	ano
35	Míra změny zastavených a zpevněných ploch (% změna proti minulému období)	H E	S	ano
36	Podíl zastavených a zpevněných ploch na celkové výměře	H E	S	ano
37	Typy využití území	H E	neurčen	ano (nevhodný pro VVURÚ)
38	Počet zpracovaných UPP a UPD	H	R	ano (nevhodný pro VVURÚ)
39	Rozloha území se zpracovanou UPP a UPD	H	R	ano (nevhodný pro VVURÚ)
40	Rozsah stavebních uzávěr	H	neurčen	ano
41	Hustota zalidnění	HS	neurčen	ano
<b>C 3.</b>	<b>Vyvážené prostorové uspořádání města</b>	<b>H S</b>		
C 3.1.	Podpora polycentrické struktury města	H S		
42	Kapacita velkých prodejních center na území Prahy (nad 15 tis. m <sup>2</sup> )	S	neurčen	ano
43	(Odhadovaná) plocha kanceláří na obyvatele	H S	neurčen	ano
44	Počet funkčních lokálních a obvodových center	H S	R	ano
45	Rozloha funkčních lokálních a obvodových center	H S	R	ano
46	Podíl obyvatel v jednotlivých pásmech města	H S	neurčen	ano
47	Podíl ploch RD z celkových ploch bydlení	H S	neurčen	ano
48	Podíl počtu pracovních příležitostí v celoměstském centru na celkovém počtu pracovních příležitostí	H S	P	ano
49	Prodejní plocha maloobchodních zařízení na obyvatele	H S	R	ano
50	Podíl obyvatel s pěší dostupností MŠ do 15 minut	H S	R	ano
51	Podíl obyvatel s pěší dostupností ZŠ do 15 minut	H S	R	ano
C 3.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	H S		
52	Počet dojíždějících za prací ze Středočeského kraje	H S	S	ne ÚPHMP
53	Podíl vyjíždějících za prací do jiného kraje a ekonomicky aktivních	H S	R	ne ÚPHMP

Tabulka č. C1 – Přehled aspektů udržitelného rozvoje a indikátorů udržitelného rozvoje dle ÚAP Prahy				
Označení	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Udržitelný trend	Vztah k ÚP
<b>C 4.</b>	<b>Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>H S</b>		
C 4.1.	Podpora kulturních zařízení a aktivit	H S		
54	Výše Finanční podpory hl. m. Prahy kulturním zařízením za rok	H S	R	ne
55	Počet kulturních zařízení	S	R	ano
C 4.2.	Podpora ochrany památek a kulturního dědictví	H S		
56	Počet nemovitých kulturních památek	H S	neurčen	ano
57	Počet registrovaných archeologických nalezišť	H S	neurčen	ano
C 4.3.	Podpora cestovního ruchu	H S		
58	Počet návštěvníků za rok	H S	R	ne
59	Obsazenost ubytovacích zařízení	H S	R	ne
60	Počet konferencí a kongresů nad 100 osob v hromadných ubytovacích zařízeních s mezinárodní účastí	H S	R	ne
61	Ubytovací kapacita hromadných ubytovacích zařízení (počet lůžek)	H	R	ano
<b>C 5.</b>	<b>Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zelen, biodiverzita</b>	<b>E</b>		
C 5.1.	Podpora městské a příměstské zeleně	E		
62	Podíl ploch zeleně z celkové plochy	E	S	ano
63	Rozloha parkových ploch	E	R	ano
64	Podíl zemědělské půdy z celkové plochy	E	S	ano
65	Podíl obyvatel s pěší dostupností do zeleně do 5 min	E S	R	ano
66	Výměra ploch zeleně na obyvatele	E	neurčen	ano
67	Podíl orné půdy ze ZPF	E	P	ano
68	Podíl PUPFL z celkové plochy	E	R	ano
C 5.2.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E		
69	Podíl ploch ZCHÚ na celkové rozloze	E	S	ano
70	Koeficient ekologické stability	E	S	ano
71	Podíl plochy nefunkčních prvků ÚSES	E	P	ne
<b>C 6.</b>	<b>Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí</b>	<b>E S</b>		
C 6.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E S		
75	Rozsah území s překročením imisních limitů (souhrnně všechny polutanty)	E	P	ano
76"	Celkové emise NOx	E	P	ano
77	Celkové emise PM10	E	P	ano
79	Celkové emise benzen	E	P	ano
80	Počet trvale bydlících obyvatel v území se zhoršenou kvalitou ovzduší	E S	P	ano
83	Celkové emise SO2	E	P	ne
C 6.2.	Zajištění dobré kvality vody	E		
86	Podíl obyvatel napojených na ČOV	E	R	ano
87	Třída jakosti vody v povrchových tocích	E	R	ano
88	Biologická čistota vody BSK5	E	P	ne
89	Chemická čistota vody CHSK (Cr)	E	P	ne
C 6.3.	Snížení hlukové zátěže	E H		

Tabulka č. C1 – Přehled aspektů udržitelného rozvoje a indikátorů udržitelného rozvoje dle ÚAP Prahy				
Označení	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Udržitelný trend	Vztah k ÚP
90	Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku	E	P	ano
C 6.4.	Ochrana klimatu	E		
91	Pořízené investice na ochranu ovzduší a klimatu	E	R	ano
<b>C 7.</b>	<b>Efektivní doprava</b>	<b>H E S</b>		
C 7.1.	Kvalitní dopravní obslužnost MHD a PID	H E S		
93	Podíl MHD na dělbě přepravní práce vůči IAD	H E S	R	ano
94	Délka sítě metra	H E S	R	ano
95	Délka sítě tramvají	H E S	R	ano
96	Počet cestujících přepravených MHD na území Prahy	H E S	R	ano
97	Podíl kolejových druhů MHD na počtu cestujících přepravených MHD na území Prahy	H E S	R	ano
98	Počet příměstských autobusových linek PID	H E	neurčen	ne
99	Podíl kolejové sítě MHD vůči celkové délce sítě MHD na území hl. m. Prahy	H E	R	ano
100	Dopravní výkony příměstských autobusových linek PID	H E	R	ne
101	Dopravní výkony všech linek PID mimo železnici	H E	R	ne
102	Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze od zastávek kolejové dopravy	H E S	R	ano
103	Počet stanic a zastávek ŽD v hl. m. Praze	H E	R	ano
104	Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze zastávky MHD	H E S	R	ano
105	Počet obcí ve Středočeském kraji napojených na systém PID	H E S	R	ne
C 7.2.	Kvalitní řízení automobilové, přehledná a účelná komunikační síť	H E		
109	Podíl realizovaných úseku MO na celkové délce	H E	R	ne
163	Podíl realizovaných úseku PO na celkové délce	H E	R	ne
110	Dopravní výkon motorových vozidel na obyvatele	H	neurčen	ano
111	Celkový počet vozidel na obyvatele	H S	neurčen	ne
C 7.3.	Omezení růstu automobilové dopravy	H E		
112	Dopravní výkon automobilové dopravy na pražské komunikační síti v průměrný pracovní den	H E	neurčen	ano
113	Vývoj IAD v radiálních směrech po sektorech na hranici hl. m. Prahy	H E	P	ano
114	Rozsah komunikací s IAD > 100000 voz./den	H E	P	ano
115	Rozsah komunikací s těžkou nákladní dopravou > 5000 voz./den	H E	P	ano
116	Rozsah oblastí uplatňujících zóny placeného stání	H E	neurčen	ne
117	Rozsah oblastí s mýtným systémem	H E	neurčen	ne
C 7.4.	Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v centrální části města	H E		

Tabulka č. C1 – Přehled aspektů udržitelného rozvoje a indikátorů udržitelného rozvoje dle ÚAP Prahy				
Označení	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Udržitelný trend	Vztah k ÚP
118	Vývoj intenzit dopravy na centrálním a vnějším kordonu	H E	P	ano
C 7.5.	Řešení dopravy v klidu	H E S		
119	Počet vozidel parkujících na parkovištích P+R	H E S	R	ano
120	Počet parkovišť P+R	H E	R	ano
121	Kapacita parkovišť P+R	H E	R	ano
C 7.6.	Podpora železniční dopravy	H E		
122	Počet cestujících přepravených železniční dopravou na území Prahy v rámci PID	H E	R	ano
124	Vývoj výkonu nejdůležitějších nádraží	H	R	ano
C 7.7.	Uměřený rozvoj letecké dopravy	H		
125	Počet odbavených cestujících na letišti Ruzyně	H	neurčen	ne
126	Výkony letecké nákladní dopravy na letišti Ruzyně/rok	H	neurčen	ne
C 7.8.	Podpora vodní dopravy	H		
127	Počet přepraveného zboží plavebními komorami	H	R	ne
128	Objemy substrátu v pražských přístavech	H	R	ne
C 7.9.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E		
129	Délka cyklistických tras vedených po komunikacích bez automobilové dopravy	E	R	ano
<b>C 8.</b>	<b>Spolehlivé a hospodárné zásobování vodou a energiemi</b>	<b>H E</b>		
C 8.1.	Spolehlivost dodávek energie a vody	H E		
132	Spolehlivost dodávky el. energie	H	R	ano
133	Kapacita záložních zdrojů zásobování vodou na území hl. m. Prahy	H E	R	ano
C 8.2.	Robustnost systému zásobování vodou a energiemi	H S		
135	Špičkové zatížení hl. m. Prahy (elektrický příkon)	H	neurčen	ne
136	Podíl potřeby obnovy kanalizační sítě na celkové délce kanalizační sítě	H	P	ne
137	Podíl potřeby obnovy vodovodní sítě na celkové délce vodovodní sítě	H	P	ne
<b>C 9.</b>	<b>Soudržnost obyvatelstva</b>	<b>S</b>		
C 9.1.	Zachování příznivého demografického vývoje	S		
138	Počet trvale bydlících obyvatel	S	neurčen	ano
139	Průměrný věk	S	S	ano
140	Naděje dožití žen	S	R	ne
141	Naděje dožití mužů	S	R	ne
C 9.2.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	H S		
142	Obecná míra nezaměstnanosti	H S	P/S	ano
143	Počet uchazečů o zaměstnání - osob zdravotně postižených	H S	R (?)	ne
C 9.3.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče	S		
144	Počet lůžek v nemocnicích	S	R	ano
145	Počet obyvatel na 1 lékaře v ambulantní péči	S	P	ne

Tabulka č. C1 – Přehled aspektů udržitelného rozvoje a indikátorů udržitelného rozvoje dle ÚAP Prahy				
Označení	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Udržitelný trend	Vztah k ÚP
146	Počet lůžek/ míst v domech s pečovatelskou službou /domovech důchodců	S	R	ano
147	Počet lůžek/míst v domovech pro osoby se zdravotním postižením/ústavech sociální péče	S	R	ano
C 9.4.	Podpora bydlení	H S		
148	Počet dokončených bytů	H S	S	ano
149	Počet zahájených bytů	H S	S	ano
150	Počet rozestavěných bytů	H S	R	ano
151	Počet modernizovaných bytů	H S	S	ne
152	Průměrné tržní ceny bytů	H	S	ne
153	Průměrné tržní nájemné bytů	H	neurčen	ne
154	Rozloha rozvojových ploch pro bytovou výstavbu	H	S	ano
<b>C 10.</b>	<b>Dobrá veřejná správa, podpora občanské společnosti</b>	<b>H S</b>		
C 10.1.	Efektivní veřejná správa	H S		
C 10.2.	Podpora občanské společnosti	H S		
155	Volební účast ve volbách do zastupitelstev obcí	S	R	ne
156	Podíl žen z celkového počtu zvolených zastupitelů	S	R	ne
157	Počet obyvatel na 1 nestátní neziskovou organizaci	S	R	ne
<b>C 11.</b>	<b>Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik</b>	<b>H E S</b>		
C 11.1.	Integrovaný systém krizového řízení	H S		
158	Existence integrovaného systému krizového řízení (ANO/NE)	H S	S	ne
C 11.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně patologických jevu	S		
159	Počet trestných činů spáchaných na území hl. m. Prahy	S	P	ne
160	Počet přestupků řešených Městskou policií hl. m. Prahy	S	P	ne
161	Počet dopravních nehod na území hl. m. Prahy	S	P	ne
C 11.3.	Ochrana před živelními pohromami	H E S		
162	Podíl realizovaných částí systému protipovodňové ochrany a protipovodňových opatření	H E S	R	ano
Vysvětlivky:		H – ekonomický E – environmentální S – sociální	R – růst S – stabilita P – pokles	

Tabulka č. C2 – Aspekty udržitelného rozvoje a indikátory udržitelného rozvoje použité pro vyhodnocení vlivu změn ÚPHMP na stav a vývoj území			
Označení	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Udržitelný trend
<b>C.1.</b>	<b>Dlouhodobá ekonomická stabilita</b>	<b>H S</b>	

<b>Tabulka č. C2 – Aspekty udržitelného rozvoje a indikátory udržitelného rozvoje použité pro vyhodnocení vlivu změn ÚPHMP na stav a vývoj území</b>			
<b>Označení</b>	<b>Aspekt Indikátor a adaptabilita</b>	<b>Pilíř udržitelnosti</b>	<b>Udržitelný trend</b>
C 1.1.	Finanční stabilita	H	
3	Saldo rozpočtu hl. m. Prahy	H	(S)
C 1.2.	Příznivé podnikatelské prostředí	H S	
5	Pořadí Prahy v monitoringu atraktivity podnikatelského prostředí (Cushman&Wakefield)	H	S/R
6	Zaměstnaní v národním hospodářství	H	S/R
C 1.3.	Znalostní ekonomika, konkurenceschopnost	H S	
11	Počet studujících na vysokých školách	S	R
<b>C 2.</b>	<b>Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů</b>	<b>H E S</b>	
C 2.1.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H E	
12	Roční spotřeba plynu	H E	P
13	Roční spotřeba elektrické energie	H E	P
14	Roční spotřeba tepla z CZT	H E	P
15	Roční spotřeba vody	H E	P
20	Produkce komunálního odpadu	H E	P
C 2.2.	Hospodárné nakládání s územím	H E S	
28	Podíl naplněnosti rozvojových ploch územního plánu s převahou bydlení	H E	R
29	Rozloha změn ÚP měnících nezastavitelné území na zastavitelné	H E	P
32	Rozloha brownfields	H E	P
33	Rozloha transformačních území	H E	R
35	Míra změny zastavených a zpevněných ploch (% změna proti minulému období)	H E	S
36	Podíl zastavených a zpevněných ploch na celkové výměře	H E	S
40	Rozsah stavebních uzávěr	H	(P)
41	Hustota zalidnění	HS	(S)
<b>C 3.</b>	<b>Vyvážené prostorové uspořádání města</b>	<b>H S</b>	
C 3.1.	Podpora polycentrické struktury města	H S	
42	Kapacita velkých prodejních center na území Prahy (nad 15 tis. m <sup>2</sup> )	S	(S)
43	(Odhadovaná) plocha kanceláří na obyvatele	H S	(S/R)
44	Počet funkčních lokálních a obvodových center	H S	R
45	Rozloha funkčních lokálních a obvodových center	H S	R
46	Podíl obyvatel v jednotlivých pásmech města	H S	(S)
47	Podíl ploch RD z celkových ploch bydlení	H S	(S)
48	Podíl počtu pracovních příležitostí v celoměstském centru na celkovém počtu pracovních příležitostí	H S	P
49	Prodejní plocha maloobchodních zařízení na obyvatele	H S	R
50	Podíl obyvatel s pěší dostupností MŠ do 15 minut	H S	R
51	Podíl obyvatel s pěší dostupností ZŠ do 15 minut	H S	R
C 3.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	H S	
<b>C 4.</b>	<b>Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>H S</b>	
C 4.1.	Podpora kulturních zařízení a aktivit	H S	
55	Počet kulturních zařízení	S	R
C 4.2.	Podpora ochrany památek a kulturního dědictví	H S	
56	Počet nemovitých kulturních památek	H S	(S)

<b>Tabulka č. C2 – Aspekty udržitelného rozvoje a indikátory udržitelného rozvoje použité pro vyhodnocení vlivu změn ÚPHMP na stav a vývoj území</b>			
<b>Označení</b>	<b>Aspekt Indikátor</b>	<b>Pilíř udržitelnosti</b>	<b>Udržitelný trend</b>
57	<i>Počet registrovaných archeologických nalezišť</i>	H S	(S)
C 4.3.	Podpora cestovního ruchu	H S	
61	<i>Ubytovací kapacita hromadných ubytovacích zařízení (počet lůžek)</i>	H	R
<b>C 5.</b>	<b>Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zelen, biodiverzita</b>	<b>E</b>	
C 5.1.	Podpora městské a příměstské zeleně	E	
62	<i>Podíl ploch zeleně z celkové plochy</i>	E	S
63	<i>Rozloha parkových ploch</i>	E	R
64	<i>Podíl zemědělské půdy z celkové plochy</i>	E	S
65	<i>Podíl obyvatel s pěší dostupností do zeleně do 5 min</i>	E S	R
66	<i>Výměra ploch zeleně na obyvatele</i>	E	(R)
67	<i>Podíl orné půdy ze ZPF</i>	E	P
68	<i>Podíl PUPFL z celkové plochy</i>	E	R
C 5.2.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E	
69	<i>Podíl ploch ZCHÚ na celkové rozloze</i>	E	S
70	<i>Koeficient ekologické stability</i>	E	S
<b>C 6.</b>	<b>Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí</b>	<b>E S</b>	
C 6.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E S	
75	<i>Rozsah území s překročením imisních limitů (souhrnně všechny polutanty)</i>	E	P
76 <sup>o</sup>	<i>Celkové emise NOx</i>	E	P
77	<i>Celkové emise PM10</i>	E	P
79	<i>Celkové emise benzen</i>	E	P
80	<i>Počet trvale bydlících obyvatel v území se zhoršenou kvalitou ovzduší</i>	E S	P
C 6.2.	Zajištění dobré kvality vody	E	
86	<i>Podíl obyvatel napojených na ČOV</i>	E	R
87	<i>Třída jakosti vody v povrchových tocích</i>	E	R
C 6.3.	Snížení hlukové zátěže	E H	
90	<i>Počet trvale bydlících obyvatel žijících v oblastech s překročenými limity nočního hluku</i>	E	P
C 6.4.	Ochrana klimatu	E	
91	<i>Pořízené investice na ochranu ovzduší a klimatu</i>	E	R
<b>C 7.</b>	<b>Efektivní doprava</b>	<b>H E S</b>	
C 7.1.	Kvalitní dopravní obslužnost MHD a PID	H E S	
93	<i>Podíl MHD na dělbě přepravní práce vůči IAD</i>	H E S	R
94	<i>Délka sítě metra</i>	H E S	R
95	<i>Délka sítě tramvají</i>	H E S	R
96	<i>Počet cestujících přepravených MHD na území Prahy</i>	H E S	R
97	<i>Podíl kolejových druhů MHD na počtu cestujících přepravených MHD na území Prahy</i>	H E S	R
99	<i>Podíl kolejové sítě MHD vůči celkové délce sítě MHD na území hl. m. Prahy</i>	H E	R
102	<i>Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze od zastávek kolejové dopravy</i>	H E S	R
103	<i>Počet stanic a zastávek ŽD v hl. m. Praze</i>	H E	R
104	<i>Podíl obyvatel v dosahu 15 min. pěší chůze zastávky MHD</i>	H E S	R

<b>Tabulka č. C2 – Aspekty udržitelného rozvoje a indikátory udržitelného rozvoje použité pro vyhodnocení vlivu změn ÚPHMP na stav a vývoj území</b>			
<b>Označení</b>	<b>Aspekt Indikátor</b>	<b>Pilíř udržitelnosti</b>	<b>Udržitelný trend</b>
C 7.3.	Omezení růstu automobilové dopravy	H E	
112	<i>Dopravní výkon automobilové dopravy na pražské komunikační síti v průměrný pracovní den</i>	H E	(P)
113	<i>Vývoj IAD v radiálních směrech po sektorech na hranici hl. m. Prahy</i>	H E	P
114	<i>Rozsah komunikací s IAD &gt; 100000 voz./den</i>	H E	P
115	<i>Rozsah komunikací s těžkou nákladní dopravou &gt; 5000 voz./den</i>	H E	P
C 7.4.	Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v centrální části města	H E	
118	<i>Vývoj intenzit dopravy na centrálním a vnějším kordonu</i>	H E	P
C 7.5.	Řešení dopravy v klidu	H E S	
119	<i>Počet vozidel parkujících na parkovištích P+R</i>	H E S	R
120	<i>Počet parkovišť P+R</i>	H E	R
121	<i>Kapacita parkovišť P+R</i>	H E	R
C 7.6.	Podpora železniční dopravy	H E	
122	<i>Počet cestujících přepravených železniční dopravou na území Prahy v rámci PID</i>	H E	R
124	<i>Vývoj výkonu nejdůležitějších nádraží</i>	H	R
C 7.8.	Podpora vodní dopravy	H	
C 7.9.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E	
129	<i>Délka cyklistických tras vedených po komunikacích bez automobilové dopravy</i>	E	R
<b>C 8.</b>	<b>Spolehlivé a hospodárné zásobování vodou a energiemi</b>	<b>H E</b>	
C 8.1.	Spolehlivost dodávek energie a vody	H E	
132	<i>Spolehlivost dodávky el. energie</i>	H	R
133	<i>Kapacita záložních zdrojů zásobování vodou na území hl. m. Prahy</i>	H E	R
C 8.2.	Robustnost systému zásobování vodou a energiemi	H S	
<b>C 9.</b>	<b>Soudržnost obyvatelstva</b>	<b>S</b>	
C 9.1.	Zachování příznivého demografického vývoje	S	
138	<i>Počet trvale bydlících obyvatel</i>	S	(S/R)
139	<i>Průměrný věk</i>	S	S
C 9.2.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	H S	
142	<i>Obecná míra nezaměstnanosti</i>	H S	P/S
C 9.3.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče	S	
144	<i>Počet lůžek v nemocnicích</i>	S	R
146	<i>Počet lůžek/ míst v domech s pečovatelskou službou /domovech důchodců</i>	S	R
147	<i>Počet lůžek/míst v domovech pro osoby se zdravotním postižením/ústavech sociální péče</i>	S	R
C 9.4.	Podpora bydlení	H S	
148	<i>Počet dokončených bytů</i>	H S	S
149	<i>Počet zahájených bytů</i>	H S	S
150	<i>Počet rozestavěných bytů</i>	H S	R
154	<i>Rozloha rozvojových ploch pro bytovou výstavbu</i>	H	S
<b>C 11.</b>	<b>Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik</b>	<b>H E S</b>	
C 11.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně patologických jevů	S	
C 11.3.	Ochrana před živelními pohromami	H E S	



<b>Tabulka č. C2 – Aspekty udržitelného rozvoje a indikátory udržitelného rozvoje použité pro vyhodnocení vlivu změn ÚPHMP na stav a vývoj území</b>			
<b>Označení</b>	<b>Aspekt Indikátor</b>	<b>Pilíř udržitelnosti</b>	<b>Udržitelný trend</b>
162	<i>Podíl realizovaných částí systému protipovodňové ochrany a protipovodňových opatření</i>	<i>H E S</i>	<i>R</i>
<i>Vysvětlivky</i>		<i>H – ekonomický E – environ- mentální S - sociální</i>	<i>R - růst S – stabilita P – pokles</i>

## ČÁST D: PŘEDPOKLÁDANÉ VLIVY NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

Pro tuto část vyhodnocení vlivů celoměstsky významných změn ÚPHMP na udržitelný rozvoj byla v souladu s přílohou 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. použita jako referenční SWOT analýza, která je součástí Územně analytických podkladů Hlavního města Prahy (Útvar rozvoje hlavního města Prahy, 2008).

SWOT je rozdělena do následujících patnácti tematických oblastí:

1. Role Prahy;
2. Přírodní podmínky, krajina;
3. Sídelní struktura a urbanismus;
4. Kulturní hodnoty;
5. Hospodářské podmínky;
6. Sociodemografické podmínky;
7. Využití území;
8. Bydlení;
9. Rekreace;
10. Občanské vybavení;
11. Produkční odvětví;
12. Doprava;
13. Technická infrastruktura;
14. Hygiena ŽP;
15. Bezpečnost.

Příloha č. 5 k uvedené vyhlášce vyžaduje zpracovat v části D též vyhodnocení vlivů ZÚR na stav a vývoj hodnot území. Vzhledem k tomu, že SWOT analýza se významně věnuje i hodnotám území, je provedeno pouze vyhodnocení předpokládaných vlivů na výsledky analýzy SWOT a vyhodnocení vlivů na hodnoty území je její nedílnou součástí.

Vyhodnocení předpokládaných vlivů na výsledky analýzy SWOT je komplikované ze dvou důvodů:

1. Vyhodnocení se týká pouze dílčích změn územního plánu, které jsou jak geograficky i obsahově různorodé a vyhodnocení tedy ztrácí komplexnost.
2. SWOT analýza je pojata velmi široce a dotýká se všech rozvojových aspektů v jednotlivých tematických oblastech. To znamená, že pro většinu tvrzení nelze nalézt zjevnou (přímou či nepřímou) souvislost s územním plánování popř. s konkrétními změnami územního plánu.

Výše zmíněné důvody prakticky vylučují provedení hodnocení vlivů změn na všechna jednotlivá tvrzení SWOT. Proto byl proveden výběr nejzávažnějších tvrzení, která mají jasnou a přímou vazbu na do souhrnné SWOT analýzy, která jde rámcem vyhodnocení.

Vyhodnocení je provedeno formou číselného hodnocení zohledňujícího, jak změny přispívají k:

- a) eliminaci hrozeb;
- b) odstranění slabých stránek;
- c) využití silných stránek a příležitostí.

Hodnocení je následující:

- |    |  |
|----|--|
| -2 | změna působí významně protichůdně na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;   |
| -1 | změna má protichůdný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;           |
| 0  | změna nemá prokazatelný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;        |
| +1 | změna podporuje eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;                        |
| +2 | změna má významně pozitivní vliv na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů. |

V závěru je vypočteno průměrné hodnocení za všechna tvrzení upravené SWOT analýzy.

V tabulce č. D1 je uvedena SWOT analýza v členění a plném znění dle ÚAP Prahy. Tabulka č. D2 obsahuje upravenou SWOT použitou jako rámec pro hodnocení změn. Zvolené ukazatele jsou relevantní vždy alespoň pro jednu z posuzovaných změn. V případě, že daný záměr nemá v daném SWOT tvrzení hodnotitelný dopad či se projevuje neutrálně je daný indikátor hodnocen nulou.

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>	
<b>1. Role Prahy</b>	
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• poloha Prahy ve středu Evropy, trvající atraktivita a růst všeobecné prestiže města,</li> <li>• tradiční postavení Prahy jako střediska české státnosti a správy státu, vzdělanosti a kultury,</li> <li>• unikátní kulturně-historické dědictví světového významu, mimořádná turistická přitažlivost Prahy,</li> <li>• kontakty s velkými městy a regiony evropského kontinentu, napojení na činnost komunitárních struktur EU,</li> <li>• zásadní přínos pražské ekonomické základny pro hospodářství ČR.</li> </ul>	
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• napojení na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní Evropy,</li> <li>• málo rozvinutá koordinace aktivit a spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem při prosazování zájmu města v zahraničí,</li> <li>• malá vzájemná informovanost Prahy a městských částí o zahraničních aktivitách,</li> <li>• nevyužitý potenciál pro podporu rozvoje společnosti znalostí, pasivita při naplňování role Prahy jako inovačního centra,</li> <li>• nepříznivá pověst některých pražských služeb,</li> <li>• organizačně i věcně málo fungující koordinační vazby Prahy se Středočeským krajem.</li> </ul>	
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• upevňování pozice Prahy na trhu metropolí Evropy jako dynamického, dlouhodobě stabilního, bezpečného a inovačního města - prezentace Prahy jako „spokojeného“ města,</li> <li>• předsednictví České republiky v EU v 1. polovině roku 2009,</li> <li>• využití polohy města v Evropě k umístění sídla některého úřadu (agentury) EU a dalších mezinárodních organizací v Praze a pro mezinárodně významné aktivity,</li> <li>• optimální využití finančních prostředků ze zdrojů EU,</li> <li>• investorský zájem.</li> </ul>	
<b>OHROŽENÍ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• rychlý růst konkurence jiných evropských měst,</li> <li>• nekoncepční přístup a komerční tlaky měnící Prahu na „běžné“ velkoměsto s internacionální unifikací,</li> <li>• vliv extrémního zvýšení turismu na památkově unikátní celek Historického jádra města a genius loci města,</li> <li>• nevyvážená podpora Prahy z úrovně vlády a Parlamentu ČR,</li> <li>• nedostatečnost legislativy dávající možnost územně správním orgánům účinně ovlivňovat rozvoj svěřeného území,</li> <li>• nárůst cizích vlivů nepříznivě ovlivňující život města a překračujících míru tolerance občanů.</li> </ul>	
<b>2. Přírodní podmínky, krajina</b>	
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	
<b>OBECNĚ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pestrá geologická skladba a bohatá terénní morfologie,</li> <li>• příznivé klima mírného klimatického pásu,</li> <li>• správní území kraje je identické s územím obce, což může být výhodou při zajišťování územní ochrany (ÚSES, ZCHÚ apod.).</li> </ul>	
<b>SPECIFICKÉ</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• přítomnost obtížněji zastavitelných svahů se zelení, a to i v rámci kompaktního města,</li> <li>• nadprůměrná kvalita zemědělské půdy ve vnějším pásmu města, především v severovýchodní a jihovýchodní části,</li> <li>• přítomnost několika rozsáhlejších lesních komplexů a parkových ploch uvnitř města,</li> </ul>	

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou,</li> <li>• potenciál pro vznik nové veřejné zeleně na plochách charakteru "brownfields", zejména v hustě zastavěných územích.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• nevhodné technické úpravy mnoha koryt vodních toků i v místech, kde to není nezbytné (např. v extravilánu),</li> <li>• 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,</li> <li>• zvýšená rekreační zátěž lesů i jiných přírodě blízkých prvků v důsledku jejich nedostatečné rozlohy a nerovnoměrného rozložení na území města,</li> <li>• ruderalizace vegetace, rozšiřování invazních druhů,</li> <li>• fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• riziko sesuvu na svazích podél okrajů křídových plošin a sesuvu vyvolaných antropogenními vlivy,</li> <li>• 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,</li> <li>• likvidace zeleně na rostlém terénu v některých vnitroblocích.</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost snadnějšího získání potřebných pozemků pro realizaci veřejné prospěšných opatření (např. prvků ÚSES) na základě nového stavebního zákona,</li> <li>• využití dotačních programů ze strukturálních fondů EU i zdrojů tuzemských pro revitalizaci vodních toků,</li> <li>• různá krajinotvorná opatření i pro vlastní realizaci prvků ÚSES apod.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• existence ploch zeleně ve Středočeském kraji, které by bylo možné dále rozvíjet a propojit s pražskými.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<i>OBEČNÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoká míra poškození lesních porostů v důsledku nadměrného a často i nedostatečně ohleduplného rekreačního využívání pražských lesů,</li> <li>• tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně,</li> <li>• postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• riziko nevhodných "technicistních" břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek.</li> </ul>
<b>3. Sídelní struktura a urbanismus</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• výrazná prostorová scéna města ovlivněná zejména přírodními danostmi, morfologií terénu a dlouhodobým utvářením zástavby,</li> <li>• uchované doklady historického vývoje a architektonicky cenné stavby a soubory,</li> <li>• rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení,</li> <li>• souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém,</li> <li>• krajinné a přírodní hodnoty, zřetelné přírodní osy,</li> <li>• atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>	
•	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.
<b>SPECIFICKÉ</b>	
•	nezastavěné vrcholy a svahy terénních útvaru podílející se na osobitě 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,
•	realizace dopravní a technické infrastruktury v rozvojové oblasti Letňany - Kbely,
•	dobré podmínky pro rozvoj na území Dolní Počernice - Běchovice (včetně pozemků ve vlastnictví města),
•	dobré předpoklady pro rozvoj v prostoru Západního města a další možnosti v prostoru Drnovské,
•	rozvojová rezerva v prostoru Štěrboholy - Malešice.
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>	
<b>OBEČNÉ</b>	
•	radiální uspořádání města ovlivňující spolu s terénní morfologií nepříznivě možnosti trasování a realizace dopravní infrastruktury v tangenciálních směrech,
•	nekoncepční přístup k umisťování výškových a objemových dominant,
•	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.
<b>SPECIFICKÉ</b>	
•	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,
•	zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný,
•	potřeba revitalizace rozsáhlých ploch naplněných skládkami komunálního odpadu,
•	ztráta kontinuity rozvoje městské struktury do východních prostorů města existencí rozsáhlé Malešicko - Hostivařské průmyslové oblasti,
•	existence brownfields Běchovické výzkumné základny v okraji přírodního parku Klánovice Číhadla, přetrvávající monofunkčnost sídlištní zástavby 2. poloviny 20. století často s nefunkčními či nekvalitně založenými centry, ale s tendencí dalších bytových dostaveb a zahušťování,
•	nízká úroveň tvorby a údržby městského parteru,
•	dlouhodobě nedokončené projekty, např. vysokoškolský kampus na Pelc Tyrolce, plavecké centrum na Šutce, novodobý projekt „Zelený ostrov“ ve Vysočanech,
•	neukončená koncepce a organizace prostoru Pankráče, Strahova a prostoru Trója - Bubeneč,
•	deficity zeleně a omezené rekreační příležitosti především na severovýchodě území.
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	
<b>OBEČNÉ</b>	
•	využití dotačních titulů EU a státu, především pro revitalizaci území, objektů a veřejných prostranství,

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>zájem investorů o investice do transformačních území.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>existence přírodních os, pásu a ploch zeleně ve Středočeském kraji, které by bylo možné propojit s pražskými,</li> <li>celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<i>OBECNÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>pokračující nároky na provedení změn volných ploch na zastavitelné území s rizikem omezení přístupnosti a ztráty rekreačních ploch a zeleně,</li> <li>tlak na využití území bez ohledu na potřeby vyváženosti, limity a podmínky území a s vyššími nároky na dopravní i technickou infrastrukturu,</li> <li>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,</li> <li>zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení,</li> <li>pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy,</li> <li>pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města,</li> <li>majetková nedostupnost ploch pro realizaci městské infrastruktury a výsadby Zeleně.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>tendence realizovat skladové a obchodní haly v zastavitelných plochách těsně za hranicí Prahy způsobující ztrátu kontaktu města do volné krajiny,</li> <li>tlak na rozšiřování a výstavbu dalších nákupních center ve vnějším pásmu města,</li> <li>zásahy do měřítka stávající zástavby i do jejího výškového členění a navazující ohrožení panoramat města, kompozice a charakteru stávající zástavby,</li> <li>tlak na využití oblasti související s řekou způsobující přetěžování nábřežních poloh v centru,</li> <li>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.</li> </ul>
<b>4. Kulturní hodnoty</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBECNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>v podstatě neporušené historické jádro města - Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,</li> <li>relativně vysoká míra zachování historické urbánní struktury města,</li> <li>velká míra zachování historických objektů vysoké kulturní a architektonické hodnoty, včetně uměleckých objektů vhodně dotvářejících autentické prostředí města,</li> <li>četné zachování historických objektů kulturního a vzdělávacího charakteru, tradiční existence vysokoškolských zařízení v historickém jádru města podporující pestrost a diverzitu městského prostředí.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vysoká míra diverzity zachovaných objektů v historickém jádru Prahy, které dokumentují širokou škálu uměleckých slohu v plynulé časové kontinuitě od románského období po současnost,</li> <li>cenná různorodost dosud zachovaných prvků historického městského mobiliáře a některých ostatních detailních prvků městského interiéru,</li> <li>vysoký standard projektů a realizací rekonstrukcí památkových objektů,</li> <li>přísné posuzování orgány státní památkové péče jak rekonstrukcí, tak i navrhovaných demolic památkových objektů a také novostaveb uvnitř památkových ochranných pásem,</li> <li>vysoká úroveň archeologických průzkumu na území historického jádra Prahy, nárůst získávaných informací díky zlepšování technické a metodické stránky záchranných výzkumu.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<i>OBECNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>absence regulativů pro umístování výškových staveb a objemových dominant v celém městě,</li> <li>narušování střešní krajiny nástavbami objektů a půdními vestavbami, které znehodnocuje vizuální scénu města,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dosavadní přístup k archeologickému dědictví na území Prahy se omezuje převážně na provádění záchranných archeologických výzkumu, není respektována priorita zachování archeologických památek na místě výskytu v netknutém stavu,</li> <li>• znehodnocování památek v důsledku kriminality a vandalství.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoká koncentrace pracovních příležitostí v historické části města vyvolávající vysoké nároky na dopravní obsluhu,</li> <li>• úbytek trvale bydlících v centru města, který snižuje autenticitu prostředí,</li> <li>• četné dvorní vestavby v historickém jádru města, které zvyšují míru využití území a znehodnocují urbanistické hodnoty města,</li> <li>• nevyvážená kvalita péče o městské parky a veřejné prostory,</li> <li>• neúměrná komercializace veřejných prostorů,</li> <li>• vysoká koncentrace turistů na malé, úzce vymezené části historického jádra města, která je tak vystavena neúměrnému zatížení,</li> <li>• špatný stav infrastruktury a technických zařízení některých historických budov, které vede k rychlé degradaci objektů, ale může vést i k jejich vážnému ohrožení po stránce konstrukční,</li> <li>• problém tzv. fasádismu, kdy dochází k faktické demolici celého objektů a ponechání pouze uliční fasády.</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• umístování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města,</li> <li>• širší nabídka turistických cílů a tras - a to i ve Středočeském kraji - jako předpoklad pro rozptýlení toku turistů na širší území.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• rozvoj nedestruktivních metod archeologického zkoumání a jejich využití v praxi.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<i>OBEČNÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• enormní zájem investorů vedoucí k razantním zásahům do stavební struktury zejména v historickém jádru Prahy (PPR), ale i v přilehlých památkových zónách,</li> <li>• tlak na zvyšování automobilového provozu s negativními důsledky na památky,</li> <li>• tlak investorů na využití archeologicky cenného podzemí zejména v historickém jádru Prahy pro stavební aktivity a funkce, které se nedají prosadit nad zemí,</li> <li>• nepříznivé přírodní vlivy (zejména povodně), které mohou narušovat stavební památkový fond.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• tlak na další zahušťování zástavby na území historického jádra Prahy zastavováním historických nádvoří a vnitrobloků,</li> <li>• přesunutí tradičních vysokoškolských zařízení do vnějšího pásma města v důsledku komercializace historického jádra Prahy,</li> <li>• časté nerespektování autentické podoby historických budov při nové úpravě fasád, použití nevhodných a netradičních materiálů.</li> </ul>
<b>5. Hospodářské podmínky</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• otevřené podnikatelské prostředí, realizovaná zásadní odvětvová přestavba s omezením oboru zatěžujících město, vysoké hodnocení investorské stability Prahy,</li> <li>• dobrá dostupnost Prahy pro většinu regionálního zázemí,</li> <li>• dostatek prostoru na území města i v regionálním zázemí pro možnost zajištění funkcí a rozvoje Prahy,</li> <li>• vysoká ekonomická výkonnost, zhruba čtvrtinový podíl na tvorbě hrubého domácího produktu ČR,</li> <li>• vysoká míra zhodnocení vloženého kapitálu ze soukromých zdrojů,</li> <li>• dobré hospodaření s městskými financemi potvrzené dlouhodobě vysokým hodnocením od ratingových agentur,</li> <li>• rychlý rozvoj odvětví služeb.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>významný podíl města na vlastnictví pozemků v některých rozvojových lokalitách.</li> </ul>
SLABÉ STRÁNKY
OBECNÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>částečně rozvinuté vazby správy města a podnikatelských struktur, absence rozvojové agentury, málo využívaná forma „Public Private Partnership“,</li> <li>nedostatečná podpora malého a středního podnikání, nedostatečné toky informací uvnitř podnikatelské sféry, malá účast podnikatelských asociací při přípravě programových dokumentů rozvoje města,</li> <li>nedostatečný důraz na dodržování principu udržitelnosti ve všech jeho aspektech jako jednoho ze základních předpokladů dlouhodobého rozvoje ekonomické základny i celého města,</li> <li>nerovnováha nabídky a poptávky na trhu práce, nedostatek některých nadprůměrně kvalifikovaných a řemeslných profesí,</li> <li>míra zadluženosti města omezující další výraznější využití „cizích“ zdrojů financování, např. úvěry, půjčky.</li> </ul>
SPECIFICKÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>územně roztržštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály,</li> <li>nesoulad mezi některými strategickými záměry a reálným rozvojem,</li> <li>velmi rozdrobené vlastnické vztahy bránící rozvoji některých území.</li> </ul>
PŘÍLEŽITOSTI
OBECNÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>existence rozsáhlého ekonomického prostoru integrované Evropy,</li> <li>zlepšení makroekonomického prostředí v rámci celého státu, stabilizace důvěry podnikatelů (investorů) pro alokaci jejich aktivit na území Prahy,</li> <li>zajištění podmínek pro naplňování záměru rozvoje znalostní společnosti v souladu s Lisabonskou strategií,</li> <li>využití získaných finančních prostředků ze zdrojů EU k posílení konkurenceschopnosti Prahy.</li> </ul>
SPECIFICKÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>zájem investorů o přeměnu bývalých industriálních území na nové smíšené městské struktury,</li> <li>využívání komparativních výhod nižších nákladů na živou práci v některých odborných profesích v rámci EU.</li> </ul>
OHROŽENÍ
OBECNÁ
<ul style="list-style-type: none"> <li>nedostatečné zohlednění celostátního významu Prahy při přerozdělování veřejných zdrojů,</li> <li>konkurence rozvojových záměrů realizovaných na území Středočeského kraje,</li> <li>mezinárodně vnímané aspekty ohrožující renomé Prahy, mj. korupce, kriminalita, nadbytečná byrokracie,</li> <li>neúplná informovanost investorů při vstupu na pražský trh,</li> <li>problematický stav a právní rámec pro konsolidaci vlastnických vztahů a vymahatelnost vlastnických práv,</li> <li>netransparentnost vlastnictví a nakládání s nemovitostmi,</li> <li>nedostatek strategických surovin, paliv a energií na světových trzích provázený jejich rostoucími cenami.</li> </ul>
SPECIFICKÁ
<b>6. Sociodemografické podmínky</b>
SILNÉ STRÁNKY
OBECNÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>růst počtu trvale bydlících obyvatel,</li> <li>nadprůměrná životní úroveň a vyvážená sociální stabilita,</li> <li>kvalitní zdravotní péče, hustá síť zdravotnických zařízení,</li> <li>nejvyšší úroveň naděje dožití a příznivé ukazatele pracovní neschopnosti,</li> <li>kontinuita tradice a kultivovanosti města,</li> <li>nadprůměrná vzdělanostní úroveň populace a kvalifikace pracovní síly,</li> <li>stabilní, profesně pestrá nabídka na trhu práce, celkově nízká nezaměstnanost.</li> </ul>
SPECIFICKÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města.</li> </ul>



<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>	
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku,</li> <li>• nadprůměrné výdaje domácností, především na bydlení,</li> <li>• fyzické bariéry pro pohyb ve městě omezující starší občany, občany se sníženou pohyblivostí, rodiny s dětmi a další,</li> <li>• zpřetrhání tradičních sociálních vazeb uvnitř lokálních občanských komunit,</li> <li>• rostoucí deficit počtu pracovníků s nadprůměrnou kvalifikací nebo v řemeslných profesích, který ohrožuje příznivé hodnocení atraktivity celkového podnikatelského prostředí v Praze,</li> <li>• nedostatečné provázání vzdělávání s trhem práce,</li> <li>• nedostatek pracovních příležitostí pro handicapované osoby a některé skupiny osob s obtížným uplatněním na trhu práce.</li> </ul>	
<i>SPECIFICKÉ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• úbytek obyvatel v centru města.</li> </ul>	
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• migrace cizinců - nové pracovní síly,</li> <li>• přitažlivost města pro osoby v produktivním věku,</li> <li>• zvyšování kvality a standardu života obyvatel.</li> </ul>	
<i>SPECIFICKÉ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně-společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení.</li> </ul>	
<b>OHROŽENÍ</b>	
<i>OBEČNÁ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vystěhovávání trvale bydlicích obyvatel za hranice města při pokračujícím využívání obslužné infrastruktury Prahy,</li> <li>• nedostatečný zájem občanů o veřejné záležitosti a nízká identifikace s místním společenstvím,</li> <li>• nedostatečný postih „černého“ pracovního trhu,</li> <li>• růst počtu ilegálních pracovníků a přistěhovalců bez řádného zdravotního a sociálního pojištění, pracujících načerno, neplatících daně, ale čerpajících služby z nich hrazené.</li> </ul>	
<i>SPECIFICKÁ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• soustředování jednotlivých národností a sociálně problémových skupin do určitých lokalit ve městě.</li> </ul>	
<b>7. Využití území</b>	
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• široké spektrum druhů a typu území z hlediska možností jejich funkčního využití,</li> <li>• nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města,</li> <li>• velká přitažlivost města pro investorskou činnost a rozvoj všech městských funkcí včetně turistického ruchu,</li> <li>• zelené klíny pronikající z volné krajiny do centra města.</li> </ul>	
<i>SPECIFICKÉ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• existence přirozeného i plánového soustředění městotvorných funkcí ve stávajících subcentrech obvodového a lokálního významu s nabídkou správních, obslužných a kulturně společenských aktivit,</li> <li>• větší množství veřejně přístupných historických zahrad v celoměstském centru na levém břehu Vltavy,</li> <li>• existence rozsáhlých parkových ploch v kontaktu s centrem Prahy - Stromovka, Petřín, Letná.</li> </ul>	
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch,</li> <li>• nedostatečná nabídka atraktivních lokalit mimo celoměstské centrum k využívání pro turistický ruch,</li> <li>• malá podpora veřejného sektoru při naplňování komerčně méně atraktivních funkcí, zejména veřejného vybavení, zeleně, rekreace aj.</li> </ul>	

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>	
<i>SPECIFICKÉ</i>	
•	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 peších, 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.
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
•	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.
<i>SPECIFICKÉ</i>	
•	návrat bytové funkce do centra města.
<b>OHROŽENÍ</b>	
<i>OBEČNÁ</i>	
•	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 nevrátné zátěže lokalit a jejich širšího okolí.
<i>SPECIFICKÁ</i>	
•	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.
<b>8. Bydlení</b>	
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
•	nadprůměrná úroveň bytového fondu a jeho napojení na veřejné sítě,
•	zvyšující se kvalita většiny bytového fondu,
•	vysoký počet rozestavených 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.
<i>SPECIFICKÉ</i>	
•	neexistence sociálně problémových lokalit.
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nikteré trvajících negativní faktory fungování trhu s byty, např. spekulace a neoprávněné užívání bytů,</li> <li>• existence dvojího nájemného,</li> <li>• nedostatek kvalitních stavebních kapacit pro modernizaci a výstavbu bytového fondu, který má dopad na finanční i časovou náročnost,</li> <li>• podprůměrná obytná plocha pražských bytů a nižší průměrný počet místností.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zájem o bydlení v Praze a jeho okolí,</li> <li>• příliv zahraničního kapitálu do bydlení v Praze, akumulace zdrojů pro další rozvoj obytné funkce,</li> <li>• nabídka ekologicky příznivých technologií, konstrukcí a typu nové bytové výstavby a jejího technického vybavení,</li> <li>• nová legislativa směřující k odstranění negativních důsledků deformace trhu s byty, nástroje na podporu nájemního bydlení.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšený investorský zájem na využití vhodných volných a transformačních ploch pro bytovou výstavbu v centru Prahy a kompaktním městě, včetně doplnění sídlišť,</li> <li>• návrat bytové funkce do centra města,</li> <li>• zlepšování stavebně technické úrovně privatizovaných bytů.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<i>OBEČNÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• problémy splácení hypoték a půjček, neplacení nájemného, dlouhodobě nedokončené bytové projekty</li> <li>• v důsledku poklesu kupní síly obyvatel,</li> <li>• tlak investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města a na neúměrné</li> <li>• využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit,</li> <li>• nárůst migrace sociálně problémových skupin obyvatel,</li> <li>• nízká státní podpora pro opravy bytového fondu.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• nadměrná vlastnická roztržitost bytového fondu vytvářející především na sídlišťích bariéru pro koordinaci a koncentraci zdrojů pro opravy bytových objektů, úpravy okolního prostoru, realizaci energetické úspory, ekologická opatření apod.</li> </ul>
<b>9. Rekreace</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• atraktivita Prahy jako turistické destinace,</li> <li>• široká nabídka ubytovacích zařízení sloužících cestovnímu ruchu všech kategorií,</li> <li>• mimořádné kulturní dědictví, Historické jádro Prahy,</li> <li>• pověst Prahy jako bezpečné turistické destinace,</li> <li>• dobrá dostupnost Prahy leteckou dopravou, ke které přispívá zvýšení kapacity letišť v Ruzyni a nízkonákladové lety,</li> <li>• tradice sportovních zájmových organizací, jako je Sokol nebo Skaut,</li> <li>• rozsáhlý přirozený rekreační potenciál území Prahy.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dostatečná kapacita služeb v centru Prahy pro návštěvníky města,</li> <li>• existence multifunkčního zařízení ve Vysočanech na současné špičkové mezinárodní úrovni,</li> <li>• územní podmínky pro vznikající velké rekreační areály pro krátkodobou rekreaci, např. na soutoku Vltavy a Berounky,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• tradice sportovních akcí pro jednotlivce i širokou veřejnost, často i mezinárodního charakteru,</li> <li>• rozšiřování nabídky sportovně rekreačních příležitostí pro netradiční sportovní disciplíny.</li> </ul>
SLABÉ STRÁNKY
OBEČNÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná spolupráce veřejného a soukromého sektoru v oblasti cestovního ruchu,</li> <li>• dlouhodobě velmi malý podíl domácích návštěvníků oproti srovnatelným zahraničním turistickým destinacím,</li> <li>• vysoká sezónnost,</li> <li>• nedostatek příležitostí pro pohybovou rekreaci neorganizované většinové populace,</li> <li>• omezená druhovost a nevyvážená skladba sportovních zařízení, zejména nedostatek plaveckých bazénů a absence komplexních center pohybové aktivity</li> </ul>
SPECIFICKÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• velmi rozdílné dopady cestovního ruchu na městské části jako důsledek nerovnoměrného rozložení turistických atrakcí na území města,</li> <li>• velké zatížení Historického jádra Prahy a centra města cestovním ruchem,</li> <li>• úroveň některých vstupních bodů neodpovídá současným požadavkům a představám (autobusové nádraží Florenc, železniční stanice Holešovice a další),</li> <li>• pouliční kriminalita zaměřená na turisty, která ovlivňuje renomé Prahy jako turistické destinace,</li> <li>• nerovnoměrné rozložení ubytovacích a stravovacích zařízení na území města,</li> <li>• nedostatečné využívání transformačních lokalit pro přeměnu také na území pro volnočasové, sportovní a rekreační aktivity občanů,</li> <li>• nerovnoměrné rozložení sportovních a rekreačních příležitostí na území Prahy, nedostatečně vybavené rekreační zázemí centra města a sídlišť,</li> <li>• stárnoucí vybavení velké části tradičních sportovních areálů, nedostatek cyklistických stezek oddělených od automobilové dopravy.</li> </ul>
PŘÍLEŽITOSTI
OBEČNÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvyšování kvality služeb v cestovním ruchu,</li> <li>• rozvoj doprovodné infrastruktury cestovního ruchu,</li> <li>• zájem o ubytování v Praze,</li> <li>• možnost potenciálního nárůstu déletrvajících pobytů s jiným než čistě turistickým cílem, způsobený zvýšenou mobilitou osob v rámci EU,</li> <li>• nárůst cestování seniorů,</li> <li>• rozšiřování „druhého bydlení“ vedoucí k žádoucím opakovaným návštěvám,</li> <li>• rostoucí obliba kondičního sportování u mladé a střední generace.</li> </ul>
SPECIFICKÉ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zájem investorů o výstavbu ubytovacích kapacit a dalších zařízení cestovního ruchu na atraktivních lokalitách.</li> </ul>
OHROŽENÍ
OBEČNÁ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• silná konkurence jiných měst v cestovním ruchu,</li> <li>• změna způsobu cestování může vést k zániku některých pracovních míst nebo celých profesí např. průvodci, pracovníci cestovních kancelářů,</li> <li>• změna struktury návštěvníků s nárůstem příjmově nižších skupin a možný pohyb finančně nezajištěných návštěvníků,</li> <li>• finanční efekty z cestovního ruchu pro vlastní rozpočet Prahy neodpovídají výnosům získaným v tomto odvětví, rozšiřující se neadresnost subjektu poskytující služby cestovního ruchu,</li> <li>• příklady pompézních staveb pro vrcholový sport v zahraničí jako riziko pro neuváženou výstavbu naddimenzovaných diváckých arén bez perspektivy trvalé návštěvnosti.</li> </ul>
SPECIFICKÁ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• chátrání řady tradičních sportovišť z důvodu chybějící údržby a nedostatku finančních prostředků.</li> </ul>
10. Občanské vybavení
SILNÉ STRÁNKY
OBEČNÉ

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• široká nabídka odborných, všeobecných a uměleckých středních i vyšších škol,</li> <li>• rozsáhlé spektrum nestátních neziskových organizací působících v oblasti sociálních služeb,</li> <li>• velká nabídka zdravotnických zařízení, včetně zařízení nadměstského významu poskytujících specializované a superspecializované zdravotní služby,</li> <li>• kulturní zázemí města na evropské úrovni,</li> <li>• dobrá dostupnost objektů městské veřejné správy městskou hromadnou dopravou.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dostatečná a rovnoměrně rozložená síť základních a středních škol v centru Prahy a v kompaktním městě,</li> <li>• rovnoměrná dislokace objektů městské veřejné správy,</li> <li>• hustá síť ubytovacích a stravovacích zařízení všech kategorií v centru města.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečné možnosti pro mimoškolní a zájmovou činnost dětí a mládeže, zejména pro spontánní trávení volného času,</li> <li>• nedostatečná vybavenost zařízeními poskytujícími pobytové sociální služby, zejména domovy seniorů, domy zvláštního určení např. s azylovými byty, noclehárnami pro bezdomovce, zařízeními pro přechodnou péči,</li> <li>• rostoucí poptávka po zdravotních a sociálních službách určitého typu v důsledku stárnutí populace.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech,</li> <li>• nedostatek lůžek ošetrovatelské a následné péče, lůžek hospicových a paliativních,</li> <li>• nedostatek kulturních, stravovacích a volnočasových zařízení na velkých sídlištích,</li> <li>• nedostatečné kapacity pro střednědobé a dlouhodobé ubytování vysokoškolských studentů a osob přicházejících za prací.</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• využívání škol jako polyfunkčních středisek pro aktivity místních obyvatel,</li> <li>• využití metody komunitního plánování pro vytvoření efektivní sítě sociálních služeb,</li> <li>• podpora státu do kulturních zařízení celostátního významu na území Prahy,</li> <li>• umisťování některých funkcí celostátní a regionální státní správy mimo Prahu.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• konkurence u komerčně poskytovaných druhů občanské vybavenosti.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<i>OBEČNÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvyšující se tlak mimopražských obyvatel na využívání zařízení občanské vybavenosti na území Prahy,</li> <li>• příliv problémových osob a osob závislých na sociální pomoci,</li> <li>• tlak na využití rozvojových ploch veřejného vybavení pro jinou funkci</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby,</li> <li>• ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánu státní a městské správy.</li> </ul>
<b>11. Produkční odvětví</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ukončená základní odvětvová a vlastnická transformace pražské ekonomiky se stabilizací potenciálně příznivých oborů, výroby a činností, např. obsluha města, obory s vysokou přidanou hodnotou a environmentálně pozitivními dopady,</li> <li>• rozvoj kapacit tzv. strategických služeb s celoevropskou působností,</li> <li>• tradice udržující průmysl jako významný činitel ekonomické základny města,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>	
•	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,
•	rozsáhlá obchodní síť,
•	vysoká obsazenost stávajících skladovacích prostor.
<i>SPECIFICKÉ</i>	
•	kvalitní zemědělská půda, vodní zdroje pro závlahy ve vnějším pásmu města a příznivé klimatické podmínky pro zemědělství,
•	rovnoměrné rozložení velkokapacitních nákupních center,
•	velká nabídka kancelářských ploch v centru města,
•	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.
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
•	přetrvávající problémy části produkční základny průmyslu s dopady na životní prostředí, zvýšenou dopravní zátěží a obtížnou technologickou modernizaci,
•	nedostatečné podmínky pro vznik nebo efektivní rozjezd malých průmyslových podniků, zejména kapacity technologických parků, inkubátorů,
•	nedostatečné propojení výzkumné sféry s podnikatelskou praxí, chybějící 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.
<i>SPECIFICKÉ</i>	
•	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,
•	neúměrné zvětšování vzdáleností obchodních zařízení od spotřebitele v některých částech města jako důsledek vzniku velkých nákupních center.
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>	
<i>OBEČNÉ</i>	
•	růst motivující konkurenci 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 poznatku do praxe,
•	trvalý zájem silných národních i nadnárodních společností na umístění centrálních 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,
•	rozvoj nových forem a růst kvality služeb.
<i>SPECIFICKÉ</i>	
•	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.
<b>OHROŽENÍ</b>	
<i>OBEČNÁ</i>	
•	pomalé zavádění modernizačních prvků, zejména transferu nových technologií,

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• rychlý rozvoj dalších velkých měst ČR v oblasti inovací a znalostí zeslabující pozici Prahy jako inovačního centra republiky,</li> <li>• rozvoj znalostní společnosti v okolních státech, který zhorší konkurenceschopnost ČR a Prahy,</li> <li>• negativní dopad růstu cen pohonných hmot a energií na produkční aktivity,</li> <li>• vznik nadměrného převisu nabídky kancelářských ploch nad poptávkou,</li> <li>• převažující preference investorů na maximální zhodnocení vložených prostředků při výstavbě nových kancelářských objektů u bez ohledu na potřeby obyvatel, prostorové možnosti a potřeby památkové péče,</li> <li>• stagnace veřejného vysokého školství v důsledku omezených zdrojů státu.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• budování skladovacích, obslužných a výrobních areálů v okolí Prahy, které znehodnocují kontaktní území,</li> <li>• zhoršení nákupních možností a nabídky služeb v historickém jádru města pro místní obyvatele,</li> <li>• vznik monofunkčních kancelářských komplexů,</li> <li>• zábery zemědělského půdního fondu v rozporu s veřejným zájmem.</li> </ul>
<b>12. Doprava</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• významná křižovatka dopravních tras republikového i evropského významu umocněná příznivou polohou Prahy v rámci České republiky a středoevropského prostoru,</li> <li>• příznivá dostupnost centra Prahy železniční dopravou,</li> <li>• rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze,</li> <li>• hustá síť železničních tratí na území města,</li> <li>• atraktivita Prahy pro leteckou dopravu,</li> <li>• příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu,</li> <li>• rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID),</li> <li>• významné zastoupení kolejových subsystému v rámci integrované veřejné dopravy,</li> <li>• atraktivní systém metra, jeho provozní spolehlivost a kvalita.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• příznivé spojení většiny regionálních sídel s centrem Prahy železniční dopravou,</li> <li>• funkčnost železnice na území města v období povodní,</li> <li>• mimoúrovňové křižovatky na Městském okruhu zajišťující jeho funkčnost a plynulost dopravy i při značném automobilovém zatížení,</li> <li>• rostoucí podíl tunelových úseku městského okruhu zmírňující negativní dopady individuální automobilové dopravy do území a rovněž eliminující negativní bariérový efekt dopravní stavby v území,</li> <li>• kapacita Jižní spojky umožňující převádět velké dopravní zatížení a v budoucnosti využití i pro veřejnou autobusovou dopravu,</li> <li>• významné komunikace fungující i při úsporném šířkovém uspořádání,</li> <li>• velký podíl zrealizovaných úseků radiál na území města,</li> <li>• příznivá časová dostupnost centra Prahy systémem metra,</li> <li>• rozvojové možnosti města v přímé vazbě (docházkové vzdálenosti) na stávající stanice metra (Karlín, Holešovice-Bubny, Smíchov, Opatov, Letňany, Vysočany),</li> <li>• situování většiny významných přestupních terminálů veřejné dopravy u koncových stanic metra na okraji Prahy.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• složité územně-technické a urbanistické podmínky v Praze komplikující možnosti řešení dopravních problémů,</li> <li>• velká investiční a technická náročnost nových dopravních staveb celoměstského významu,</li> <li>• nedokončená přestavba železničního uzlu Praha,</li> <li>• nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>malá hustota železničních stanic a zastávek,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>rušení železničních vleček,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>nedostatečné tempo rozvoje tramvajové dopravy,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>omezené prostorové možnosti doplnění nadřazených komunikací při ambicích města na další rozvoj,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>absence značné části Pražského okruhu k odvedení tranzitní dopravy,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>nedostatek atraktivních tangenciálních spojení veřejnou dopravou,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>negativní dopady nadprůměrné 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,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>degradace veřejných uličních prostorů automobilovým provozem,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>rostoucí nároky na rozsah zpevněných ploch pro silniční dopravu ve městě,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>přetrvávající trend zajišťovat podmínky pro individuální automobilovou dopravu na úkor chodců a cyklistů,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>obtížně řešitelná problematika dopravy v klidu v kompaktním městě,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>značně rozdílná kvalita a vybavení tratí železničního uzlu Praha,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>komplikované podmínky pro zkapacitnění železničního uzlu Praha v centru města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>omezená kapacita železničního uzlu Balabenka ve vztahu k Novému spojení,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>zčásti nedořešené přestupní vazby železnice-MHD,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>nízká kultura prostředí některých zastávek veřejné dopravy a železničních stanic,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ztráta zavlečkovatelných území (ve Vysočanech, Malešicko-hostivařské oblasti),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>zčásti zastaralý vozový park železničních vozidel a tramvajové dopravy (malý podíl nízkopodlažních vozidel),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>absence kolejového propojení letiště Praha-Ruzyně s centrem města a kvalitního železničního spojení Praha – Kladno,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>nadměrný nárůst individuální automobilové dopravy na Pražském okruhu komplikuje možnosti umístění nových křižovatek a tím i napojení pražských území na tuto komunikaci,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>nízká úroveň parteru nebo necitlivé extravilánové uspořádání některých stávajících úseků celoměstsky významných komunikací, nepříznivý prostorový dělicí efekt povrchových úseků,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>omezování podmínek pro pěší provoz v centru města parkováním na chodnících,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>absence trasy D metra v jižním sektoru města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>přetížení některých úseků metra v centru Prahy bez dostatečné alternativní nabídky tramvajové dopravy,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>zranitelnost tramvajového systému v centru Prahy v důsledku omezených možností náhradních tramvajových tras (při výlukách, poruchách apod.).</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBECNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>celoevropský trend chování šetrnějšího k životnímu prostředí společně s mediálním vlivem a větší informovaností ovlivňující obyvatelé města při volbě dopravního prostředků,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>příznivá časová dosažitelnost Prahy z velké části České republiky s perspektivou jejího dalšího zkrácení po dokončení dopravní infrastruktury státu,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>priorita výstavby Pražského okruhu v rámci investic státu do dopravní infrastruktury.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>zavádění taktového jízdního řádu na železniční síti v ČR,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>realizace projektů ČD a.s. „Živá nádraží“ - komplexní revitalizace nádražních objektů, nádraží jako živý přestupní uzel s občanskou vybaveností,</li> </ul>



<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• preference a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystému v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• výrazný zájem státu na vybudování rychlodráhy z centra města na letiště Praha-Ruzyně, navíc lze předpokládat finanční podporu EU,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• využití telematiky k výraznějšímu ovlivnění a usměrnění individuální automobilové dopravy na území města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• příklady úspěšných restriktivních ekonomických opatření vůči individuální automobilové dopravě (např. mýtný systém v centrální oblasti) v evropských městech,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• investiční spoluúčast státu na humanizaci severojižní magistrály,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ochota státu realizovat Pražský okruh i za cenu investičně náročnějších řešení,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zlepšování parametrů mimoúrovňových křížení komunikační sítě města se železnicí v rámci modernizace a přestavby železničního uzlu Praha,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• spoluúčast státu na investicích do komunikací, které v etapě převádějí tranzitní automobilovou dopravu na území města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost využít fondu EU při výstavbě nových úseku metra,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• oblíbenost rekreační cyklistiky jako dobrý předpoklad dalšího rozvoje cyklistické dopravy.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<b>OBEČNÁ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pokračující rozšiřování území zasažených kongescemi na komunikační síti v důsledku zvyšujícího se automobilového zatížení a omezené kapacity systému,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• značný nárůst tranzitní automobilové dopravy s vysokým podílem kamionů,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nesouhlas části veřejnosti s výstavbou nových komunikací,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• snižování podílu nákladní lodní dopravy v rámci celé ČR a její náhrada nákladní automobilovou dopravou,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• riziko městem neovlivnitelného rozvoje letecké dopravy.</li> </ul>
<b>SPECIFICKÁ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• velkokapacitní nákupní centra v přilehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• riziko nedostatečného využívání zpoplatněných parkovacích kapacit v obytné zástavbě v důsledku cen překračujících kupní sílu místních obyvatel,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• neochota investorů podporovat systém P+R u stanic metra na privátních pozemcích,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokální odpor proti výstavbě některých celoměstsky významných tramvajových tratí (např. Smíchov - Pankrác).</li> </ul>
<b>13. Technická infrastruktura</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<b>OBEČNÉ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoký podíl domácností napojených na veřejný vodovod (99,1 %), veřejnou kanalizaci a čistírny odpadních vod (99,5 %),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoká spolehlivost a dostatečné kapacitní zajištění zásobování energiemi,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dostatečná technická úroveň systémů energetické infrastruktury (zásobování plynem, zásobování elektrickou energií, centrální zásobování teplem),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoký podíl domácností napojených na energetická média přijatelná pro životní prostředí - na zemní plyn ze sítě, na systémy centrálního zásobování teplem, vytěsňování tuhých paliv,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dostatečná konkurence mezi hlavními dodavateli jednotlivých druhů energie,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• systém elektronických komunikací svojí kapacitou pokrývá současné i výhledové požadavky obyvatelstva a podnikatelské sféry.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost použití vodního zdroje Podolí jako rezervního a doplňkového,</li> <li>• oddílná stoková síť ve větší části vnějšího pásma města a na většině sídlišť,</li> <li>• rozvinutý a konkurenceschopný systém centrálního zásobování teplem v pravobřežní části města se základním zdrojem mimo území Prahy (Elektrárna Mělník),</li> <li>• dokončovaná plynofikace ve vnějším pásmu města,</li> <li>• dotace města na přeměnu topných systémů a využití obnovitelných zdrojů energie,</li> <li>• vysoký stupeň kolektORIZACE sítí v celoměstském centru a v sídlištní zástavbě,</li> <li>• vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• stáří rozvodů vody, jejich značná poruchovost a vysoké ztráty upravené vody ve vodovodní síti (21,4 %),</li> <li>• stáří stokové sítě, značné množství balastních vod ve stokové síti,</li> <li>• nedostatečná účinnost čištění ústřední čistírny odpadních vod s ohledem na evropské standardy kvality povrchových vod v recipientech,</li> <li>• nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod,</li> <li>• nedostatečná kapacita většiny lokálních čistíren odpadních vod, zastaralá technologie některých lokálních čistíren odpadních vod,</li> <li>• nedostatek finančních prostředků na obnovu a rekonstrukci vodovodních a kanalizačních sítí,</li> <li>• 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,</li> <li>• vysoká eutrofizace vodních toků a nádrží,</li> <li>• spalování paliv patří mezi nejvýznamnější zdroje znečištění ovzduší na území Prahy spolu s již převažujícím vlivem dopravy,</li> <li>• nízké využívání obnovitelných a druhotných zdrojů energie,</li> <li>• nedostatečné využívání LPG (propanbutanu) a CNG (zemního plynu) jako alternativního paliva v dopravě.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• decentralizovaná správa a provozování stokové sítě v některých částech vnějšího pásma města,</li> <li>• netěsnost některých úseku stokové sítě, kapacitní přetížení některých úseku stokové sítě,</li> <li>• nevhodné umístění ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově,</li> <li>• spalování tuhých paliv ve středních, malých a lokálních zdrojích znečištění v některých částech města,</li> <li>• trasy venkovních vedení velmi vysokého napětí do jisté míry negativně ovlivňují prostředí některých lokalit obytné zástavby a rekreačních oblastí,</li> <li>• decentralizovaná správa a provozování vodních toků na území Prahy,</li> <li>• pomalá aktualizace stanovených záplavových území a rozlivových území na drobných tocích.</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost získání příspěvků z fondů EU na zkvalitnění vodohospodářské infrastruktury (velké projekty na čistírny odpadních vod, úpravní pitné vody, výstavbu vodovodních nebo kanalizačních řadů),</li> <li>• otevření trhu s energiemi, které má oporu v legislativě a energetické politice ČR,</li> <li>• dynamický rozvoj a konkurenční prostředí v oblasti elektronických komunikací.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• možnost získání příspěvků z fondů EU na energeticky úsporná opatření s využitím obnovitelných zdrojů energie nebo odpadního tepla,</li> <li>• možnost získání příspěvků z fondů EU na projekty týkající se rozvodu centrálního zásobování teplem nebo středotlaké plynovodní sítě a na aktivity spojené s omezováním emisí z energetických zdrojů.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<i>OBEČNÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>ohrožení bezpečnosti a spolehlivosti energetického zásobování v krajních havarijních a krizových situacích (např. povodně),</li> <li>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),</li> <li>ohrožení území změnou přirozených odtokových poměrů následkem soustředěné urbanizace způsobuje ve spádových povodích rychlé odvádění přivalových srážkových vod kanalizací do vodoteče, nedochází k přirozenému zasakování (i vlivem nevhodných geologických podmínek na území města), klesá hladina podzemních vod a vysychají koryta potoku, při přivalových srážkách vznik lokálních povodní, zaplavujících stávající zástavbu,</li> <li>chybějící plány oblastí povodí a neschválené návrhy opatření.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků,</li> <li>ohrožení až likvidace drobných vodních toků v místech, kde jsou prováděny hluboké podzemní liniové stavby (kanalizační sběrače, kolektory, tunelové stavby dopravní i jiné),</li> <li>nedostatečná legislativa a vymahatelnost práva v případě nepovolených (výjimečně i chybně povolených) staveb v blízkosti drobných vodních toků,</li> <li>růst cen elektřiny, plynu a tepla ze systému centrálního zásobování teplem přináší riziko částečného návratu ke spalování tuhých paliv v lokálních nebo etážových topeništích.</li> </ul>
<b>14. Hygiena ŽP</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>kvalitní monitorování a informační systém o stavu životního prostředí ve městě a pravidelná aktualizace informací,</li> <li>probíhající realizace opatření vyplývajících z Integrovaného krajského programu snižování emisí znečišťujících látek a Integrovaného krajského programu ke zlepšení kvality ovzduší na území hl. m. Prahy,</li> <li>dobře organizovaný a fungující tříděný sběr odpadu,</li> <li>energetické využívání komunálního odpadu ve spalovně v Malešicích (ZEVO Malešice),</li> <li>trvalé a dlouhodobé omezování dopadu průmyslové výroby na kvalitu prostředí jejím útlumem, změnou struktury a modernizací.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>využívání nízkoemisního pohonu pro vozidla MHD a technických služeb města,</li> <li>postupná přestavba tramvajových tratí a obměna tramvajového vozového parku za vozidla s nižšími hlukovými emisemi,</li> <li>rozšiřování protihlukových opatření jako součásti nových dopravních staveb,</li> <li>postupná sanace kontaminovaných podloží v souvislosti se zastavováním nevyužívaných a devastovaných areálů,</li> <li>postupná výstavba recyklačních center odpadu a kompostáren,</li> <li>zavádění separovaného sběru kompostovatelného odpadu.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším,</li> <li>relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem,</li> <li>každodenně se opakující krizové situace v dopravě vyvolávající zvýšené emise hluku a vzdušných polutantů,</li> <li>absence lokality pro ukládání komunálního odpadu po vyčerpání kapacity stávající skládky v Ďáblicích,</li> <li>znečištění povrchových toků v přímém důsledku lidské činnosti.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>překročení imisních limitů znečištění ovzduší zejména v okolí komunikací s intenzivním automobilovým provozem,</li> <li>nadměrný hluk v okolí komunikací s intenzivním dopravním provozem, především v centru Prahy a navazujícím pásmu města,</li> </ul>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• neodpovídajícím způsobem zajištěné již uzavřené celoměstské skládky komunálního odpadu (Chabry, Libuš, Slivenec).</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.),</li> <li>• využití nových technologií ve stavebnictví vedoucích ke zmenšení energetické náročnosti staveb, hlučnosti a prašnosti při výstavbě,</li> <li>• možnost využívání alternativních druhů vytápění.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost získání dotace z fondu EU na sanaci starých skládek a ekologických zátěží.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<i>OBEČNÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• další výrazný rozvoj leteckého provozu a s tím související akustické zatížení leteckým hlukem a hlukem z navazující dopravy,</li> <li>• vyčerpání kapacity stávající skládky komunálního odpadu.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• možný návrat občanů ke spalování tuhých paliv v důsledku růstu cen elektřiny, plynu a tepla z centrálních zdrojů, převážně ve vnějším pásmu města,</li> <li>• vznik nepovolených skládek.</li> </ul>
<b>15. Bezpečnost</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• funkční záchranný bezpečnostní systém města,</li> <li>• vysoká operativnost zásahu integrovaného záchranného systému,</li> <li>• městský kamerový systém,</li> <li>• komplexní péče o protipovodňovou ochranu,</li> <li>• podpora prevence kriminality a protidrogové prevence,</li> <li>• rovnoměrné rozmístění služeben městské policie a hasičských stanic na území města,</li> <li>• rovnoměrná síť úkrytu pro obyvatelstvo v rámci systému ochrany obyvatelstva.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• činnost hlídkové služby městské policie (okrskářů) v problémových lokalitách.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoká kriminalita,</li> <li>• značné množství kapesních krádeží, vandalismus a nelegální graffiti,</li> <li>• velká nehodovost v rámci silničního provozu.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokality s dlouhodobou koncentrací pouliční kriminality,</li> <li>• kumulace bezdomovců na veřejných prostranstvích a v zařízeních veřejné dopravy,</li> <li>• místa s rizikem častých dopravních nehod.</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<i>OBEČNÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zapojení do mezinárodních bezpečnostních struktur,</li> <li>• využívání mezinárodních zkušeností,</li> <li>• významná role médií při zališťování bezpečnosti ve městě, především televize a rozhlasu,</li> <li>• aktivnější účast občanů při zališťování vlastní bezpečnosti,</li> <li>• účinnější legislativní prostředí.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÉ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• možnost získání příspěvků z fondů EU na regeneraci problémových lokalit,</li> <li>• koordinace bezpečnostních složek při významných nadnárodních i národních akcích.</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<i>OBEČNÁ</i>

<b>Tabulka č. D1 – SWOT analýza dle ÚAP Prahy</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvyšující se dopad globálních problémů - terorismus, organizovaný zločin, epidemie, změny klimatu,</li> <li>• klesající pocit bezpečí obyvatel i návštěvníků města.</li> </ul>
<i>SPECIFICKÁ</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• místa a objekty, které by mohly být potenciálním cílem teroristického útoku,</li> <li>• zvyšující se agresivita specifických skupin osob.</li> </ul>

<b>Tabulka č. D2 – SWOT analýza upravená pro posouzení vlivů změn ÚPHMP</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou,</li> <li>• rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení,</li> <li>• souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém,</li> <li>• atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst,</li> <li>• volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města,</li> <li>• prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách,</li> <li>• v podstatě neporušené historické jádro města - Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO,</li> <li>• příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města,</li> <li>• růst počtu trvale bydlících obyvatel,</li> <li>• relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města.</li> <li>• široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití,</li> <li>• nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města,</li> <li>• dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě,</li> <li>• rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze,</li> <li>• příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu,</li> <li>• rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID),</li> <li>• vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě.</li> </ul>
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> <li>• fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření.</li> <li>• 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.</li> <li>• nekoncepční přístup k umisťování výškových a objemových dominant,</li> <li>• přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu,</li> <li>• výstavba na volných plochách s problémy dostupnosti, zajištění potřebné vybavenosti i s problémy zapojení do stávající struktury a úbytku potenciálních rekreačních ploch a krajiny,</li> <li>• soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy,</li> <li>• 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,</li> <li>• zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný,</li> <li>• územně roztržštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály,</li> <li>• stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku,</li> <li>• úbytek obyvatel v centru města.</li> </ul>

<b>Tabulka č. D2 – SWOT analýza upravená pro posouzení vlivů změn ÚPHMP</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• vysoké zatížení komunikací velkokapacitními obchodními, skladovacími a logistickými aktivitami,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• předdimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• malá hustota železničních stanic a zastávek,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• negativní dopady nadprůměrné 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,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečná kapacita systému zachytných parkovišť P+R v Praze a regionu.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem,</li> </ul>
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• umísťování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvyšování kvality a standardu života obyvatel.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně-společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• preference a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystému v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.),</li> </ul>
<b>OHROŽENÍ</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• tlak na neúměrné vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánu státní a městské správy.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města,</li> </ul>

**Tabulka č. D2 – SWOT analýza upravená pro posouzení vlivů změn ÚPHMP**

<ul style="list-style-type: none"><li>• 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),</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• velkokapacitní nákupní centra v přílehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy,</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>• neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků,</li></ul>

## ČÁST E: VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU K NAPLNĚNÍ PRIORITY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

Soulad se základními principy územního plánování je jedním z hlavních principů pro tvorbu a pořizování územně plánovací dokumentace, v tomto případě jejích změn.

Vyhláška č. 500/2006 Sb. určuje jako rámec pro posouzení přínosu priority územního plánování stanovené zásadami územního rozvoje (ZÚR). Zpracovatel tedy použil Zásady územního rozvoje kraje hl.m. Prahy.

Posouzení přínosu změn k naplnění priorit územního plánování lze považovat za nadbytečnou součást vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, neboť soulad s nadřazenou územně plánovací dokumentací ev. soulad s Politikou územního rozvoje (pokud nebyly schváleny ZÚR) je dokládán v odůvodnění územně plánovací dokumentace popř. jejích změn.

Hlavní město Praha je současně krajem i obcí. Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy byly vydány opatřením obecné povahy č. 8, které bylo schváleno Zastupitelstvem hlavního města Prahy č. 32/59 ze dne 17.12.2009. Priority územního plánování jsou zde zpracovány formou zásad územního rozvoje, které jsou sice poměrně podrobné, ale mnohdy zasahují mimo rámec územního plánování.

Zpracovatel vyhodnocení použil pro vyhodnocení přínosu změn priority vycházející ze ZÚR kraje hl. m. Prahy:

1. Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.
2. Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.
3. Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.
4. Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.
5. Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.
6. Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.
7. Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.
8. Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.
9. Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.
10. Zvyšovat podíl zeleně a spojívat ji do uceleného systému.
11. Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.
12. Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na
13. zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického jádra.

Vlastní vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míra ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 1 změna působí protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 0 změna nemá s prioritou územního plánování prokazatelný vztah;
- +1 změna je v souladu s prioritou územního plánování;
- +2 změna významně podporuje naplnění priority územního plánování.

V závěru je vypočteno průměrné hodnocení za všechny priority.



## ČÁST F: SOUHRN

### F.1. VYHODNOCENÍ VLIVU CELOMĚSTSKY VÝZNAMNÝCH ZMĚN NA VYVÁŽENOST VZTAHU ÚZEMNÍCH PODMÍNEK PRO PŘÍZNIVÉ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, PRO HOSPODÁŘSKÝ ROZVOJ A PRO SOUDRŽNOST SPOLEČENSTVÍ OBYVATEL V ÚZEMÍ

Vyhodnocení vlivu CVZ na vyváženost vztahu jednotlivých pilířů posuzuje jednotlivé změny ve vztahu k závěrům rozboru udržitelného rozvoje území zpracovaného v rámci Územně analytických podkladů hlavního města Prahy (ÚRHMP, 2008). Součástí rozboru udržitelného rozvoje území je hodnocení vyváženosti vztahu jednotlivých pilířů, které je v ÚAP Prahy koncipováno jako soubor zjištěných disparit a nerovnováh, působících proti základním principům udržitelného rozvoje na úrovni města a jeho částí. Zvláště jsou vyzdvíženy ty z nich, které jsou řešitelné nástroji územního plánování. Právě ty jsou základem pro vyhodnocení vlivu změn na tyto disparity.

V následující tabulce č. F1/1 jsou uvedeny všechny disparity obsažené v ÚAP, v tabulce č. F1/2 pak disparity vybrané jako zásadní pro vyhodnocení vlivů. Výběr byl proveden na základě vztahu disparity k územnímu plánování a k rozsahu a náplni hodnocených změn.

<b>Tabulka č. F1/1 – Zjištěné nerovnováhy mezi pilíři udržitelnosti dle ÚAP</b>
<b>ZJIŠTENÉ NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE</b>
<b>DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM</b>
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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitosti 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. odtoků) těchto ploch (zčásti v kompetenci ÚP),
disproporce mezi zátěží města tranzitní dopravou, vyplývající z polohy hlavního města v radiálním uspořádání silniční sítě ČR při nedokončené výstavbě obou silničních okruhů, které by odvedly tranzitní nákladní i osobní dopravu z oblasti kompaktního města, a žádoucí ochranou životního prostředí ve městě (zčásti v kompetenci ÚP),
disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojížděku i vnitřní dopravní obsluhu, a zájmem na zachování kvalitního životního prostředí, zejména na nepřekračování limitu 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 prostorů pro krátkodobou regeneraci sil rekreaci uvnitř města, v jednotlivých městských částech a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranicí města (pilíře sociální a ekonomický) (v kompetenci ÚP),
disproporce mezi veřejným zájmem na přednostním využívání objektů a ploch v již zastavěném území („brownfields“) a nedostatečnou ekonomickou (např. formou zdanění) stimulací vlastníku a investorů (mimo kompetence ÚP),
disproporce mezi ambicí stát se atraktivním místem pro podnikání a obchodní zastoupení zahraničního kapitálu a zatím nedostatečnou čistotou a kvalitou životního prostředí (zčásti v kompetenci ÚP),
disproporce mezi zájmem investorů nové výstavby na co nejvyšším zastoupení výnosných provozu v jejich nových investicích a potřebou věnovat část kapacity v nové výstavbě pro uspokojení veřejných zájmu (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 poškození těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot (zčásti v kompetenci ÚP).
<b>DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM</b>

<b>Tabulka č. F1/1 – Zjištěné nerovnováhy mezi pilíři udržitelnosti dle ÚAP</b>
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 žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity 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 mezi zájmem na rychlé modernizaci a dosažení energetické úspornosti značné části stávajícího bytového fondu (vč. panelových sídlišť) a disponibilními finančními prostředky a stavebními kapacitami (mimo kompetence 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 potřebou zlepšit ekologickou stabilitu, biodiverzitu, přístupnost a prostupnost krajiny nezastavěného území na styku se zástavbou pro krátkodobou rekreaci obyvatel a ochranou kvalitního zemědělského půdního fondu, zejména v severovýchodním sektoru města (zčásti v kompetenci ÚP).
<b>DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM</b>
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, příliv nekvalifikovaných a nepřízřivobývných 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 jevu (korupce, kriminalita), (sociální pilíř), (mimo kompetence ÚP),
lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město, alespoň některé jeho ulice a 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 (zčásti v kompetenci ÚP),
disproporce mezi zájmem na spolehlivém a bezpečném zásobování Prahy elektřinou, teplem a pitnou vodou a faktickou zranitelností tohoto zásobování při vzdálených zdrojích a povrchových vedeních (rostoucí nebezpečí terorismu, asociálního chování ap.), (z částí v kompetenci ÚP).
<b>DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI</b>
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 částí v kompetenci ÚP),
disproporce mezi soustředěním celostátně důležitých kulturních, osvětových a environmentálních aktivit v MC Praha Trója s nedostatečnou a ekologicky nepříznivou dopravní obsluhou MC (zčásti v kompetenci ÚP).
<b>ZJIŠTENÉ NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI</b>
<b>EKONOMICKÝ PILÍŘ</b>
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 nedostatečné rozvinutými službami pro malé a střední podnikání (zčásti v kompetenci ÚP),
disproporce mezi ambicí stát se centrem vědy, výzkumu a inovací a nedostatečnými podmínkami vytvářenými pro vysoké školství, vědu a výzkum a inovační aktivity (zčásti v kompetenci ÚP),

<b>Tabulka č. F1/1 – Zjištěné nerovnováhy mezi pilíři udržitelnosti dle ÚAP</b>
disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy (zčásti v kompetenci ÚP)
disproporce mezi existujícími kapacitami inovační infrastruktury města a cíli v oblasti rozvoje vzdělanosti a objemem aplikace výsledku výzkumu v praxi (mimo kompetence ÚP).
disproporce mezi mírou a kvalitou veřejné podpory konverze transformačních území a požadavky na hospodárné nakládání s územními zdroji (zčásti v kompetenci ÚP)
málo rozvinutá koordinace aktivit a spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem při prosazování zájmu města (zčásti v kompetenci ÚP)
chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi (v kompetenci ÚP)
disproporce 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 (zčásti v kompetenci ÚP)
disproporce, které dosud vytváří deformovaný trh s byty existencí dvojího nájemného (mimo kompetence ÚP)
disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s ÚPn HMP (v kompetenci ÚP)
disproporce mezi zájmem na přiměřené intenzifikaci forem stávajících zastavených území a potřebou zamezení růstu města do nezastavitelných ploch a stávajícím deficitům parkovacích stání v těchto lokalitách a dalšími nároky, které vyvolává případná zástavba, často hrazených namísto investorů, které je vyvolávají, z finančních zdrojů města (zčásti v kompetenci 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 potencionálem funkčního využití ploch a nediferencovanou daní z nemovitostí, jak by odpovídalo tržnímu prostředí (zčásti v kompetenci ÚP).
<b>SOCIÁLNÍ PILÍŘ</b>
disproporce mezi růstem podílu obyvatel města v poproduktivním věku oproti podílu obyvatel ve věku produktivním a předproduktivním (zčásti mimo kompetence ÚP),
disproporce mezi změnami počtu obyvatel v suburbanním pásu za hranicemi hl. m. Prahy a kapacitou zařízení místní veřejné a dopravní vybavenosti, zvyšující se tlak na kapacitní využití těchto zařízení na území hl. m. Prahy bez změny 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 imigrantu do místní komunity (mimo kompetence ÚP),
disproporce mezi managementem kapacit předškolních a školských zařízení a demografickými populačními cykly (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 zelen (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 úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje (v kompetenci ÚP).
<b>ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ</b>
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),

<b>Tabulka č. F1/1 – Zjištěné nerovnováhy mezi pilíři udržitelnosti dle ÚAP</b>
diskrepance 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 přirozených 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 záboru 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)
rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a tlakem na rekreační využívání přírodního prostředí při jeho reálném ubývání záborů uvnitř i vně zástavby a tím i nevhodnému vzdalování příležitostí pro regeneraci sil a rekreaci od ploch pro bydlení i výrobu (v kompetenci ÚP)

<b>Tabulka č. F1/2 – Nerovnováhy mezi pilíři udržitelnosti použité pro vyhodnocení vlivů</b>
<b>NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE</b>
<b>DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM</b>
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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitostí k rekreaci a regeneraci sil)
disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. odtoku) těchto ploch
disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojíždku i vnitřní dopravní obsluhu, a zájmem na zachování kvalitního životního prostředí, zejména na nepřekračování limitu znečištění ovzduší škodlivinami a expozice obyvatel hluku v zájmu veřejného zdraví
disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro krátkodobou regeneraci sil rekreaci uvnitř města, v jednotlivých městských částech a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranicí města (pilíře sociální a ekonomický)
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 poškození těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot
<b>DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM</b>
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
disproporce mezi žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity zatížení hlukem, převážně z dopravy
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
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
<b>DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM</b>
lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město, alespoň některé jeho ulice a 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

<b>Tabulka č. F1/2 – Nerovnováhy mezi pilíři udržitelnosti použité pro vyhodnocení vlivů</b>
<b>DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI</b>
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
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)
<b>NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI</b>
<b>EKONOMICKÝ PILÍŘ</b>
disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy
chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi
disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s ÚPn HMP
<b>SOCIÁLNÍ PILÍŘ</b>
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
disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn a úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje
<b>ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ</b>
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
rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod
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

Vlastní vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje disparitu;
- 1 změna posiluje disparitu;
- 0 změna nemá s disparitou prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje disparitu;
- +2 změna významně eliminuje disparitu.

V závěru je proveden výpočet průměrného hodnocení za všechny disparity.

## **F.2. VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU CELOMĚSTSKY VÝZNAMNÝCH ZMĚN K VYTVÁŘENÍ PODMÍNEK PRO PŘEDCHÁZENÍ RIZIK A OHROŽENÍ**

Pro tuto část vyhodnocení vlivů změn byl jako rámec použit přehled základních problémů a ohrožení uvedených v kapitole 4 ÚAP hlavního města Prahy. V tabulce č. F2/1 je přehled problémů v území definovaných v ÚAP.

<b>Tabulka č. F2 – Přehled problémů definovaných ÚAP Prahy</b>
<b>Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území</b>
Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.

<b>Tabulka č. F2 – Přehled problémů definovaných ÚAP Prahy</b>
Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.
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.
<b>Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území</b>
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 systému dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.
Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvalý 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 jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.
Problém deficitu parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitu územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.
Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.
<b>Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně</b>
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.
<b>Problémy hygieny životního prostředí</b>
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 zpracování odpadu a pro tříděný sběr.

Vlastní vyhodnocení přínosu změn k eliminaci problémů je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje problém;
- 1 změna posiluje problém;
- 0 změna nemá s problémem prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje problém;
- +2 změna významně eliminuje problém.

V závěru je proveden výpočet průměrného hodnocení za všechny problémy.

# VYHODNOCENÍ KONCEPTŮ ZMĚN ÚZEMNÍHO PLÁNU

## ZMĚNA Č. Z1175/00

### 1.1 POPIS ZMĚNY

Lokalita se nachází na rozhraní tří městských částí (Záběhlice, Chodov a Hostivař) v oblasti mezi ulicemi Záběhlická – Práčská a Mírového Hnutí – K Horkám. Lokalita požadovaného záměru leží převážně v současně nezastavěném i nezastavitelném území.

Změna je požadována z důvodu celkového dořešení území s ohledem na posílení prvků zeleně, založení parkových a rekreačních ploch a ploch sportu, odpovídající urbanizace a vyřešení dopravní obslužnosti území. Předmětem záměru je zřízení rozsáhlého čistě obytného komplexu, který je lemován rozsáhlými plochami zeleně při březích Botiče.

#### Varianta 1

Koncept změny nově navrhuje funkce čistě obytné /OB/, sportu /SP/, oddechu /SO1,3/ a zeleně městské a krajinné /ZMK/, a to na úkor ploch parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/, zeleň městská a krajinná /ZMK/, louky a pastviny /NL/, sady, zahrady a vinice /PS/, zahradnictví /PZA/ a orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ (výhledově oddechu /SO1,3/). V rámci předmětného území se navrhuje posun překryvného značení pro funkční plochu bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy - vodní toky a plochy, plavební kanály /VOP/ z rušené plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/ do nově navržené plochy oddechu /SO1,3/.

Část změny vyžaduje další zábory ZPF. Dojde tak ke zvětšení plochy záborů ZPF uvnitř současně zastavěného území. Jedná se o zábor ZPF I., III., IV. a V. třída ochrany.

Celková výměra zadání	- 1 036 980,1 m <sup>2</sup>
Celková výměra měněných ploch	- 965 085,7 m <sup>2</sup>

#### Varianta 2

Koncept změny nově navrhuje funkce čistě obytné /OB/ a zeleně městské a krajinné /ZMK/, které jsou doplněny plochou oddechu /SO1,3/, a to na úkor ploch parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/, zeleň městská a krajinná /ZMK/, louky a pastviny /NL/, sady, zahrady a vinice /PS/, zahradnictví /PZA/ a orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ (výhledově oddechu /SO1,3/).

Část změny vyžaduje další zábory ZPF. Dojde tak ke zvětšení plochy záborů ZPF uvnitř současně zastavěného území. Jedná se o zábor ZPF I., III., IV. a V. třída ochrany.

Celková výměra zadání	- 1 036 980,1 m <sup>2</sup>
Celková výměra měněných ploch	- 902 698,8 m <sup>2</sup>

#### Varianta 1 a varianta 2

Na předmětném území se v současné době nenachází dopravní infrastruktura. Dopravní napojení celého území se předpokládá na Klapákovu ulici, případně i na ulici Práčskou. Obsluha MHD je nedostatečná, autobusové zastávky se nacházejí ve vzdálenosti přibližně 500 metrů a více.

Požadovaný záměr nezasahuje ÚSES, navrhuje se značná transformace ploch celoměstského systému zeleně, který bude vázán na nově vzniklé plochy zeleně městské a krajinné /ZMK/.

Změna územního plánu se netýká technické infrastruktury. Současná liniová vedení nadřazených systémů technického vybavení, která prochází předmětným územím (vodovod pitné vody DN 1200, kanalizační sběrače CXIIa a CXIIb, hlavní tepelný napáječ a optický kabel), zůstanou beze změny. Změna funkčních ploch se taktéž nedotýká dešťové usazovací nádrže (DUN) T3 Košík.

Lokalita změny se nachází v současně zastavěném, nezastavěném, zastavitelném i nezastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného území. Změna se netýká ÚSES a VPS.

## 1.2 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z1175/00 NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ

Vyhodnocení je vztaženo k vybraným aspektům udržitelného rozvoje dle kap. 3 ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno stanovením míry ovlivnění aspektů podle následující stupnice.

- 2 změna má na aspekt významný negativní vliv, je v rozporu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 1 změna má na aspekt negativní vliv, není v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 0 změna nemá na aspekt prokazatelný vliv;
- +1 změna má na indikátor pozitivní vliv, je v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- +2 změna má na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z1175/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt Indikátor	Píř udržitelnosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
	<b>C.1.</b>	<b>Dlouhodobá ekonomická stabilita a adaptabilita</b>	<b>H S</b>	---	---
1	C 1.1.	Finanční stabilita	H	0	0
2	C 1.2.	Příznivé podnikatelské prostředí	H S	0	0
3	C 1.3.	Znalostní ekonomika, konkurenceschopnost	H S	0	0
	<b>C 2.</b>	<b>Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů</b>	<b>H E S</b>	---	---
4	C 2.1.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H E	0	0
5	C 2.2.	Hospodárné nakládání s územím	H E S	-1	-1
	<b>C 3.</b>	<b>Vyvážené prostorové uspořádání města</b>	<b>H S</b>	---	---
6	C 3.1.	Podpora polycentrické struktury města	H S	-1	-1
7	C 3.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	H S	0	0
	<b>C 4.</b>	<b>Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>H S</b>	---	---
8	C 4.1.	Podpora kulturních zařízení a aktivit	H S	0	
9	C 4.2.	Podpora ochrany památek a kulturního dědictví	H S	0	0
10	C 4.3.	Podpora cestovního ruchu	H S	0	0
	<b>C 5.</b>	<b>Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zelen, biodiverzita</b>	<b>E</b>	---	---
11	C 5.1.	Podpora městské a příměstské zeleně	E	-2	-2
12	C 5.2.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E	-2	-2
	<b>C 6.</b>	<b>Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí</b>	<b>E S</b>	---	---
13	C 6.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E S	-1	-1
14	C 6.2.	Zajištění dobré kvality vody	E	0	0
15	C 6.3.	Snížení hlukové zátěže	E H	-2	-2
16	C 6.4.	Ochrana klimatu	E	0	0
	<b>C 7.</b>	<b>Efektivní doprava</b>	<b>H E S</b>	---	---
17	C 7.1.	Kvalitní dopravní obslužnost MHD a PID	H E S	0	0
18	C 7.3.	Omezení růstu automobilové dopravy	H E	-2	-2
19	C 7.4.	Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v centrální části města	H E	0	0



Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z1175/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt Indikátor	Píř udržitelosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
20	C 7.5.	Řešení dopravy v klidu	H E S	-2	-2
21	C 7.6.	Podpora železniční dopravy	H E	0	0
22	C 7.8.	Podpora vodní dopravy	H	0	0
23	C 7.9.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E	-1	-1
	<b>C 8.</b>	<b>Spolehlivé a hospodárné zásobování vodou a energiemi</b>	<b>H E</b>	<b>---</b>	<b>---</b>
24	C 8.1.	Spolehlivost dodávek energie a vody	H E	0	0
25	C 8.2.	Robustnost systému zásobování vodou a energiemi	H S	-1	-1
	<b>C 9.</b>	<b>Soudržnost obyvatelstva</b>	<b>S</b>	<b>---</b>	<b>---</b>
26	C 9.1.	Zachování příznivého demografického vývoje	S	0	0
27	C 9.2.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	H S	0	0
28	C 9.3.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče	S	0	0
29	C 9.4.	Podpora bydlení	H S	+2	+2
	<b>C 11.</b>	<b>Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik</b>	<b>H E S</b>	<b>---</b>	<b>---</b>
30	C 11.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně patologických jevu	S	0	0
31	C 11.3.	Ochrana před živelními pohromami	H E S	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>				<b>-0,42</b>	<b>-0,42</b>
Vysvětlivky:			H – ekonomický E – environmentální S – sociální		

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 1.3 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z1175/00 NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

Pro tuto část vyhodnocení byla v souladu s přílohou 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. použita jako referenční upravená (zjednodušená) SWOT analýza z ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno formou číselného hodnocení zohledňujícího, jakou měrou změny přispívají k:

- d) eliminaci hrozeb;
- e) odstranění slabých stránek;
- f) využití silných stránek a příležitostí;

dle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 1 změna má protichůdný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 0 změna nemá prokazatelný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +1 změna podporuje eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +2 změna má významně pozitivní vliv na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

### Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z1175/00 na výsledky analýzy SWOT

Č.	Tvzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>			
1	zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou	-2	-2
2	rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení	-1	-1
3	souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém	-2	-2
4	atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst	+1	+1
5	volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města	-1	-1
6	prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách	-1	-1
7	v podstatě neporušené historické jádro města - Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO	+1	+1
8	příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města	-1	-1
9	růst počtu trvale bydlících obyvatel	+1	+1
10	relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města	0	0
11	široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití	-1	-1
12	nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města	-1	-1
13	dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě	0	0
14	rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze	0	0
15	příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu	+1	+1
16	rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)	0	0
17	vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě	0	0
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>			
18	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	-2	-2
19	fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření	-2	-2
20	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	-1	-1
21	nekoncepční přístup k umisťování výškových a objemových dominant	-1	-1
22	přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu	-2	-2
23	výstavba na volných plochách s problémy dostupnosti, zajištění potřebné vybavenosti i s problémy zapojení do stávající struktury a úbytku potenciálních rekreačních ploch a krajiny	-1	-1
24	soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy	0	0
25	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	-1	-1

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z1175/00 na výsledky analýzy SWOT			
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
26	zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný	-2	-2
27	územně roztříštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály	0	0
28	stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku	+1	+1
29	úbytek obyvatel v centru města	-1	-1
30	úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch	-2	-2
31	nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli	-1	-1
32	nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech	-1	-1
33	vysoké zatížení komunikací velkokapacitními obchodními, skladovacími a logistickými aktivitami	0	0
34	předimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost	0	0
35	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	-2	-2
36	malá hustota železničních stanic a zastávek	0	0
37	enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům	-1	-1
38	negativní dopady nadprůměrné 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	-2	-2
39	nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu	0	0
40	enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města	-1	-1
41	nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod	0	0
42	relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším	-1	-1
43	relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem	-1	-1
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>			
44	celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst	+1	+1
45	umísťování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města	0	0
46	zvyšování kvality a standardu života obyvatel	+1	+1
47	pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně-společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení	0	0
48	preferenze a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystémů v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR	0	0
49	celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)	-1	-1
<b>OHROŽENÍ</b>			
50	tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně	-1	-1

<b>Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z1175/00 na výsledky analýzy SWOT</b>			
Č.	Tvzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
51	postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje	-2	-2
52	riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek	0	0
53	zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení	-1	-1
54	pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy	-1	-1
55	pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města	0	0
56	tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí	-2	-2
57	tlak na neúměrné vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí	-2	-2
58	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	-2	-2
59	degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby	-2	-2
60	ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánu státní a městské správy	-2	-2
61	živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města	-2	-2
62	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)	-2	-2
63	velkokapacitní nákupní centra v přilehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy	0	0
64	neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,70</b>	<b>-0,70</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

#### 1.4 VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z1175/00 K NAPLNĚNÍ PRIORITY ZÚR

Jako rámec pro vyhodnocení jsou použity priority ze Zásad územního rozvoje kraje hl. m. Prahy.

Vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 1 změna působí protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 0 změna nemá s prioritou územního plánování prokazatelný vztah;
- +1 změna je v souladu s prioritou územního plánování;
- +2 změna významně podporuje naplnění priority územního plánování.

Tabulka E – Vyhodnocení přínosu změny č. Z1175/00 k naplňování priorit ZÚR			
Č.	Priorita	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	0	0
2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	-2	-2
3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	0	0
4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	-2	-2
5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	-2	-2
6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.	-1	-1
7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.	0	0
8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	0	0
9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	0	0
10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	-2	-2
11.	Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	-2	-2
12.	Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického jádra.	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,92</b>	<b>-0,92</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

## 1.5 SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY Č. Z1175/00 NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

### 5.5.1. Vyhodnocení vlivu celoměstsky významných změn na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území

Pro vyhodnocení vlivu změny na vyváženost vztahu jednotlivých pilířů udržitelnosti byly použity vybrané disparity mezi jednotlivými pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti.

Vlastní vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje disparitu;
- 1 změna posiluje disparitu;
- 0 změna nemá s disparitou prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje disparitu;
- +2 změna významně eliminuje disparitu.

<b>Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z1175/00 k odstraňování disparit</b>			
Č.	Disparita	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE</b>			
<b>DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
1	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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitosti k rekreaci a regeneraci sil)	-2	-2
2	disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. odtoku) těchto ploch	-1	-1
3	disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojížděku i vnitřní dopravní obsluhu, a zájmem na zachování kvalitního životního prostředí, zejména na nepřekračování limitů znečištění ovzduší škodlivinami a expozice obyvatel hluku v zájmu veřejného zdraví	-1	-1
4	disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro krátkodobou regeneraci sil rekreaci uvnitř města, v jednotlivých městských částech a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranici města	-1	-1
5	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 poškození těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot	-1	-1
<b>DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
6	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	-2	-2
7	disproporce mezi žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity zatížení hlukem, převážně z dopravy	-1	-1
8	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	-2	-2
9	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	-1	-1
<b>DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM</b>			
10	lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město, alespoň některé jeho ulice a 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	-1	-1
<b>DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI</b>			
11	disproporce mezi potřebou funkční, ekonomické a environmentálně přijatelné dopravní obsluhy města a stávajícím stavem dopravní infrastruktury a obsluhy v hlavním městě Praze a okolí, zejména dlouhodobou absencí Pražského okruhu	0	0

<b>Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z1175/00 k odstraňování disparit</b>			
<b>Č.</b>	<b>Disparita</b>	<b>Vyhodnocení přínosu změny</b>	
		<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
12	disproporce mezi žádoucí vysokou atraktivitou a preferencí používání MHD a PID ve městě a nedostatečným prosazováním přednosti MHD a regulačních opatření vůči IAD progresivně směrem do centra města	0	0
<b>NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI</b>			
<b>EKONOMICKÝ PILÍŘ</b>			
13	disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy	0	0
14	chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi	-1	-1
15	disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s ÚPn HMP	-2	-2
<b>SOCIÁLNÍ PILÍŘ</b>			
16	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	0	0
17	disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn a úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje	0	0
<b>ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ</b>			
18	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	-2	-2
19	rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod	-2	-2
20	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	-2	-2
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-1,10</b>	<b>-1,10</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 5.5.2. Vyhodnocení přínosu celoměstsky významných změn k vytváření podmínek pro předcházení rizik a ohrožení

Pro tuto část vyhodnocení vlivů změn byl jako rámec použit přehled základních problémů a ohrožení uvedených v kapitole 4 ÚAP hlavního města Prahy.

Vlastní vyhodnocení přínosu změn k eliminaci problémů je provedeno stanovením míry ovlivnění dle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje problém;
- 1 změna posiluje problém;
- 0 změna nemá s problémem prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje problém;
- +2 změna významně eliminuje problém.

Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z1175/00 k eliminaci problémů			
Č.	Problém	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území</b>			
1	Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.	0	0
2	Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.	0	0
3	Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.	-1	-1
4	Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.	0	0
<b>Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území</b>			
5	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 systému dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.	0	0
6	Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvajících pokles trvale bydlících obyvatel.	0	0
7	Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.	0	0
8	Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.	0	0
9	Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.	0	0
10	Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.	0	0
11	Problém deficitu parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitu územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.	0	0
12	Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.	0	0
<b>Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně</b>			
13	Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její dostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.	-2	-2
14	Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.	0	0
<b>Problémy hygieny životního prostředí</b>			



Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z1175/00 k eliminaci problémů			
Č.	Problém	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území</b>			
15	Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.	-1	-1
16	Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.	-1	-1
17	Nedostatečné územní podmínky zpracování odpadu a pro tříděný sběr.	-1	-1
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,35</b>	<b>-0,35</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 5.5.3. Závěrečné vyhodnocení vlivu změny č. Z1175/00 na udržitelný rozvoj území

Při jednotlivých výše uvedených hodnoceních byly zjištěny tyto výsledky:

#### 1. Změna má tyto pozitivní vlivy na udržitelný rozvoj území

Změna ÚPMHP č. Z1175 povede k navýšení kapacity bytové zástavby a vytvoření infrastruktury pro sport lokálního významu při pravém břehu toku Botiče. Rozsáhlý obytný soubor bude využívat zbytkové plochy zeleně.

Jako silně pozitivní lze označit následující dopad na indikátory:

C 9.4. Podpora bydlení

#### 2. Změna má tyto negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.

Požadovaným záměrem dojde ke značné degradaci kulturní krajiny v oblasti tzv. Trojmezí. Návrh rozsáhlého, čistě obytného, de facto monofunkčního, souboru pro rodinnou zástavbu, je možné hodnotit jako značně negativní záměr, který vykazuje vysoké nároky na zábory ZPF a i významné zábory dalších ploch stávající zeleně. Záměr tak povede k likvidaci velmi cenné součásti celoměstského systému zeleně uvnitř extrémně urbanizovaného území Jižního města. Tato lokalita slouží v současné době pro potřebu každodenní krátkodobé rekreace pro obyvatele okolních rozsáhlých obytných souborů. Proto je na danou lokalitu nutné pohlížet především z hlediska environmentálního a sociálního pilíře a takto přistupovat i k hodnocení možných změn. Lokalita je využívána jako zázemí pro pěší turistiku i pro cyklistiku. Bohužel změna resp. záměr investora dané aktivity plně nerespektuje.

Trojmezí patří podle evropské směrnice 2002/49/EC mezi oblasti ticha, kterých je v intenzivně urbanizovaném území hlavního města značný nedostatek. Změnou navrhované pásy zeleně mezi jednotlivými obytnými plochami i přes své propojení s přírodním zázemím podél toku Botiče nemohou nahradit současnou biodiverzitu tohoto území. Značná část řešeného území navíc leží v přírodním parku Hostivař – Záběhlice a do centrální části lokality zasahuje zvláště chráněné území Meandry Botiče. Změna také předpokládá zástavbu na plochách VKP či v jejich těsné blízkosti.

Plánovaná zástavba také naruší přirozené srážko-odtokové podmínky v území, ovlivní přirozené retence území a zhorší kvalitu vsakované vody, což by mohlo negativně ovlivnit přírodní památku Meandry Botiče.

V podstatě monofunkční struktura zástavby povede ke zvýšené mobilitě obyvatel. Dopravní napojení celého území je uvažováno na Klapákovu ulici, případně i na ulici Práčskou, čímž předpokládaná zástavba výrazně dopravně zatíží tyto stávající komunikace. Zvýšená dopravní zátěž bude mít negativní vliv na zvýšení hlukové zátěže a zhoršení kvality ovzduší nejen v rámci samotného řešeného území, ale i v širším okolí. Zvýšení nároků na mobilitu obyvatel a tím na zvýšení dopravní zátěže bude mít vliv také absence navrhovaného především základního občanského vybavení v rámci řešeného území. Tyto potřeby obyvatel budou satureovány stávajícími zařízeními občanského vybavení lokalizovanými mimo řešené území (v oblasti chodovce, Zahradního Města apod.)

Jako závažně negativní dopad na vybrané indikátory lze nalézt u:

C 5.1. Podpora městské a příměstské zeleně

- C 5.2. Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území
- C 7.3. Omezení růstu automobilové dopravy
- C 7.5. Řešení dopravy v klidu
- D1 zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou
- D19 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
- D20 fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření
- D23 přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu
- D59 tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí
- D60 tlak na neúměrné vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí
- D61 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
- D62 degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby

### **3. Pro realizaci změny jsou nutná tato opatření:**

**Realizace této změny se nedoporučuje. A to z níže uvedených důvodů, které vyplývají z provedeného hodnocení.**

Z hlediska návrhu dopravní obslužnosti území tzv. Trojmezí je nezbytné řešit toto území jako jeden celek, nikoliv jako dvě oddělené plochy. Území musí být dopravně napojeno z několika míst, nikoli pouze v jediném bodě ze stávající ulice Klapádkovy.

Nebylo zachováno maximální množství ploch souvislé zeleně a přirozeně propojeno s plochami zeleně přírodního charakteru při toku Botiče, dále při vodních nádržích na severní straně ul. Mírového hnutí a s plochami okolo nádrže Hostivař.

Navrhovaná změna nerespektuje stávající významné vodní plochy, toky a chráněné území Meandry Botiče v jižní části řešeného území. Není přípustné, aby v daném územní či v bezprostředním okolí probíhala jakákoliv výstavba či jiná činnost vedoucí k poškození této lokality.

V rámci předložené změny nejsou navrženy plochy občanského vybavení pro potřeby místních obyvatel, a to s ohledem na předpokládaný nárůst obyvatel.

Lokalita řešeného území je v současné době zásobena vodou z vodojemu Kozinec. Kapacita tohoto vodojemu je, ale v současné době vyčerpána. Další potřeba pitné vody v řešeném území je podmíněna realizací dále uvedených staveb vodárenské soustavy. Vybudování nadřazeného vodovodního přivaděče z vodojemu Jesenice II, obnova a zdvojení nadřazených vodovodních řádů z vodojemu Chodova a Kyjského uzlu a úprava vodojemu Kozinec.

V rámci předložených variant nebyla dostatečně řešena problematika pěší a cyklistické dopravy.

Z hlediska únosnosti zátěže lokality nelze akceptovat navrženou intenzitu bytové výstavby, a to zejména OB-C v blízkosti Botiče.

Zábor zeleně je neadekvátní vzhledem k řešenému území a jeho využití.

### **4. Závěr**

Níže uvedená tabulka rekapituluje hodnocení předchozích částí hodnocení udržitelného rozvoje, tak jak požaduje vyhláška č. 500/2006 Sb.

<b>Tabulka F.3 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z1175/00 na udržitelný rozvoj území</b>	<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
C. Vliv na stav a vývoj území	<b>-0,42</b>	<b>-0,42</b>
D. Vliv na výsledky analýzy SWOT	<b>-0,70</b>	<b>-0,70</b>
E. Přínos k naplňování priorit ZÚR	<b>-0,92</b>	<b>-0,92</b>
F.1 Přínos k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti	<b>-1,10</b>	<b>-1,10</b>
F.2 Přínos k eliminaci problémů	<b>-0,35</b>	<b>-0,35</b>

Vyhodnocení vlivu změny (bodové) je doplněno slovním vyhodnocením viz níže. Pozn. Uvedené jevy z ÚAP totiž nemusí odrážet všechny okolnosti návrhu/konceptu změny.

**Dle bodového hodnocení je možné konstatovat, že záměr změny číslo Z1175/00 vychází ve všech oblastech hodnocení negativně, výrazně negativně pak u přínosů k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti a také u přínosů k naplňování priorit ZÚR. Takto předložený návrh proto není možné realizovat. Je nezbytné předložený návrh přepracovat koncepčně, tak aby odpovídal požadavkům z hlediska všech pilířů udržitelnosti a ne pouze požadavkům ekonomického pilíře.**

## ZMĚNA Č. Z2215/00

### 1.6 POPIS ZMĚNY

Změna je požadována z důvodu záměru realizace skupiny nízkopodlažních budov obytné zástavby v území navazujícím severně na urbanistickou strukturu Pitkoviček. Lokalita se nachází při ulici V Pitkovičkách, v místě zvaném „k dobré vodě“ v současně nezastavěném i nezastavitelném území.

Koncept změny navrhuje dvě varianty, které se od sebe následovně:

**Varianta 1**, kde koncept změny navrhuje přeměnu stávajících funkcí: louky a pastviny /NL/ a orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ (případně s výhledovým využitím pro funkci kultury a církve /ZKC/) na plochy čistě obytné /OB/ a zeleně městské a krajinné /ZMK/.

Předmětem záměru je zřízení rozsáhlého obytného komplexu, respektive rozšíření současného sídla i na druhý břeh Pitkovického potoka směrem k centru Prahy do dosud volné krajiny. Nová výstavba, respektive plocha čistě obytná /OB/ bude ohraničena funkcí zeleň městská a krajinná /ZMK/.

#### Varianta 1

OB	- 99 485,1 m <sup>2</sup>
ZMK	- 27 175,3 m <sup>2</sup>
celková výměra měněných ploch	- 126 660,4 m <sup>2</sup>
bez změny funkčního využití	- 0,0 m <sup>2</sup>

**Varianta 2**, kde koncept změny navrhuje přeměnu stávajících funkcí: louky a pastviny /NL/ a orná půda, plochy pro pěstování zeleniny /OP/ (případně s výhledovým využitím pro funkci kultury a církve /ZKC/) na plochy čistě obytné /OB/, všeobecně obytné /OV/, zeleně městské a krajinné /ZMK/, izolační zeleně /IZ/ a vkládá se překryvné značení pro funkční plochu bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy – parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/.

Předmětem záměru je realizace nízkopodlažní skupiny obytné zástavby v území navazujícím severně na urbanistickou strukturu Pitkoviček, která bude doplněna pásem s drobnou občanskou vybaveností v oblasti při ulici V Pitkovičkách. od severně situovaných zemědělských ploch bude soubor oddělen zelení.

#### Varianta 2

OB	- 81 024,3 m <sup>2</sup>
OV	- 23 005,8 m <sup>2</sup>
ZMK	- 19 687,7 m <sup>2</sup>
IZ	- 2 942,7 m <sup>2</sup>
ZP	- funkční plocha bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy
Celková výměra měněných ploch	- 126 660,5 m <sup>2</sup>
Bez změny funkčního využití	- 0,0 m <sup>2</sup>

#### Varianta 1 a varianta 2:

- lokalita změny se nachází mimo současně zastavěné i zastavitelné území;
- změnou dojde k rozšíření zastavitelného území;
- autobusová zastávka se nachází přibližně ve vzdálenosti 500 metrů od předmětné lokality a území lze dopravně obsloužit ve vazbě na stávající komunikační systém hl. m. Prahy;
- navrhované řešení nezasahuje ÚSES, mírně rozšiřuje plochy celoměstského systému zeleně;
- lokalita leží přímo na hranici přírodního parku Botič – Milíčov, kterou místy minimálně překračuje navrženou funkcí zeleně městské a krajinné /ZMK/;

- na ploše navrhované ke změně funkčního využití nejsou umístěna současná ani ÚPn navrhovaná plošná zařízení a liniová vedení nadřazených systémů technického vybavení;
- severozápadní cíp lokality změny zasahuje do ochranného pásma navrženého dvojitého elektrického venkovního vedení 110kv;
- na jižní hranici řešeného území se nachází kanalizační čerpací stanice Pitkovice;
- změna se netýká veřejně prospěšných staveb;
- zábor ZPF pro zastavěné plochy a zeleň oproti ÚPn mimo současně zastavěné území (především II. třídy ochrany, dále III., IV. a V. třída ochrany půdy);
- území změny bylo prověřeno požadovanou studií.

## 1.7 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2215/00 NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ

Vyhodnocení je vztaženo k vybraným aspektům udržitelného rozvoje dle kap. 3 ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno stanovením míry ovlivnění aspektů podle následující stupnice.

- 2 změna má na aspekt významný negativní vliv, je v rozporu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 1 změna má na aspekt negativní vliv, není v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 0 změna nemá na aspekt prokazatelný vliv;
- +1 změna má na indikátor pozitivní vliv, je v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- +2 změna má na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2215/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt <i>Indikátor</i>	Pilíř udržitelnosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
	<b>C.1.</b>	<b>Dlouhodobá ekonomická stabilita a adaptabilita</b>	<b>H S</b>	---	
1	C 1.1.	Finanční stabilita	H	0	0
2	C 1.2.	Příznivé podnikatelské prostředí	H S	0	0
3	C 1.3.	Znalostní ekonomika, konkurenceschopnost	H S	0	0
	<b>C 2.</b>	<b>Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů</b>	<b>H E S</b>	---	
4	C 2.1.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H E	-1	-1
5	C 2.2.	Hospodárné nakládání s územím	H E S	-1	-1
	<b>C 3.</b>	<b>Vyvážené prostorové uspořádání města</b>	<b>H S</b>	---	
6	C 3.1.	Podpora polycentrické struktury města	H S	0	0
7	C 3.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	H S	0	0
	<b>C 4.</b>	<b>Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>H S</b>	---	
8	C 4.1.	Podpora kulturních zařízení a aktivit	H S	0	0
9	C 4.2.	Podpora ochrany památek a kulturního dědictví	H S	0	0
10	C 4.3.	Podpora cestovního ruchu	H S	0	0
	<b>C 5.</b>	<b>Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zelen, biodiverzita</b>	<b>E</b>	---	
11	C 5.1.	Podpora městské a příměstské zeleně	E	1	1
12	C 5.2.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E	0	0

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2215/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt <i>Indikátor</i>	Pilíř udržitelnosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
	<b>C 6.</b>	<b>Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí</b>	<b>E S</b>	---	
13	C 6.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E S	-1	-1
14	C 6.2.	Zajištění dobré kvality vody	E	0	0
15	C 6.3.	Snížení hlukové zátěže	E H	-1	-1
16	C 6.4.	Ochrana klimatu	E	0	0
	<b>C 7.</b>	<b>Efektivní doprava</b>	<b>H E S</b>	---	
17	C 7.1.	Kvalitní dopravní obslužnost MHD a PID	H E S	0	0
18	C 7.3.	Omezení růstu automobilové dopravy	H E	-2	-2
19	C 7.4.	Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v centrální části města	H E	0	0
20	C 7.5.	Řešení dopravy v klidu	H E S	0	0
21	C 7.6.	Podpora železniční dopravy	H E	0	0
22	C 7.8.	Podpora vodní dopravy	H	0	0
23	C 7.9.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E	0	0
	<b>C 8.</b>	<b>Spolehlivé a hospodárné zásobování vodou a energiemi</b>	<b>H E</b>	---	
24	C 8.1.	Spolehlivost dodávek energie a vody	H E	0	0
25	C 8.2.	Robustnost systému zásobování vodou a energiemi	H S	0	0
	<b>C 9.</b>	<b>Soudržnost obyvatelstva</b>	<b>S</b>	---	
26	C 9.1.	Zachování příznivého demografického vývoje	S	2	2
27	C 9.2.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	H S	0	0
28	C 9.3.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče	S	0	0
29	C 9.4.	Podpora bydlení	H S	2	2
	<b>C 11.</b>	<b>Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik</b>	<b>H E S</b>	---	
30	C 11.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně patologických jevů	S	0	0
31	C 11.3.	Ochrana před živelními pohromami	H E S	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>				<b>-0,03</b>	<b>-0,03</b>
Vysvětlivky:			H – ekonomický E – environmentální S – sociální		

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

## 1.8 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2215/00 NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

Pro tuto část vyhodnocení byla v souladu s přílohou 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. použita jako referenční upravená (zjednodušená) SWOT analýza z ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno formou číselného hodnocení zohledňujícího, jakou měrou změny přispívají k:

- g) eliminaci hrozeb;
- h) odstranění slabých stránek;
- i) využití silných stránek a příležitostí;

dle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;

- 1 změna má protichůdný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 0 změna nemá prokazatelný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +1 změna podporuje eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +2 změna má významně pozitivní vliv na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

<b>Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2215/00 na výsledky analýzy SWOT</b>			
<b>Č.</b>	<b>Tvrzení</b>	<b>Vyhodnocení vlivu změny</b>	
		<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>			
1	zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou	0	0
2	rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení	-1	-1
3	souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém	1	1
4	atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst	0	0
5	volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města	0	0
6	prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách	0	0
7	v podstatě neporušené historické jádro města - Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO	0	0
8	příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města	-2	-2
9	růst počtu trvale bydlících obyvatel	2	2
10	relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města	2	2
11	široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití	-1	-1
12	nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města	0	0
13	dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě	0	0
14	rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze	0	0
15	příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu	0	0
16	rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)	0	0
17	vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě	0	0
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>			
18	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	0	0
19	fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření	0	0
20	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	0	0
21	nekoncepční přístup k umisťování výškových a objemových dominant	0	0

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2215/00 na výsledky analýzy SWOT			
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
22	přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu	0	0
23	výstavba na volných plochách s problémy dostupnosti, zajištění potřebné vybavenosti i s problémy zapojení do stávající struktury a úbytku potenciálních rekreačních ploch a krajiny	-1	-1
24	soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy	0	0
25	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	0	0
26	zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný	-2	-1
27	územně roztržštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály	0	0
28	stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku	0	0
29	úbytek obyvatel v centru města	-1	-1
30	úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch	-1	-1
31	nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli	0	0
32	nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech	0	0
33	vysoké zatížení komunikací velkokapacitními obchodními, skladovacími a logistickými aktivitami	0	0
34	předimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost	0	0
35	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	0	0
36	malá hustota železničních stanic a zastávek	0	0
37	enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům	-1	-1
38	negativní dopady nadprůměrné 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	-1	-1
39	nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu	0	0
40	enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města	-1	-1
41	nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod	0	0
42	relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším	-1	-1
43	relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem	-1	-1
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>			
44	celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst	0	0



<b>Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2215/00 na výsledky analýzy SWOT</b>			
<b>Č.</b>	<b>Tvrzení</b>	<b>Vyhodnocení vlivu změny</b>	
		<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
45	umístování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města	0	0
46	zvyšování kvality a standardu života obyvatel	2	2
47	pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně -společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení	0	0
48	preferenze a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystémů v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR	0	0
49	celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)	0	0
<b>OHROŽENÍ</b>			
50	tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně	-1	-1
51	postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (USES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje	-2	-2
52	riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek	0	0
53	zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení	0	0
54	pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy	-2	-2
55	pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města	-1	-1
56	tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí	-1	-1
57	tlak na neúměrné vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí	-1	-1
58	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	-1	-1
59	degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby	-1	1
60	ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánu státní a městské správy	0	0
61	živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města	-2	-2
62	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, Hrnčiče, Újezd, Křeslice, Pitkovice)	-2	-2
63	velkokapacitní nákupní centra v přilehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy	0	0
64	neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků	-1	-1
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,34</b>	<b>-0,30</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

## 1.9 VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2215/00 K NAPLNĚNÍ PRIORITY ZÚR

Jako rámec pro vyhodnocení jsou použity priority ze Zásad územního rozvoje kraje hl. m. Prahy.

Vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míra ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 1 změna působí protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 0 změna nemá s prioritou územního plánování prokazatelný vztah;
- +1 změna je v souladu s prioritou územního plánování;
- +2 změna významně podporuje naplnění priority územního plánování.

Tabulka E – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2215/00 k naplňování priorit ZÚR			
č.	Priorita	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	0	0
2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	0	0
3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	0	0
4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	0	0
5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	-2	-2
6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.	0	0
7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.	0	0
8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	0	0
9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	0	0
10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojoval ji do uceleného systému.	0	0
11.	Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	0	0
12.	Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického jádra.	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,17</b>	<b>-0,17</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

## 1.10 SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY Č. Z2215/00 NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

### 1.5.1. Vyhodnocení vlivu celoměstsky významných změn na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území

Pro vyhodnocení vlivu změny na vyváženost vztahu jednotlivých pilířů udržitelnosti byly použity vybrané disparity mezi jednotlivými pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti.

Vlastní vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje disparitu;
- 1 změna posiluje disparitu;
- 0 změna nemá s disparitou prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje disparitu;
- +2 změna významně eliminuje disparitu.

<b>Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2215/00 k odstraňování disparit</b>			
<b>Č.</b>	<b>Disparita</b>	<b>Vyhodnocení přínosu změny</b>	
		<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
<b>NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE</b>			
<b>DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
1	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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitosti k rekreaci a regeneraci sil)	-1	-1
2	disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. odtoku) těchto ploch	0	0
3	disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojíždku 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	-1	-1
4	disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro krátkodobou regeneraci sil rekreaci uvnitř města, v jednotlivých městských částech a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranici města	0	0
5	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 poškození těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
6	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	0	0
7	disproporce mezi žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity zatížení hlukem, převážně z dopravy	-1	-1
8	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	0	1
9	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	-1	-1
<b>DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM</b>			

<b>Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2215/00 k odstraňování disparit</b>			
<b>Č.</b>	<b>Disparita</b>	<b>Vyhodnocení přínosu změny</b>	
		<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
10	lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město, alespoň některé jeho ulice a 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	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI</b>			
11	disproporce mezi potřebou funkční, ekonomické a environmentálně přijatelné dopravní obsluhy města a stávajícím stavem dopravní infrastruktury a obsluhy v hlavním městě Praze a okolí, zejména dlouhodobou absencí Pražského okruhu	0	0
12	disproporce mezi žádoucí vysokou atraktivitou a preferencí používání MHD a PID ve městě a nedostatečným prosazováním přednosti MHD a regulačních opatření vůči IAD progresivně směrem do centra města	0	0
<b>NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI</b>			
<b>EKONOMICKÝ PILÍŘ</b>			
13	disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy	0	0
14	chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi	-2	-2
15	disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s ÚPn HMP	-1	-1
<b>SOCIÁLNÍ PILÍŘ</b>			
16	disproporce mezi změnami počtu obyvatel v suburbanním pásu za hranicemi hl. m. Prahy a kapacitou zařízení místní veřejné a dopravní vybavenosti, zvyšující se tlak na kapacitní využití těchto zařízení na území hl. m. Prahy bez změny odpovídajících finančních zdrojů	-1	-1
17	disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn a úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje	0	0
<b>ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ</b>			
18	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	0	0
19	rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod	0	0
20	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	-1	-1
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,45</b>	<b>-0,40</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 1.5.2. Vyhodnocení přínosu celoměstsky významných změn k vytváření podmínek pro předcházení rizik a ohrožení

Pro tuto část vyhodnocení vlivů změn byl jako rámec použit přehled základních problémů a ohrožení uvedených v kapitole 4 ÚAP hlavního města Prahy.

Vlastní vyhodnocení přínosu změn k eliminaci problémů je provedeno stanovením míry ovlivnění dle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje problém;
- 1 změna posiluje problém;
- 0 změna nemá s problémem prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje problém;
- +2 změna významně eliminuje problém.

Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2215/00 k eliminaci problémů			
Č.	Problém	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území</b>			
1	Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.	0	0
2	Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.	0	0
3	Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.	-2	-2
4	Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.	0	0
<b>Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území</b>			
5	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 systému dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.	0	0
6	Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvající pokles trvale bydlících obyvatel.	0	0
7	Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.	0	0
8	Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.	0	0
9	Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.	0	0
10	Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.	0	0
11	Problém deficitu parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitu územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.	0	0
12	Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.	0	0
<b>Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně</b>			
13	Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její dostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.	-1	-1
14	Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.	0	0
<b>Problémy hygieny životního prostředí</b>			

Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2215/00 k eliminaci problémů			
Č.	Problém	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
15	Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.	-1	-1
16	Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.	-1	0
17	Nedostatečné územní podmínky zpracování odpadu a pro tříděný sběr.	0	-1
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,24</b>	<b>-0,24</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 1.5.3. Závěrečné vyhodnocení vlivu změny č. Z2215/00 na udržitelný rozvoj území

Při jednotlivých výše uvedených hodnoceních byly zjištěny tyto výsledky:

#### 1. Změna má tyto pozitivní vlivy na udržitelný rozvoj území

Jedná se o záměr, ve kterém je navrženo navýšení ploch bydlení, respektive nízkopodlažní domy v obytné zástavbě v území navazujícím severně na urbanistickou strukturu Pitkoviček. Tato plocha bydlení bude doplněna plochou městské a krajinné zeleně a ve variantě 2 se navíc počítá s drobnou občanskou vybaveností. Avšak dle její rozlohy, lze předpokládat, že se bude jednat spíše o nějaké základní služby typu maloobchod.

Varianty jsou mimo uvedené plochy občanské vybavenosti shodné. Koncept změny se pozitivně projeví na demografický vývoj daného území – příchod sociálně silnějších skupin obyvatel, populační růst (viz část D, bod č. 9 „*růst počtu trvale bydlících obyvatel*“), příchod mladších, vzdělanějších a bohatších obyvatel (viz část C, indikátory č. 9.1. „*Zachování příznivého demografického vývoje*“ a č. 9.4. „*Podpora bydlení*“, část D, bod, č. 10 „*relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města*“).

Lze říci, že se zvýší sociální status daného území a dochází ke zvyšování kvality a standardu života obyvatel.

Rozvojové území leží v meziprostoru mezi koridorem osídlení při Říčanském potoce a železniční trati Praha – Benešov (Uhřetíněves – Kolovraty) a koridorem dálnice D1 (Čestlice) s mimořádnou nabídkou obslužných funkcí i pracovních příležitostí. Rozvojová lokalita by tak měla být v budoucnu dobře dopravně obsloužena.

Autobusová zastávka se nachází přibližně ve vzdálenosti 500 metrů od předmětné lokality a území lze dopravně obsloužit ve vazbě na stávající komunikační systém hl. m. Prahy. Navrhované varianty nezasahují ÚSES a lze říci, že navrhovanými plochami městské a krajinné zeleně mírně rozšiřují plochy celoměstského systému zeleně. Navržené změny se netýkají veřejně prospěšných staveb. Na jižní hranici řešeného území se nachází kanalizační čerpací stanice Pitkovice, navrhovaná lokalita tak bude moci být napojena na ČOV.

#### 2. Změna má tyto negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.

Jedná se o návrh změny, který podporuje či posiluje proces suburbanizace a s nimi doprovodné aspekty (nárůst dopravní, emisní a hlukové zátěže, zábor zemědělské půdy, prostorové rozpínání a rozvolňování městského regionu (viz část C, indikátor č. 2.2. „*Hospodárné nakládání s územím*“, dále část D bod č. 51 „*postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje*“, popřípadě část F, bod č. 14.)). Změna v zásadě vede k několika negativním vlivům.

Jedním z nejzávažnějších především z hlediska životního prostředí je zábor volné krajiny na samém okraji města Prahy v ploše 12,6 ha s důsledky nevratného záboru kvalitní zemědělské půdy (převážně II. třídy ochrany půd) (viz část D, bod č. 8 „*příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města*“

Dále je nutné uvést, že lokalita leží přímo na hranici přírodního parku Botič – Milíčov, kterou místy minimálně překračuje navrženou funkcí zeleně městské a krajinné.

Další výstavbou bytů či rodinných domů dochází k záboru volné krajiny a tím pádem i k určitému omezení prostupnosti krajiny a vytvoření bariéry v propojení města na okolní území. Jedná se o výstavbu zcela nenavazující na stávající zastavěné území, navrhované plochy jsou odděleny údolím potoka. Navrhovaná lokalita bude mít negativní vliv na krajinný ráz.

I přesto, že varianta 2 navrhuje i plochy pro občanskou vybavenost, lze předpokládat, že tyto plochy zdaleka nebudou dostačující s ohledem na navržený počet domů (obyvatel) (viz část D, bod č. 26 „zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný“). Předpokládá se, že se bude jednat o doplnění maloobchodní sítě, nikoliv však například doplnění základní vybavenosti vzdělanostních institucí (například školka). Obdobným problémem je i řešení napojení na technickou a dopravní infrastrukturu, které není zatím vyřešeno (viz část D, bod č. 58 „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“).

Předpokládaná výstavba výrazně dopravně zatíží stávající komunikace a bude mít negativní vliv na ovzduší a zvýší se tak i hluková zátěž zájmového území viz část C, indikátor č. 7.3. „Omezení růstu automobilové dopravy“, indikátor č. 6.1. „Zajištění dobré kvality ovzduší“, dále indikátor č. 6.3. „Snížení hlukové zátěže“, část D, bod č. 62 „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)“.

Změna je v rozporu s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy 2009 (ZUR) (viz část E, bod č. 5 „Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přílehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.“).

### 3. Pro realizaci změny jsou nutná tato opatření.

**Tato změna je podmíněčně doporučena k realizaci. Realizace změny je možná pouze v případě dodržení následujících podmínek:**

Je nutné zachovat nízkou míru zastavěnosti (zástavba by měla být maximálně OB - B, také by se měla zajistit návaznost (urbanistická struktura, architektonický ráz) na stávající zástavbu).

Snížení negativního vlivu na udržitelný rozvoj lze dosáhnout zmenšením ploch záboru a posílením funkcí nezastavitelného území, např. zeleně městské a krajinné v rámci zájmového území změny (navýšit plochy zeleně na 1/3 plochy navrhované změny, zejména v návaznosti na Pitkovický potok). Dále by měl být eliminován zásah lokality do přírodního parku.

V souvislosti s tím je nutné brát zřetel na krajinný ráz daného území, tedy na výškovou regulaci, typologii navrhované zástavby, dispoziční uspořádání zástavby, to vše s ohledem na stávající zástavbu. Není vhodné zde umísťovat zástavbu městského charakteru (například uniformní nebo eklektická architektura).

Úspěšné řešení této lokality je podmíněno vyřešením problematiky napojení na dopravní, technickou a sociální infrastrukturu.

Provéřit zásah změny do ochranného pásma navrženého dvojitého elektrického venkovního vedení. Je nutné hygienické podmínky (hluk, ovzduší).

V případě, že výšková hladina plánované výstavby se bude týkat elektronických komunikačních zařízení vč. ochranných pásem, bude nutné stanovisko MV. Podmiňující investicí je mimo jiné vybudování nadřazeného vodovodního přivaděče DN1000 a DN800 z VDJ Jesenice II.

### 4. Závěr

Níže uvedená tabulka rekapituluje hodnocení předchozích částí hodnocení udržitelného rozvoje, tak jak požaduje vyhláška č. 500/2006 Sb.

Tabulka F.3 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2215/00 na udržitelný rozvoj území	Var 1	Var 2
C. Vliv na stav a vývoj území	-0,03	0,03
D. Vliv na výsledky analýzy SWOT	-0,34	-0,30

<b>Tabulka F.3 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2215/00 na udržitelný rozvoj území</b>	<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
E. Přínos k naplňování priorit ZÚR	<b>-0,17</b>	<b>-0,17</b>
F.1 Přínos k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů	<b>-0,45</b>	<b>-0,40</b>
F.2 Přínos k eliminaci problémů	<b>-0,24</b>	<b>-0,24</b>

Vyhodnocení vlivu změny (bodové) je doplněno slovním vyhodnocením viz níže. Pozn. Uvedené jevy z ÚAP totiž nemusí odrážet všechny okolnosti návrhu/konceptu změny.

**Až na malé rozdíly vyšly obě varianty stejně (rozdíl v části D a F1). Avšak jako příznivější lze hodnotit variantu 2, především kvůli navrhovaným plochám občanské vybavenosti. I přestože není zřejmé o jaký druh občanské vybavenosti se bude jednat, nebude tato změna představovat takovou zátěž na stávající občanskou vybavenost jako varianta 1.**

**Dle bodového hodnocení je možné konstatovat, že záměr změny číslo 2215/00 vychází v případě obou variant v zásadě negativně u přínosů k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti. Obdobně je tomu i v ostatních částech hodnocení udržitelného rozvoje.**



## ZMĚNA Č. Z2274/00

### 1.11 POPIS ZMĚNY

Záměrem změny, která je situována na území Městské části Praha 10, v rámci katastrálního území Záběhlice a Strašnice, při křížení Jižní spojky s ulicí Průběžná, je vybudování přestupního uzlu Zahradní Město a s ním související přestavba podjezdu železniční tratě a návazné řešení dopravy vyvolané umístěním budoucí nové železniční zastávky u Zahradního města.

Změna byla zpracována na základě Ověřovací studie „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha - hlavní nádraží“. Studie navrhuje vybudování přestupního uzlu Zahradní Město včetně přestavby podjezdu železniční tratě a návazného řešení dopravy vyvolané budoucí železniční zastávkou u Zahradního Města. Lokalita se nachází

Lokalita změny se nachází v rámci současně zastavěného i zastavitelného území a je řešena ve dvou variantách:

#### Varianta 1

Koncept změny navrhuje přeměnu stávající funkce všeobecně smíšené /SV/ a části plochy tratě a zařízení žel. dopravy, nákladní terminály /DZ/ na plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R /DH/. Dále je konceptem změny navrženo rozšíření funkčních ploch vybraná komunikační síť /S2/ a /S4/ na úkor funkcí všeobecně smíšených /SV/, tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/ a izolační zeleň /IZ/. Předmětem změny je přestavba podjezdu železniční tratě a výstavba parkoviště P+R v návaznosti na budoucí železniční zastávku u Zahradního Města.

Celková výměra měněných ploch má rozsah 20 763,5 m<sup>2</sup>, z toho změna na využití S2 představuje 1 295,8 m<sup>2</sup>, S4 - 3 611,5 m<sup>2</sup>, DZ - 100,6 m<sup>2</sup> a DH - 15 755,5 m<sup>2</sup>.

#### Varianta 2

Koncept změny navrhuje přeměnu stávajících funkcí všeobecně smíšené /SV/ a částí ploch vybrané komunikační sítě /S4/ a tratí a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály /DZ/ na plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ spolu s drobným rozšířením funkční plochy vybraná komunikační síť /S2/, a to na úkor funkce všeobecně smíšené /SV/ a izolační zeleň /IZ/. Důvodem změny je přestavba podjezdu železniční tratě a výstavba tramvajové smyčky spolu s parkovištěm P+R v návaznosti na budoucí železniční zastávku u Zahradního Města.

Dále je konceptem změny řešeno přeložení silnice ze současného segmentu ulice Průběžná do nové stopy Dolínecká – Ždánická, pro což je navržena funkce vybraná komunikační síť /S4/, a to na úkor ploch všeobecně obytných /OV/, všeobecně smíšených /SV/, nerušící výroby a služeb /VN/ a parků, historických zahrad a hřbitovů /ZP/. V tomto segmentu ulice Průběžná (v rozsahu Dolínecká – Jižní spojka) se navrhuje funkce ploch a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R /DH/ a na přilehlou plochu izolační zeleně /IZ/ se rozšiřuje funkce všeobecně smíšená /SV/. Spolu s vymezením nové plochy vybrané komunikační sítě /S4/ dochází k mírnému rozšíření funkční plochy parky, historické zahrady a hřbitovy /ZP/.

Celková výměra měněných ploch má rozsah 31 323,8 m<sup>2</sup>, z toho změna na využití SV představuje 3 162,7 m<sup>2</sup>, S2 - 1 296,2 m<sup>2</sup>, S4 - 9 052,1 m<sup>2</sup>, DZ - 100,6 m<sup>2</sup>, DH - 17 597,5 m<sup>2</sup> a ZP - 114,6 m<sup>2</sup>.

#### Varianta 1 a varianta 2

Na ploše navrhované ke změně funkčního využití nejsou umístěna současná ani ÚPn navrhovaná plošná zařízení a liniová vedení nadřazených systémů technického vybavení. Plocha není ovlivňována jejich ochrannými ani bezpečnostními pásmy. Navrhované řešení nezasahuje ÚSES ani plochy celoměstského systému zeleně.

### 1.12 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2274/00 NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ

Vyhodnocení je vztaženo k vybraným aspektům udržitelného rozvoje dle kap. 3 ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno stanovením míry ovlivnění aspektů podle následující stupnice.

- 2 změna má na aspekt významný negativní vliv, je v rozporu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 1 změna má na aspekt negativní vliv, není v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 0 změna nemá na aspekt prokazatelný vliv;
- +1 změna má na indikátor pozitivní vliv, je v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- +2 změna má na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2274/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt <i>Indikátor</i>	Pilíř udržitelnosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
	<b>C.1.</b>	<b>Dlouhodobá ekonomická stabilita a adaptabilita</b>	<b>H S</b>	---	
1	C 1.1.	Finanční stabilita	H	0	0
2	C 1.2.	Příznivé podnikatelské prostředí	H S	0	0
3	C 1.3.	Znalostní ekonomika, konkurenceschopnost	H S	0	0
	<b>C 2.</b>	<b>Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů</b>	<b>H E S</b>	---	
4	C 2.1.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H E	0	0
5	C 2.2.	Hospodárné nakládání s územím	H E S	0	-1
	<b>C 3.</b>	<b>Vyvážené prostorové uspořádání města</b>	<b>H S</b>	---	
6	C 3.1.	Podpora polycentrické struktury města	H S	0	0
7	C 3.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	H S	0	0
	<b>C 4.</b>	<b>Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>H S</b>	---	
8	C 4.1.	Podpora kulturních zařízení a aktivit	H S	0	0
9	C 4.2.	Podpora ochrany památek a kulturního dědictví	H S	0	0
10	C 4.3.	Podpora cestovního ruchu	H S	0	0
	<b>C 5.</b>	<b>Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zelen, biodiverzita</b>	<b>E</b>	---	
11	C 5.1.	Podpora městské a příměstské zeleně	E	0	-1
12	C 5.2.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E	0	0
	<b>C 6.</b>	<b>Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí</b>	<b>E S</b>	---	
13	C 6.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E S	+1	+1
14	C 6.2.	Zajištění dobré kvality vody	E	0	0
15	C 6.3.	Snížení hlukové zátěže	E H	0	0
16	C 6.4.	Ochrana klimatu	E	0	0
	<b>C 7.</b>	<b>Efektivní doprava</b>	<b>H E S</b>	---	
17	C 7.1.	Kvalitní dopravní obslužnost MHD a PID	H E S	+1	+1
18	C 7.3.	Omezení růstu automobilové dopravy	H E	0	0
19	C 7.4.	Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v centrální části města	H E	0	0
20	C 7.5.	Řešení dopravy v klidu	H E S	+2	+2
21	C 7.6.	Podpora železniční dopravy	H E	+2	+2
22	C 7.8.	Podpora vodní dopravy	H	0	0
23	C 7.9.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E	0	0

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2274/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt <i>Indikátor</i>	Pilíř udržitelnosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
	<b>C 8.</b>	<b>Spolehlivé a hospodárné zásobování vodou a energiemi</b>	<b>H E</b>	---	
24	C 8.1.	Spolehlivost dodávek energie a vody	H E	0	0
25	C 8.2.	Robustnost systému zásobování vodou a energiemi	H S	0	0
	<b>C 9.</b>	<b>Soudržnost obyvatelstva</b>	<b>S</b>	---	
26	C 9.1.	Zachování příznivého demografického vývoje	S	0	0
27	C 9.2.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	H S	0	0
28	C 9.3.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče	S	0	0
29	C 9.4.	Podpora bydlení	H S	0	0
	<b>C 11.</b>	<b>Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik</b>	<b>H E S</b>	---	
30	C 11.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně patologických jevů	S	0	0
31	C 11.3.	Ochrana před živelními pohromami	H E S	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>				<b>0,19</b>	<b>0,13</b>
<i>Vysvětlivky:</i>			<i>H – ekonomický E – environmentální S – sociální</i>		

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 1.13 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2274/00 NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

Pro tuto část vyhodnocení byla v souladu s přílohou 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. použita jako referenční upravená (zjednodušená) SWOT analýza z ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno formou číselného hodnocení zohledňujícího, jakou měrou změny přispívají k:

- j) eliminaci hrozeb;
- k) odstranění slabých stránek;
- l) využití silných stránek a příležitostí;

dle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 1 změna má protichůdný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 0 změna nemá prokazatelný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +1 změna podporuje eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +2 změna má významně pozitivní vliv na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2274/00 na výsledky analýzy SWOT		
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny

		Var 1	Var 2
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>			
1	zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou	0	0
2	rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení	0	0
3	souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém	0	0
4	atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst	0	0
5	volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města	0	0
6	prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách	0	0
7	v podstatě neporušené historické jádro města - Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO	0	0
8	příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města	0	0
9	růst počtu trvale bydlících obyvatel	0	0
10	relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města	0	0
11	široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití	0	0
12	nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města	+1	+1
13	dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě	0	0
14	rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze	+2	+2
15	příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu	+1	+1
16	rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)	+1	+1
17	vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě	0	0
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>			
18	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	0	0
19	fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření	0	0
20	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	0	0
21	nekoncepční přístup k umisťování výškových a objemových dominant	0	0
22	přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu	0	0
23	výstavba na volných plochách s problémy dostupnosti, zajištění potřebné vybavenosti i s problémy zapojení do stávající struktury a úbytku potenciálních rekreačních ploch a krajiny	0	0
24	soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy	0	0
25	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	0	0

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2274/00 na výsledky analýzy SWOT			
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
26	zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný	0	0
27	územně roztržštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály	0	0
28	stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku	0	0
29	úbytek obyvatel v centru města	0	0
30	úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch	0	0
31	nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli	0	0
32	nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech	0	0
33	vysoké zatížení komunikací velkokapacitními obchodními, skladovacími a logistickými aktivitami	0	0
34	předimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost	0	0
35	nehodná koncentrace pracovních příležitostí v historickém jádru města a existence monofunkčních obytných území v Praze i regionu zvyšující nároky na dopravní systémy i dopravní výkon	0	0
36	malá hustota železničních stanic a zastávek	+2	+2
37	enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům	+1	+1
38	negativní dopady nadprůměrné 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	+1	+1
39	nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu	+2	+2
40	enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města	+1	+1
41	nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod	0	0
42	relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším	+1	+1
43	relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem	0	0
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>			
44	celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst	0	0
45	umístování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města	0	0
46	zvyšování kvality a standardu života obyvatel	+1	+1
47	pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně -společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení	0	0
48	preferenze a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystémů v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR	0	0
49	celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)	+1	+1
<b>OHROŽENÍ</b>			

<b>Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2274/00 na výsledky analýzy SWOT</b>			
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
50	tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábery rezerv pro monofunkční plochy zeleně	0	0
51	postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje	0	0
52	riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek	0	0
53	zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení	0	0
54	pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy	0	0
55	pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města	0	0
56	tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí	0	0
57	tlak na neúměrné vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí	0	0
58	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	0	0
59	degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby	0	0
60	ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánu státní a městské správy	0	0
61	živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města	0	0
62	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, Hrnčiče, Újezd, Křeslice, Pitkovice)	0	0
63	velkokapacitní nákupní centra v přílehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy	0	0
64	neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,23</b>	<b>0,23</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

#### 1.14 VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2274/00 K NAPLNĚNÍ PRIORITY ZÚR

Jako rámec pro vyhodnocení jsou použity zjednodušené priority ze Zásad územního rozvoje kraje hl. m. Prahy.

Vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míra ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 1 změna působí protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 0 změna nemá s prioritou územního plánování prokazatelný vztah;

- +1 změna je v souladu s prioritou územního plánování;  
+2 změna významně podporuje naplnění priority územního plánování.

Tabulka E – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2274/00 k naplňování priorit ZÚR			
Č.	Priorita	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	0	0
2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	0	0
3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	0	0
4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	+1	+1
5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	0	0
6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.	+1	+1
7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.	+2	+2
8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	+1	+1
9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	0	0
10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	0	0
11.	Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	+1	+1
12.	Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického jádra.	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,33</b>	<b>0,33</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

## 1.15 SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY Č. Z2274/00 NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

### 2.5.1. Vyhodnocení vlivu celoměstsky významných změn na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území

Pro vyhodnocení vlivu změny na vyváženost vztahu jednotlivých pilířů udržitelnosti byly použity vybrané disparity mezi jednotlivými pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti.

Vlastní vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje disparitu;  
-1 změna posiluje disparitu;  
0 změna nemá s disparitou prokazatelný vztah;  
+1 změna eliminuje disparitu;

+2 změna významně eliminuje disparitu.

Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2274/00 k odstraňování disparit			
Č.	Disparita	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE</b>			
<b>DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
1	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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitosti k rekreaci a regeneraci sil)	0	0
2	disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. odtoku) těchto ploch	0	0
3	disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojížděku i vnitřní dopravní obsluhu, a zájmem na zachování kvalitního životního prostředí, zejména na nepřekračování limitu znečištění ovzduší škodlivinami a expozice obyvatel hluku v zájmu veřejného zdraví	+1	+1
4	disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro krátkodobou regeneraci sil rekreaci uvnitř města, v jednotlivých městských částech a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranicí města (pilíře sociální a ekonomický)	0	0
5	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 poškození těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
6	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	0	0
7	disproporce mezi žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity zatížení hlukem, převážně z dopravy	0	0
8	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	0	0
9	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	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM</b>			



<b>Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2274/00 k odstraňování disparit</b>			
<b>Č.</b>	<b>Disparita</b>	<b>Vyhodnocení přínosu změny</b>	
		<b>Var 1</b>	<b>Var 2</b>
10	lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město, alespoň některé jeho ulice a 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	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI</b>			
11	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	+2	+2
12	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)	+2	+2
<b>NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI</b>			
<b>EKONOMICKÝ PILÍŘ</b>			
13	disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy	0	0
14	chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi	0	0
15	disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s ÚPn HMP	0	0
<b>SOCIÁLNÍ PILÍŘ</b>			
16	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	0	0
17	disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn a úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje	0	0
<b>ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ</b>			
18	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	0	0
19	rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod	0	0

Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2274/00 k odstraňování disparit			
Č.	Disparita	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
20	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	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,25</b>	<b>0,25</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 2.5.2. Vyhodnocení přínosu celoměstsky významných změn k vytváření podmínek pro předcházení rizik a ohrožení

Pro tuto část vyhodnocení vlivů změn byl jako rámec použit přehled základních problémů a ohrožení uvedených v kapitole 4 ÚAP hlavního města Prahy.

Vlastní vyhodnocení přínosu změn k eliminaci problémů je provedeno stanovením míry ovlivnění dle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje problém;
- 1 změna posiluje problém;
- 0 změna nemá s problémem prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje problém;
- +2 změna významně eliminuje problém.

Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2274/00 k eliminaci problémů			
Č.	Problém	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území</b>			
1	Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.	0	0
2	Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.	0	0
3	Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.	0	0
4	Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.	0	0
<b>Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území</b>			
5	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 systému dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.	0	0
6	Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvajících pokles trvale bydlících obyvatel.	0	0
7	Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.	0	0

Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2274/00 k eliminaci problémů			
Č.	Problém	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
8	Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.	0	0
9	Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.	0	0
10	Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.	0	0
11	Problém deficitu parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitu územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.	+2	+2
12	Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.	0	0
<b>Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně</b>			
13	Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její dostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.	0	0
14	Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.	0	0
<b>Problémy hygieny životního prostředí</b>			
15	Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.	0	0
16	Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.	0	0
17	Nedostatečné územní podmínky zpracování odpadu a pro tříděný sběr.	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,12</b>	<b>0,12</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 2.5.3. Závěrečné vyhodnocení vlivu změny č. Z2274/00 na udržitelný rozvoj území

Při jednotlivých výše uvedených hodnoceních byly zjištěny tyto výsledky:

#### 1. Změna má tyto pozitivní vlivy na udržitelný rozvoj území

Navrhované záměry v obou variantách výrazně pozitivně podporují význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy, a lze předpokládat jejich pozitivní vliv na preferenci železniční dopravy před individuální automobilovou dopravou, a to především vzhledem k vytvoření nové železniční zastávky v návaznosti na další systémy MHD (tramvaj a autobus) (viz část C, indikátor č. 7.6. „Podpora železniční dopravy“, či část D, bod č. 14 „rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze“ dále podpora rozvoje železničních zastávek bod č. 36 „malá hustota železničních stanic a zastávek“).

Obě varianty také naplňují prioritu ZUR č. 7 „Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze“) a napomáhají eliminovat disproporce mezi jednotlivými pilíři udržitelného rozvoje (viz disproporce č. 11 a 12 „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“ a „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“).

Návrh změn v obou variantách předpokládá také vybudování nové tramvajové smyčky a záchytného parkoviště P+R. Proto i tento záměr bude mít pozitivní dopad na zájmové území (viz část C indikátor č. 7.5. „Řešení dopravy v klidu“, dále D, bod č. 39 „nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu“).

**Jedná se o záměry pozitivně posilující trend snižování podílu individuální automobilové dopravy na celkovém dopravním výkonu.**

### 2. Změna má tyto negativní vlivy na udržitelný rozvoj území

Varianta 2 změny navrhuje přeložení automobilové dopravy ze stávající stopy ulice Průběžné do nové stopy Dolinecká – Ždánická. Vybudování této přeložky komunikace včetně vybudování nového podjezdu pod železniční si vyžádá zábor plochy městské zeleně mezi ulicemi Přebitucká a železniční tratí a především se bude jednat o ekonomicky nákladné řešení.

Obě varianty navrhují nové plochy na úkor současných ploch se smíšenou funkcí. Je nutné však uvést, že varianta 2 navrhuje určitou kompenzaci a plánuje nové plochy určené pro smíšenou funkci.

### 3. Pro realizaci změny jsou nutná tato opatření

**Doporučuje se realizace navrhované změny (obě varianty).** Avšak ve variantě 2 je nutné prověřit ekonomickou náročnost přeložky komunikace a vybudování nového podjezdu pod tratí ve vztahu k reálným přínosům a návratnosti této investice.

### 4. Závěr

Níže uvedená tabulka rekapituluje hodnocení předchozích částí hodnocení udržitelného rozvoje, tak jak požaduje vyhláška č. 500/2006 Sb.

Tabulka F.3 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2274/00 na udržitelný rozvoj území	Var.1	Var.2
C. Vliv na stav a vývoj území	0,19	0,13
D. Vliv na výsledky analýzy SWOT	0,23	0,23
E. Přínos k naplňování priorit ZÚR	0,33	0,33
F.1 Přínos k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti	0,25	0,25
F.2 Přínos k eliminaci problémů	0,12	0,12

Vyhodnocení vlivu změny (bodové) je doplněno slovním vyhodnocením viz níže. Pozn. Uvedené jevy z ÚAP totiž nemusí odrážet všechny okolnosti návrhu/konceptu změny.

**Varianty této změny vyšly shodně a jsou doporučeny k realizaci. Avšak je nutné ekonomicky prověřit variantu 2 a její záměr přeložky komunikace ze stávající stopy ulice Průběžné do nové stopy Dolinecká – Ždánická.**

**Dle bodového hodnocení je možné konstatovat, že záměr změny číslo 2274/00 vychází v pozitivně u všech částí vyhodnocení udržitelného rozvoje.**

## ZMĚNA Č. Z2573/00

### 1.16 POPIS ZMĚNY

Změna je lokalizována v Praze – Dubči severně od retenční nádrže Slatina po stávající ČOV Uhříněves.

Navrhovaná změna představuje prodloužení kanalizačního sběrače G přes katastrální území Dubeč. Návrh změny se týká zrušení ČOV Uhříněves, jejíž funkce bude nahrazena navrhovaným sběračem. Pro uvedený záměr se navrhuje změna funkce vodního hospodářství /TVV/ a zeleně městské a krajinné /ZMK/ (výhledově vodní hospodářství /TVV/) na plochu zeleně městské a krajinné /ZMK/. Lokalita změny se nachází v současně zastavěném i zastavitelném území na východním okraji Dubče. Změna funkčního využití ploch je konceptem změny řešena invariantně, prodloužením kanalizačního sběrače ve dvou variantách.

Varianta 1 - Kanalizační sběrač je veden od místa svého napojení na stávající kanalizační sběrač G6 u RN Slatina ulicemi V Křížkách a Za Pavilonem do ulice Starodubečská. Zde křížuje Říčanský potok, dále přechází přes kopec Rohožník a znovu přes Říčanský potok směrem ke stávající ČOV Uhříněves.

Varianta 2 - Kanalizační sběrač je veden od místa svého napojení na stávající kanalizační sběrač G6 u RN Slatina ulicemi V Křížkách a Za Pavilonem do ulice Starodubečská. Dále je navržen ulicemi K Vilkám, Nepovolená, Na Hádku a dále ke stávající ČOV Uhříněves.

Změna nemá vliv na dopravní obsluhu území.

Navrhované prodloužení kanalizačního sběrače G přes k.ú. Dubeč nekřížuje současná ani ÚPn navrhovaná plošná zařízení nadřazených systémů technického vybavení.

Změna ZMK má celkový rozsah 9 486,0 m<sup>2</sup> (obě varianty shodně), z toho změna ve variantě 1 představuje 3 224,2 m a 2 3 940,4 m (nově navržená délka VPS xx|TK|23) ve variantě.

Část změny nepředkládá zábor zemědělského půdního fondu.

Navržený kanalizační sběrač G křížuje prvky ÚSES, ale na jejich plošné vymezení nemá vliv. Změna se nedotýká chráněných území přírody.

Změna se nedotýká území v zájmu památkové péče.

Vyhodnocení změny bylo provedeno pro obě varianty v rámci navrženého koridoru.

### 1.17 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2573/00 NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ

Vyhodnocení je vztaženo k vybraným aspektům udržitelného rozvoje dle kap. 3 ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno stanovením míry ovlivnění aspektů podle následující stupnice.

- 2 změna má na aspekt významný negativní vliv, je v rozporu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 1 změna má na aspekt negativní vliv, není v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 0 změna nemá na aspekt prokazatelný vliv;
- +1 změna má na indikátor pozitivní vliv, je v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- +2 změna má na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2573/00 na stav a vývoj území

Č.	Označení aspektu	Aspekt <i>Indikátor</i>	Příř udržitelnosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
	C.1.	Dlouhodobá ekonomická stabilita a adaptabilita	H S	---	
1	C 1.1.	Finanční stabilita	H	0	0

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2573/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt <i>Indikátor</i>	Příř udržitelosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
2	C 1.2.	Příznivé podnikatelské prostředí	H S	0	0
3	C 1.3.	Znalostní ekonomika, konkurenceschopnost	H S	0	0
	<b>C 2.</b>	<b>Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů</b>	<b>H E S</b>	---	
4	C 2.1.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H E	0	0
5	C 2.2.	Hospodárné nakládání s územím	H E S	0	0
	<b>C 3.</b>	<b>Vyvážené prostorové uspořádání města</b>	<b>H S</b>	---	
6	C 3.1.	Podpora polycentrické struktury města	H S	0	0
7	C 3.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	H S	0	0
	<b>C 4.</b>	<b>Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>H S</b>	---	
8	C 4.1.	Podpora kulturních zařízení a aktivit	H S	0	0
9	C 4.2.	Podpora ochrany památek a kulturního dědictví	H S	0	0
10	C 4.3.	Podpora cestovního ruchu	H S	0	0
	<b>C 5.</b>	<b>Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zelen, biodiverzita</b>	<b>E</b>	---	
11	C 5.1.	Podpora městské a příměstské zeleně	E	+1	+1
12	C 5.2.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E	0	0
	<b>C 6.</b>	<b>Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí</b>	<b>E S</b>	---	
13	C 6.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E S	0	0
14	C 6.2.	Zajištění dobré kvality vody	E	+1	+1
15	C 6.3.	Snížení hlukové zátěže	E H	0	0
16	C 6.4.	Ochrana klimatu	E	0	0
	<b>C 7.</b>	<b>Efektivní doprava</b>	<b>H E S</b>	---	
17	C 7.1.	Kvalitní dopravní obslužnost MHD a PID	H E S	0	0
18	C 7.3.	Omezení růstu automobilové dopravy	H E	0	0
19	C 7.4.	Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v centrální části města	H E	0	0
20	C 7.5.	Řešení dopravy v klidu	H E S	0	0
21	C 7.6.	Podpora železniční dopravy	H E	0	0
22	C 7.8.	Podpora vodní dopravy	H	0	0
23	C 7.9.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E	0	0
	<b>C 8.</b>	<b>Spolehlivé a hospodárné zásobování vodou a energiemi</b>	<b>H E</b>	---	
24	C 8.1.	Spolehlivost dodávek energie a vody	H E	0	0
25	C 8.2.	Robustnost systému zásobování vodou a energiemi	H S	+1	+1
	<b>C 9.</b>	<b>Soudržnost obyvatelstva</b>	<b>S</b>	---	
26	C 9.1.	Zachování příznivého demografického vývoje	S	0	0
27	C 9.2.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	H S	0	0
28	C 9.3.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče	S	0	0
29	C 9.4.	Podpora bydlení	H S	0	0
	<b>C 11.</b>	<b>Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik</b>	<b>H E S</b>	---	
30	C 11.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně	S	0	0

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2573/00 na stav a vývoj území					
Č.	Označení aspektu	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Vliv změny	
				Var 1	Var 2
		patologických jevu			
31	C 11.3.	Ochrana před živelními pohromami	H E S	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>				<b>0,10</b>	<b>0,10</b>
Vysvětlivky:			H – ekonomický E – environmentální S – sociální		

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 1.18 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2573/00 NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

Pro tuto část vyhodnocení byla v souladu s přílohou 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. použita jako referenční upravená (zjednodušená) SWOT analýza z ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno formou číselného hodnocení zohledňujícího, jakou měrou změny přispívají k:

- m) eliminaci hrozeb;
- n) odstranění slabých stránek;
- o) využití silných stránek a příležitostí;

dle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 1 změna má protichůdný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 0 změna nemá prokazatelný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +1 změna podporuje eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +2 změna má významně pozitivní vliv na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2573/00 na výsledky analýzy SWOT			
Č.	Tvzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>			
1	zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou	0	0
2	rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení	0	0
3	souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém	0	0
4	atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst	0	0
5	volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města	0	0
6	prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách	0	0

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2573/00 na výsledky analýzy SWOT			
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
7	v podstatě neporušené historické jádro města – Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) – zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO	0	0
8	příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města	0	0
9	růst počtu trvale bydlících obyvatel	0	0
10	relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města	0	0
11	široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití	0	0
12	nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města	0	0
13	dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě	0	0
14	rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze	0	0
15	příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu	0	0
16	rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)	0	0
17	vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě	0	0
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>			
18	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	0	0
19	fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření	0	0
20	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	0	0
21	nekoncepční přístup k umisťování výškových a objemových dominant	0	0
22	přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu	0	0
23	výstavba na volných plochách s problémy dostupnosti, zajištění potřebné vybavenosti i s problémy zapojení do stávající struktury a úbytku potenciálních rekreačních ploch a krajiny	0	0
24	soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy	0	0
25	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	0	0
26	zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný	0	0
27	územně roztříštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály	+1	+1
28	stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku	0	0
29	úbytek obyvatel v centru města	0	0
30	úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch	0	0
31	nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli	+1	+1



Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2573/00 na výsledky analýzy SWOT			
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
32	nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech	0	0
33	vysoké zatížení komunikací velkokapacitními obchodními, skladovacími a logistickými aktivitami	0	0
34	předimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost	0	0
35	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	0	0
36	malá hustota železničních stanic a zastávek	0	0
37	enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům	0	0
38	negativní dopady nadprůměrné 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	0	0
39	nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu	0	0
40	enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města	0	0
41	nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod	+2	+2
42	relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším	0	0
43	relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem	0	0
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>			
44	celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst	0	0
45	umísťování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města	0	0
46	zvyšování kvality a standardu života obyvatel	+1	+1
47	pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně –společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení	0	0
48	preferenze a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystémů v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR	0	0
49	celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)	0	0
<b>OHROŽENÍ</b>			
50	tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně	0	0
51	postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje	0	0
52	riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek	0	0
53	zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení	0	0
54	pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy	0	0

<b>Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2573/00 na výsledky analýzy SWOT</b>			
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny	
		Var 1	Var 2
55	pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města	0	0
56	tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí	0	0
57	tlak na neúměrně vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí	0	0
58	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	0	0
59	degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby	0	0
60	ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánu státní a městské správy	0	0
61	živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města	0	0
62	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)	0	0
63	velkokapacitní nákupní centra v přilehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy	0	0
64	neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,08</b>	<b>0,08</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 1.19 VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2573/00 K NAPLNĚNÍ PRIORITY ZÚR

Jako rámec pro vyhodnocení jsou použity priority ze Zásad územního rozvoje kraje hl. m. Prahy.

Vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míra ovlivnění podle následující stupnice:

- změna působí významně protichůdně proti prioritě územního plánování;  
2
- změna působí protichůdně proti prioritě územního plánování;  
1
- 0 změna nemá s prioritou územního plánování prokazatelný vztah;
- + změna je v souladu s prioritou územního plánování;  
1
- + změna významně podporuje naplnění priority územního plánování.  
2

<b>Tabulka E.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2573/00 k naplňování priorit ZUR</b>		
Č.	Priorita	Vyhodnocení přínosu změny

		Var 1	Var 2
1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	0	0
2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	0	0
3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	+1	+1
4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	+2	+2
5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	0	0
6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.	0	0
7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.	0	0
8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	0	0
9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	+2	+2
10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	+1	+1
11.	Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	+1	+1
12.	Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického jádra.	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,33</b>	<b>0,33</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

## 1.20 SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY Č. Z2573/00 NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

### 3.5.1. *Vyhodnocení vlivu celoměstsky významných změn na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území*

Pro vyhodnocení vlivu změny na vyváženost vztahu jednotlivých pilířů udržitelnosti byly použity vybrané disparity mezi jednotlivými pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti.

Vlastní vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje disparitu;
- 1 změna posiluje disparitu;
- 0 změna nemá s disparitou prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje disparitu;
- +2 změna významně eliminuje disparitu.

Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2573/00 k odstraňování disparit

Č.	Disparita	Vyhodnocení přínosu změny
----	-----------	---------------------------

		Var 1	Var 2
<b>NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE</b>			
<b>DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
1	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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitosti k rekreaci a regeneraci sil)	0	0
2	disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. Odtoku) těchto ploch	0	0
3	disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojížděku i vnitřní dopravní obsluhu, a zájmem na zachování kvalitního životního prostředí, zejména na nepřekračování limitu znečištění ovzduší škodlivinami a expozice obyvatel hluku v zájmu veřejného zdraví	0	0
4	disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro krátkodobou regeneraci sil rekreaci uvnitř města, v jednotlivých městských částech a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranici města (pilíře sociální a ekonomický)	0	0
5	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 poškození těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM</b>			
6	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	0	0
7	disproporce mezi žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity zatížení hlukem, převážné z dopravy	0	0
8	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	0	0
9	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	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM</b>			
10	lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město, alespoň některé jeho ulice a 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	0	0
<b>DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI</b>			
11	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	0	0
12	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)	0	0
<b>NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI</b>			

Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2573/00 k odstraňování disparit			
Č.	Disparita	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>EKONOMICKÝ PILÍŘ</b>			
13	disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy	0	0
14	chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi	0	0
15	disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území – zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s Úpn HMP	0	0
<b>SOCIÁLNÍ PILÍŘ</b>			
16	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	+1	+1
17	disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn a úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje	0	0
<b>ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ</b>			
18	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	0	0
19	rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod	+1	+1
20	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	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,10</b>	<b>0,10</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 3.5.2. Vyhodnocení přínosu celoměstsky významných změn k vytváření podmínek pro předcházení rizik a ohrožení

Pro tuto část vyhodnocení vlivů změn byl jako rámec použit přehled základních problémů a ohrožení uvedených v kapitole 4 ÚAP hlavního města Prahy.

Vlastní vyhodnocení přínosu změn k eliminaci problémů je provedeno stanovením míry ovlivnění dle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje problém;
- 1 změna posiluje problém;
- 0 změna nemá s problémem prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje problém;
- +2 změna významně eliminuje problém.

<b>Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2573/00 k eliminaci problémů</b>			
Č.	Problém	Vyhodnocení přínosu změny	
		Var 1	Var 2
<b>Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území</b>			
1	Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.	0	0
2	Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.	0	0
3	Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.	0	0
4	Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.	+1	+1
<b>Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území</b>			
5	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 systému dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.	0	0
6	Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvajících pokles trvale bydlících obyvatel.	0	0
7	Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.	0	0
8	Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.	0	0
9	Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.	0	0
10	Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.	0	0
11	Problém deficitu parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitu územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.	0	0
12	Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.	0	0
<b>Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně</b>			
13	Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její prostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.	0	0
14	Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.	0	0
<b>Problémy hygieny životního prostředí</b>			
15	Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.	0	0
16	Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.	0	0
17	Nedostatečné územní podmínky zpracování odpadu a pro tříděný sběr.	0	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>0,06</b>	<b>0,06</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 3.5.3. Závěrečné vyhodnocení vlivu změny č. Z2573/00 na udržitelný rozvoj území

Při jednotlivých výše uvedených hodnoceních byly zjištěny tyto výsledky:

#### 1. Změna má tyto pozitivní vlivy na udržitelný rozvoj území

Tabulkové vyhodnocení aspektů změny vykazuje 12 mírně až silně pozitivních vlivů. Změna č. Z2573/00 umožní vybudovat kanalizační sběrač v MČ Dubeč a je v souladu s dlouhodobým záměrem napojení na centrální ČOV v Praze. Bylo hodnoceno silně pozitivně v tabulce D. aspektu č. 34. Vymezený koridor umožňuje variantní řešení záměru. Prodloužení kanalizačního sběrače G bude mít pozitivní vliv na rozvoj v této oblasti (silně pozitivní – E.2.9).

Zrušení ČOV Uhřetěves umožní revitalizaci lokality a změnu ve prospěch plochy zeleň a městská krajina (ZMK). Tím dojde k využití transformačních ploch (silně pozitivně – E.2.4) a ke zvýšení kvality života. Z ekonomického a sociálního hlediska je varianta 1 výhodnější, je o 0,716 km kratší. Dle kvalifikovaného odhadu lze očekávat úsporu ve variantě 1 cca 12,9 mil. Kč v současných cenách stavebních prací.

## 2. Změna má tyto negativní vlivy na udržitelný rozvoj území

Kromě tabulkového vyhodnocení aspektů dle ÚAP Prahy má změna některé slabě negativní vlivy, které lze zmírnit nebo eliminovat. Obě varianty je v zásadě možné realizovat s následujícími nuancemi. Varianta 1 je navržena přes přírodní park Říčanka resp. Říčanský potok (VKP), mírně negativní vliv se bude projevovat pouze během výstavby a to krátkodobě. Během provozu nebude mít sběrač podstatný vliv na funkční vymezení plochy. Dále je možné vzít v potaz možné ohrožení vodního režimu v Říčanském potoce a ovlivnění režimu podzemních vod při nedodržení vhodného technického postupu a navržených opatření. Vedení varianty 2 přes zastavěnou část obce Dubeč a hlavní ulice bude mít silně negativní vliv na obyvatelstvo během výstavby a případných havárií (emise, hluk, sekundární prašnost), na případné narušení stavebních konstrukcí budov a dopravní omezení a kongesce. Varianta 2, která je delší, bude znamenat vyšší zatížení města z hlediska ekonomického pilíře.

Navržený kanalizační sběrač G křížuje prvky ÚSES, avšak nemá vliv na jejich plošné vymezení. Před výstavbou kanalizačního sběrače G je nezbytné vyřešit křížení prvků nadřazeného technického vybavení (venkovním vedením 220 kV, dvojitém venkovním vedením 110 kV a optickým kabelem, průchod stávajícím bezpečnostním pásem VVTL plynovodu).

## 3. Pro realizaci změny jsou nutná tato opatření

**Doporučuje se realizace navrhované změny (obě varianty). I přesto se však doporučují následující opatření:**

Navrhnout technické řešení stavby sběrače G tak, aby nebyl významně dotčen přírodní park Rohožník během výstavby. V dalším stupni řízení o umístění stavby navrhnout trasu co nejbližší okraji přírodního parku nebo v rámci již použité trasy technické infrastruktury.

Pokud bude realizována varianta 1, křížení prvků ÚSES a Říčanského potoka vést pouze kolmo ke směru vedení liniových prvků ÚSES. Výstavba nesmí narušit vodní režim nebo podzemní vody, proto v místech křížení s potokem je nezbytné zvolit šetrné podzemní nebo nadzemní vedení.

Zajistit přeložky technických sítí a vybavení, které jsou podmínkou realizace stavby sběrače.

Pokud bude zvolena varianta 2, musí být výstavba prováděna způsobem bez těžkým mechanismů nebo nevhodnou ražbou, která bude mít negativní vliv na stavební konstrukce v intravilánu. V tomto případě vytýčit trasu tak, aby bylo minimálně narušeno keřové a stromové patro a byla využita pokud možno komunikace nebo nezalesněná plocha.

V dalším stupni řízení posoudit vliv záměru dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů. Provedení hlukové a rozptylové studie pro variantu 2 je zásadní k posouzení vlivu záměru na obyvatelstvo obce Dubeč během výstavby.

## 4. Závěr

Níže uvedená tabulka rekapituluje hodnocení předchozích částí hodnocení udržitelného rozvoje, tak jak požaduje vyhláška č. 500/2006 Sb.

Tabulka F.3 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2573/00 na udržitelný rozvoj území	Var.1	Var.2
C. Vliv na stav a vývoj území	0,10	0,10

D. Vliv na výsledky analýzy SWOT	<b>0,08</b>	<b>0,08</b>
E. Přínos k naplňování priorit ZÚR	<b>0,33</b>	<b>0,33</b>
F.1 Přínos k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti	<b>0,10</b>	<b>0,10</b>
F.2 Přínos k eliminaci problémů	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>

Vyhodnocení vlivu změny (bodové) je doplněno slovním vyhodnocením viz níže. Uvedené jevy z ÚAP totiž nemusí odrážet všechny okolnosti konceptu změny.

**Vyhodnocení vlivu návrhu změny č. Z2573/00 na udržitelný rozvoj území vychází dle bodového hodnocení velmi mírně pozitivně v obou variantách (bodově srovnatelně) u všech částí hodnocení udržitelného rozvoje.**

Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje vyznívá o něco méně konfliktně varianta 1. Realizace varianty 2 je dražší řádově v mil. Kč a faktory pohody obyvatel (emise, hluk, prašnost) během výstavby jsou významně dotčeny na rozdíl od varianty 1. Z hlediska environmentálního pilíře je varianta 1 silně negativní vliv zejména na obyvatelstvo během výstavby a varianta 2 je mírně negativní z důvodu křížení s Říčanským potokem (přírodní park Říčanka).



## ZMĚNA Č. Z2743/00

### 1.21 POPIS ZMĚNY

Navrhovaná změna je lokalizována v Městské části Praha 13, v rámci k.ú. Stodůlky a zahrnuje území v rámci nově navrhovaného tzv. Západního města, navazujícího na stávající obytné soubory Jihozápadního města. Předmětné území změny se nachází západně od komunikace Jeremiášova a severně od Nové Jinočanské spojky v současně nezastavěném, ale převážně v zastavitelném území. Změnou dojde k rozšíření zastavitelného i nezastavitelného území. Změnou dojde k drobné transformaci hranic zastavitelného a nezastavitelného území.

Území změny bylo prověřeno požadovanou studií.

Koncept změny nově navrhuje funkční plochy smíšené městského jádra /SMJ/ na úkor ploch veřejného vybavení /VV/. V závislosti s touto změnou dochází ke korekci tras navržených komunikací V73 a V74 tak, aby lépe sledovaly terén, respektive se rozšiřují plochy všeobecně obytné /OV/, vybraná komunikační síť /S4/ a urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/. Nově navržená zástavba navazuje na hlavní pěší osu sever – jih, která vede z prostoru vznikajícího náměstí při stanici metra B Stodůlky. Plánované domy budou vytvářet bariéru mezi Novou Jinočanskou spojkou a vnitřní zónou Západního Města. Zástavba se soustřeďuje do dvou částí, severní a jižní, což reflektuje uspořádání funkčních ploch. S výstavbou školských zařízení se počítá ve zbytkové ploše veřejného vybavení /VV/ na jižním okraji řešeného území. Tato plocha má návaznost na plochu sportu /SP/, což je v souladu s koncepcí o integraci a víceúčelovém využívání kapacit.

Koncept změny nově navrhuje funkční plochy smíšené městského jádra /SMJ/ s kódem míry využití území E a F, a to na úkor ploch veřejného vybavení /VV/. V závislosti s touto změnou dochází ke korekci trasy navržené komunikace V73 a V74 tak, aby lépe sledovaly terén, respektive se rozšiřují plochy všeobecně obytné /OV/ s kódem míry využití území F, vybraná komunikační síť /S4/ a urbanisticky významné plochy a dopravní spojení /DU/.

Území je v současnosti dopravně napojeno pouze na ulici Jeremiášovu. Podle ÚPn se počítá s výstavbou Nové Jinočanské spojky východně od řešeného území a čtyř obslužných komunikací, které jsou pracovníčně označeny V71, V72, V73 a V74. Současně je lokalita hromadnou dopravou obsluhována především ze stanice metra B Stodůlky a zastávek autobusů MHD. Pro zajištění obsluhy MHD je nutná realizace dopravního terminálu jižně od západního vestibulu stanice metra Stodůlky.

Celková výměra měněných ploch má rozsah 84 328,5 m<sup>2</sup>, z toho změna na využití OV představuje 4 869,3 m<sup>2</sup>, SMJ - 69 900,8 m<sup>2</sup>, S4 - 8 980,1 m<sup>2</sup>, DU - 578,3 m<sup>2</sup>.

Navrhované řešení nezasahuje ÚSES ani plochy celoměstského systému zeleně.

Část změny nevyžaduje další zábory ZPF. Část změny vyvolá přeměnu kategorie záborů ZPF ze záboru pro zastavěné plochy na zábor pro dopravní plochy oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – II., III. a IV. třída ochrany. Část změny vyvolá přeměnu kategorie záborů ZPF ze záboru pro dopravní plochy na zábor pro zastavěné plochy oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – II. třída ochrany. Část změny vyvolá přeměnu kategorie záborů ZPF ze záboru pro zeleň na zábor pro dopravní plochy oproti ÚPn mimo současně zastavěné území – II. třída ochrany.

Změna není v rozporu s Politikou územního rozvoje ČR 2008. Změna je z důvodu rušení ploch pro veřejné vybavení, rezervovaných pro základní školství v dané lokalitě a střední školství pro potřeby celého budoucího Západního města v rozporu s územně plánovací dokumentací kraje – Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy 2009, konkrétně s částmi:

- Kapitola 1. Priority územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území, bod 3. Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.
- Kapitola 2.4. Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot, kde mezi úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci je uvedeno v bodě e)

vytvořit a chránit přiměřené rezervní plochy pro potřebnou budoucí občanskou, dopravní a technickou infrastrukturu a pro zeleň.

- Kapitola 3.1. Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území, bod 3.1.3. Západní Město (R/3), kde je jako podmínka pro následné rozhodování o změnách v území uvedeno b) vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí,
- a jako úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci a) řešit komplexně novou obytnou čtvrť včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí.

## 1.22 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2743/00 NA STAV A VÝVOJ ÚZEMÍ

Vyhodnocení je vztaženo k vybraným aspektům udržitelného rozvoje dle kap. 3 ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno stanovením míry ovlivnění aspektů podle následující stupnice.

- 2 změna má na aspekt významný negativní vliv, je v rozporu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 1 změna má na aspekt negativní vliv, není v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- 0 změna nemá na aspekt prokazatelný vliv;
- +1 změna má na indikátor pozitivní vliv, je v souladu s udržitelnými trendy vývoje indikátorů;
- +2 změna má na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2743/00 na stav a vývoj území

Č.	Označení aspektu	Aspekt Indikátor	Pilíř udržitelnosti	Vliv změny
	<b>C.1.</b>	<b>Dlouhodobá ekonomická stabilita a adaptabilita</b>	<b>H S</b>	<b>---</b>
1	C 1.1.	Finanční stabilita	H	0
2	C 1.2.	Příznivé podnikatelské prostředí	H S	0
3	C 1.3.	Znalostní ekonomika, konkurenceschopnost	H S	0
	<b>C 2.</b>	<b>Efektivní hospodaření se všemi formami zdrojů</b>	<b>H E S</b>	<b>---</b>
4	C 2.1.	Hospodárné nakládání se zdroji surovin a energie	H E	0
5	C 2.2.	Hospodárné nakládání s územím	H E S	0
	<b>C 3.</b>	<b>Vyvážené prostorové uspořádání města</b>	<b>H S</b>	<b>---</b>
6	C 3.1.	Podpora polycentrické struktury města	H S	-2
7	C 3.2.	Vyvážené prostorové vztahy Prahy a příměstského regionu	H S	0
	<b>C 4.</b>	<b>Ochrana a rozvoj kulturních a urbánních hodnot města, vyvážený rozvoj cestovního ruchu</b>	<b>H S</b>	<b>---</b>
8	C 4.1.	Podpora kulturních zařízení a aktivit	H S	0
9	C 4.2.	Podpora ochrany památek a kulturního dědictví	H S	0
10	C 4.3.	Podpora cestovního ruchu	H S	0
	<b>C 5.</b>	<b>Soulad městského a přírodního prostředí, krajina, zelen, biodiverzita</b>	<b>E</b>	<b>---</b>
11	C 5.1.	Podpora městské a příměstské zeleně	E	-1
12	C 5.2.	Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území	E	-1
	<b>C 6.</b>	<b>Zajištění dobré kvality všech složek životního prostředí</b>	<b>E S</b>	<b>---</b>
13	C 6.1.	Zajištění dobré kvality ovzduší	E S	0
14	C 6.2.	Zajištění dobré kvality vody	E	+1

<b>Tabulka C – Vyhodnocení vlivu změny ÚPHMP č. Z2743/00 na stav a vývoj území</b>				
<b>Č.</b>	<b>Označení aspektu</b>	<b>Aspekt Indikátor</b>	<b>Pilíř udržitelnosti</b>	<b>Vliv změny</b>
15	C 6.3.	Snížení hlukové zátěže	E H	0
16	C 6.4.	Ochrana klimatu	E	0
	<b>C 7.</b>	<b>Efektivní doprava</b>	<b>H E S</b>	<b>---</b>
17	C 7.1.	Kvalitní dopravní obslužnost MHD a PID	H E S	0
18	C 7.3.	Omezení růstu automobilové dopravy	H E	-1
19	C 7.4.	Omezení negativních vlivů nákladní dopravy v centrální části města	H E	0
20	C 7.5.	Řešení dopravy v klidu	H E S	0
21	C 7.6.	Podpora železniční dopravy	H E	0
22	C 7.8.	Podpora vodní dopravy	H	0
23	C 7.9.	Podpora cyklistické a pěší dopravy	E	0
	<b>C 8.</b>	<b>Spolehlivé a hospodárné zásobování vodou a energiemi</b>	<b>H E</b>	<b>---</b>
24	C 8.1.	Spolehlivost dodávek energie a vody	H E	0
25	C 8.2.	Robustnost systému zásobování vodou a energiemi	H S	0
	<b>C 9.</b>	<b>Soudržnost obyvatelstva</b>	<b>S</b>	<b>---</b>
26	C 9.1.	Zachování příznivého demografického vývoje	S	+1
27	C 9.2.	Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva	H S	+1
28	C 9.3.	Dobrá a dostupná zdravotní a sociální péče	S	0
29	C 9.4.	Podpora bydlení	H S	+1
	<b>C 11.</b>	<b>Bezpečnost, ochrana obyvatelstva, snižování rizik</b>	<b>H E S</b>	<b>---</b>
30	C 11.2.	Nízká kriminalita, omezení sociálně patologických jevů	S	0
31	C 11.3.	Ochrana před živelními pohromami	H E S	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>				<b>-0,03</b>
Vysvětlivky:			H – ekonomický E – environmentální S – sociální	

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

### 1.23 VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2743/00 NA VÝSLEDKY ANALÝZY SWOT

Pro tuto část vyhodnocení byla v souladu s přílohou 5 vyhlášky č. 500/2006 Sb. použita jako referenční upravená (zjednodušená) SWOT analýza z ÚAP Prahy.

Vyhodnocení je provedeno formou číselného hodnocení zohledňujícího, jakou měrou změny přispívají k:

- p) eliminaci hrozeb;
- q) odstranění slabých stránek;
- r) využití silných stránek a příležitostí;

dle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 1 změna má protichůdný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- 0 změna nemá prokazatelný vliv na eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných stránek a příležitostí;
- +1 změna podporuje eliminaci hrozeb, odstranění slabých stránek či využití silných

- stránek a příležitostí;
- +2 změna má významně pozitivní vliv na indikátor významně pozitivní vliv, významně podporuje udržitelné trendy vývoje indikátorů.

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2743/00 na výsledky analýzy SWOT		
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny
<b>SILNÉ STRÁNKY</b>		
1	zachovalá rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy na okraji města, relativně vysoký podíl lesů s přírodě blízkou druhovou skladbou	0
2	rozmanitá struktura zástavby, typologická a slohová pestrost, prolínající se dobová založení	0
3	souvislé stávající plochy zeleně, které na území Prahy vytvářejí relativně ucelený, na sebe navazující systém	0
4	atraktivní veduty města z četných vyhlídkových míst	0
5	volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města	-1
6	prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách	-2
7	v podstatě neporušené historické jádro města - Památková rezervace v hlavním městě Praze (PPR) - zapsané na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO	0
8	příznivé podmínky pro zemědělství (kvalita zemědělské půdy, vodní zdroje pro závlahy, klima) ve vnějším pásmu města	0
9	růst počtu trvale bydlících obyvatel	+1
10	relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města	+1
11	široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití	+1
12	nabídka atraktivních transformačních ploch pro rozvoj polyfunkčních městských struktur v zastavěných částech města	0
13	dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě	+1
14	rostoucí význam železnice v rámci integrovaného dopravního systému v Praze	0
15	příznivý podíl veřejné dopravy na celkovém dopravním výkonu	0
16	rostoucí význam a atraktivita Pražské integrované dopravy (PID)	0
17	vysoký stupeň realizace protipovodňových opatření na Vltavě v kompaktním městě	0
<b>SLABÉ STRÁNKY</b>		
18	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	-1
19	fragmentace krajiny především v důsledku zahušťování komunikační sítě a místy i výstavby protihlukových opatření	0
20	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	0
21	nekoncepční přístup k umisťování výškových a objemových dominant	0
22	přetrvávající nevyváženost funkční skladby, existence velkých monofunkčních ploch, generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu	+1
23	výstavba na volných plochách s problémy dostupnosti, zajištění potřebné vybavenosti i s problémy zapojení do stávající struktury a úbytku potenciálních rekreačních ploch a krajiny	0
24	soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy	-1

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2743/00 na výsledky analýzy SWOT		
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny
25	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	0
26	zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný	-2
27	územně roztříštěné a fyzicky nevyhovující produkční kapacity, bývalé výrobní a provozní areály	0
28	stárnutí populace a zvyšující se počet osob v poproduktivním věku	0
29	úbytek obyvatel v centru města	0
30	úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch	+1
31	nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli	-2
32	nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech	-2
33	vysoké zatížení komunikací velkokapacitními obchodními, skladovacími a logistickými aktivitami	0
34	předimenzovanost výstavby velkokapacitních kancelářských objektů a komplexů zejména na území Prahy 4, 5 a 8 s nadměrnými nároky na dopravní obslužnost	0
35	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	+1
36	malá hustota železničních stanic a zastávek	0
37	enormní rozsah automobilové dopravy na stávající komunikační síti, jejíž kapacita tak nestačí dopravním nárokům	0
38	negativní dopady nadprůměrné 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	0
39	nedostatečná kapacita systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu	0
40	enormní prostorové nároky individuální automobilové dopravy na veřejné prostory města	0
41	nedostatečné tempo obnovy resp. rekonstrukce stokových sítí a intenzifikace čistíren odpadních vod a jejich negativní vliv na čistotu podzemních a povrchových vod	0
42	relativně vysoký podíl obyvatel žijících v prostředí se znečištěným ovzduším	0
43	relativně vysoký podíl obyvatel zasažených nadměrným hlukem	0
<b>PŘÍLEŽITOSTI</b>		
44	celoevropský trend orientovat zájem o rozvoj do intravilánu měst	0
45	umístování některých centrálních funkcí (např. banky, sídla velkých firem) mimo historické jádro města	+1
46	zvyšování kvality a standardu života obyvatel	+1
47	pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně - společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení	+1
48	preferenze a podpora rozvoje ekologických dopravních subsystémů v nákladní dopravě (city logistika a kombinovaná doprava) v ČR	0
49	celoevropský trend preference čisté městské dopravy (veřejná doprava, pěší a cyklistická doprava atd.)	0
<b>OHROŽENÍ</b>		
50	tlaky na zahušťování obytné zástavby na úkor stávající vegetace spolu se zábory rezerv pro monofunkční plochy zeleně	0

Tabulka D – Vyhodnocení vlivu změny č. Z2743/00 na výsledky analýzy SWOT		
Č.	Tvrzení	Vyhodnocení vlivu změny
51	postupující suburbanizace pražského okolí, s tím související narušení rázu krajiny, zhoršení prostupnosti a častá ztráta vazeb (ÚSES, systém zeleně atd.) do Středočeského kraje	0
52	riziko nevhodných „technicistních“ břehových úprav Vltavy a Berounky v úsecích s dosud přírodním charakterem v souvislosti se záměrem splavnění obou řek	0
53	zvýšený tlak na dostavby a nástavby ve stabilizovaných částech zástavby na úkor veřejného parteru a zeleně a koncepce založení	0
54	pokračující suburbanizace v okolí Prahy, srůstání zástavby přes hranici Prahy	0
55	pokračující nárůst rozvojových ploch v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města	0
56	tlak na preferenci ekonomické výhodnosti funkčního využití území na úkor urbanistických hledisek a hledisek ochrany životního prostředí	0
57	tlak na neúměrné vysoké využití stavebních ploch s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit a jejich širšího okolí	-1
58	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	-2
59	degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby	-1
60	ztráta polyfunkční struktury některých částí města, zejména historického jádra, v důsledku změn ve způsobu využívání původně neadministrativních objektů pro uspokojení rostoucích plošných požadavků orgánu státní a městské správy	0
61	živelná suburbanizace v kontaktním území kolem Prahy s enormními nároky na individuální automobilovou dopravu zvyšující zatížení komunikační sítě města	0
62	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)	0
63	velkokapacitní nákupní centra v přilehlé části regionu bez vazby na kapacitní kolejové systémy veřejné dopravy	0
64	neúměrný rozvoj v některých lokalitách za hranicemi Prahy (např. Čestlice, Průhonice) s negativními vlivy na pražské úseky drobných vodních toků	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,06</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

#### 1.24 VYHODNOCENÍ PŘÍNOSU ZMĚNY ÚPHMP Č. Z2743/00 K NAPLNĚNÍ PRIORITY ZÚR

Jako rámec pro vyhodnocení jsou použity priority ze Zásad územního rozvoje kraje hl. m. Prahy.

Vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míra ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna působí významně protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 1 změna působí protichůdně proti prioritě územního plánování;
- 0 změna nemá s prioritou územního plánování prokazatelný vztah;
- +1 změna je v souladu s prioritou územního plánování;
- +2 změna významně podporuje naplnění priority územního plánování.

**Tabulka E – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2743/00 k naplňování priorit ZÚR**

Č.	Priorita	Vyhodnocení přínosu změny
1.	Vycházet z výjimečného postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.	0
2.	Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy.	0
3.	Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj území návrhem odpovídajícího funkčního i prostorového uspořádání ve všech historicky vzniklých pásmech města.	0
4.	Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území.	-1
5.	Zmírnit negativní vlivy suburbanizace v přilehlé části Pražského regionu opatřeními ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.	0
6.	Zajistit podmínky pro rozvoj všech dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje.	0
7.	Vytvořit podmínky umožňující omezit individuální automobilovou dopravu směrem do centra města, zejména do území Památkové rezervace v hlavním městě Praze.	0
8.	Vytvořit podmínky pro rozvoj druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí.	0
9.	Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, které jsou podmínkou pro další rozvoj města.	0
10.	Zvyšovat podíl zeleně a spojovat ji do uceleného systému.	0
11.	Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města.	0
12.	Vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického jádra.	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,08</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

## 1.25 SOUHRNNÉ VYHODNOCENÍ VLIVU ZMĚNY Č. Z2743/00 NA UDRŽITELNÝ ROZVOJ

### 4.5.1. Vyhodnocení vlivu celoměstsky významných změn na vyváženost vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel v území

Pro vyhodnocení vlivu změny na vyváženost vztahu jednotlivých pilířů udržitelnosti byly použity vybrané disparity mezi jednotlivými pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti.

Vlastní vyhodnocení přínosu je provedeno pro jednotlivé celoměstsky významné změny stanovením míry ovlivnění podle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje disparitu;
- 1 změna posiluje disparitu;
- 0 změna nemá s disparitou prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje disparitu;
- +2 změna významně eliminuje disparitu.

Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2743/00 k odstraňování disparit		
Č.	Disparita	Vyhodnocení přínosu změny
NEROVNOVÁHY MEZI PILÍŘI UDRŽITELNOSTI ROZVOJE		

<b>Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2743/00 k odstraňování disparit</b>		
<b>Č.</b>	<b>Disparita</b>	<b>Vyhodnocení přínosu změny</b>
<b>DISPROPORCE MEZI EKONOMICKÝM A ENVIRONMENTÁLNÍM PILÍŘEM</b>		
1	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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitosti k rekreaci a regeneraci sil)	-1
2	disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. odtoku) těchto ploch	0
3	disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky na dojíždku i vnitřní dopravní obsluhu, a zájmem na zachování kvalitního životního prostředí, zejména na nepřekračování limitu znečištění ovzduší škodlivinami a expozice obyvatel hluku v zájmu veřejného zdraví	0
4	disproporce mezi zájmem na udržení kontinuity vazeb přírodního prostředí a prostorů pro krátkodobou regeneraci sil rekreaci uvnitř města, v jednotlivých městských částech a v jeho okolí (pilíře sociální a environmentální) a urbanizačních tendencích uvnitř, na hranici i za hranici města (pilíře sociální a ekonomický)	0
5	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 poškození těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot	0
<b>DISPROPORCE MEZI ENVIRONMENTÁLNÍM A SOCIÁLNÍM PILÍŘEM</b>		
6	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	0
7	disproporce mezi žádoucí kvalitou životního prostředí a faktem, že přes 60 % obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a 50 % obyvatel v oblastech s překročenými limity zatížení hlukem, převážně z dopravy	0
8	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	0
9	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	0
<b>DISPROPORCE MEZI SOCIÁLNÍM A EKONOMICKÝM PILÍŘEM</b>		
10	lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město, alespoň některé jeho ulice a 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	0
<b>DISPROPORCE MEZI VŠEMI PILÍŘI</b>		
11	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	0
12	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)	0
<b>NEROVNOVÁHY UVNITŘ PILÍŘŮ UDRŽITELNOSTI</b>		



Tabulka F.1 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2743/00 k odstraňování disparit		
Č.	Disparita	Vyhodnocení přínosu změny
<b>EKONOMICKÝ PILÍŘ</b>		
13	disproporce mezi cíli Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy) pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy	0
14	chybějící koordinace výstavby na okrajích města a v suburbanizačním území za jeho hranicemi	0
15	disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s ÚPn HMP	-2
<b>SOCIÁLNÍ PILÍŘ</b>		
16	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	0
17	disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn a úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje	-2
<b>ENVIRONMENTÁLNÍ PILÍŘ</b>		
18	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	0
19	rozpor mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a nezbytností zajistit v říčních nivách coby významných krajinných prvcích umístění dostatečně účinných čistíren odpadních vod	0
20	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	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,25</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

#### **4.5.2. Vyhodnocení přínosu celoměstsky významných změn k vytváření podmínek pro předcházení rizik a ohrožení**

Pro tuto část vyhodnocení vlivů změn byl jako rámeček použit přehled základních problémů a ohrožení uvedených v kapitole 4 ÚAP hlavního města Prahy.

Vlastní vyhodnocení přínosu změn k eliminaci problémů je provedeno stanovením míry ovlivnění dle následující stupnice:

- 2 změna významně posiluje problém;
- 1 změna posiluje problém;
- 0 změna nemá s problémem prokazatelný vztah;
- +1 změna eliminuje problém;
- +2 změna významně eliminuje problém.

<b>Tabulka F.2 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2743/00 k eliminaci problémů</b>		
<b>Č.</b>	<b>Problém</b>	<b>Vyhodnocení přínosu změny</b>
<b>Východiska rozvoje území, požadavky na územně plánovací činnost v území</b>		
1	Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.	0
2	Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Pražskou památkovou rezervaci.	0
3	Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.	0
4	Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.	0
<b>Problémy urbanistické struktury města a funkčního využití území</b>		
5	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 systému dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.	0
6	Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvajících pokles trvale bydlících obyvatel.	0
7	Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.	0
8	Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.	0
9	Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.	0
10	Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci jádrové oblasti městské struktury, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.	0
11	Problém deficitu parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitu územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.	0
12	Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.	0
<b>Problémy ochrany přírody, krajiny a městské zeleně</b>		
13	Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její prostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.	-1
14	Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středoečeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.	0
<b>Problémy hygieny životního prostředí</b>		
15	Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.	0
16	Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.	0
17	Nedostatečné územní podmínky zpracování odpadu a pro tříděný sběr.	0
<b>Průměrné hodnocení změny</b>		<b>-0,06</b>

Interpretace výsledků, respektive komentář k tabulce je uveden v části F v závěrečném vyhodnocení vlivu této změny.

#### **4.5.3. Závěrečné vyhodnocení vlivu změny č. Z2743/00 na udržitelný rozvoj území**

Při jednotlivých výše uvedených hodnoceních byly zjištěny tyto výsledky:

##### **1. Změna má tyto pozitivní vlivy na udržitelný rozvoj území**

Změna č. 2743/00 umožní výstavbu nové smíšené zóny s kombinací funkce bydlení a komerčního vybavení, především komerční administrativy a služeb, čímž přispěje k žádoucí polyfunkční struktuře území ve vazbě na kapacitní systémy veřejné hromadné dopravy

(metro, autobusy MHD) (viz část D, bod č. 11 „široké spektrum druhů a typů území z hlediska možností jejich funkčního využití“, bod č. 13 „dynamika výstavby moderních kancelářských budov a administrativních areálů mimo historické jádro Prahy a dostatek rozvojových ploch vhodných k této výstavbě“, bod č. 30 „úbytek polyfunkční městské struktury v důsledku výstavby monofunkčních obytných celků a monofunkčních obchodních a kancelářských ploch“, bod č. 35 „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“, bod č. 47 „pracovní příležitosti v nových kancelářských areálech nebo obchodně -společenských centrech, které jsou blíže hlavním lokalitám bydlení“)

S ohledem na možnou výstavbu nových bytů v kombinaci s nabídkou pracovním příležitost v komerční administrativě či službách lze očekávat pozitivní vliv změny na zvýšení kvality bydlení na území hlavního města Prahy, zachování příznivého demografického vývoje daného území, populační růst a na podporu zaměstnanosti (viz část C, bod č. 9.1. „zachování příznivého demografického vývoje“, bod č. 9.2. „Podpora zaměstnanosti včetně zaměstnanosti znevýhodněných skupin obyvatelstva a bod č. 9.4. „Podpora bydlení“, část D, bod č. 9 „růst počtu trvale bydlících obyvatel“, bod č. 10 „relativně nižší věkový průměr ve vnějším pásmu města“, bod č. 46 „zvyšování kvality a standardu života obyvatel“).

Nová smíšená zástavba vytvoří zároveň příznivý „bariérový“ efekt pro převážně čistě obytná nebo všeobecně obytná území vnitřní části tzv. Západního města vůči předpokládané hlukové zátěži z automobilové dopravy na nově navrhované ulici v tangenciální poloze jihovýchodně od řešeného území.

## **2. Změna má tyto negativní vlivy na udržitelný rozvoj území.**

Změna č. 2743/00 redukuje původně navrhované plochy pro veřejné vybavení (VV), určené původně jako rezerva pro výstavbu školských zařízení pro celé „Západní město“, zhruba na polovinu, a nenavrhuje za tuto redukci žádné kompenzace. Z dlouhodobého hlediska je trend zabírání rezervních ploch pro veřejné vybavení na úkor jiných, převážně komerčních nebo bytových funkcí, vnímám jako významně negativní. V rámci samotného „Západního města“ lze předpokládat výrazný podíl trvale žijících obyvatel, kteří přirozeně vyvolají nároky na veřejné vybavení v místě. Budoucí nedostatek tohoto veřejného vybavení, především základního vybavení jako jsou právě školská zařízení, bude muset být saturován dojíždkou do jiných lokalit Prahy (viz část D, bod č. 6. „prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí nebo atraktivních projektů v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách“, bod č.24 „soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy“, bod č. 26 „zakládání některých nových větších obytných souborů bez vlastní vybavenosti, závislých na občanské vybavenosti původního osídlení, pro které je tento rozvoj neúměrný“, bod č. 31 „nedostatečná občanská vybavenost ve vnějším pásmu města, dále prohlubovaná v souvislosti s využíváním občanského vybavení mimopražskými obyvateli“, bod č. 32 „nedostatek kapacit občanského vybavení, především škol, ve vnějším pásmu města, zejména v dynamicky se rozvíjejících městských částech“, bod č. 58 „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“, bod č.59 „degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby“, část F1, bod č.15 „disproporce spočívající v mimořádném tlaku investorů na výstavbu bytů mimo plochy určené pro bydlení územním plánem města (nezastavitelná území - zejména zeleň) a na neúměrné využití stavebních ploch (maximalizace ekonomického zhodnocení investic s hrozbou nepříznivé a nevratné zátěže lokalit) a nedostatečná podpora rozvoje na rozvojových a přestavbových plochách v souladu s ÚPn HMP“, bod č.17 „disproporce vyplývající ze ztrát stávajících ploch a rezerv pro veřejné vybavení v urbanisticky vhodných lokalitách v procesu změn a úprav územního plánu a budoucí potřebou po odstranění výkyvu demografického vývoje“).

Redukce podílu veřejného vybavení ve struktuře zástavby navrhovaného „Západního města“ snižuje potenciál této části Prahy stát se dalším lokálním centrem, pro jehož fungování je vždy klíčová kombinaci bydlení a zařízení veřejného vybavení a komerčního občanského vybavení (viz část C, bod č. 3.1. „Podpora polycentrické struktury města“)

Navrhovaná změna také vyvolá další zábor nezastavěného území na úkor volně příměstské krajiny, přírodních složek území a zeleně a sníží tak potenciál využití území pro rekreační účely. Navrhovaná změna také vyvolá zábor ZPF. (viz část C, bod č. 5.1. „Podpora

městské a příměstské zeleně“, bod č. 5.2. „Podpora ochrany přirozených ekosystémů a zachovalých přírodních území“, část D, bod č.5 „volné plochy spojující město s okolní krajinou, které jsou potenciálem pro posílení rekreačního zázemí města“, bod č. 18 „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“, bod č. 59 „degradace částí města bez dostatečné občanské vybavenosti, především panelových sídlišť a nové kapacitní obytné zástavby“, část E, bod č.4 „Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území“, část F1, bod č.1 „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 povrchu, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, příležitosti k rekreaci a regeneraci sil)“, část F2, bod č.13 „Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její prostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.“)

### 3. Pro realizaci změny jsou nutná tato opatření:

Realizace navrhované změny je v zásadě možná, bude však nutné přijmout některá opatření. Pro realizaci změny je nutné prověřit záměr redukce ploch veřejného vybavení na úkor jiných funkcí (bydlení, komerční občanské vybavení) s ohledem na prognózu demografického vývoje a s ohledem na vytvoření rezerv pro občanského vybavení místního i celoměstského významu, především pak pro budoucí potřebu vlastního „Západního města“.

### 4. Závěr

Níže uvedená tabulka rekapituluje hodnocení předchozích částí hodnocení udržitelného rozvoje, tak jak požaduje vyhláška č. 500/2006 Sb.

Tabulka F.3 – Vyhodnocení přínosu změny č. Z2743/00 na udržitelný rozvoj území	
C. Vliv na stav a vývoj území	-0,03
D. Vliv na výsledky analýzy SWOT	-0,06
E. Přínos k naplňování priorit ZÚR	-0,08
F.1 Přínos k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti	-0,25
F.2 Přínos k eliminaci problémů	-0,06

Vyhodnocení vlivu změny (bodové) je doplněno slovním vyhodnocením viz níže. Pozn. Uvedené jevy z ÚAP totiž nemusí odrážet všechny okolnosti návrhu/konceptu změny.

**Dle bodového hodnocení je možné konstatovat, že záměr změny číslo 2743/00 vychází v zásadě neutrálně ve všech oblastech hodnocení, s výjimkou přínosu k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti, kde je hodnocení mírně negativní.**

## CELKOVÉ SHRNU TÍ

Následující hodnocení vychází z předchozích částí daného předmětu hodnocení. Na základě jednotlivých částí C- F zpracovatel souhrnně vyhodnotil jednotlivé lokality, pro které se stanovil níže uvedené hodnocení.

Pro vyjádření vlivů jednotlivých variant změn z hlediska jejich souhrnného dopadu (spolupůsobení) na pilíře udržitelného rozvoje byla využita následující čtyřbodová stupnice:

ZÁPORNÉ	Varianta je spojena s negativními vlivy na více aspektů jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje. Souhrnně pak tyto vlivy byly vyhodnoceny významně negativně. <b>Nedoporučeno k realizaci.</b>
PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ	Varianta je spojena negativní vlivy více aspektů jednotlivých pilířů udržitelného rozvoje, které jsou však stále, za předpokladu přijetí příslušných opatření, ve svém souhrnu hodnoceny jako únosné z hlediska všech pilířů udržitelného rozvoje <b>Podmíněně doporučena k realizaci.</b>
NEUTRÁLNÍ	Varianta má neutrální vliv na udržitelný rozvoj, popřípadě málo významné negativní vlivy na udržitelný rozvoj území. <b>Doporučena k realizaci.</b>
KLADNÉ	Varianta má celkové kladné působení na udržitelný rozvoj. <b>Doporučena k realizaci.</b>

Tabulka č. 1 - Shrnutí vyhodnocení vlivů CVZ hl. m. Prahy			
Lokalita č.	Hodnocení	Vyhodnocení vlivu změny	Opatření nutná k realizaci změny
Z1175/00 Varianta 1 Varianta 2	ZÁPORNÉ	Dle hodnocení je možné konstatovat, že koncept změny číslo Z1175/00 v obou variantách vychází ve všech oblastech hodnocení negativně, výrazně negativně pak u přínosů k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti a také u přínosů k naplňování priorit ZÚR. Takto předložený návrh proto není možné realizovat. Je nezbytné předložený návrh přepracovat koncepčně, tak aby odpovídal požadavkům z hlediska všech pilířů udržitelnosti a ne pouze požadavkům ekonomického pilíře.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nedoporučeno k realizaci</li> </ul>
Z2215/00 Varianta 1 Varianta 2	PODMÍNĚNĚ PŘÍPUSTNÉ	<p>Až na malé rozdíly vyšly obě varianty stejně (rozdíl v části D a F1). Avšak jako příznivější lze hodnotit variantu 2, především kvůli navrhovaným plochám občanské vybavenosti. I přestože není zřejmé o jaký druh občanské vybavenosti se bude jednat, nebude tato změna představovat takovou zátěž na stávající občanskou vybavenost jako varianta 1.</p> <p>Je možné konstatovat, že koncept změny číslo 2215/00 vychází v případě obou variant v zásadě negativně u přínosů k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti. Obdobně je tomu i v ostatních částech hodnocení udržitelného rozvoje.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>je nutné zachovat nízkou míru zastavěnosti (zástavba by měla být maximálně OB -B, zajištění návaznost na stávající zástavbu).</li> <li>zmenšit plochu záboru a posílit funkci nezastavitelného území, např. zeleně městské a krajinné v rámci zájmového území změny (navýšit plochy zeleně na 1/3 plochy navrhované změny, zejména v návaznosti na Pitkovický potok)</li> <li>měl by být eliminován zásah lokality do přírodního parku</li> <li>je nutné brát zřetel na krajinný ráz daného území, tedy na výškovou regulaci, typologii navrhované zástavby, dispoziční uspořádání zástavby, to vše s ohledem na stávající zástavbu</li> <li>není vhodné zde umístit zástavbu městského charakteru</li> <li>vyřešit problematiku napojení na dopravní, technickou a sociální infrastrukturu</li> <li>prověřit zásah změny do ochranného pásma navrženého dvojitého elektrického venkovního vedení.</li> <li>je nutné hygienické podmínky (hluk, ovzduší)</li> <li>v případě, že výšková hladina plánované výstavby se bude týkat elektronických komunikačních zařízení vč. ochranných pásem, bude nutné stanovisko MV</li> <li>podmiňující investicí je mimo jiné vybudování nadřazeného vodovodního přívaděče DN1000 a DN800 z VDJ Jesenice II</li> </ul>
Z2274/00 Varianta 1 Varianta 2	KLADNÉ	Varianty této změny vyšly shodně a jsou doporučeny k realizaci. Avšak je nutné ekonomicky prověřit variantu 2 a její záměr přeložky komunikace ze stávající stopy ulice Průběžné do nové	<ul style="list-style-type: none"> <li>je nutné prověřit ekonomickou náročnost přeložky komunikace a vybudování nového podjezdu pod tratí ve vztahu k reálným přínosům a návratnosti této investice (u varianty 2)</li> </ul>

Tabulka č. 1 - Shrnutí vyhodnocení vlivů CVZ hl. m. Prahy			
Lokalita č.	Hodnocení	Vyhodnocení vlivu změny	Opatření nutná k realizaci změny
		<p>stopy Dolinecká – Ždánická.</p> <p>Dle hodnocení je možné konstatovat, že koncept změny číslo 2274/00 vychází v pozitivně u všech částí vyhodnocení udržitelného rozvoje.</p>	
<p><b>Z2573/00</b>  <b>Varianta 1</b>  <b>Varianta 2</b></p>	<p><b>KLADNÉ</b></p>	<p>Vyhodnocení vlivu konceptu změny č. Z2573/00 na udržitelný rozvoj území vychází velmi mírně pozitivně v obou variantách (bodově srovnatelně) u všech částí hodnocení udržitelného rozvoje.</p> <p>Z hlediska ekonomického a sociálního pilíře udržitelného rozvoje vyznívá o něco méně konfliktně varianta 1. Realizace varianty 2 je dražší řádově v mil. Kč a faktory pohody obyvatel (emise, hluk, prašnost) během výstavby jsou významně dotčeny na rozdíl od varianty 1. Z hlediska environmentálního pilíře je varianta 1 silně negativní vliv zejména na obyvatelstvo během výstavby a varianta 2 je mírně negativní z důvodu křížení s Říčanským potokem (přírodní park Říčanka).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ navrhnout technické řešení stavby sběrače G tak, aby nebyl významně dotčen přírodní park Říčanský potok během výstavby</li> <li>▪ v dalším stupni řízení o umístění stavby navrhnout trasu co nejbližší okraji přírodního parku nebo v rámci již použité trasy technické infrastruktury</li> <li>▪ pokud bude realizována varianta 1, křížení prvků ÚSES a Říčanského potoka vést pouze kolmo ke směru vedení liniových ÚSES</li> <li>▪ výstavba nesmí narušit vodní režim nebo podzemní vody</li> <li>▪ zajistit přeložky technických sítí a vybavení. Pokud bude zvolena varianta 2, musí být výstavba prováděna způsobem bez těžkým mechanismů nebo nevhodnou ražbou, která bude mít negativní vliv na stavební konstrukce v intravilánu</li> <li>▪ v dalším stupni řízení posoudit vliv záměru dle č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů</li> </ul>
<p><b>Z2743/00</b></p>	<p><b>NEUTRÁLNÍ</b></p>	<p>Je možné konstatovat, že koncept změny číslo 2743/00 vychází v zásadě neutrálně ve všech oblastech hodnocení, s výjimkou přínosu k odstraňování disparit mezi pilíři udržitelnosti a uvnitř pilířů udržitelnosti, kde je hodnocení mírně negativní.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ je žádoucí prověřit záměr redukce ploch veřejného vybavení na úkor jiných funkcí (komerční zařízení, obytná zástavba) s ohledem na prognózu demografického vývoje a s ohledem na vytvoření rezerv pro občanského vybavení místního i celoměstského významu</li> </ul>

## BIBLIOGRAFIE

### Základní podklady

- Územní plán hl. m. Prahy 2009.
- Územně analytické podklady hlavního města Prahy, zpracované ÚRHMP v roce 2008).
- Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace (2008).
- Zásady územního rozvoje kraje hl. m. Prahy (2009).
- Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ve znění pozdějších zákonů.
- Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (ve znění zákona č. 93/2004 Sb.).
- Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
- Zákon č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví, ve znění pozdějších předpisů.
- Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti.
- Národní rozvojový plán, 2006.
- Politika územního rozvoje České republiky (2008).
- Strategie udržitelného rozvoje České republiky. ÚÚR Brno 2006.
- Metodika posuzování vlivů koncepcí na ŽP vydaná MŽP, 2004.
- "Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes".
- Národní číselník ukazatelů pro období 2007-2013, MMR, 2006.
- Horizontální témata od shora dolů v dokumentaci, říjen 2006, MMR ČR.
- Internetové stránky MŽP, krajských úřadů krajů ČR, ČHMÚ, ČSÚ, OHS atd.
- Právní předpisy týkající se životního prostředí a ochrany zdraví obyvatel, normy a metodické pokyny MŽP.
- **Internetové zdroje: [www.czso.cz](http://www.czso.cz), [www.mze.cz](http://www.mze.cz), [www.env.cz](http://www.env.cz), [www.cenia.cz](http://www.cenia.cz) apod.**
- Manuál prevence ve veřejném zdraví, Praha, SZÚ, 2000.
- Guideline for Community Noise, WHO, Copenhagen 1999.
- Ústav zdravotnických informací a statistiky - ročenky  
[http://www.uzis.cz/news.php?mnu\\_id=1000](http://www.uzis.cz/news.php?mnu_id=1000)

### Další podklady

- Bajer T., Kotulán J.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti vlivů záměrů na obyvatelstvo. EIA č. 2/98. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1998.
- Bláha K., Cikrt M.: Základy hodnocení zdravotních rizik. Státní zdravotní ústav, Praha, 1996.
- Macháček M.: Vyhodnocování rozsahu (velikosti) a významnosti záměrů na přírodu a krajinu. EIA č.3/98. Příl.1. MŽP ČR a ČEÚ, Praha, 1998.