

TAKING
COOPERATION
FORWARD



SMACKER Udržitelný rozvoj a řešení dopravy na severozápadě Prahy
Praha | 4.12. 2020



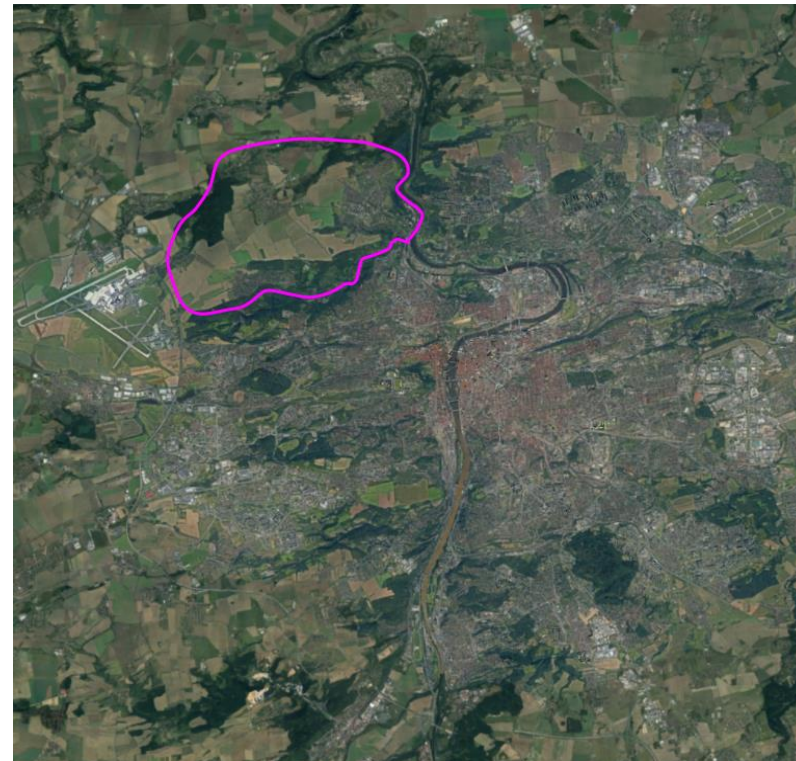
Analýza severozápadní okraj Prahy



SMACKER | MCPS | Ing. arch. Vladan Hodek

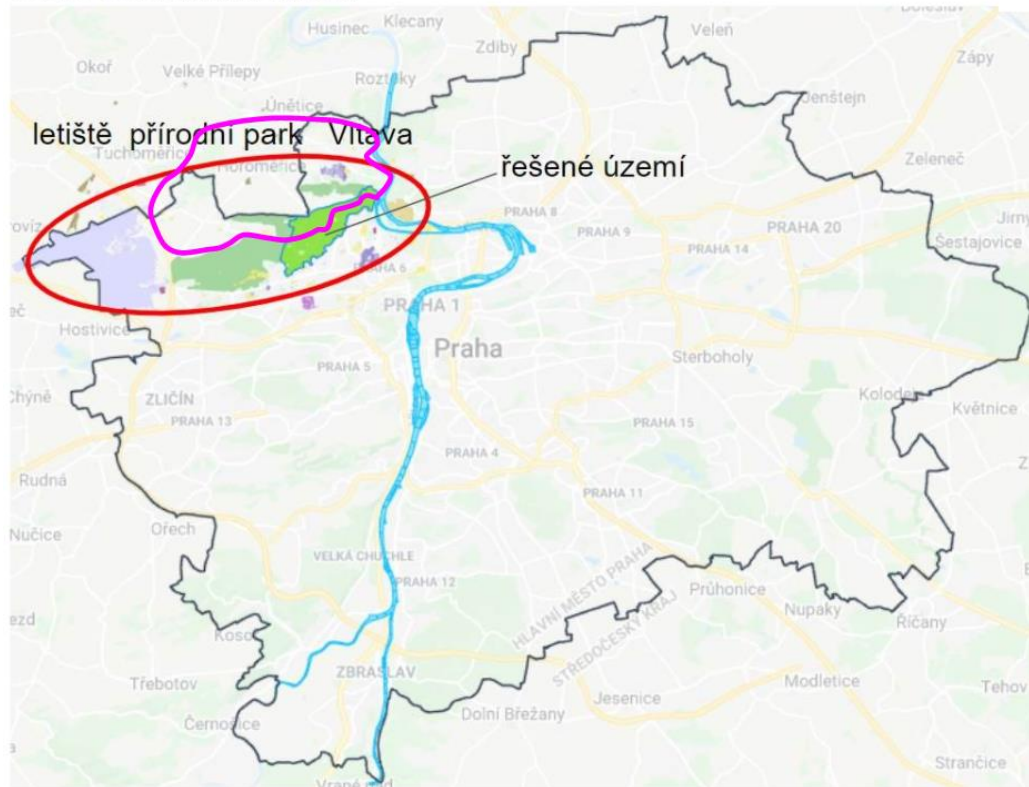
ANALÝZA SEVEROZÁPADNÍ OKRAJ PRAHY

- Vychází z veřejných dat. Na mapách dokládá data, které město používá pro své rozhodování.
- Prezentuje požadavky, která jsou obsažena ve strategických dokumentech hl.m. Prahy i ČR.
- Presentace je skicou problémů. Zpracování má ukázat jen klíčové problémy.
- Ke všem datům je nutné přistupovat kriticky a data ověřovat z více stran. Pokud nejsou zpochybněna je s nimi pracováno jako s aktuálně platnými východisky.



JAKÉ ÚZEMÍ SE NALÉZÁ NA SEVER OD ŠÁRECKÉHO ÚDOLÍ?

▼ Pin č. 1029 | 1.1.1. A- Končí Praha Šáreckým údolím?



Šárecké údolí spolu s letištěm Václava Havla a řekou Vltavou vymezují severozápadní okraj Prahy. Uvažování o rozvoji města Prahy je dnes vymezeno touto linií. Je toto směřování nejlepším možným řešením pro budoucí rozvoj a prosperitu města?

VOJENSKÉ MAPOVÁNÍ 1. POLOVINA 19. STOL. DVĚ STÁTNÍ SILNICE NA SEVER OD ŠÁRKY.

▼ Pin č.1030 | 1.1.1. C- 19. století odklání hlavní komunikaci na Velvary na novou silnici přes Jenerálku

K pinu >



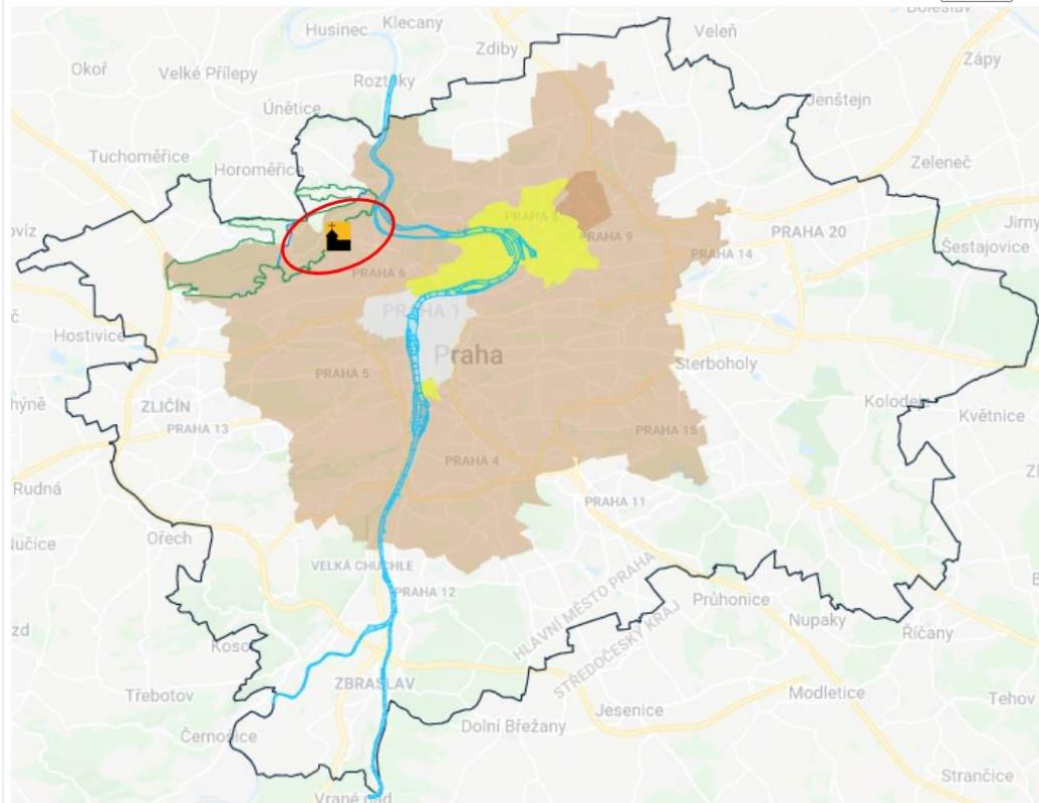
Šárka s kostelíkem sv. Matěje je přirozeným středem území od kterého se rozbíhají cesty propojující jednotlivé usedlosti. Zároveň rozvoj železnice mění život obyvatel a přináší novou mobilitu a nebyvalý rozvoj.



1920 HOROMĚŘICE A OKOLÍ PRAŽSKÝM PŘÍMĚSTÍM.

▼ Pin č.1032 | 1.1.1. D -Po vzniku Československa se v roce 1920 stává Šárka součástí nové velké Prahy.

K pinu >



Horní a Dolní Šárka vytváří jeden celek jehož přírodním středem je kostel sv. Matěje.

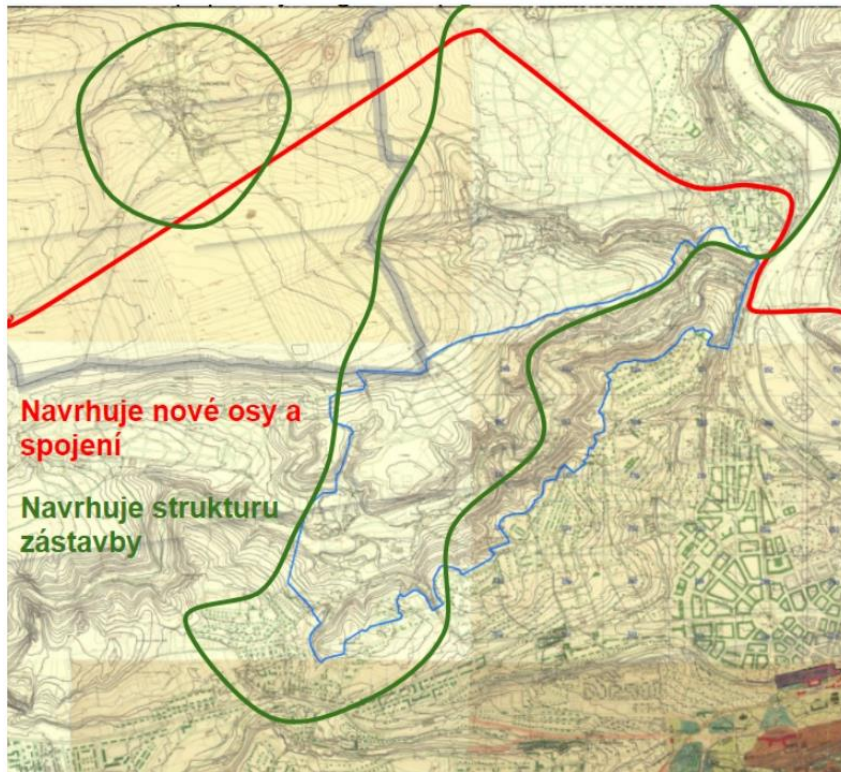
zdroj: www.sarudoli.axiohm.cz



VELKÁ PRAHA PLÁNUJE I ROZVOJ PŘÍMĚSTÍ, NAVRHUJE ULIČNÍ SÍŤ, PLÁNUJE INFRASTRUKTURU.

▼ Pin č.1389 | 1.1.1. D1 - Konceptní návrh rozvoje "Velké Prahy" v roce 1920 včetně navazujícího okolí

K pinu >



Státní regulační komise plánuje kapacity území a řeší rozvoj jak samotného města, tak navazujícího okolí. Koordinuje zájmy v území a vytváří předpoklady pro přípravu a schválení závazných regulací.

zdroj: www.sarudoli.axiohm.cz



REGULAČNÍ PLÁN POČÍTÁ S ROZVOJEM MĚSTA NA SEVER

▼ Pin č.1390 | 1.1.1. D2- Závazné regulace dávají jasnou představu o tom jak má být území rozvíjeno



Pro vymezené území vzniká návrh závazné regulace se základními funkcemi ploch

od 19. století stabilizováno

Plánovaný rozvoj

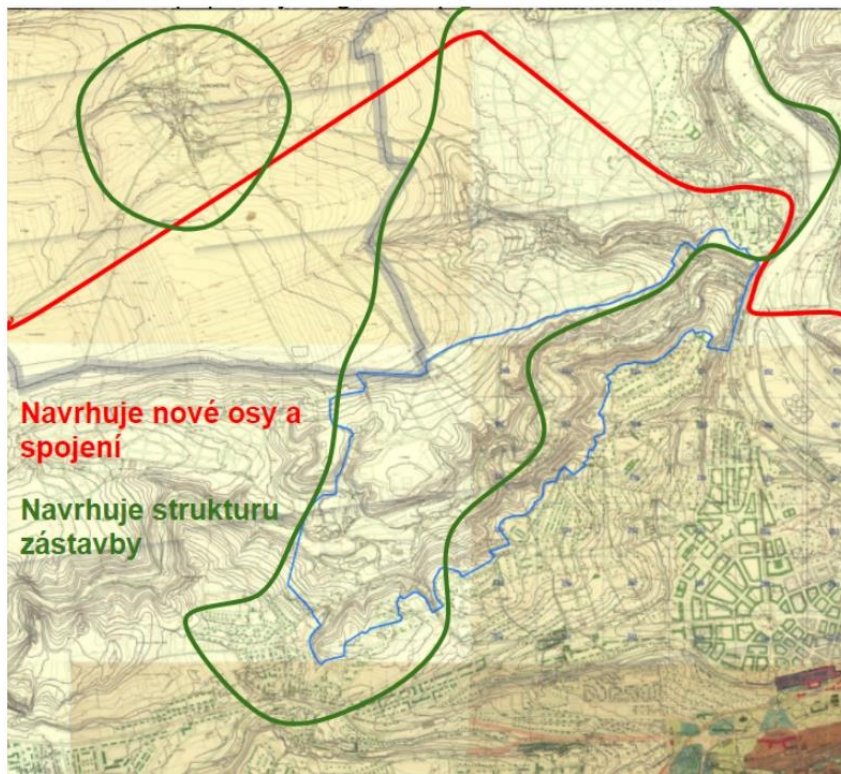
Nákladové nádraží,
kolejové zásobování města.

Vyjednaná vize rozvoje je postupně stabilizována regulačním plánem, který již definuje plochy a funkce.

VELKÁ PRAHA PLÁNUJE I ROZVOJ PŘÍMĚSTÍ, NAVRHUJE ULIČNÍ SÍŤ, PLÁNUJE INFRASTRUKTURU. (PLÁN 1920)

▼ Pin č.1389 | 1.1.1. D1 - Konceptní návrh rozvoje "Velké Prahy" v roce 1920 včetně navazujícího okolí

K pinu >



Státní regulační komise plánuje kapacity území a řeší rozvoj jak samotného města, tak navazujícího okolí. Koordinuje zájmy v území a vytváří předpoklady pro přípravu a schválení závazných regulací.

zdroj: www.sarudoli.axiohm.cz



ZA 18 LET JE POSTAVENA HLAVNÍ VYBAVENOST A MĚSTO ROSTE DLE PLÁNU NA SEVER (PLÁN 1938)

▼ Pin č.1031 | 1.1.1. E- Město podle plánu - mapa z roku 1938

K pinu >



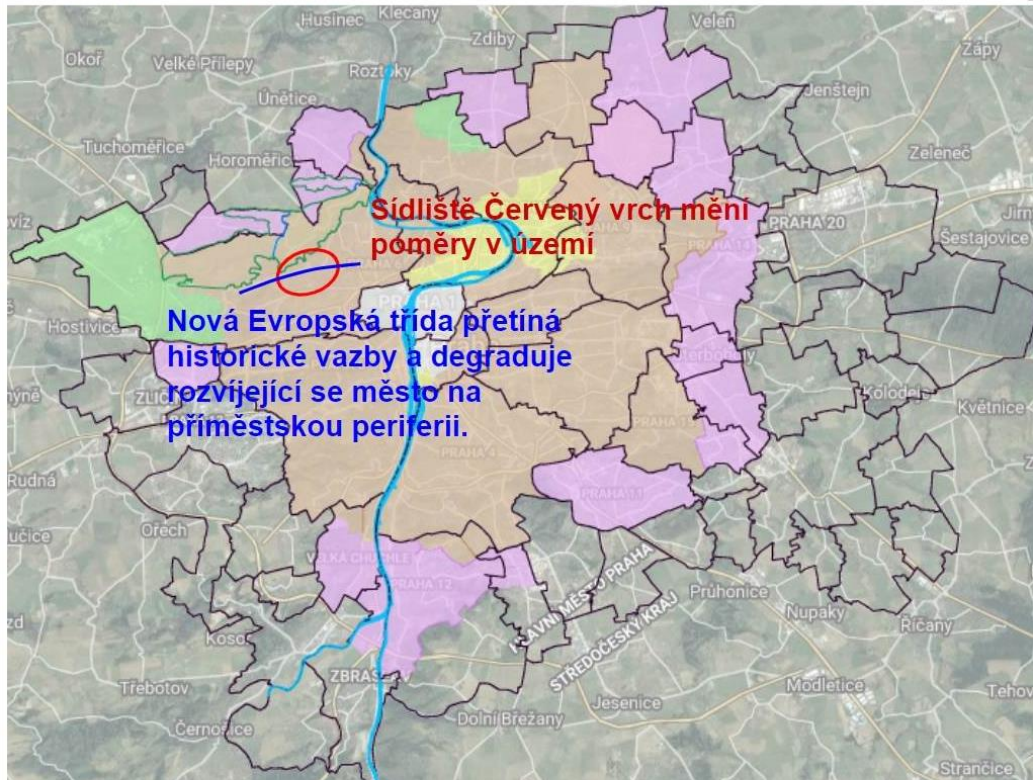
Mapa z roku 1938 ukazuje rozvoj nového města. Je budována potřebná infrastruktura včetně trolejbusových tratí a pak následně probíhá postupná dostavba území dle regulačních plánů.

zdroj: www.sarudoli.axiohm.cz

60. LÉTA A POČÁTEK 70. LET ROZŠÍŘENÍ MĚSTA O SÍDLIŠTĚ. VELKÉ KONCEPČNÍ URBÁLNÍ CELKY.

▼ Pin č. 1027 | 1.1.1. F- Červený vrch - Sídliště v zahradním městě.

K pinu >



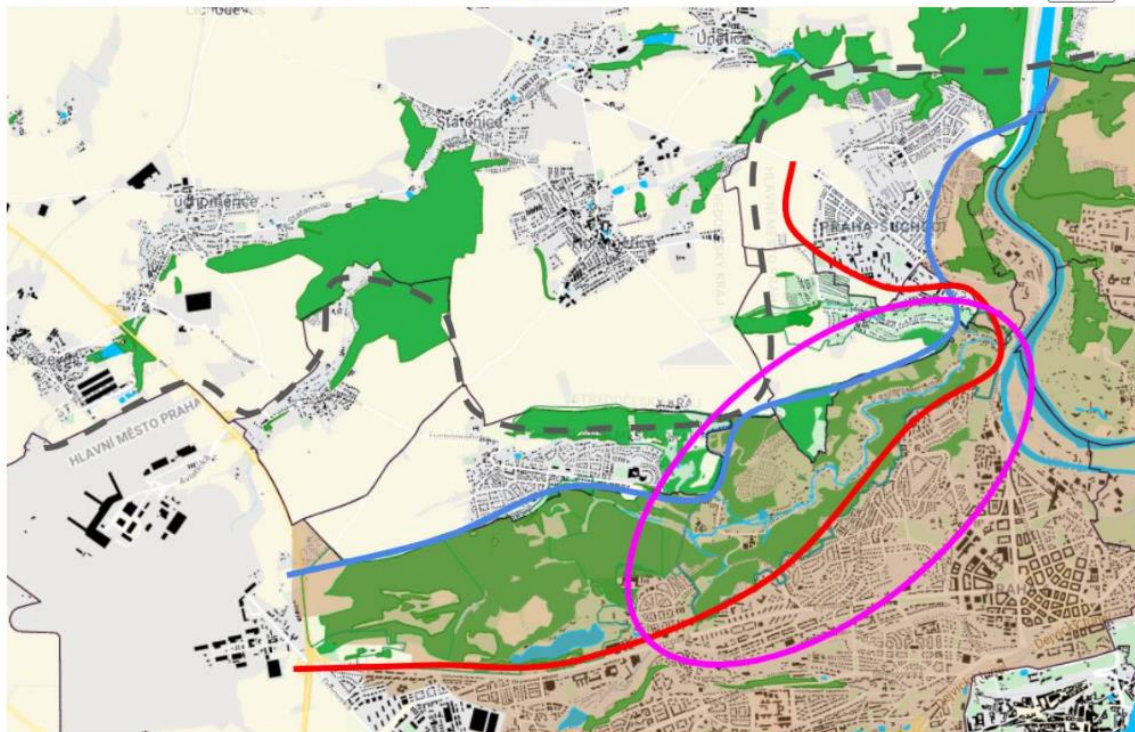
- Červený vrch ruší infrastrukturu a zahušťuje město.
- Výstavba poplatná době.
- Překrývá vizi rozvoje zahradního města, aniž by vytvořilo novou.

V roce 1968 dochází k připojení prstence rostoucích a plánovaných sídlíšť kolem Prahy. Připojení Nebušic, Sedlice a Lysolaj potvrzuje pouze existující stav rozvoje města. Pozornost je však věnována dostavbě Červeného vrchu, který přinese změnu poměrů v území, je to socialisticky brutální koncept, který záměrně přetíná historické vazby v území. Usiluje o novou kvalitu, ale reálně odsuzuje severozápadní část Prahy 6 do role příměstské periferie.

ROK 1990 POTVRZUJE ZÁMĚR HL.M. PRAHY UKONČIT ROZVOJ MĚSTA NA SEVER.

▼ Pin č.1102 | 1.2.2. B -Zalesnění je vhodné rozšiřovat, ale tam kde to je přínosné pro krajinu i občany.

K pinu >



V roce 1990 došlo k rozhodnutí, že Šárecké údolí bude přírodním parkem. Zatímco Divoká Šárka a dříve zemědělská krajina Tiché Šárky představují málo konfliktní transformaci území. Oblast dolní Šárky je po staletí příměstskou oblastí, která se pak v roce 1920 městem stala. Pokračovala parcelace a transformace v okraj zahradního města. Rozvoj byl přerušen v 2. polovině 20. století a celé území hledá potřebnou rovnováhu.

Nově vytvořený přírodní park Šárka-Lysolaje

Zahrnuje historickou kulturní i zemědělskou a průmyslově využívanou krajinu.

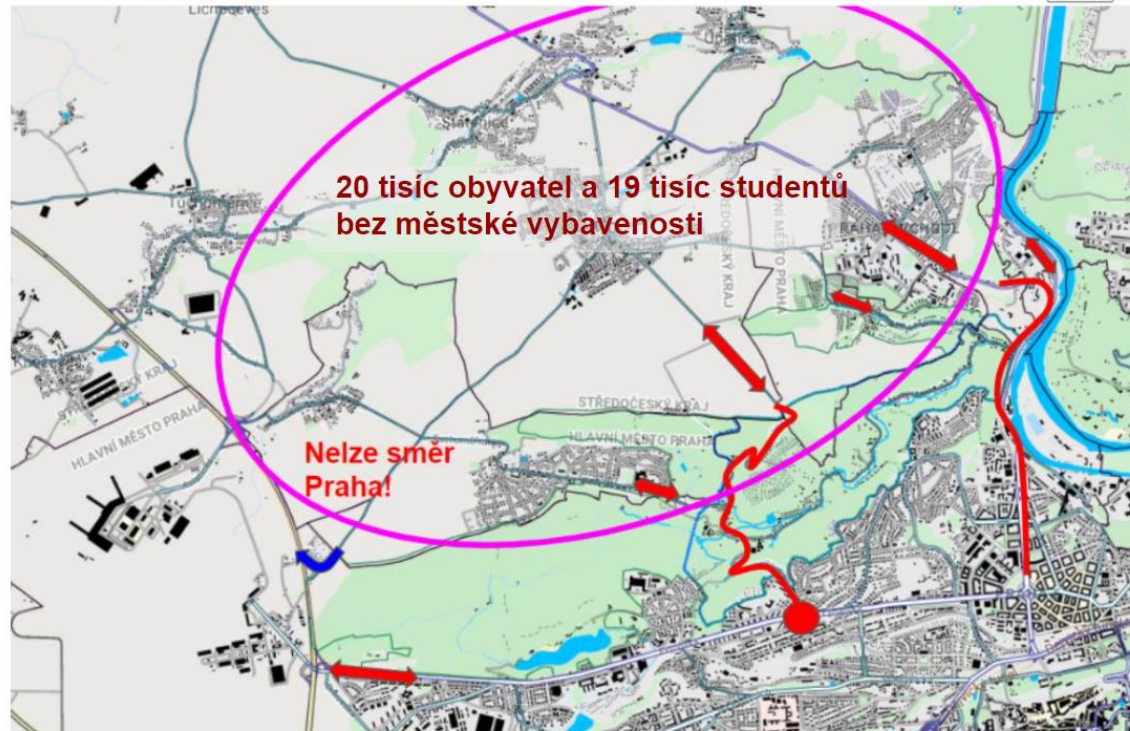
Pokus o přeměnu území na rekreačně oddechové místo celopražského významu.

V Šárce a na sever od ní se dále nepředpokládá intenzivní stavební rozvoj.

BĚHEM DALŠÍCH 25- 30 LET PROBÍHÁ NEJVĚTŠÍ STAVEBNÍ ROZVOJ PRÁVĚ NA OKRAJI A ZA OKRAJEM HL. M. PRAHY.

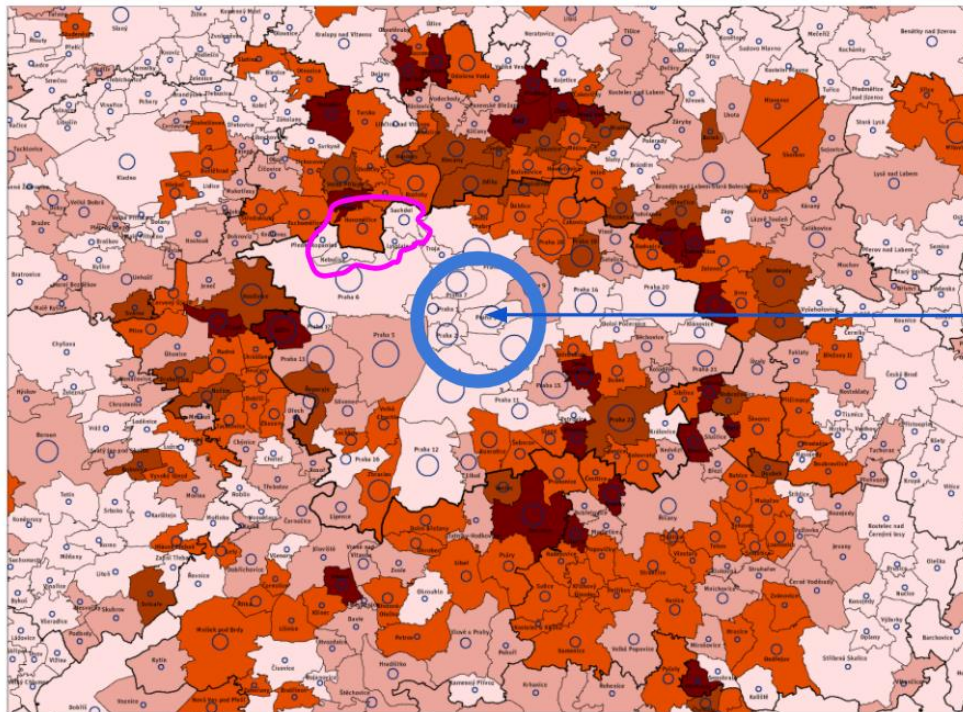
▼ Pin 2.1155 | 1.2.5. C Celý region je napojen jen přes dvě komunikace. Přes přírodní park a rezidenční území

K pinu >

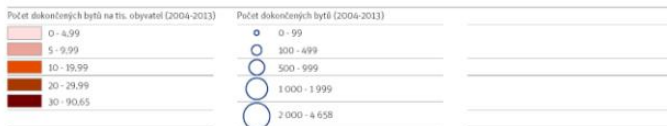


Region s minimální vybaveností je existenčně vázán na Prahu. V regionu žijí pražáci. Ti ale mají k dispozici ten samý komunikační skelet jako obyvatelé vesnic v 19. století jen s tím rozdílem, že řada alternativních spojení pěších a vozových cest zanikla. Takže reálné propojení je ještě menší

VÝRAZNÉ ZVYŠOVÁNÍ POČTU OBYVATEL NA OKRAJI PRAHY A V METROPOLITNÍM REGIONU

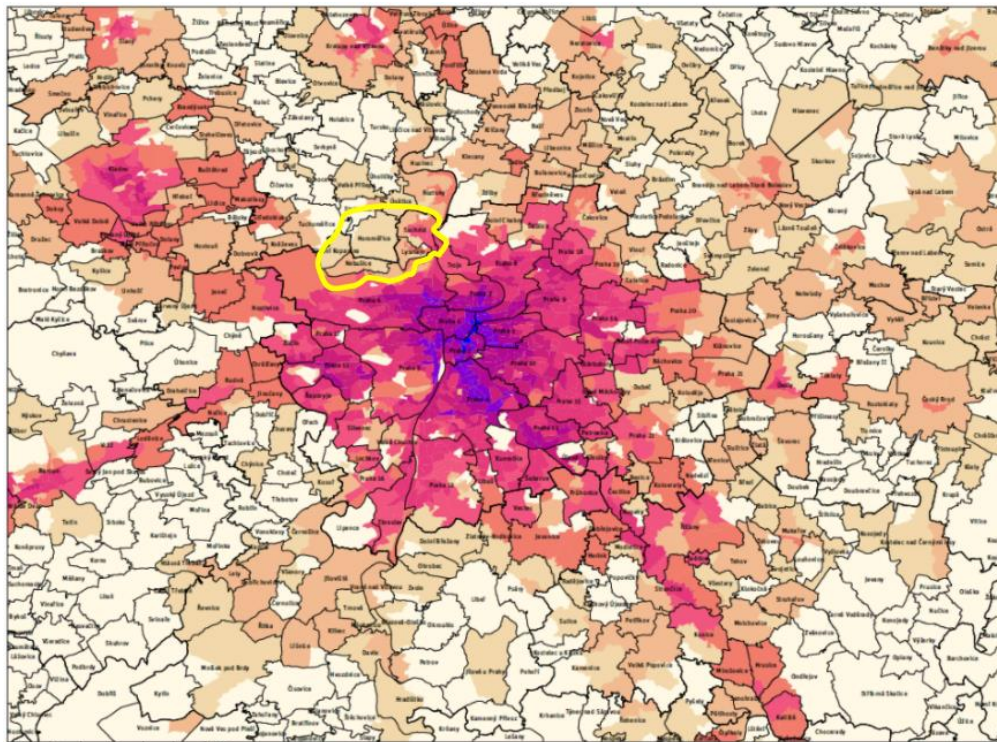


V centru ubývají obyvatelé města. Jejich úbytek ani velký počet dokončených bytů nevyrovná



Intenzita bytové výstavby 2004 - 2013
zdroj IPR Praha a ČSÚ

NARŮSTAJÍCÍ DOSTŘEDNÁ MIGRACE



Tranzitující v ZSJ
v pracovním dni

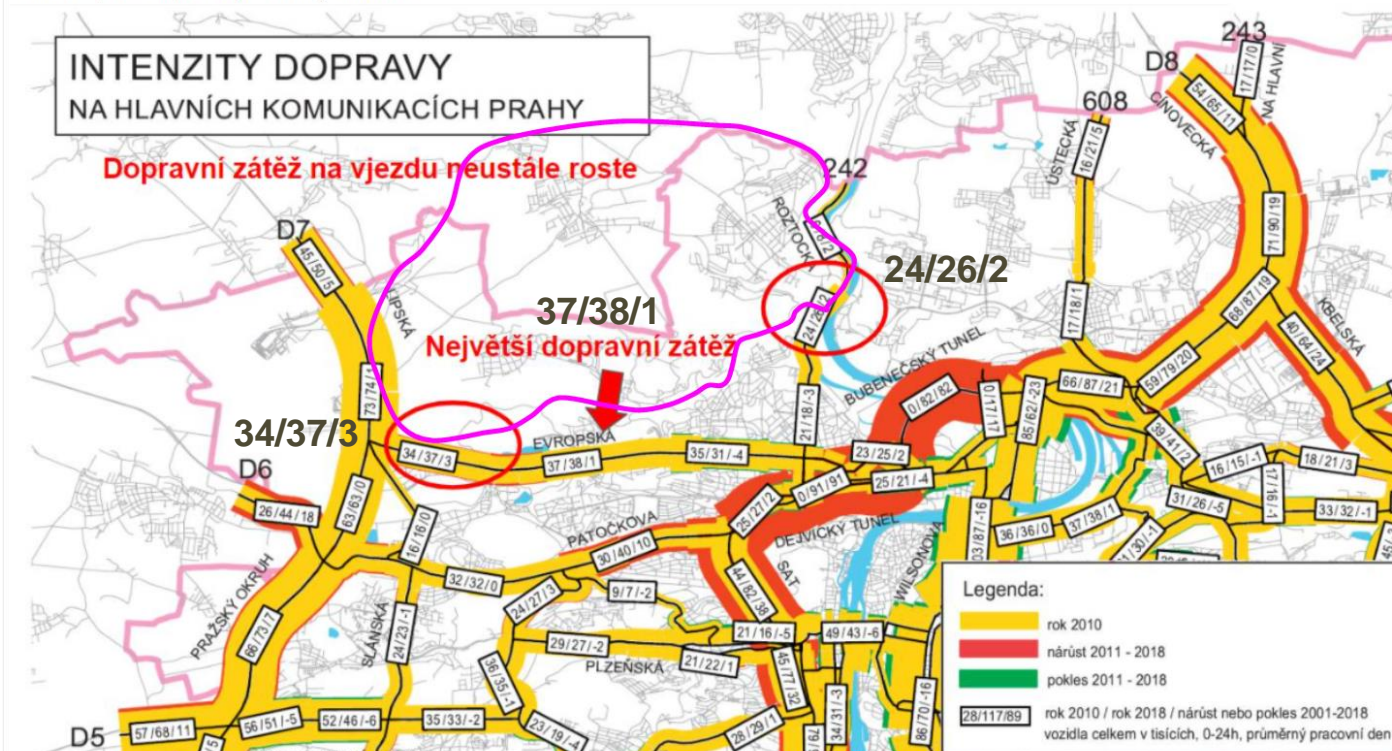
Tranzit v pracovním dni
dle dat O2 IPR Praha
2016

osob/km²



NARŮSTAJÍCÍ DOSTŘEDNÁ MIGRACE

▼ Pin 1.1156 | 1.2.5. A Doprava na vjezd do Prahy neustále roste

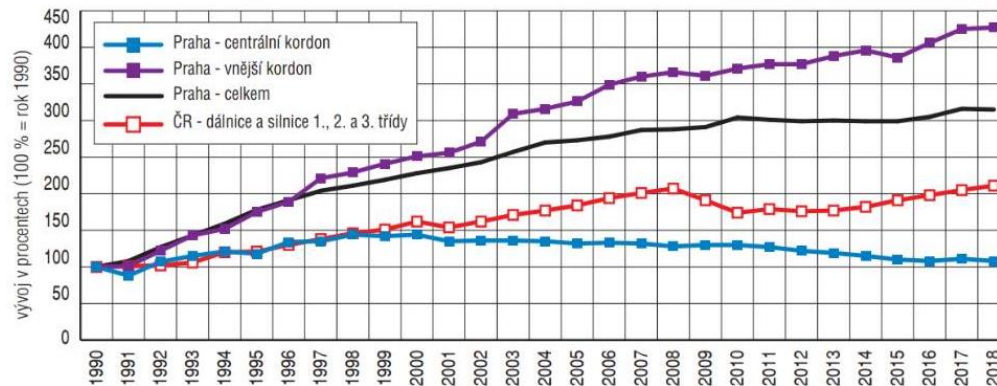


Všechny statistiky a ročenky dokládají, že dopravní zátěž města vzrůstá. Město dnes přistupuje k aktivní regulaci dopravy. Tlak na vjezd do však lze omezit pouze adekvátním rozvojem MHD.

NARŮSTAJÍCÍ DOSTŘEDNÁ MIGRACE

▼ Pin č.1157 | 1.2.5. B Největší intenzita nárůstu dopravy je ve vnějším kordonu Prahy.

Vývoj intenzity automobilové dopravy v Praze a v ČR (průměrný pracovní den)



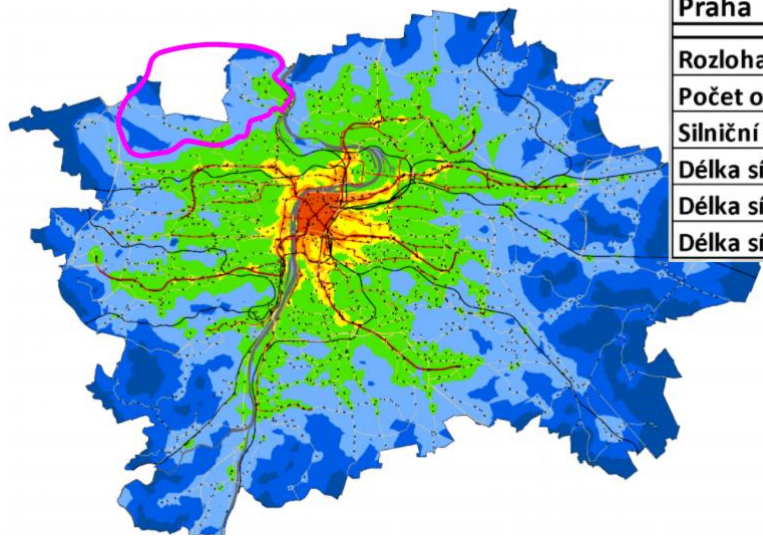
Průměrná obsazenost osobních automobilů (osob na vozidlo)

Rok	Centrum (centrální kordon)	Vnější pásmo (vnější kordon)	Praha celkem
1990	1,57	1,90	1,71
2000	1,37	1,49	1,44
2010	1,30	1,30	1,30
2015	1,30	1,30	1,30
2018*	1,30	1,30	1,30

* V roce 2018 proběhl dopravní průzkum, který verifikoval údaje obsazenosti automobilů na území hlavního města Prahy.

Praha 6 je dokonale tranzitní MČ. Je zároveň okrajem města, vnějším kordonem i jeho centrální částí. Zatímco na východní straně Prahy je velice dobře patrný rozdíl dopravní zátěže v místech, která jsou napojena na kolejovou dopravu a která nejsou. Praha 6 je postižena dopravou bez ohledu na metro a tramvajové tratě.

KOLEJOVÁ DOPRAVA JE RYCHLÁ, ALE NEROZVÍJÍ SE DLE POTŘEB MĚSTA



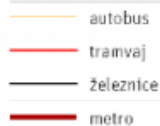
Praha	2000	2017	Nárůst %
Rozloha km ²	496	496	0,0
Počet obyvatel	1 181 126	1 294 513	9,6
Silniční síť v km	3 366	3 977	18,2
Délka sítě Metra v km	49,8	65,1	30,7
Délka sítě autobusové MHD v km	812,6	834,3	2,7
Délka sítě tramvajové MHD v km	136,4	142,7	4,6

z ročenek TSK 2000 a 2017

izochrony dostupnosti (min.)



• zastávky PID



parametry:

datum: prosinec 2015

čas: 6 - 9 hod (pracovní den)

čekání: max 8 min.

cíl: centrum - vymezení je uvedeno v textové části

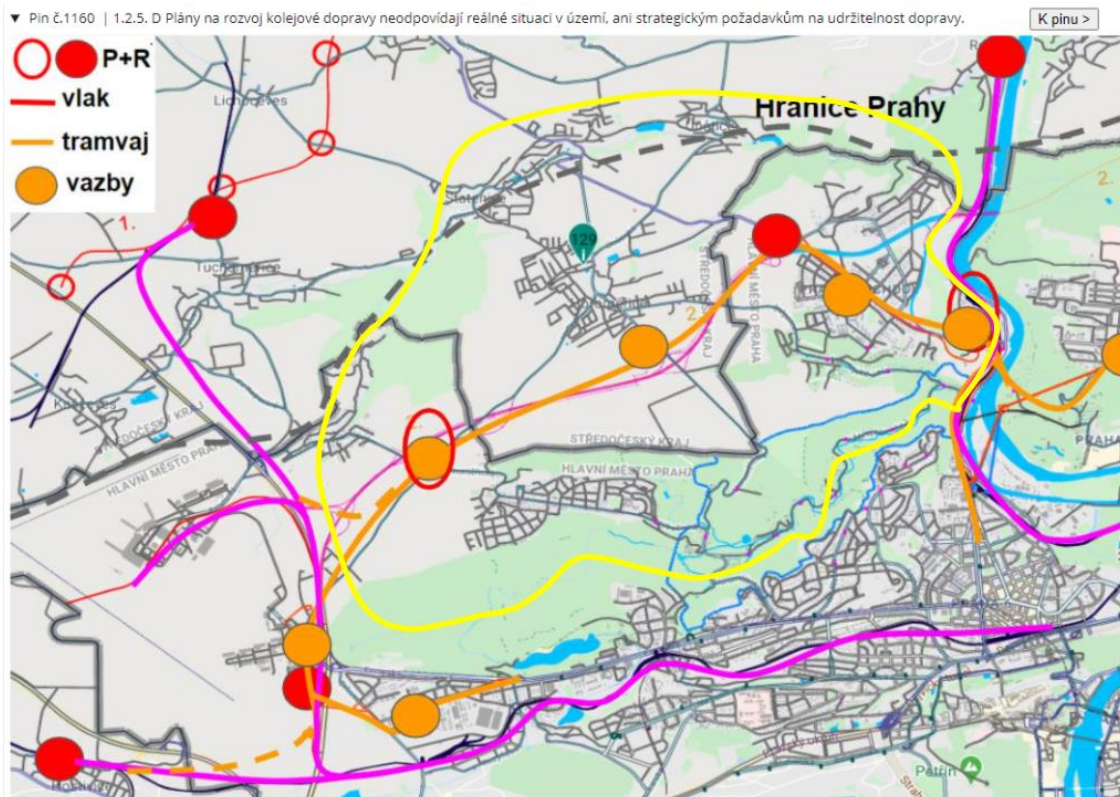
**DOSTUPNOST CENTRA PRAHY
prostředky PID a pěší docházka
ke stanicí s čekáním na spoj**

zdroj: IPR Praha 2016, ROPID 2015

[IPR Praha 2016, zdroj: ROPID 2015]



KOLEJOVÁ DOPRAVA MUSÍ PROPOJIT METROPOLITNÍ REGION A UMOŽNIT PŘESTUP NA RYCHLOU MHD.



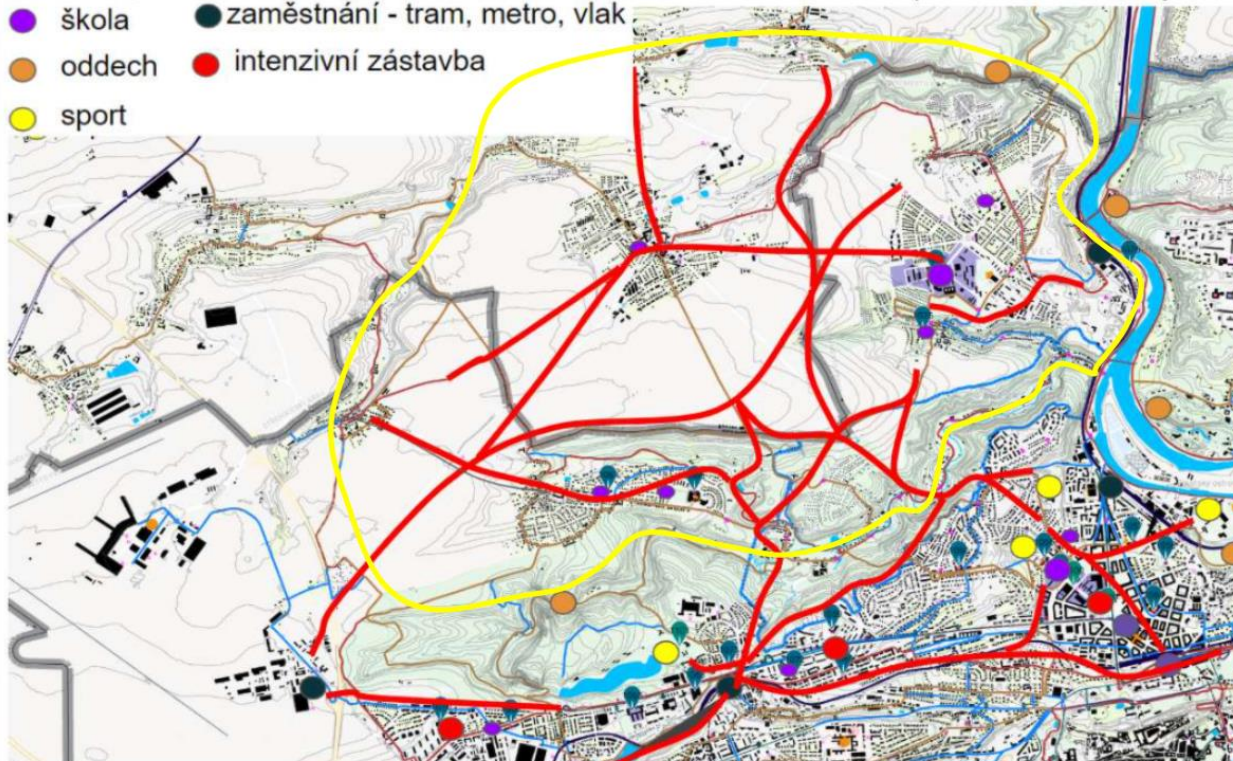
- Rozvojové plány Prahy však s tangenciálním provázáním tramvají nepočítají.
- Rozvoj příměstské železniční sítě není řádně koordinován.

Praha sama konstatuje, že reálný trvalý růst automobilové dopravy vnějším kordonu Prahy je nutné řešit rozvojem kolejové dopravy, která musí sledovat i tangenciální spoje. Odpovídá tomu i situace na Vítězném náměstí. Dostředné řešení trati koncentruje zatížení do jednoho místa, které ale nemá možnost všechny směry kapacitně zvládnout. Nutné je budovat plošnou síť a město provázkat jako celek. V souladu s celostátní strategií ČR je nutné definovat a vyjednat spádová území a to na úrovni Prahy i za Prahou a ty mezi sebou provázovat.

CELÁ SPÁDOVÁ OBLAST MÁ NEVYUŽITÝ POTENCIÁL CYKLODOPRAVY

▼ Pin č.1158 | 1.2.5. E Cyklodoprava - alternativní doprava do škol do zaměstnání i dosažení sportovních i oddechových cílů.

- škola
- zaměstnání - tram, metro, vlak
- oddech
- intenzivní zástavba
- sport



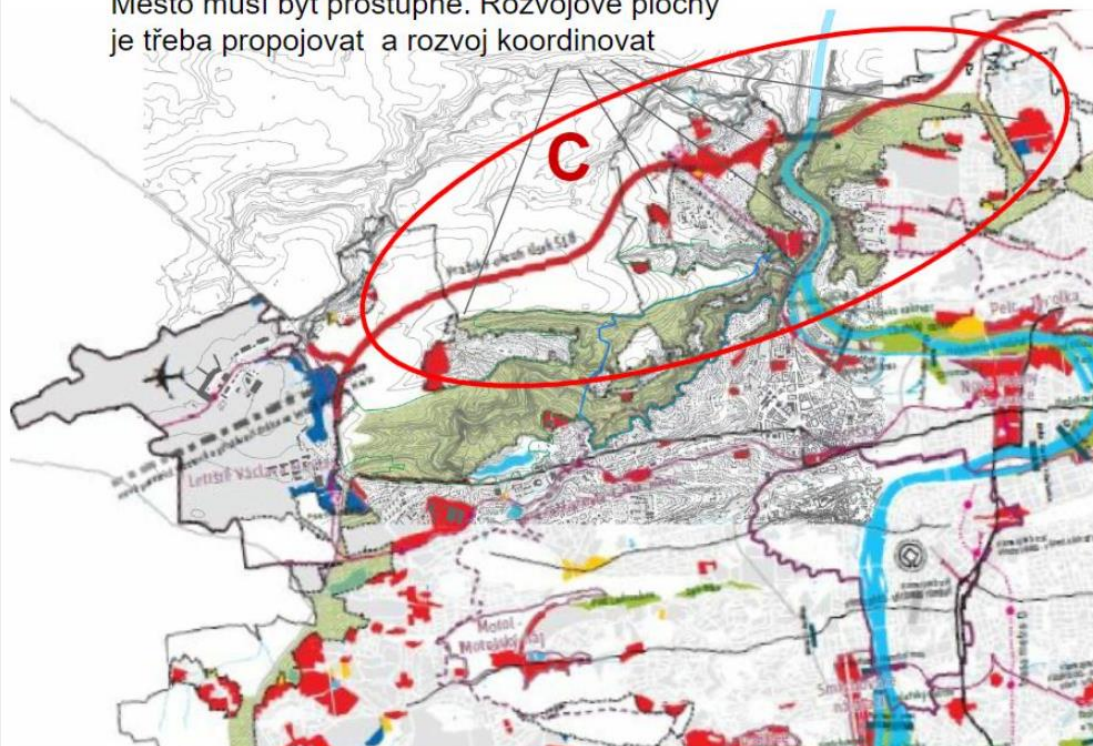
Rozvoj cyklodopravy je strategicky podporován. Je zde velký potenciál rozvoje. Velkým problémem je nejednostnost a nespojitost cest a stezek a nedostatečně řešena infrastruktura pro parkování a odstávku kol. Spolu s rozvojem elektrokol potenciál tohoto segmentu dopravy dále roste. Dokud se nebudou cyklisté cítit v dopravě bezpečně není možné větší rozvoj očekávat.

NÁVRH METROPOLITNÍHO PLÁNU JE V ROZPORU SE STRATEGICKÝM PLÁNEM HL.M. PRAHY.

▼ Pin č.1044 | 1.1.2. C - Chybí městské spojení severní části města.

K pinu >

Město musí být přístupné. Rozvojové plochy je třeba propojovat a rozvoj koordinovat



MPP nenavrhuje městské komunikace a preferenci pro kolejovou MHD.

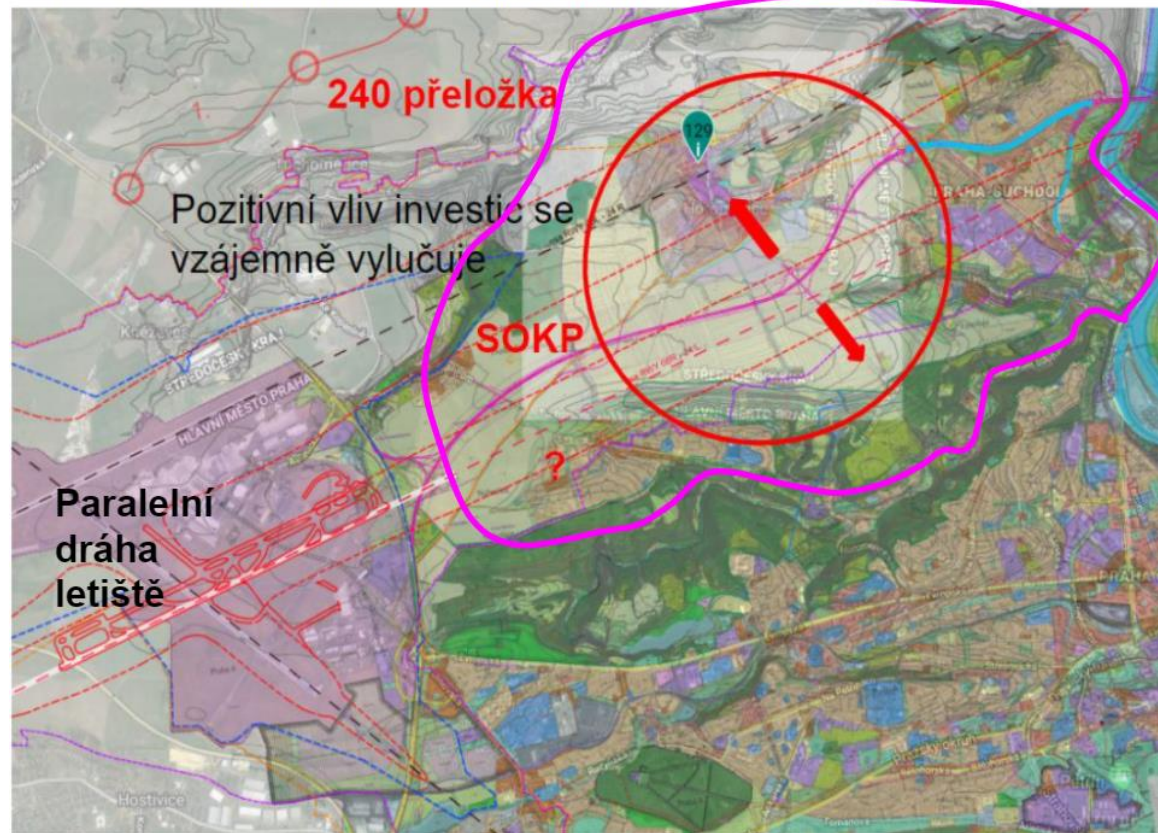
Návrh MPP
Potencionály a priority.

Strategický plán hl.m. Prahy prosazuje budování města krátkých vzdáleností, město pro život. Znamená to vytvářet předpoklady pro plnohodnotný život obyvatel v místě bydliště.

zdroj: www.sarudoli.axiohm.cz

PŘES SPÁDOVÉ ÚZEMÍ JE NAVRŽENA DÁLNICE A VZLETOVÁ DRÁHA.

▼ Pin č.1051 | 1.1.2. F - územní plány a záměry mezi Středočeským krajem a hl.m. Prahou nejsou řádně koordinovány.



Horoměřice jsou reálnou součástí Prahy. Územní plán Horoměřic ani rozvojové priority hl.m. Prahy tomu neodpovídají.

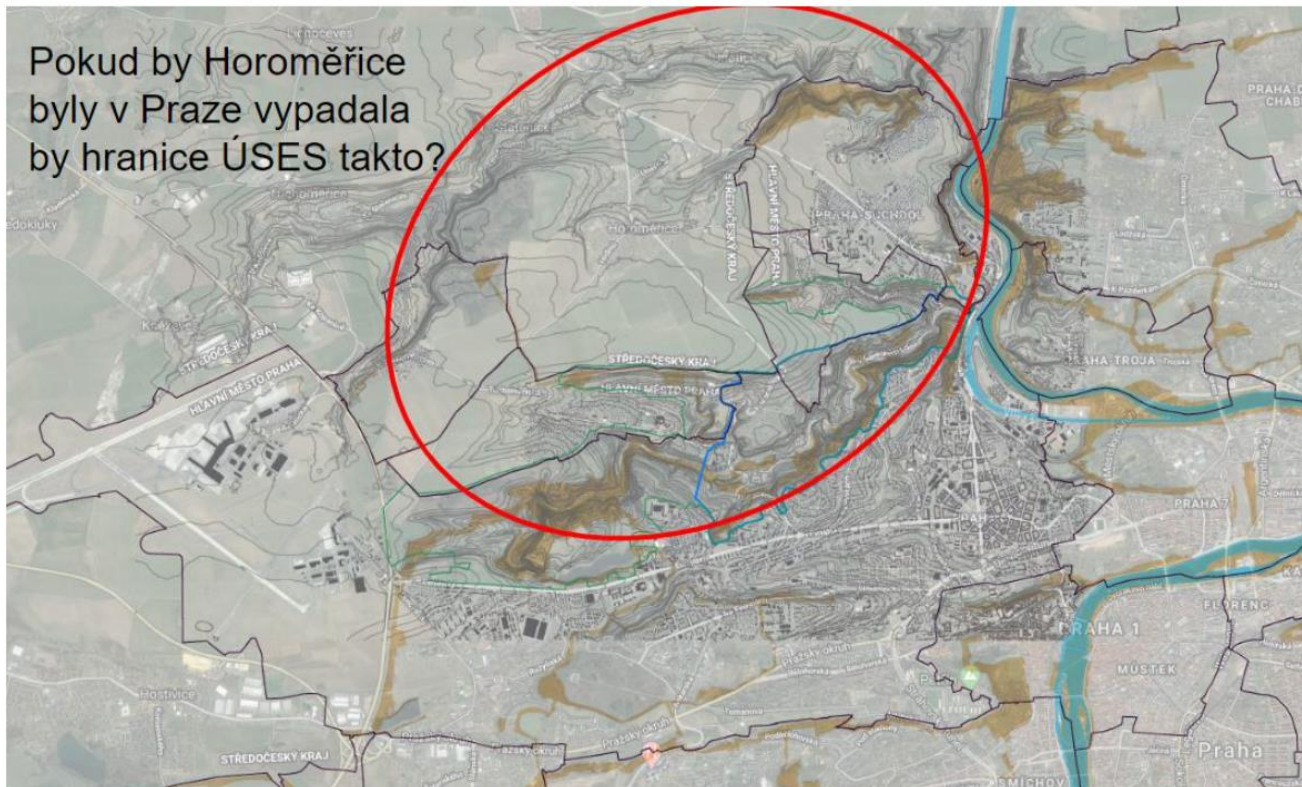
SMACKER

- **Hodnotné území potřebné pro zdravý rozvoj celé Prahy i regionu ČR, kraj i Praha obětují investicím u kterých nelze hodnověrně ověřit silný veřejný zájem !!!**
- *Potřebné infrastrukturní **stavby** je nutné **koordinovat s platnou rozvojovou strategií** a realizovat je tak, aby s ní byly v souladu.*
- *Pokud je na společné strategii shoda a platí je východiskem jak pro místní samosprávy, tak pro kraj, tak i pro stát.*
- **Bez respektování společných strategií nelze úspěšně hájit veřejný zájem.**

NEJHODNOTNĚJŠÍ PŘÍRODNÍ ÚZEMÍ NEJSOU REÁLNĚ PROPOJENY DO JEDNOTNÉHO ÚSES. (ROZPOR S LEGISLATIVOU.)

▼ Pin č.1048 | 1.1.2. G - ÚSES je třeba vymezovat bez ohledu na hranice města.

Pokud by Horoměřice
byly v Praze vypadala
by hranice ÚSES takto?



Stávající vedení ÚSES je sice koordinováno na úrovni krajů, ale nikoliv už na úrovni detailu obcí.

MČ V “PŘÍPRAŽÍ” MUSÍ MÍT MOŽNOST UTVÁŘET SPOLEČNÉ SPÁDOVÉ ÚZEMÍ SE STŘEDOČESKÝM KRAJEM.

1.1.1. L - ZUR Středočeského kraje **krajinné typy** a návrh nových ZUR hl. m. Prahy - pracovní verze **uspořádání území Prahy**

Formální vymezení rostlého města nesmí limitovat vyvážený a koordinovaný rozvoj

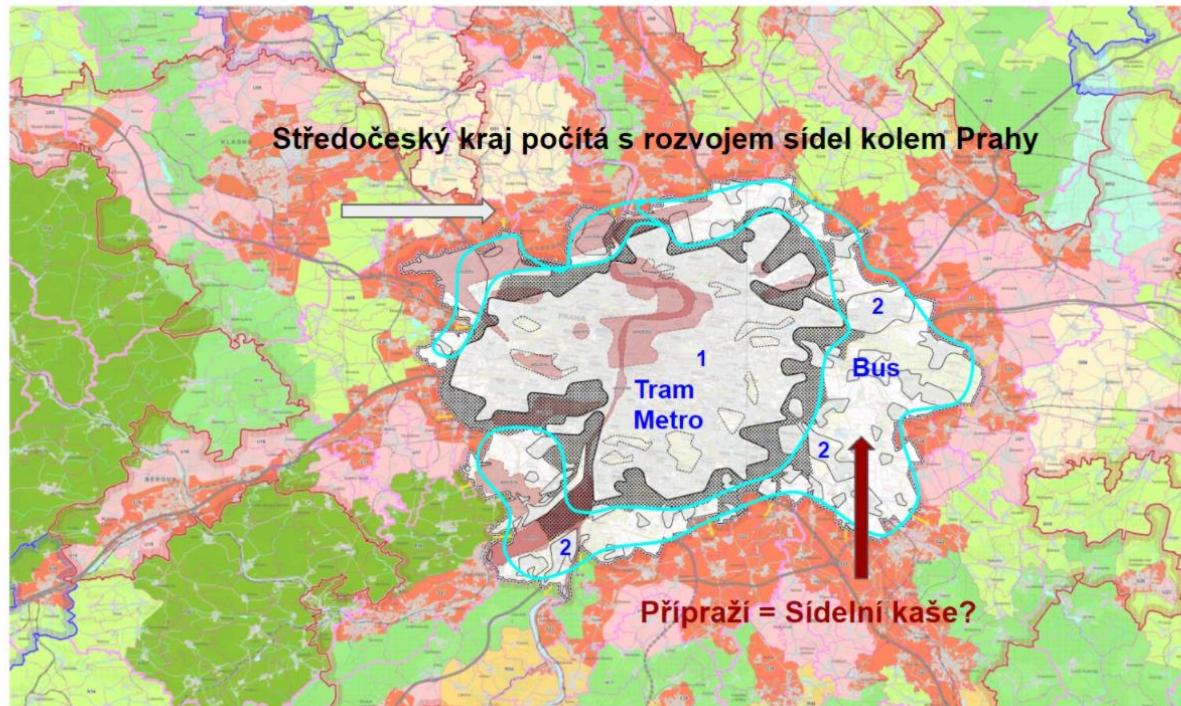
USPOŘÁDÁNÍ ÚZEMÍ

	Rozvojová oblast OB 1
	Specifická oblast
	Městská krajina Prahy
	Krajinné rozhraní
	Zastavitelné území v Přípraži
	Enkláva otevřené krajiny

NÁVRHOVÁ ČÁST

KRAJINNÉ TYPY

	krajina sídelní
	krajina příměstská
	krajina rekreační
	krajina polní
	krajina chmelařská
	krajina vinařská
	krajina vodárenská
	krajina relativně vyvážená
	krajina zvýšených hodnot kulturních a přírodních
	krajina přírodní



ZÁSOBOVÁNÍ HL.M. MĚSTA PROBÍHÁ Z CELÉ EVROPY. PRAHA MÁ MINIMUM VÝROBY, DOPRAVU SUROVIN NEŘEŠÍ.

v ČR dominuje průmysl.

Většinu komodit vývoz/dovoz jsou předfinální výrobky a polotovary.

Větší část HDP zajišťují služby.

Průmysl pracuje s nižší přidanou hodnotou

Výběrového šetření ČSÚ ukazuje, že Praha žije ze služeb (minimum výroby)

Praha se bez průmyslového zázemí neobejde, proto musí pomoci regionům k výrobě s vyšší přidanou hodnotou.

zdroje: ČSÚ, MPO odbory ekonomických analýz



Strategickou prioritou je **vytvářet pro nutné dálkové zásobování podmínky pro využití železnice.**

1,8 mil. m2 skladů v okolí Prahy u dálnic

Většina zboží pro Prahu a metropolitní oblast

Jen 10 % obrátky zboží zajišťuje železnice. (Rakousko přepravuje cca 30% obrátky zboží.)

zdroje: ČSÚ, IPR Plán udržitelné mobility

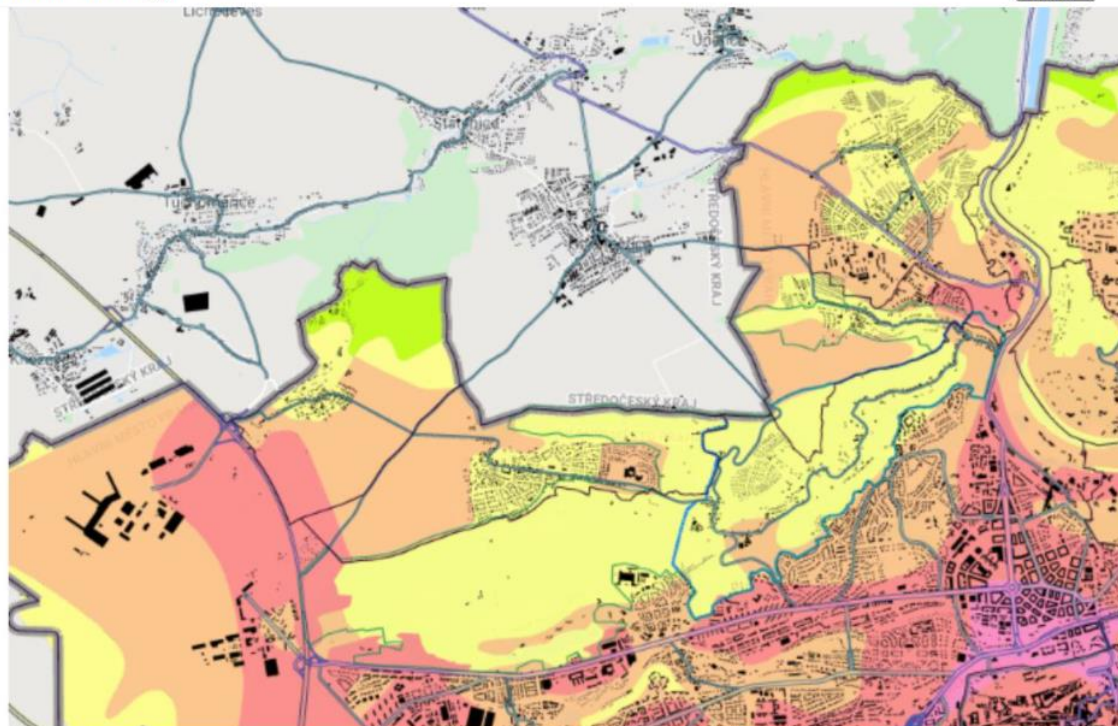


DOPRAVNÍ ZÁTĚŽ VYVOLANÁ MIGRACÍ Z REGIONŮ JE NA ÚKOR ZDRAVÍ OBYVATEL MĚSTA

▼ Pin č.1164 | 1.2.6. C Bonita klimatu souhrnné hodnocení kvality prostředí

K pinu >

- Bonita klimatu 1
- Bonita klimatu 2
- Bonita klimatu 3
- Bonita klimatu 4
- Bonita klimatu 5



Mapa bonity klimatu hodnotí všechny vlivy na území včetně stupně urbanizace, výšky a hustoty zástavby. Nejlepší bonita klimatu má hodnotu 1 a nejhorší 5. Z hodnocení je zřejmé, že na celkovou kvalitu bonity má zásadní vliv intenzita dopravy.

MĚSTO NESMÍ! VYTVÁŘET TEPELNÉ OSTROVY, PROTOŽE TY NENÁVRATNĚ ODVÁDÍ VODU Z KRAJINY.

▼ Pin č.1162 | 1.2.6. A Město jako les - město pro život

K pinu >

Landsat-8/TIRS 2016-06-24

■ oblačnost/stíny

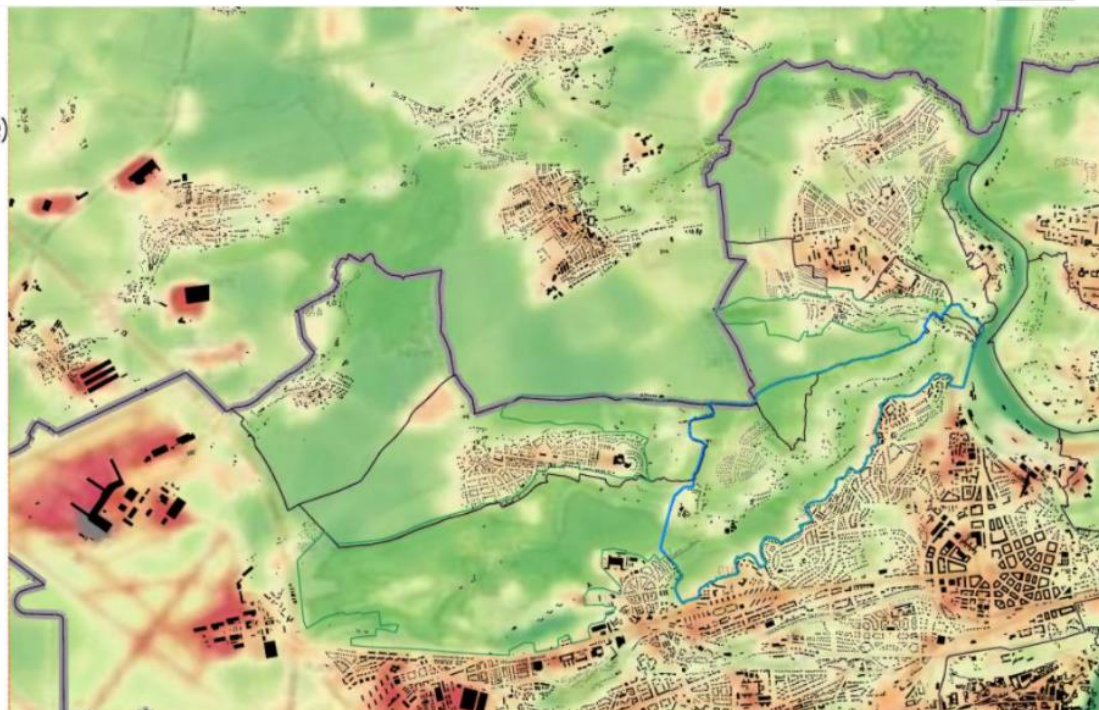
Jasová teplota (brightness temperature)

■ nízká



■ vysoká

nepravé barvy



Přílišné zahřívání zemského povrchu je jedním ze základních problémů, které musíme v ČR řešit. Příliš teplé plochy vytváří prudké stoupání teplého vzduchu. Voda, která se trvale odpařuje ze zemského povrchu je v podobě páry vytažena příliš rychle do vyšší atmosféry. Kondenzující kapičky nenaberou dostatečnou velikost. Nevytvoří se lokální dešťový mrak a voda se nevrátí do půdy v podobě srážek. Naše země je na gungují "atlantické pumpě" životně závislá. Prudké odpařování vody z krajiny ji mění na poušť.

PRAHA DOKÁŽE ZAPRACOVAT ANALYTICKÁ DATA, ALE NEVYUŽIVÁ JE DOSTATEČNĚ PRO ROZHODOVÁNÍ

Na základě sdílené vize, závazné strategie a výsledků analýz zkoordinovat navazující závazné dokumentace

- *Hl.m. Praha má data a analýzy.*
 - *Závěry analýz nemají odpovídající dopad do závazné územně plánovací dokumentace.*
 - *Územní plán, Zásady územního rozvoje, Politika územního rozvoje jsou koordinovány jen formálně. Vykazují rozpory.*
 - *Pokud jsou v závazných dokumentech rozpory není jasné co platí. Státní správa i samotné samosprávy nemají vodítko pro rozhodování a jsou odsouzeni k ad hoc hledání východisek.*
- **Nedostatečná koordinace závazných dokumentů a jejich následné plnění znemožňuje ve skutečnosti řádnou ochranu a naplňování veřejných zájmů.**

