

Strategie udržitelného rozvoje MČ Praha 1 do roku 2035

Analytická část

Říjen 2022



Zpracovatel: M.C.TRITON, spol. s r.o.

ZÁKLADNÍ INFORMACE O MATERIÁLU

Název projektu: Strategie udržitelného rozvoje městské části Praha 1 do roku 2035

Členění projektu:

- Analytická část (11/2021–09/2022)
- Návrhová část (01/2023–09/2023)
- Implementační část (08/2022–09/2023)
- Akční plán (09/2022–10/2023)

Předávaná část projektu: Analytická část

Termín předání části projektu: Září 2022

Objednatel:

Městská část Praha 1, Vodičkova 18, 115 68 Praha 1

S možností připomínkovat materiál byly osloveny následující subjekty:

- Rada městské části Praha 1¹
- Řídicí výbor a Projektový tým tvorby Strategie udržitelného rozvoje MČ Praha 1²
- Politické kluby v zastupitelstvu MČ Praha 1³
- Vybrané odbory/oddělení na úřadu městské části Praha 1⁴
- Zástupci IPR Praha
- Zástupci dalších externích subjektů dle rozhodnutí Řídicího výboru⁵

Zpracovatel:

M.C.TRITON, spol. s r.o., Evropská 846/176a, 160 00 Praha 6

Zástupce dodavatele: Mgr. Kamil Papež, MPA, vedoucí projektu (papez@mc-triton.cz)

Realizační tým dodavatele podílející se na tvorbě dokumentu: Ing. Jakub Ruml, Ing. Lukáš Jakubec, Veronika Němečková, Ing. arch. Lukáš Soukup, Ing. Josef Filip, Ph.D., Ing. Michal Kovář, Ph.D., Ing. Jan Schneider, Ing. arch. Jan Trejbal, Ph.D.

¹ Richard Bureš, Petr Burgr, Ing. Michal Caban, Ing. Karel Grabein Procházka, Ing. Petr Hejma, Mgr. Eva Špačková, MUDr. Jan Votoček

² Ing. Petr Hejma, Bc. Petr Rachunek, Jan Rachunek, Ing. Kristián Šrám, Ing. arch. Tomáš Vích, PhDr. Ivan Rynda,

³ ANO 2011, Česká Pirátská strana, My co tady žijeme, Občanská demokratická strana, Praha 1 Sobě, TOP 09, Strana Zelených.

⁴ Zástupci odborů: Odbor kultury, sportu a zahraničních vztahů, Odbor školství, Odbor sociálních věcí a zdravotnictví, Odbor technické a majetkové správy, Odbor péče o veřejný prostor, Oddělení územního rozvoje.

⁵ Prague City Tourism, nezisková organizace Tereza, spolek AutoMat.

OBSAH

ZÁKLADNÍ INFORMACE O MATERIÁLU	1
OBSAH	2
1 VÝCHODISKA	4
1.1 STRUKTURA STRATEGIE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE	4
1.2 STRUKTURA VÝSTUPU ANALYTICKÉ ČÁSTI	4
1.3 VYUŽITÉ METODY A POSTUP PRACÍ PŘI ANALYTICKÉ ČÁSTI	5
1.4 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ A UDRŽITELNÝ ROZVOJ	5
2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MČ PRAHA 1	7
2.1 CHARAKTERISTIKA MČ	7
2.2 SOCIODEMOGRAFICKÁ SITUACE	9
3 ANALÝZA OBLASTÍ ŽIVOTA MČ PRAHA 1	25
3.1 SPRÁVA, ROZVOJ A ŘÍZENÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI A JEJÍHO ÚŘADU	25
3.2 BEZPEČNOST A VEŘEJNÝ POŘÁDEK	36
3.3 DOPRAVA	48
3.4 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	81
3.5 ÚZEMNÍ ROZVOJ A VEŘEJNÝ PROSTOR	112
3.6 HOSPODAŘENÍ A MAJETEK MČ PRAHA 1	127
3.7 TRH PRÁCE, NEZAMĚSTNANOST A PODNIKATELSKÉ PROSTŘEDÍ	147
3.8 BYDLENÍ	158
3.9 VEŘEJNÉ SLUŽBY	171
3.10 ŠKOLSTVÍ	188
3.11 TRÁVENÍ VOLNÉHO ČASU	198
3.12 CESTOVNÍ RUCH / TURISMUS	209
4 PŘÍLOHY	223
4.1 SEZNAM ZKRATEK	223
4.2 SEZNAM GRAFŮ	224
4.3 SEZNAM TABULEK	225
4.4 SEZNAM OBRÁZKŮ	227
4.5 POUŽITÉ ZDROJE	229
4.6 PŘÍLOHY – VÝCHODISKA	231
4.7 PŘÍLOHY – KAPITOLA DOPRAVA	251
4.8 PŘÍLOHY – KAPITOLA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	253
4.9 PŘÍLOHY – KAPITOLA FINANCE A HOSPODAŘENÍ	255

4.10	PŘÍLOHY – KAPITOLA PODNIKÁNÍ	259
4.11	PŘÍLOHY – KAPITOLA VEŘEJNÉ SLUŽBY	262
5	O ZPRACOVATELI – M.C.TRITON	265

1 VÝCHODISKA

Strategie udržitelného rozvoje městské části Praha 1 do roku 2035 (dále také Strategie nebo SUR) je klíčový strategický dokument, který by měl nastavit hlavní směry, kterými se bude městská část Praha 1 (dále také MČ Praha 1 nebo Praha 1) rozvíjet a na co se zaměřit.

Analytická část je základním vstupním dokumentem pro tvorbu Strategie udržitelného rozvoje.

Cílem výstupu je popis jednotlivých oblastí života městské části a následná identifikace a formulace problémů a témat, která budou sloužit jako vstupy do návrhové části projektu, která stanoví priority, cíle a opatření.

Dokument je nutné vnímat jako informační/datový základ, z kterého budou vycházet další práce na tvorbě návrhové části Strategie udržitelného rozvoje.

Jednotlivé identifikované problémy a tématu budou v návrhové části posouzeny a dále precizovány, zúženy na klíčové oblasti/faktory, které bude městská část v oblasti udržitelnosti řešit.

Analytická část je validní k červnu 2022.

1.1 STRUKTURA STRATEGIE UDRŽITELNÉHO ROZVOJE

Každý strategický dokument je tvořen 4fázově:

- **Analytická část:** Definuje, popisuje a vysvětluje základní jevy v prostředí městské části. Na základě toho identifikuje témata (nebo problémy) k dalšímu řešení. Stanovuje východiska pro další práce.
- **Návrhová část:** Definuje strategické cíle, jejich popis, opatření k dosažení cílů a dotčené stakeholdery. (Vše s ohledem na udržitelný rozvoj.)
- **Implementační část:** Nastavuje principy, jak mají být strategické cíle zaváděny do praxe, tj. včetně postupů projektového a procesního řízení nebo komunikace.
- **Akční plán:** Stanovuje konkrétní projekty na 1 – 2 leté období, které odpovídají strategickým cílům a vedou k jejich naplnění.

1.2 STRUKTURA VÝSTUPU ANALYTICKÉ ČÁSTI

Výstup je členěn do několika vzájemně provázaných částí:

- **Východiska**
 - Základní informace o dokumentu a jeho struktuře.
 - Popis strategického plánování a udržitelného rozvoje.
 - Popsaný harmonogram prací.
- **Základní charakteristika Městské části Praha 1**
 - Základní popis městské části a demografická charakteristika.
- **Analýza oblastí života MČ Praha 1**
 - Analýza a popis jednotlivých oblastí MČ Praha 1. Kapitoly jsou tematicky rozčleněny.
 - Každá kapitola (případně pod-kapitola) obsahuje popis a následné shrnutí.
 - Na konci každé hlavní kapitoly je k dispozici sumarizace názoru veřejnosti, která vychází ze zdrojů zpracovaných společnostmi Participation Factory (facilitační workshopy) a PAQ Research (kvantitativní

sociologické šetření).

- Uvedeny jsou rovněž základní trendy v dané oblasti.
- Závěr každé kapitoly tvoří zpracování východisek pro návrhovou část (kde je snaha provést interpretaci na základě využitých metod – analýza MČ, facilitační workshopy a dotazníková šetření – a navrhnout směry, kterými by se mělo uvažovat v návrhové části) a SWOT analýza.

- **Přílohy**

- Seznamy a použité zdroje.
- Přílohy k jednotlivým kapitolám života MČ.

1.3 VYUŽITÉ METODY A POSTUP PRACÍ PŘI ANALYTICKÉ ČÁSTI

Analytická část je primárně založena na vzájemném provázání 3 metod:

- Analýza v podobě popisu a charakteristiky jednotlivých oblastí života MČ Praha 1
- Facilitační workshopy s veřejností⁶
- Kvantitativní sociologické šetření s veřejností

Popis a využití jednotlivých metod je v [příloze tohoto dokumentu](#).

1.3.1 PRÁCE S METODAMI

V rámci každé kapitoly analyzující život městské části ve zhodnocení východisek pro návrhovou část dochází k tzv. triangulaci, tj. prokřížení zjištění z těchto metod a hledá se:

- kde došlo k tematickému a interpretačnímu průniku všech uvedených metod pro dané téma;
- kde došlo k tematickému průniku, ale interpretačním odlišnostem (např. jedna metoda identifikuje téma jako bezproblémové, závěry z jiné metody vycházejí jinak nebo opačně);
- kde došlo k průniku, ať již tematickému nebo interpretačnímu 2 ze 3 metod (jedna z metod téma neakcentuje/neřeší, případně velmi okrajově);
- kde bylo téma identifikováno pouze 1 metodou.

Je nutno podotknout, že všechny 4 výše uvedené možnosti interpretace jsou pro provedení analýzy zcela relevantní. Toto tvrzení vychází z faktu, že zejména facilitační workshopy a kvantitativní sociologické šetření neměly za cíl, a ani nemohly, pokrýt spektrum témat jako samotná analýza provedená zpracovatelem. Z toho důvodu není reálně možné, aby se využívané metody potkávaly ve všech řešených tématech.

1.4 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ A UDRŽITELNÝ ROZVOJ

Udržitelný rozvoj slouží při tvorbě strategického dokumentu jako základní rámec (jak se na danou samosprávu dívat a hodnotit ji; v jakých mantinelech se pohybujeme apod.). Strategické plánování je pak potřeba chápat jako proces samotné tvorby daného strategického dokumentu.

1.4.1 UDRŽITELNÝ ROZVOJ

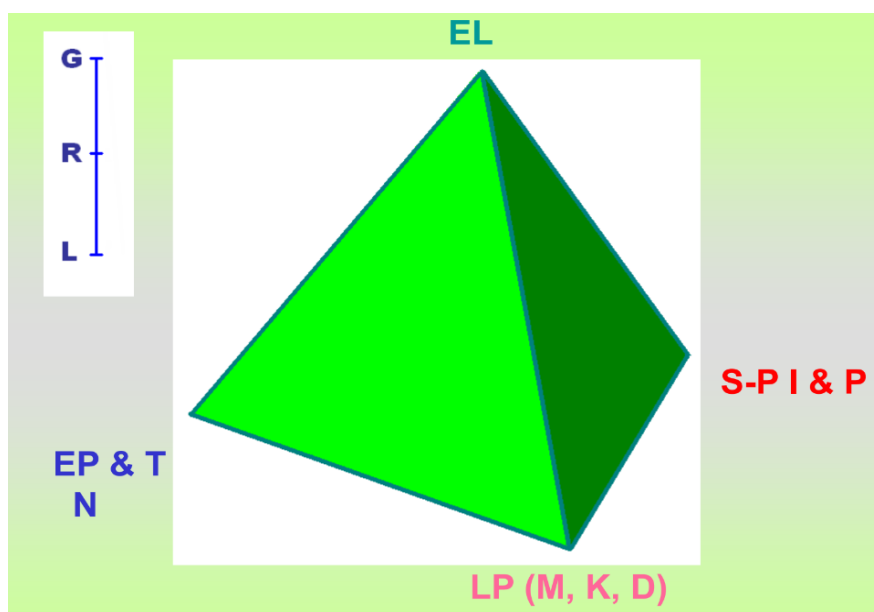
Udržitelný rozvoj je dlouhodobé téma, které je řešeno na úrovni globální i lokální/státní. Udržitelný rozvoj nemá jednotnou definici (existuje několik různých definicí a přístupů). Přístup k řešení se navíc v průběhu času vyvíjí a částečně mění

⁶ Sumarizující report ze všech workshopů je dostupný v [příloze tohoto dokumentu](#).

(zejména definice a kritéria).⁷ Zpracovatel proto zvolil ke zpracování ten přístup, kdy dochází k analyzování jednotlivých oblastí života městské části a v jejich rámci je prováděno/řešeno zhodnocení z pohledu udržitelnosti v rámci stanovených pilířů.

V rámci řešení udržitelného rozvoje existuje několik přístupů, jak k němu přistupovat a řešit ho. Zpracovatel vychází po konzultacích s PhDr. Ivanem Ryndou (vyučující na Univerzitě Karlově, Fakultě humanitních studií, který byl členem poradního týmu MČ Praha 1) z tzv. pilířové definice, částečně modifikované o přístup zmiňovaného PhDr. Ivana Ryndy, který přidává ke 3 základním pilířům ještě 4. pilíř a jeho definice udržitelného rozvoje zní:⁸ „*Trvale udržitelný rozvoj je komplexní soubor strategií, které umožňují pomocí ekonomických prostředků a technologií uspokojovat lidské potřeby, materiální, kulturní i duchovní, při plném respektování environmentálních limitů; aby to bylo v globálním měřítku současného světa možné, je nutné redefinovat na lokální, regionální i globální úrovni jejich sociálně-politické instituce a procesy.*“

Obrázek 1: Pilířové schéma udržitelnosti využitě při řešení projektu⁹



Zdroj: PhDr. Ivan Rynda. Přednáška: Adventní vzdělávací sympozium. Boehringer Ingelheim (2021)

Poznámka: Všechny pilíře udržitelného rozvoje (ať uvažujeme o 3 nebo 4) jsou vzájemně provázané (dle řešeného tématu v různé intenzitě). Obecně platí, že z dlouhodobého hlediska by neměl být některý z pilířů výrazně upřednostňován nad dalšími.

1.4.2 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

Jak již bylo uvedeno, strategické plánování je vhodné vnímat jako proces. Proces jednak tvorby samotného strategického dokumentu a následně práci s ním a také jako proces řízení a rozvoje dané samosprávy. Podstata každého procesu tkví v tom, že je opakovatelný v jasně definovaných krocích. Popis strategického plánování je tedy již částečně popsán v kapitole Východiska (struktura dokumentu, využitě metody a postupy apod.). Klíčovým dokumentem pro rozvoj hl. m. Prahy je Strategický plán hl. m. Prahy (aktualizace z r. 2016).¹⁰

⁷ Téma začalo být akcelеровáno v 80. letech na úrovni mezinárodních organizací, především Organizace spojených národů. Za přelom je obecně považován r. 1992 a konference v Rio de Janeiru, kde byla ustanovena Deklarace o životním prostředí a rozvoji (Charta Země) obsahující 27 principů trvale udržitelného rozvoje a ustanovení Agendy 21. V současné době je ze strany OSN stavěno 17 cílů globálního udržitelného rozvoje. Na úrovni České republiky je téma řešeno ve Strategickém rámci České republiky do r. 2030.

V českém právním prostředí je udržitelný rozvoj definován např. v Zákonu o životním prostředí č. 17/1992 v § 6: Trvale udržitelný rozvoj společnosti je takový rozvoj, který současným i budoucím generacím zachovává možnost uspokojovat jejich základní životní potřeby a přitom nesnižuje rozmanitost přírody a zachovává přirozené funkce ekosystémů.

⁸ Zdroj: PhDr. Ivan Rynda. Přednáška: Adventní vzdělávací sympozium. Boehringer Ingelheim (2021).

⁹ Při respektování všech 4 pilířů je rovněž nezbytné pracovat s vzájemně provázanými úrovněmi udržitelnosti:

Globální úroveň (Evropa, svět) – G; Regionální (ČR, hl. m. Praha) – R; Lokální (MČ Praha 1) – L.

¹⁰ Dostupný [zde](#).

2 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O MČ PRAHA 1

2.1 CHARAKTERISTIKA MČ

Stručná charakteristika: MČ Praha 1 je hlavní spádové politické, kulturní a vzdělávací centrum nejen Prahy, ale celé České republiky, a jako památková rezervace UNESCO je i významným světovým turistickým centrem, což z ní dělá i významné dopravní centrum, kde jsou rezidenti v menšině.

Významným faktorem v prostředí MČ Praha 1 je řeka Vltava, která ji rozděluje. Na území hl. města Prahy jde o specifický jev, který nepostihuje v takové míře jinou městskou část. Toto rozdělení má poté vliv jak do vývoje a rozvoje jednotlivých stran (levobřežní a pravobřežní) MČ Praha 1, ale má dopady i do oblastí dopravy, životního prostředí apod., kdy je možné v některých tématech sledovat odlišný vývoj nebo problémy.

MČ Prahu 1 je možné vymezit jako městskou část, správní obvod i městský obvod, který tvoří celá katastrální území Staré Město a Josefov a části katastrálních území Hradčany, Malá Strana, Nové Město, Holešovice a Vinohrady.¹¹

- **Městská část Praha 1** je jednotka místní samosprávy územně členěného statutárního města Prahy, která je spravována voleným zastupitelstvem, radou a úřadem městské části.
- **Správní obvod Praha 1** je území, na kterém vykonává městská část Praha 1 (jednotka územní samosprávy) určitý rozsah státní správy v přenesené působnosti.
- **Městský obvod Praha 1** je jednotka územního členění státu na podobné úrovni jako okres. Funguje na ní řada článků řízení z jiných než administrativně správních oblastí (např. Obvodní soud pro Prahu 1). Poprvé existoval v letech 1949–1960 jako jeden z 16 městských obvodů, podruhé byl v mírně odlišném vymezení ustaven zákonem o územním členění státu s účinností od 1. července 1960 jako jeden z 10 městských obvodů. Od roku 1990 byl předdefinován jako území tvořené městskou částí Praha 1, ale hranice území se oproti obvodu z roku 1960 podstatně nezměnily.

Území Městské části Praha 1 zahrnuje samotné jádro hl. m. Prahy a rozkládá se na ploše 550 ha, tj. přibližně na 1 % území celého hlavního města. Velikostí tak patří mezi menší městské části. Území MČ Praha 1 je detailně vymezeno Statutem hlavního města Prahy (vyhláška č. 55/2000 Sb. HMP) a existuje beze změny své plochy už od roku 1960. Správní obvod se stal samostatnou městskou částí v roce 1990. Administrativně zahrnuje zcela pouze katastrální území Josefova (plošně vůbec nejmenší katastr na území hl.m. Prahy) a Starého Města, částečně katastrální území Hradčan, Malé Strany a Nového Města a velmi okrajově též katastrální území Holešovic (za ulicí U plovárny) a Vinohrad (prostor nad Muzeem a kolem Státní opery).

- Hradčany 105 ha
- Malá Strana 130 ha
- Holešovice 1 ha
- Staré Město 129 ha
- Josefov 9 ha
- Nové Město 174 ha
- Vinohrady 2 ha

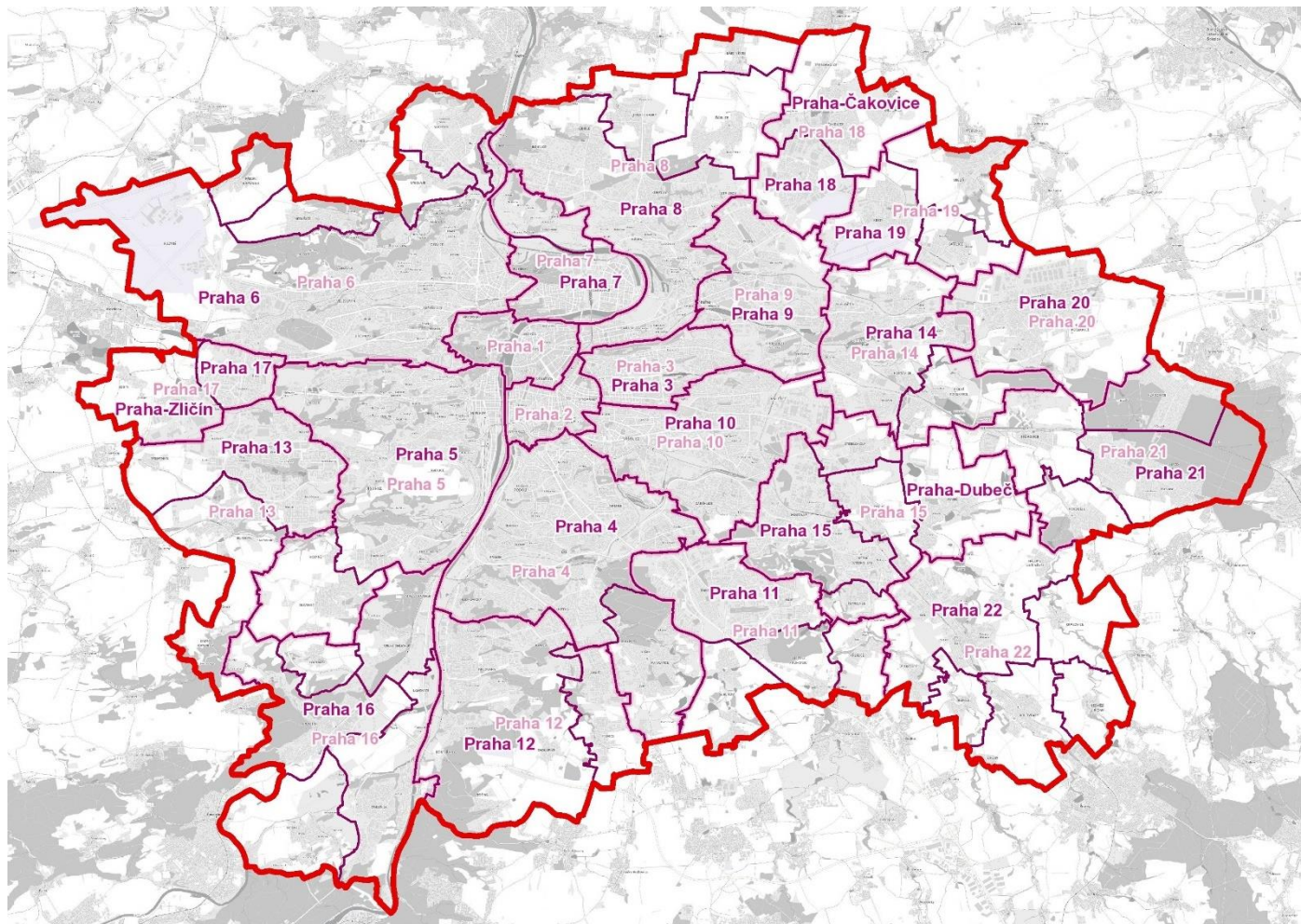
To je celkem 550 ha. Vzhledem ke kotlinovému charakteru terénu v centrálních částech města kolísá i nadmořská výška napříč městskou částí. Minimální hodnoty 185 m dosahuje v korytě Vltavy, naopak v levobřežních partiích Malé Strany a Hradčan narůstá až na 330 m.

¹¹ Vznik městských částí v Praze stanovil zákon č. 418/1990 Sb., o hlavním městě Praze. Ten byl později zrušen a nahrazen zákonem č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze (postavení MČ v Praze ještě upravuje zvláštní zákon a obecně závazná vyhláška č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy – tzv. statut Prahy).

Městská část Praha 1 (dále také MČ Praha 1) je jedna z 57 městských částí,¹¹ které jsou v hl. m. Praze určeny od r. 2001, a tvoří samostatný správní obvod, který je jedním z 22 v hl. m. Praze (tzv. velké městské části). Každá z 57 městských částí má vlastní vedení (starosta + místostarostové či radní), zastupitelstvo a samostatný rozpočet a hospodářství. 22 správních obvodů vykonává přenesenou působnost¹¹ pro jiné (tzv. malé) městské části, které spadají do jejího obvodu. MČ Praha 1 tvoří samostatný správní obvod a na rozdíl od řady jiných MČ, které jsou i správními obvody, nevykonává přenesenou působnost pro jiné městské části.

Území celé MČ Praha 1 je součástí Pražské památkové rezervace, která je zapsána na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO od roku 1992.¹²

Obrázek 2: Mapa správních obvodů (22) a městských částí v hl. m. Praze (57)



Zdroj: Geoprotál Praha, dostupné [zde](#)

¹² Rozloha památkové rezervace činí 863 ha, což je 1,74 % správního území hl. m. Prahy. Z celkové rozlohy připadá cca 100 ha na řeku Vltavu. Rezervace zahrnuje celé území Městské části Praha 1, podstatnou část Prahy 2 a menší části území Prahy 3, Prahy 4, Prahy 5, Prahy 6 a Prahy 7. Na území rezervace je 1 322 památkově chráněných domů, značný počet objektů drobné architektury, technické památky a historické zahrady a parky. Z celkového počtu je 60 % objektů starších sta let, 22 % bylo postaveno v letech 1900 až 1945 a 8 % bylo postaveno po roce 1945.

2.2 SOCIODEMOGRAFICKÁ SITUACE

Primárním zdrojem dat pro posouzení sociodemografické situace jsou statistiky vedené Českým statistickým úřadem (ČSÚ). Tyto prameny byly dále dle potřeby doplněny dalšími statistickými údaji a daty, které poskytl zadavatel.

2.2.1 OBYVATELSTVO

2.2.1.1 POČET OBYVATEL

Podle ČSÚ žilo k 31.12.2020 ve spádovém obvodu celkem **30 202 obyvatel**. V ukazateli počtu obyvatel jsou zahrnuty osoby, které zde mají nahlášený trvalý pobyt, nebo cizinci, kteří mají povolení k pobytu. Při rozdělení na 3 produkční skupiny jsou pak údaje následující: skupina 0-14 let – 3 407 obyvatel, skupina 15-64 – 21 678 a skupina 65 let a více – 5 117 obyvatel.

Tabulka 1: Celkový počet obyvatel (údaj platný k 31.12.2020)

	Počet obyvatel celkem	v tom ve věku			Průměrný věk
		0-14 let	15-64 let	65 a více let	
SO Praha 1	30 202	3 407	21 678	5 117	43,3

Zdroj: ČSÚ

Tabulka 2: Počet obyvatel v kraji hl. m. Praha podle 22 správních obvodů k 31.12.2020

		Stav obyvatel k 31.12.2020		
		celkem	muži	ženy
Pořadí	hl. m. Praha	1 335 084	649 037	678 235
1	Praha 4	141 673	68 208	73 638
2	Praha 6	120 128	58 065	62 026
3	Praha 8	116 526	56 104	60 248
4	Praha 10	113 279	52 737	57 895
5	Praha 5	93 149	45 620	46 784
6	Praha 11	84 792	41 235	43 899
7	Praha 3	76 729	37 624	38 449
8	Praha 13	69 347	33 846	35 347
9	Praha 12	68 645	33 399	35 148
10	Praha 9	61 772	29 507	31 576
11	Praha 15	51 035	24 730	25 989
12	Praha 2	50 901	25 581	24 858
13	Praha 14	50 700	25 191	25 334
14	Praha 7	47 229	23 610	23 281
15	Praha 18	34 088	16 619	17 072
16	Praha 17	31 497	15 123	16 294
17	Praha 1	30 202	16 273	13 929
18	Praha 16	25 264	12 440	12 668
19	Praha 21	19 195	9 609	9 429
20	Praha 22	18 544	8 921	9 372
21	Praha 20	15 849	7 736	8 007
22	Praha 19	14 540	7 160	7 280

Zdroj: ČSÚ

V poměru zastoupení žen a mužů v populaci Prahy 1 bylo zastoupení mužů vyšší – o 2 331. V hl. m. Praze byla v letech 2018 - 2020 naděje dožití u mužů kolem 78 let, u žen tomu bylo téměř 83 let.¹³

Tabulka 3: Přehled naděje dožití u mužů a žen v hl. m. Praze v období 2018 - 2020

Muži - naděje dožití (dvouleté období):	2018	2019	2020
při narození	78,25	78,37	78,16
ve věku 45 let	34,42	34,58	34,28
ve věku 65 let	17,28	17,38	17,05
Ženy - naděje dožití (dvouleté období):			
při narození	82,95	83,05	82,26
ve věku 45 let	38,62	38,82	38,66
ve věku 65 let	20,32	20,45	20,29

Zdroj: ČSÚ (2021), [link zde](#)

Průměrný věk obyvatel Prahy 1 se pohybuje okolo 43,3 let, v případě mužů 42,9 a 43,8 let u žen, a koresponduje tak s hodnotami hl. m. Prahy. U žen je průměrný věk vyšší což je způsobeno především obecně vyšší nadějí dožití.

Tabulka 4: Vybrané demografické údaje o správním obvodu Praha 1 – průměrný věk obyvatel (údaj platný k 31.12.2020)

Stav obyvatel k 31. 12. 2020	Obyvatelé ve věku (k 31. 12.)			Průměrný věk		
	0–14	15–64	65+	celkem	muži	ženy
30 202	3 407	21 678	5 117	43,3	42,9	43,8
%	11,3 %	71,8 %	16,9 %			

Zdroj: ČSÚ (2021), výběr z vlastní databáze

Tabulka 5: Vývoj průměrného věku obyvatel MČ Praha 1 (údaj vždy k 31.12. daného roku)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Průměrný věk	42,8	43,3	43,2	43,2	43,1	43,1	43,2	43,3	43,5	43,7	43,3

Zdroj: ČSÚ (2021)

Dle posledního šetření Sčítání lidu, domů a bytů z roku 2021, které zjišťovalo nejen počet obyvatel s trvalým pobytem, ale i obvyklé (skutečné) místo bydliště, vyplynulo, že na území MČ Praha 1 žilo o 7 235 obyvatel méně, tedy o 24 %, než kolik zde mělo hlášeno trvalé bydliště. Tyto skutečnosti jsou důležité například při plánování kapacit škol a dalších služeb pro veřejnost a je vhodné sledovat věkovou strukturu obyvatel s trvalým a skutečným místem pobytu. Nejvíce osob – téměř 70 % obyvatel Prahy 1 - tvoří lidé ve věku 15 – 64, přičemž pokud rozdělíme obyvatele dle věkových kategorií po dekadách, je nejpočetněji zastoupená skupina obyvatel ve věku 30-39 let (téměř 17 %). Tato hodnota naprosto koreluje s hodnotou za celou Prahu.

Tabulka 6: Počet obyvatel s trvalým pobytem a počet obyvatel s obvyklým pobytem (dle SLDB 2021)

Městská část Praha 1		
Počet obyvatel	celkem k 1.1.2021	30 202
Počet obyvatel s obvyklým pobytem	celkem k 26.3.2021	22 967

Zdroj: ČSÚ, výběr z vlastní databáze

¹³ Zdroj: ČSÚ, Statistická ročenka Hl. m. Prahy (2021), [link zde](#)

Tabulka 7: Vybrané demografické údaje o hl. m. Praha a vybraných správních obvodech (údaj platný k 26.3.2021)

	Počet obyvatel s obvyklým pobytem	0 až 9 let	10 až 19 let	20 až 29 let	30 až 39 let	40 až 49 let	50 až 59 let	60 až 69 let	70 až 79 let	80 a více
hl. m. Praha celkem	1 301 432	136 700	113 535	164 962	221 565	217 127	147 762	129 461	117 630	52 690
podíl věkové skupiny z celkového počtu obyvatel hl. m. Prahy		10,50%	8,70%	12,70%	17%	16,70%	11,40%	9,90%	9%	4%
SO Praha 1	22 967	1 769	1 745	3 779	3 897	3 692	2 935	2 316	1 994	840
podíl věkové skupiny z celkového počtu obyvatel MČ Praha 1		7,7%	7,6%	16,5%	17,0%	16,1%	12,8%	10,1%	8,7%	3,7%
SO Praha 2	45 405	3 951	3 405	8 174	8 739	7 131	4 934	4 036	3 552	1 483
podíl věkové skupiny z celkového počtu obyvatel MČ Praha 2		8,7%	7,5%	18,0%	19,2%	15,7%	10,9%	8,9%	7,8%	3,3%
SO Praha 7	44 442	4 811	3 284	6 807	9 468	7 558	4 413	3 525	3 244	1 332
podíl věkové skupiny z celkového počtu obyvatel MČ Praha 7		10,8%	8,6%	15,3%	21,3%	17,0%	9,9%	7,9%	7,3%	3,0%

Zdroj: ČSÚ (2021), výběr z vlastní databáze

Tabulka 8: Podíl obyvatel vybraných věkových kategorií v procentech za vybrané MČ (údaj platný k 31. 12. 2020)

Podíl obyvatel ve věku (v %)	hl. m. Praha	Praha 1	Praha 2	Praha 3	Praha 4	Praha 5
0 - 14	16	11,3	13,4	13,8	14,6	16,0
15 - 64	64,4	71,8	70,5	69,1	62,8	67,2
65 a více	19,7	16,9	16,1	17,1	22,6	16,8

Zdroj: ČSÚ (2021), výběr z vlastní databáze

2.2.1.1.1 POČTY EVIDOVANÝCH REZIDENTŮ – VÝSTUP Z ANALÝZY GEOLOKAČNÍCH DAT

V prosinci 2020 vznikla analytická studie mobility v Praze (a v pražských správních obvodech Prahy 1 až 22), která využívá geolokační signalizační data mobilního operátora. Analýza geolokačních signalizačních dat je moderní a objektivní spolehlivou metodou, nezátíženou zkresleními, která mohou vznikat při terénních průzkumech a dotazníkových šetřeních. Osoby jsou pro účely této analýzy rozděleny do šesti kategorií¹⁴:

- dojíždějící
 - pravidelně a opakovaně dojíždějící osoba do sledovaného místa
- místní
 - člověk žijící v prstencovém okolí Prahy (cca do 20 km), není obyvatel sledovaného místa, ale může zůstat přes noc
- výletník
 - Jednodenní návštěvník, který přijel do destinace na minimálně dvě hodiny ale maximálně na 12 hodin
- rezident
 - člověk s trvalým pobytem, podmínkou je, že v Praze tráví min. 10 nocí za měsíc

¹⁴ Zdroj: Mobilita v Praze 2020 a v pražských správních obvodech Prahy 1 až 22. Analytická studie-analýza mobility. Společnost CE-Traffic ve spolupráci se společností T-Mobile.

- turista
 - Vícedenní návštěvník, který v destinaci nocuje
- tranzitující
 - osoby, které sledovaným místem / oblastí projíždějí, či ve sledovaném místě/ oblasti stráví 0,5 – 2h

Výsledná data ukazují nejen rozdílné výsledky mezi tzv. rezidenty a osobami, kteří zde mají nahlášené trvalé bydliště, ale poukazují i na vysokou koncentraci dalších osob – tzv. dojíždějících, výletníků či tranzitujících během dne na území SO Prahy 1 a mohou tak poukazovat na určitou přetíženost daného místa. Měření, které probíhalo ve všední den v nočních hodinách (2:00) v únoru roku 2020 naměřilo 23 577 rezidentů. Tento údaj více koresponduje s výsledným počtem obyvatel s obvyklým pobytem, které přineslo Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2021 (celkem 22 967), než s počtem lidí, kteří na území městské části mají nahlášen trvalý pobyt. Při měření denní návštěvnosti bylo ve všední den v odpoledních hodinách (14:00) naměřeno 57 987 tzv. dojíždějících. Spolu s místními, výletníky a tranzitujícími bylo tak na území SO Praha 1 v tento čas necelých 120 tisíc osob. Ze všech správních obvodů jde o nejvyšší číslo, pokud by se navíc přičetli rezidenti a turisté, návštěvnost správního obvodu by ve stejný čas činila přibližně 150 tisíc osob.

MČ Praha 1 má nejvýznamnější rozdíl mezi počtem obyvatel s nahlášeným trvalým bydlištěm a počtem obyvatel s obvyklým pobytem dle výsledku ze SLDB z roku 2021. Významný rozdíl – přes 5 tisíc – je dále u MČ Praha 2. Lze předpokládat různé spekulativní důvody, které vedou k tomu, že je pro občany výhodné mít uvedenou trvalou adresu na území Městské části Praha 1, např.: důvody tzv. zápisové turistiky (přihlašování dětí a žáků do místních mateřských a základních škol, sídlo podnikání (virtuální adresy) a sídlo podnikání s ohledem na kontrolu živnostenského úřadu, reprezentativnost, parkovací oprávnění, možnost právo zde volit aj.

Tabulka 9: Přehled počtu obyvatel s obvyklým a trvalým pobytem ve vybraných městských částech

	MČ Praha 1	MČ Praha 2	MČ Praha 3	MČ Praha 4	MČ Praha 5	MČ Praha 6	MČ Praha 7	MČ Praha 8	MČ Praha 9	MČ Praha 10
Počet obyvatel s obvyklým pobytem¹	22 967	45 405	74 307	130 957	89 007	103 254	44 442	104 921	114 377	113 279
Počet obyvatel s trvalým bydlištěm²	30 202	50 901	76 729	131 863	89 405	107 603	45 786	106 188	113 279	114 377
Podíl zdánlivých obyvatel s trvalým bydlištěm v %	24 %	10,8 %	3,2 %	0,7 %	0,4 %	4 %	2,9 %	1,2 %	-1%	1 %

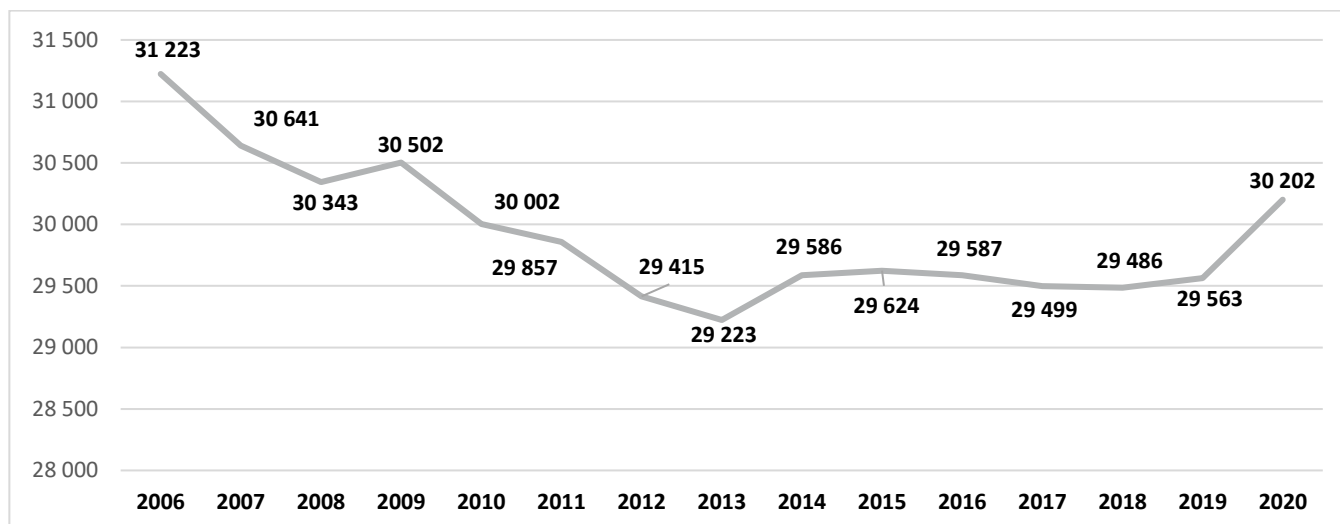
[1] Období: 26.03.2021

[2] Období: 01.01.2021

Zdroj: ČSÚ (2021), SLDB 2021

2.2.1.2 VÝVOJ POČTU OBYVATEL V LETECH 2006-2020

Počet obyvatel spádového území mezi lety 2006 a 2020 klesl o 1 021 osob, což představuje pokles o 3,3 %.

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve spádovém území v letech 2006 – 2020 (údaj platný vždy k 31.12. daného roku)


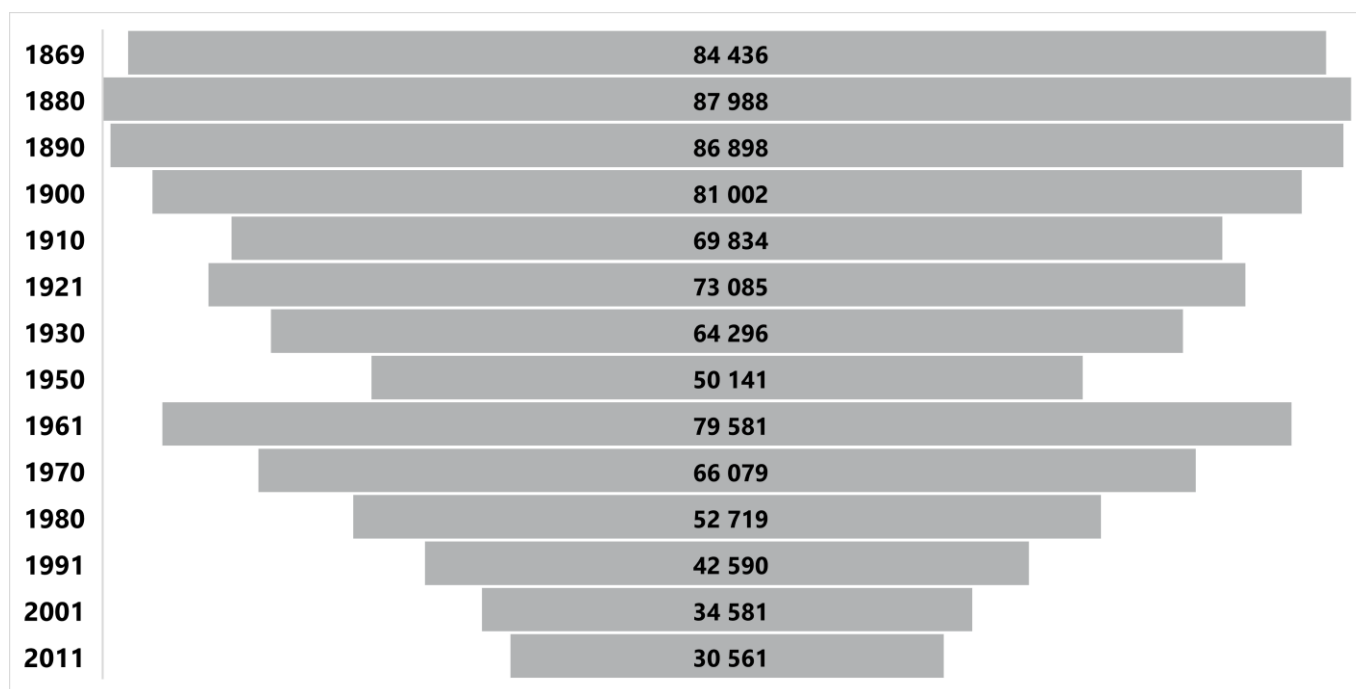
Zdroj: ČSÚ (2021)

Následující tabulka a graf ukazují, jak se měnil počet obyvatel za posledních 150 let.

Tabulka 10: Počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869

Sčítání v roce	Počet obyvatel
1869	84 436
1880	87 988
1890	86 898
1900	81 002
1910	69 834
1921	73 085
1930	64 296
1950	50 141
1961	79 581
1970	66 079
1980	52 719
1991	42 590
2001	34 581
2011	30 561

Zdroj: ČSÚ

Graf 2: Počet obyvatel a domů podle výsledků sčítání od roku 1869


Zdroj: ČSÚ

Tabulka níže ukazuje, že vývoj počtu obyvatel MČ Praha 1 má odlišný průběh, než jak je tomu u většiny městských částí. U ostatních městských částí sledujeme nárůst obyvatel v řádu 2-14 %, v případě MČ Praha 1 je zaznamenán pokles přibližně o 3 % obyvatel od roku 2006.

Tabulka 11: Změna počtu obyvatel v roce 2020 oproti roku 2006, vybrané MČ

	Počet obyvatel		Změna počtu obyvatel
	31.12.2006	31.12.2020	Rok 2006=100%
hl.m. Praha	1 188 126	1 275 406	107,30%
Praha 1	31 223	30 202	96,70%
Praha 2	47 063	50 901	108,20%
Praha 3	69 939	76 729	109,70%
Praha 4	128 868	131 863	102,30%
Praha 5	80 504	89 405	111,05%
Praha 6	99 263	107 603	108,40%
Praha 7	39 425	45 786	116,13%
Praha 8	100 255	106 188	105,92%
Praha 9	45 389	61 772	136,10%
Praha 10	108 609	113 279	104,30%

Zdroj: ČSÚ (2021)

2.2.1.3 POHYB OBYVATEL

Jak již bylo uvedeno výše, počet obyvatel na území městské části klesl od konce roku 2006 do konce roku 2022 o 1 021 osob. K poklesům počtu obyvatel přispívá především záporné migrační saldo ve většině letech sledovaného období s výjimkou let 2009, 2014, 2015, 2019 a 2020. V roce 2020 došlo naopak k vysokému přírůstku počtu obyvatel díky pozitivnímu migračnímu saldu (i přes přirozený úbytek obyvatelstva). Dle hodnot pro přirozený přírůstek či úbytek obyvatelstva se ve většině sledovaného období (s výjimkou let 2015, 2016, 2018 a 2019) setkáváme s větším počtem zemřelých než narozených.

Tabulka 12: Pohyb obyvatel na území městské části v letech 2006-2020

Rok	Živě narození	Zemřelí	Přirozený přírůstek/úbytek	Přistěhovalí	Vystěhovalí	Přírůstek/úbytek stěhováním	Celkový přírůstek/úbytek
2006	316	381	-65	1 464	2 140	-676	-741
2007	312	404	-92	1 770	2 260	-490	-582
2008	311	366	-55	1 780	2 023	-243	-298
2009	343	349	-6	1 947	1 782	165	159
2010	285	324	-39	1 853	2 314	-461	-500
2011	312	317	-5	1 792	1 978	-186	-191
2012	309	316	-7	1 825	2 260	-435	-442
2013	256	290	-34	1 962	2 120	-158	-192
2014	276	291	-15	2 235	1 857	378	363
2015	297	267	30	1 916	1 908	8	38
2016	276	256	20	1 879	1 936	-57	-37
2017	280	291	-11	1 701	1 778	-77	-88
2018	280	254	26	1 681	1 720	-39	-13
2019	273	252	21	1 749	1 693	56	77
2020	249	278	-29	2 486	1 818	668	639

Zdroj: ČSÚ (2021)

V průběhu roku 2020 zemřelo téměř 129 tisíc obyvatel, nejvíce v historii v České republice. Přibližně 85 % zemřelých představovali lidé ve věku 65 a let více. V porovnání s rokem 2019 stoupl počet zemřelých ve věku 65 let a více o 17 % a hlavní příčinou tohoto vysokého počtu zemřelých byly zhoršené úmrtnostní podmínky v době epidemie onemocnění COVID-19.

2.2.1.3.1 PŘEDPOKLÁDANÉ TRENDY A PROGNOZA VÝVOJE OBYVATELSTVA

Budoucí vývoj obyvatelstva, tedy počet a struktura závisí vždy na čtyřech faktorech: 1) současná struktura obyvatel (dle věku a pohlaví), 2) vývoj porodnosti, 3) vývoj úmrtnosti a 4) vývoj migrace. Na základě těchto uvedených parametrů může být proveden modelový výpočet vývoje počtu a struktury obyvatel spádového území. Prognóza vývoje obyvatelstva je poté platná pouze za podmínek, kdy nastanou předpokládané trendy. Většina prognóz počítá s variantními řešeními zohledňujícími různé varianty trendů (například varianty modelů budoucí bytové výstavby). Doporučuje se zadat a nechat vypracovat Demografickou prognózu MČ Praha 1.

2.2.1.4 OBYVATELÉ PODLE NÁRODNOSTI

Při Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2021 měli jednotliví respondenti možnost přihlásit se k určité národnostní skupině podle vlastního rozhodnutí. SLDB pracuje s hodnotou *počet obyvatel s obvyklým pobytem* (místo počtu obyvatel dle trvalého bydliště), proto zde celkový počet obyvatel (tj. 100 %) tvoří 22 967 obyvatel. Dle těchto výsledků sčítání obyvatelstva se jen 48 % místních obyvatel přihlásilo k české národnosti. Téměř 33 % dotazovaných svou národnost neuvvedlo.

Tabulka 13: Národnostní struktura obyvatel MČ Praha 1 (údaje k 26.3.2021)

Počet obyvatel s obvyklým pobytem	celkem		22 967	% vyjádření
	národnost (osoby uvádějící pouze 1 národnost)	česká	11 034	48 %
		moravská	48	0,2 %
		slezská	5	0,02 %
		slovenská	318	1,38 %
		polská	39	0,17 %
		německá	30	0,13 %
		romská	2	0,01 %
		ruská	396	1,72 %
		ukrajinská	289	1,26 %
		vietnamská	240	1,04 %
	národnost neuvedena		7 539	32,8 %

Zdroj: ČSÚ (2021)

Tabulka 14: Národnostní struktura obyvatel vybraných městských částí (údaj k 26.3.2021)

Území			městská část Praha 2		městská část Praha 3		městská část Praha 4	
Počet obyvatel s obvyklým pobytem	celkem		45 405	%	74 307	%	130 957	%
	národnost (osoby uvádějící pouze 1 národnost)	česká	22 282	49,1	38 726	52,1	78 523	60,0
		moravská	80	0,2	150	0,2	317	0,2
		slezská	17	0,0	28	0,0	23	0,0
		slovenská	839	1,8	1 398	1,9	2 082	1,6
		polská	108	0,2	152	0,2	208	0,2
		německá	111	0,2	96	0,1	82	0,1
		romská	13	0,0	33	0,0	33	0,0
		ruská	901	2,0	1 505	2,0	1 095	0,8
		ukrajinská	819	1,8	1 841	2,5	2 681	2,0
		vietnamská	284	0,6	410	0,6	1 074	0,8
	národnost neuvedena		14 067	31,0	22 485	30,3	36 165	27,6

Zdroj: ČSÚ (2021)

2.2.1.5 OBYVATELÉ PODLE VZDĚLANOSTI

V rámci celorepublikového porovnávání je úroveň vzdělanosti v Praze na nejvyšší úrovni, svou vzdělanostní strukturou se hl. m. Praha významně liší od ostatních regionů. Téměř tři pětiny obyvatel Prahy starších 15 let mají alespoň úplné střední vzdělání s maturitou anebo vyšší, zatímco v ostatních krajích se podíl takto vzdělaných osob pohybuje kolem republikového průměru (43,6 %).¹⁵ V níže uvedené tabulce je uveden přehled obyvatelstva dle nejvyššího ukončeného vzdělání. Nejvyšší počet obyvatel – 35 % tvoří lidé s vysokoškolským vzděláním. Více jak čtvrtinu obyvatel městské části poté tvoří lidé s úplným středním vzděláním s maturitou.

Tabulka 15: Vzdělanostní struktura obyvatel MČ Praha 1 (údaje k 26.3.2021)

Počet obyvatel s obvyklým pobytem	nejvyšší dosažené vzdělání	obyvatelstvo ve věku 15+		22 967	% vyjádření
		bez vzdělání		63	0,27 %
		základní vč. neukončeného		1 262	5,49 %
		střední vč. vyučení (bez maturity)		2 159	9,40 %
		úplné střední (s maturitou), vč. nástavbového a pomaturitního		6 228	27,12 %
		vyšší odborné, konzervatoř		534	2,33 %
		vysokoškolské		8 057	35,08 %
		nezjištěno		2 118	9,22 %

Zdroj: ČSÚ (2021)

2.2.1.6 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:	
	- V případě MČ Praha 1 existuje daleko vyšší rozdíl (než je tomu například u jiných městských částí) mezi celkovým počtem osob, které zde mají nahlášené trvalé bydliště (cca 30 tis.) a mezi těmi, kteří zde skutečně žijí (přibližně 23 tis. obyvatel). Tuto skutečnost podporují data získaná metodou analýzy geolokačních signalizačních dat prostřednictvím mobilního operátora a data ze Sčítání domů, lidu a bytů realizovaného v roce 2021. - Při plánování kapacit služeb občanské vybavenosti se doporučuje pracovat s těmi daty, která přesněji popisují skutečný počet rezidentů žijících na území městské části. Pravděpodobně je potřeba hledat nové způsoby zjišťování skutečného počtu zde žijících lidí, neboť Sčítání lidí, domů a bytů je realizováno pouze jednou za 10 let a tato data tak rychle stárnou. ČSÚ aktualizuje každý rok údaj o počtu obyvatel s trvalým bydlištěm za každé město,

¹⁵ Zdroj: ČSÚ – Územní rozdíly v úrovni vzdělanosti obyvatelstva ČR

obec, městskou část, ale v případě MČ Praha 1 se tato data ukazují jako nerelevantní. Bytový fond městské části byl v historii vybudován pro několika násobek současného stavu populace.

- Doporučuje se, aby si MČ Praha 1 nechala vytvořit detailní sociodemografickou analýzu včetně predikcí vývoje odpovídající reálnému stavu trvale žijících obyvatel.
- Za posledních 15 let počet obyvatel MČ Praha 1 klesl přibližně o 3 %. Jedná se tak o zcela odlišný trend, než je tomu u většiny pražských městských částí. K poklesu počtu obyvatel přispívá především záporné migrační saldo. V epidemickém roce 2020 se však nastěhovalo o 668 obyvatel více, než se odstěhovalo a celkový přírůstek obyvatel činil 639. Je otázkou, zda půjde o nový trend nebo se bude jednat jen o výjimku roku 2020.
- Nejpočetněji zastoupenou skupinou jsou obyvatelé ve věku 30-39 let (téměř 17 %).
- Vzdělanostní strukturou se hlavní město Praha významně liší od ostatních regionů České republiky: nejpočetnější skupinu obyvatel MČ Praha 1 tvoří lidé s vysokoškolským vzděláním (35 %). Druhou nejpočetnější skupinou obyvatel jsou lidé s úplným středním vzděláním (s maturitou) – přes 27 %.

2.2.2 CIZINCI

Dle posledních údajů ČSÚ žije v hl. m. Praze celkem 1 275 406 obyvatel, z toho 228 532 cizinců (103 487 žen), což znamená, že přes 20 % obyvatel Prahy představují cizinci. Pražská populace cizinců představuje přes 36 % z celkového počtu všech cizinců u nás. Poměr zastoupení přechodného a trvalého pobytu je v hl. m. Praze téměř 50 % ku 50 %. Nejčastěji do České republiky přicházejí cizinci z Ukrajiny, Slovenska, Ruska, Vietnamu, Číny, Rumunska, Velké Británie a Bulharska.

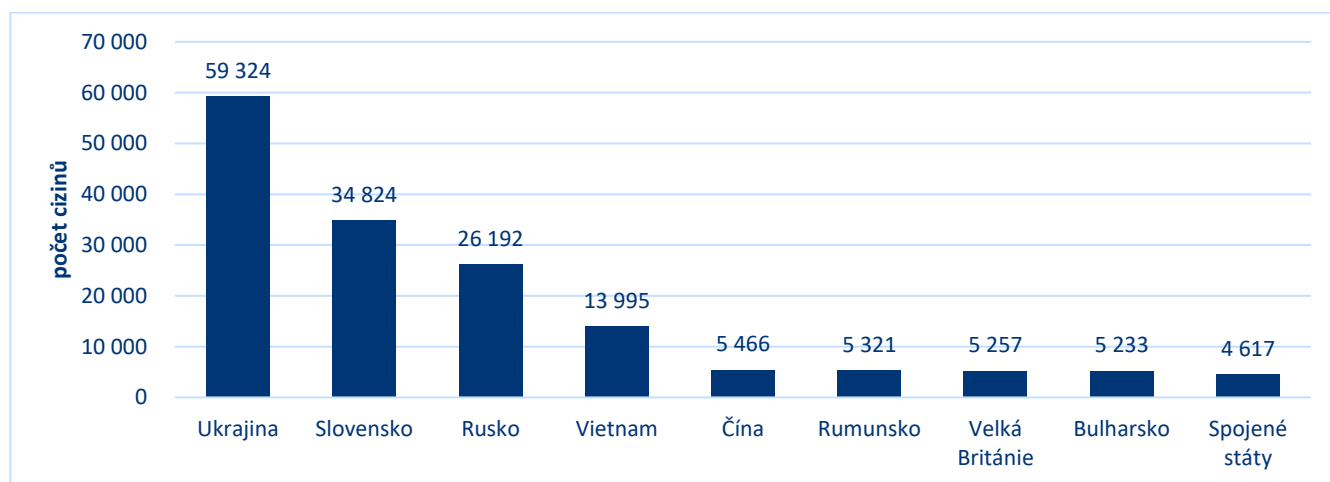
Tabulka 16: Cizinci v hl. m. Praze – nejčastější státní občanství (údaj platný k 31. 12. 2020)

	Celkem	Ukrajina	Slovensko	Rusko	Vietnam	Čína	Rumunsko	VB
hl. m. Praha	210 483	59 324	34 824	26 192	13 995	5 466	5 321	5 257

Zdroj: ČSÚ (2021), Statistická ročenka hlavního města Prahy, odkaz [zde](#)

Jak ukazuje graf níže, nejvíce cizinců do hl. m. Prahy přichází z Ukrajiny (37 %), Slovenska (22 %), Ruska (16 %) a Vietnamu (9 %). V menší míře jsou zastoupeni cizinci z Číny (4 %), Bulharska (4 %), Rumunska (3 %), Velké Británie (3 %), Bulharska (3 %) a Spojených států (3 %). Cizinci, kteří na území ČR pobývají déle než 1 rok, tvoří naprostou většinu (98,7 %) z celkového počtu registrovaných cizinců. Z hlediska členění podle kategorií pobytu byla v roce 2020 patrná změna trendu, a sice poprvé od roku 2013 početně převažovali cizinci, kteří se na území ČR zdržují na základě dlouhodobých víz a povolení k dlouhodobému pobytu nebo mající přechodný pobyt (324,2 tisíc) oproti cizincům s trvalým pobytem (308,4 tisíc).¹⁶ V rozmístění cizinců existují určité rozdíly podle státního občanství, v rámci Prahy je patrná vyšší koncentrace občanů Ukrajiny na území městských částí Praha 9 a Praha 4, občané Vietnamu jsou více soustředěni na území Prahy 4 a největší podíl občanů Ruska je na Praze 5.¹⁷

Graf 3: Cizinci v hl. m. Praze – nejčastější státní občanství (údaj platný k 31.12.2020)



Zdroj dat: ČSÚ (2021), Statistická ročenka hlavního města Prahy, odkaz [zde](#)

¹⁶ Zdroj: Cizinci v České republice, ČSÚ, elektronická verze publikace [zde](#)

¹⁷ Zdroj: tamtéž

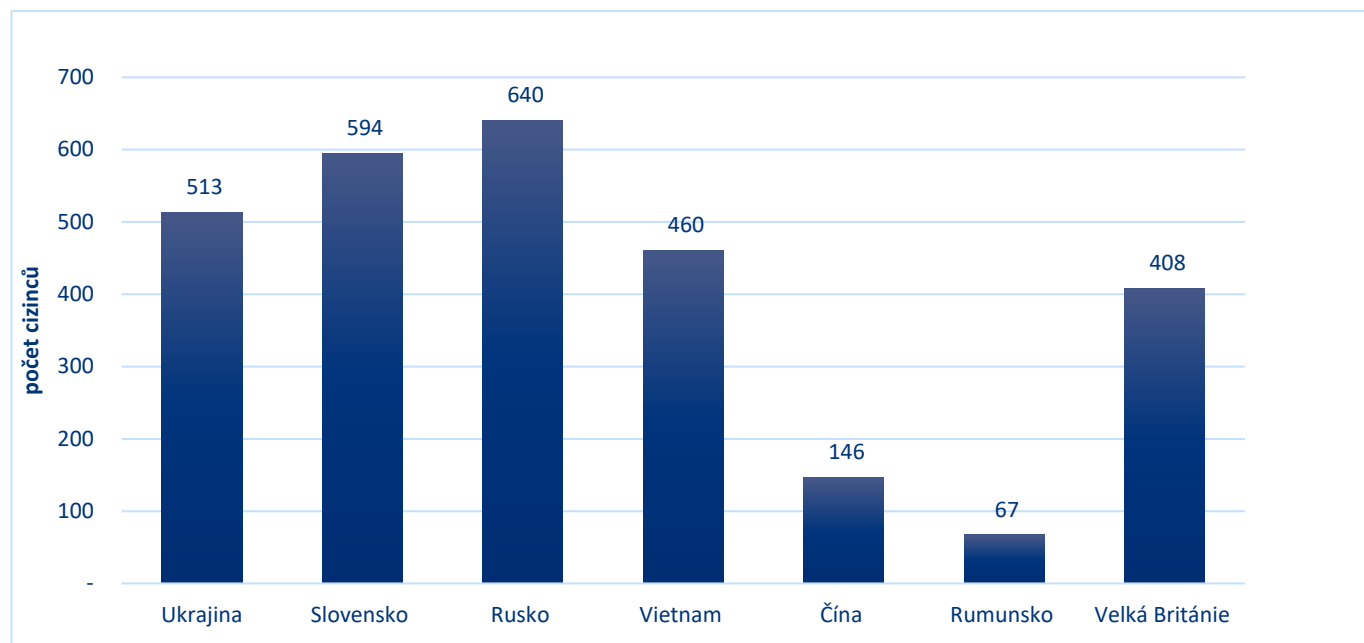
Stejné zastoupení je i v rámci MČ Praha 1 (viz tabulka a graf níže). V roce 2020 zde mělo přechodný či trvalý pobyt celkem **6 566** cizinců, což představuje necelá **3 %** z celkového počtu cizinců v hl. m. Praze a **21,7 %** z celkového počtu obyvatel MČ Praha 1.

Tabulka 17: Cizinci v MČ Praha 1 (údaje platné k datu 31. 12. 2020)

Praha 1	Celkem	Ukrajina	Slovensko	Rusko	Vietnam	Velká Británie	Čína	Rumunsko
	6 566	513	594	640	460	408	146	67

Zdroj: ČSÚ (2021), Statistická ročenka hlavního města Prahy, odkaz [zde](#)

Graf 4: Cizinci v MČ Praha 1 (údaje platné k datu 31.12.2020)



Zdroj dat: ČSÚ (2021), Statistická ročenka hlavního města Prahy, odkaz [zde](#)

Česká republika, potažmo hl. m. Praha zůstává nadále pro cizince velmi atraktivní. Tabulka níže ukazuje, jak roste počet cizinců (s přechodným či trvalým povolením k pobytu) v letech 2010 – 2020 v České republice (tabulka č. 12) a konkrétně v Praze (tabulka č. 13).

Tabulka 18: Celkový počet cizinců v ČR ve vybraných letech (údaje platné k datu 31.12.2020)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet cizinců (ČR)	424 291	434 153	435 946	439 189	449 367	464 670	493 441	524 142	564 345	593 366	632 570

Zdroj: ČSÚ (2021), zpracování M.C.TRITON

Tabulka 19: Celkový počet cizinců v hl. m. Praze ve vybraných letech (údaje platné k datu 31.12.2020)

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet cizinců (hl. m. Praha)	148 447	160 783	162 715	161 006	166 332	171 408	184 264	195 068	205 595	210 483	228 532

Zdroj: ČSÚ (2021), zpracování M.C.TRITON

Česká republika, potažmo společnost jako taková by měla usilovat o úspěšnou integraci cizinců do našeho prostředí, být jim k tomu nápomocna. Na úrovni samosprávy hl. m. Prahy v rámci tvorby integračních strategií byla v lednu 2022 vytvořena nová *Koncepce hl. m. Prahy pro oblast integrace cizinců*. Její detailní rozpracování včetně harmonogramu plnění aktivit

jednotlivých opatření a finanční náročnosti bude součástí dvouletých navazujících akčních plánů. Koncepce je v souladu s vládní Aktualizovanou koncepcí integrace cizinců z roku 2016, s názvem *Ve vzájemném respektu*.

2.2.2.1 INTEGRAČNÍ CENTRUM PRAHA

Na území MČ Praha 1 v Žitné ulici má centrální pobočku obecně prospěšná společnost Integrační centrum Praha, která byla založena hlavním městem Praha za účelem efektivní koordinace integračních aktivit a navazování spolupráce mezi neziskovým sektorem, místní samosprávou a Magistrátem hl. m. Prahy.¹⁸ ICP poskytuje migrantům tyto služby: kurzy českého jazyka pro dospělé a pro děti, kurzy sociokulturní orientace, adaptačně-integrační kurzy, tlumočení a doprovody, právní a sociální poradenství. Dále organizují kulturní a komunitní aktivity po celé Praze, jejichž cílem je sbližování Čechů s migranty a podpora přátelského soužití.

2.2.2.2 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
• Z celkového počtu obyvatel MČ Praha 1 tvoří téměř 22 % cizinci (s přechodným či trvalým pobytem). • V rozmístění cizinců existují určité rozdíly podle státního občanství: v rámci Prahy je patrná vyšší koncentrace občanů Ukrajiny na území městských částí Praha 9 a Praha 4, občané Vietnamu jsou více soustředěni na území Prahy 4 a největší podíl občanů Ruska je na Praze 5. V rámci MČ Praha 1 nelze hovořit o tom, že by zde občané určité země významně převažovali, specifickým zde však je rozmanitost národností cizinců. • Zcela zásadní je integrace cizinců do našeho prostředí. Mezi hlavní nástroje integrační politiky patří realizace projektů obcí na podporu integrace na lokální úrovni.

2.2.3 MATEŘSKÉ A ZÁKLADNÍ ŠKOLY – KAPACITY

MČ Praha 1 zřizuje 7 mateřských a 5 základních škol. Vzhledem ke specifičnosti území městské části Praha 1 není aktuálně možné počítat s výstavbou nové mateřské či základní školy. S ohledem na dodržování hygienických standardů je problematické i navyšování kapacit budov stávajících škol – například půdní výstavbou či jiným typem rozšiřování. Úřad městské části se proto soustředí na kultivaci a zlepšování prostředí jednotlivých škol. Výjimkou je budova mateřské školy v Národní ulici (budova Řásnovka II), zde probíhá rekonstrukce, která umožní navýšení kapacit o maximálně 16 dětí (stávající kapacita budovy činí 35 dětí).

Kapacity mateřských škol jsou aktuálně spíše dostačující. Souhrnná rejstříková kapacita všech sedmi MŠ ve spádovém území činí 720 dětí. K září 2021 bylo do všech MŠ v rámci území zapsáno celkem 699 dětí, 46 dětí bylo odmítnuto. V minulých letech nebyly kapacity spádovými dětmi naplňovány, mateřské školy tak přijímaly i děti z jiných – kapacitně přetížených – městských částí (Praha 5, Praha 7), dnes se tak děje maximálně v řádech jednotek.

Tabulka 20: Kapacity a počty dětí v MŠ zřizovaných MČ Praha 1 (aktuální k datu 10.5.2022)

Název MŠ	Adresa	Kapacita dle rejstříku MŠMT	Počet dětí v MŠ v 2021/22
MŠ Opletalova	Opletalova 925/14	65	65
MŠ Národní	Národní 416/37	185	182
MŠ Pštrossova	Pštrossova 204/11	75	73
MŠ Hellichova	Hellichova 300/13	100	96
MŠ Masná	Masná 700/11	100	96
MŠ Revoluční	Revoluční 1247/26	125	120
MŠ Letenská	Letenská 120/5	70	68

Zdroj: ÚMČ Praha 1 (2022)

¹⁸ Odkaz: Integrační centrum Praha, odkaz [zde](#)

Tabulka 21: Porovnání počtu dětí v MŠ a dětí s obvyklým pobytem

*Údaje o obvyklém pobytu pocházejí ze SLDB 2021, tedy k datu 21.3.2021. Ostatní údaje jsou za školní rok 2021/2022.

Počet zájemců o MŠ (navštěvující + případní odmítnutí)	742
Z toho dvouleté děti	35+8
Počet dětí ve věku 3-5 let s obvyklým pobytem*	527
Počet dětí ve věku 2 let s obvyklým pobytem*	197
Nepřijatých celkem	42

Zdroj: ÚMČ Praha 1 (2022), databáze ČSÚ – SLDB 2021

Kapacity základních škol jsou dostatečné, pro školní rok 2021/2022 nebyl odmítnut žádný spádový žák. Následující tabulky ukazují kapacity a počty dětí v ZŠ zřizovaných městskou částí a vývoj celkového počtu žáků za posledních deset let.

Tabulka 22: Kapacity a počty dětí v ZŠ zřizovaných MČ Praha 1 (aktuální k datu 10.5.2022)

Název ZŠ	Adresa	Kapacita dle rejstříku MŠMT	Reálná kapacita (pokud se liší od rejstříkové)	Počet žáků v 2021/22	Odmítnutých spádových žáků 2021/22
Malostranská ZŠ	Josefská 626/5	500	420	406	0
ZŠ nám. Curieových	náměstí Curieových 886/2	650	630	598	0
ZŠ Brána jazyků	Uhelný trh 425/4	966	850	824	0
ZŠ Vodičkova	Vodičkova 683/22	450	440	414	0
ZŠ J. G. Jarkovského	Truhlářská 1120/22	600	500	468	0

Zdroj: ÚMČ Praha 1 (2022)

Tabulka 23: Vývoj celkového počtu žáků k začátku školního roku na území MČ Praha 1

Školní rok	2012/13	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
Žáků celkem	2367	2487	2588	2731	2861	2818	2810	2853	2788	2710

Zdroj: ÚMČ Praha 1 (2022)

Rozdíl mezi reálnou kapacitou a kapacitou dle rejstříku MŠMT jednotlivých škol bývá způsoben několika faktory: dnes bývají menší třídy nebo je nižší počet tříd, než bylo dříve nastaveno, dále například počtem žáků se speciálními vzdělávacími potřebami, snížením počtu žáků díky podpurným opatřením (vyhláška 27/2016) či vznikem odborných pracoven místo kmenových tříd.

I přes skutečnost, že základní školy neodmítají spádové žáky a ti tak bývají vždy zapsáni, dochází z kapacitních důvodů k odmítání dětí a žáků z nespádových oblastí. Základní školy na území Prahy 1 se těší dobré pověsti a přirozeně se tak děje, že rodiče, kteří zde mají například sídlo svého zaměstnání, usilují o přihlášení dětí do místních škol. Každá základní škola má navíc nějakou specializaci (více v samostatné kapitole), daná škola tak může být pro konkrétní jedince atraktivní. Přibližné počty o nepřijatých žácích z nespádových oblastí uvádí následující tabulky.

Tabulka 24: Nepřijatí žáci z nespádových oblastí

Název školy	Nepřijatí žáci z nespádových oblastí (přibližné údaje)
ZŠ nám. Curieových	- průměrně 67 žáků do 1. třídy 5-10 žáků do 6. třídy
ZŠ Vodičkova	cca 8-10 žáků do 1. třídy
ZŠ Brána jazyků	- cca více než 20 žáků do 1. třídy - cca 10 žáků do 6. třídy

ZŠ J. G. Jarkovského	nemají zásadní kapacitní problémy (pouze v ojedinělých případech do tříd, kde je například žák s asistentem pedagoga)
Malostranská ZŠ	kapacitní problémy v 6. ročníku

Zdroj: ÚMČ Praha 1 (2022)

Tabulka 25: Zápis dětí do 1. tříd ZŠ na školní rok 2022/2023 zřizovaných MČ

Název školy	Celkový počet zapisovaných dětí do 1. tříd/y	Předpokládaný počet žáků 1. tříd	Předpokládaný počet tříd 1. ročníků	Počet volných míst pro umístění žáků v 1. ročníku	Průměrný počet žáků na třídu (1. ročníku)
ZŠ Malostranská	73	52	2	0	26
ZŠ Brána jazyků	153	93	4	0	23
ZŠ nám. Curieových	156	62	2	0	31
ZŠ J.G. Jarkovského	66	60	2	0	30
ZŠ Vodičkova	56	46	2	0	23
Celkem	504	313	12	0	26

Zdroj: ÚMČ Praha 1 (2022)

Tabulka 26: Počet volných míst pro umístění žáků 2.-9. ročníků pro školní rok 2022/2023

Název školy	Počet volných míst pro umístění žáků ve 2. - 9. ročníku
ZŠ Malostranská	3
ZŠ Brána jazyků	1
ZŠ nám. Curieových	12
ZŠ J.G. Jarkovského	17
ZŠ Vodičkova	4
Celkem	37

Zdroj: ÚMČ Praha 1 (2022)

Další informace k mateřským a základním školám jsou v samostatné kapitole jim věnované.

2.2.3.1 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
- Při plánování kapacit mateřských a základních škol zřizovaných Městskou částí Praha 1 je potřeba se opírat o relevantní data a sociodemografické prognózy, doporučuje se nechat vypracovat sociodemografickou studii (prognózu), která by budoucí vývoj počtu dětí, kteří se budou ucházet o zápis do místních vzdělávacích zařízení, předpověděla. Přesnost tohoto plánování bude však vždy ohrožena fenoménem zápisové turistiky, při kterém dochází k falešnému nahlášení trvalé adresy krátce před tím, než probíhají zápisy. - Průměrný počet žáků na jednu třídu 1. ročníku vychází na 26 dětí. - Mateřské a základní školy zřizované městskou částí aktuálně nehlásí přeplněné kapacity pro spádové děti a žáky, počty nepřijatých dětí do (zvláště u některých základních škol) však nejsou nízké (ZŠ nám. Curieových – cca 67 žáků do 1. tříd, ZŠ Brána jazyků cca 20 žáků do 1. tříd). To se děje zejména z toho důvodu, že školy se obecně těší dobrému věhlasu, mají své specializace (zaměření) a centrální městská část je navíc místem, kde je zaměstnáváno velké množství lidí z veřejného i soukromého sektoru, kteří zde zároveň chtějí mít zapsané své děti do škol. - Na území MČ Praha 1 jsou nízké kapacity pro děti ve věku do 2 let. Městská část nezřizuje dětskou skupinu.

2.2.4 SENIOŘI

Trendem české společnosti je demografické stárnutí populace. V průběhu let 2012–2021 vzrostl v České republice počet seniorů, respektive osob ve věku 65 let a starších o více než 400 tisíc z 1,70 milionu na 2,17 milionu. To odpovídá nárůstu o 27 % a seniori tak představují více než jednu pětinu v zastoupení obyvatelstva.¹⁹ I v roce 2020 počet seniorů ve věku 65 a více let dále rostl a zvyšoval se tak i jejich podíl v celé populaci. Jednalo se však o nejnižší meziroční nárůst celkového

¹⁹ Zdroj: Statistika a my, Magazín Českého statistického úřadu: Seniorů přibývá i přes vyšší úmrtnost. Dostupné [zde](#).

počtu seniorů (o 27 tisíc, tj. o 1,3 %) od roku 2005, což zapříčinila epidemie onemocnění COVID-19.²⁰ V roce 2020 žilo na území MČ Praha 1 – 5 117 obyvatel starších 65 let, starších přes 80 let bylo 1 149 obyvatel. Index stáří je používanou charakteristikou věkové struktury obyvatelstva, která vypovídá o stárnutí populace. Výsledná hodnota vypovídá o tom, kolik obyvatel ve věku 65 a více let připadá na 100 dětí do 15 let věku. Převyšuje-li výsledná hodnota indexu sto, počet osob na 65 let je vyšší než počet dětí v populaci.

Tabulka 27: Index stáří k r. 2020

Index stáří (v %)	celkem [1]		155,5
Počet obyvatel	muži	65 a více [2]	2 390
		z toho starších 80 let	376
	ženy	65 a více [2]	2 727
		z toho starších 80 let	773

[1] Období: 31.12.2014

[2] Období: 31.12.2020

Zdroj: ČSU (2021), zpracování M.C. TRITON

Jak ukazuje následující tabulka, i přes mírný pokles obyvatel v letech 2010–2020, počet obyvatel ve věku 65 let a více rostl.

Tabulka 28: Počet obyvatel MČ Praha 1 ve věku 65 let a více ve vybraných letech (údaj vždy k 31.12. daného roku)

Období		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Počet obyvatel	celkem	30 002	29 857	29 415	29 223	29 586	29 624	29 587	29 499	29 486	29 563	30 202
	muži ve věku 65 let a více	1 965	2 026	2 093	2 141	2 197	2 219	2 242	2 262	2 308	2 387	2 390
	ženy ve věku 65 let a více	2 979	2 912	2 870	2 820	2 780	2 733	2 722	2 713	2 709	2 740	2 727
	celkem	4 944	4 938	4 963	4 961	4 977	4 952	4 964	4 975	5 017	5 127	5 117

Zdroj: ČSÚ (2021), zpracování M.C. TRITON

2.2.4.1 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:

- Tak jak stárne populace České republiky, populace hlavního města Prahy, stárne i obyvatelstvo MČ Praha 1.
- V souvislosti s trendem stárnutí populace je potřeba se zaměřit především na plánování kapacit a možností služeb sociální a následné péče (pečovatelská služba, domy s pečovatelskou službou případně výstavba domova pro seniory) a celkově rozvoj služeb pro starší občany a seniory.
- Důležitá je podpora a rozvoj takového prostředí, které umožňuje přirozené a zdravé stárnutí, umožňuje občanům i přes potíže, které přicházejí s věkem, setrvat v jejich přirozeném prostředí, a udržet si své sociální role a kontakty.

²⁰ Zdroj: ČSÚ, Demografické charakteristiky seniorů

2.2.5 VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

Popis aktuální sociodemografické situace je shrnutím dat, která se dotýkají oblastí, která jsou dále v dokumentu podrobněji rozpracována – jako jsou například kapacity služeb sociálních péče či kapacity školských zařízení. Specifičnost centrální městské části má svůj vliv na skladbu obyvatelstva, jeho demografické, sociální a ekonomické charakteristiky, odráží se v úrovni bydlení a rozsahu domovního a bytového fondu.

MČ Praha 1 nemá zpracovanou sociodemografickou analýzu včetně predikce, která by byla zaměřená přímo na ni.

Atraktivita území způsobuje, že zde svůj trvalý pobyt má nahlášeno více obyvatel, než kolik zde skutečně pobývá a využívá služeb spojených s rezidentním bydlením. Na druhou stranu – na území Prahy 1 se nachází téměř všechny významné pražské cíle turistů a centrální městská část je navíc pro své kulturní a společenské zázemí (množství divadel, knihoven, galerií a klubů) lákadlem i pro obyvatele jiných městských částí. To vše způsobuje, že i přes to, že zdejší území trvale obývá přibližně 23 tisíc rezidentů (podle údajů geolokační analýzy využívající mobilní data), nachází se zde přes den velmi vysoká koncentrace osob – dojíždějících, výletníků, tranzitujících a turistů. Tato koncentrace osob je skutečným náporům pro zdejší území a jeho udržitelnost a zachování trvalé hodnoty (genius loci lokality, historické památky apod.). Je zdrojem prosperity, ale i ztížené obyvatelnosti Prahy 1, tj. nevyváženosti sociálního a ekonomického pilíře udržitelného rozvoje. Nároky na veřejné služby (potažmo celou městskou část) klade také faktor stárnutí obyvatel. Zařízení občanské vybavenosti a struktura městské části by měla být přístupná a prostupná, přátelská ke všem věkovým skupinám.

2.2.6 SWOT ANALÝZA – SOCIODEMOGRAFICKÁ SITUACE

SWOT analýza je zhodnocení silných stránek (*Strengths*), slabých stránek (*Weaknesses*), příležitostí (*Opportunities*), hrozeb (*Threats*):

- Silné a slabé stránky jsou interního charakteru, tj. mají původ v prostředí / území Prahy 1.
- Příležitosti a hroby jsou externího charakteru, tj. mají původ vně území / prostředí Prahy 1.

U každého tvrzení je uveden zdroj:

- Objektivní (O) = analýza, zjištění zpracovatele a řešitelského týmu zadavatele.
- Subjektivní (S) = podněty, názor z facilitačních workshopů nebo kvantitativního dotazníkového šetření.

U každého tvrzení je dále uvedeno, kterého pilíře udržitelnosti se týká (ekonomický; environmentální; lidský; sociálně-politický).

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Vzdělanostní struktura obyvatel MČ.	O			X	X
• Komunitní a spolkový život.	S / O				X
• Zájem o život v MČ Praha 1 jako politické, kulturní, univerzitní, turistické a dopravní centrum Prahy a ČR.	S / O				X
SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Vysoká hodnota indexu stárí obyvatelstva (v populaci je vyšší zastoupení osob ve věku 65 let a více než dětí).	O				X
• Absence realizace projektů na podporu integrace cizinců.	O				X
• Dlouhodobě probíhající gentrifikace na území Prahy 1.	S / O			X	

• Koncentrace lidí bez domova v některých lokalitách MČ Prahy 1 a vytváření sociálně vyloučených lokalit.	S / O			X	X
• Negativní dopady plynoucí ze skladby turistů a overturismu.	S / O		X	X	
• Pocit starousedlíků, že ztrácejí svoje místo v městské části.	S			X	
• Dojíždění desettisíců studentů na území MČ Praha 1 a vysoké nároky na MHD.	O		X	X	
• Různorodá data o počtu trvale žijících obyvatel na území MČ Praha 1.	O				X
• Chybí sociodemografická prognóza založená na skutečném počtu obyvatel MČ Praha 1.	O				X
PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Migrace cizinců dlouhodobě žijících na území MČ.	S / O	X		X	X
• Zvýšení počtu rezidentů a na úkor počtu nabízených krátkodobých bydlení.	S / O			X	
• Příliv mladých lidí z ČR i zahraničí přicházejících na území MČ Praha 1 za univerzitním vzděláním.	O			X	X
HROZBY (THREATS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Stárnutí populace na úrovni státu a Evropy.	O				X
• COVID19, případně další alternativy virové nákazy spojené s “lockdownem” či jiným omezením.	O				X
• Overturismus a jeho dopady na ochotu rezidentů žít v centru Prahy.	S / O			X	
• Dopady klimatické změny na život obyvatel v centru města.	S / O	X	X	X	

3 ANALÝZA OBLASTÍ ŽIVOTA MČ PRAHA 1

3.1 SPRÁVA, ROZVOJ A ŘÍZENÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI A JEJÍHO ÚŘADU

3.1.1 VEDENÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI

Zastupitelstvo má 25 členů.

Rada MČ má 7 členů (1 neuvolněný člen).

ZMČ, respektive RMČ zřizují jako své poradní orgány výbory a komise. Níže je uveden aktuální seznam výborů a komisí.

Výbory:

- Finanční výbor
- Kontrolní výbor
- Výbor proti vyliďňování centra a pro podporu komunitního života

Komise:

- Komise kultury a sportu
- Komise obecního majetku
- Komise pro bezpečnost a prevenci kriminality
- Komise pro dopravu
- Komise pro informatiku
- Komise pro investice
- Komise pro občanské záležitosti, udělování čestného občanství a ceny prahy 1
- Komise pro obchod a služby
- Komise pro participaci a veřejný prostor
- Komise pro územní rozvoj
- Komise pro výchovu a vzdělávání
- Komise pro zdravotnictví
- Komise pro životní prostředí
- Komise sociální
- Programová rada Malostranské besedy
- Programová rada Michnovského letohrádku

3.1.2 STRATEGICKÉ ŘÍZENÍ MĚSTSKÉ ČÁSTI

MČ Praha 1 doposud nedisponovala strategickým rozvojovým dokumentem. Aktuálně připravovaná Strategie udržitelného rozvoje je tak prvním uchopitelným nástrojem udržitelného strategického plánování na následující období.

Z dalších koncepčně/strategických dokumentací, které obvykle samosprávy implementují, chybí MČ Praha 1 Strategie rozvoje úřadu městské části, IT strategie (aktuální téma v souvislosti s kybernetickou bezpečností), Plán obnovy IT, Koncepce bydlení, či celá řada pasportů.

MČ Praha 1 je od roku 2019 zapojena v iniciativě Zdravých měst, nicméně prozatím nebyla ze strany MČ Praha 1 vyvíjena jakákoliv aktivní činnost v této platformě.

Bylo by tedy vhodné začít s přípravou potřebné strategicko/koncepční dokumentační databáze a zároveň být více aktivní v Národní síti zdravých měst - např. zapojením se do každoročního hodnocení udržitelnosti. Aktuálně zpracovávaná Strategie udržitelného rozvoje by pak mohla sloužit jako dílčí vstup pro hodnocení.

Co se týče dalších koncepčních či strategických dokumentů (sektorových strategií) MČ Praha 1 disponuje aktuálně platným Programem regenerace MČ Praha 1 (platnost do roku 2022).

3.1.3 ZAHRANIČNÍ VZTAHY

MČ Praha 1 má uzavřenou řadu partnerských smluv se zahraničními městy, mnohdy se spolupráce datuje již od 70 let 20. století. Poslední partnerská smlouva byla uzavřena v roce 2015 s italským městem Orvieto. Přístup k zahraničním vztahům záleží na přístupu a aktivitě vedení MČ. Historicky jezdily komise do partnerských měst, občas se realizoval i výjezd do ne partnerských měst se snahou o nastavení spolupráce.

Vzhledem k charakteru MČ Praha 1 (přirozené centrum hlavní metropole, kulturní a historické pozadí...) je nepochybně důležité zahraniční vztahy rozvíjet, a proto by bylo vhodné nastavit rámec spolupráce (harmonogram), osvěžit “studené” vztahy a využívat maximum potenciálu, který daná spolupráce nabízí.

Tabulka 29: Přehled partnerských měst

Partnerské město/region	Začátek partnerství	Stav spolupráce
Nimes/Francie	1967 - partnerská smlouva	aktivní a úzká spolupráce
Bamberg/Německo	1992 - partnerská smlouva	aktivní a úzká spolupráce
Trento/Itálie	2002 - partnerská smlouva	aktivní a úzká spolupráce
Ferrara/Itálie	2001 - partnerská smlouva	ad hoc spolupráce
Monza/Itálie	2009 - partnerská smlouva	ad hoc spolupráce
Orvieto/Itálie	2015 - partnerská smlouva	ad hoc spolupráce
Sdružení měst a obcí Jesenicka - ČR	2000 - deklarace	primárně kvůli povodním, ad hoc
Městská část Bratislava-Staré Mesto - Slovensko	2004 - partnerská smlouva	aktivní a úzká spolupráce
Městský obvod Vídeň 1 - Innere Stadt - Rakousko	2005 - partnerská smlouva	v současnosti bez vztahu
Městský obvod Budapešť - Budávar - Maďarsko	1999 - partnerská smlouva	aktivní a úzká spolupráce
Město Rosh Ha'ayin - Izrael	2006 - partnerská smlouva	ad hoc spolupráce
Město Batumi - Gruzie	2013 - partnerská smlouva	ad hoc spolupráce
Městská část Soul - Jongno - Jižní Korea	2015 - partnerská smlouva	v současnosti bez vztahu
Městská část Peking - Chaoyang - Čína	2014 - partnerská smlouva	v současnosti bez vztahu
Berlín - Mitte	2022	Začátek spolupráce se starostou městské části

Zdroj: MČ Praha 1

3.1.4 ÚŘAD MĚSTSKÉ ČÁSTI

Úřad městské části tvoří starosta, zástupce (zástupci) starosty, tajemník úřadu městské části a zaměstnanci městské části zařazení do úřadu městské části. V čele úřadu je starosta, který je statutárním orgánem zaměstnavatele vůči tajemníkovi úřadu. Statutárním orgánem zaměstnavatele vůči ostatním zaměstnancům zařazeným v úřadu je tajemník.

Úřad městské části je dislokován v několika budovách, jedná se o:

- Vodičkova 18 (hlavní budova ÚMČ)
- Vodičkova 9
- Vodičkova 32
- V Jámě 12
- Jungmannova 7
- Jungmannova 3
- Navrátilova 9

Úřad městské části je dělen do:

- 13 odborů,
- 57 oddělení,
- 2 útvarů.

Pro detailní rozbor fungování ÚMČ Praha 1 by bylo vhodné zpracovat tzv. Strategii rozvoje ÚMČ, která stejným způsobem (jako Strategie rozvoje MČ) přistupuje k jedné konkrétní organizaci (ÚMČ). V rámci analytické fáze zpracování SUR byly vedeny rozhovory s vedoucími odborů ÚMČ. Ti identifikovali níže uvedená potenciální témata (interního charakteru) k řešení:

- Kompetenční řízení – nevyjasněné kompetence
- Spolupráce místní samosprávy se státní správou – synergie
- Personální obsazení ÚMČ (fluktuační, stárnutí, finanční ohodnocení u specifických pozic, chybějící pozice - např. právníci, energetický manažer atp.)
- Interní procesy – zjednodušení (např. téměř vše je nutné schvalovat radou MČ)
- Příprava na novou legislativu (stavební úřad, živnostenský odbor) - digitalizace dokumentace, archivu
- Specifikace vykonávaných agend ÚMČ Praha 1 (oproti ostatním místním samosprávám) - např. jednotné kontaktní místo na živnostenském odboru → vysoké nároky na zaměstnance
- Pasportizace majetku
- Revitalizace informačních toků mezi občany a úřadem
- Kybernetická bezpečnost
- Chybějící Koncepce IT
- Postupná obnova IT
- Automatizace, elektronizace a robotizace procesů na ÚMČ
- Spolupráce s magistrátem hl. města Prahy v otázkách provozu, správy i investiční činnosti

3.1.5 MĚSTSKÉ ORGANIZACE

MČ Praha 1 zřizuje pouze 1 typ městských organizací – příspěvkové organizace.

Příspěvkové organizace (právní osoba veřejného práva zřízená k plnění úkolů ve veřejném zájmu; jde o veřejnoprávní neziskové organizace) - MČ Praha 1 má následující příspěvkové organizace:

- Nemocnice na Františku
 - Nemocnice je předním českým pracovištěm pro léčbu karcinomu prsu s největším počtem provedených operací prsu v Praze. Nachází se zde Sdružené onkologické centrum (SOC) ke Komplexnímu onkologickému centru (KOC) pražské Všeobecné fakultní nemocnice a Screeningové centrum kolorektálního karcinomu s onkochirurgickou poradnou.
 - Nemocnice poskytuje nepřetržitou zdravotní péči pacientům s problémy chirurgického, ortopedického či interního charakteru a dlouhodobě nemocným. Provozuje také řadu odborných ambulancí a poraden. Její ortopedické oddělení s navazujícími rehabilitačními službami je pro svou kvalitu vyhledávané i vrcholovými sportovci. Chirurgické oddělení bylo v roce 2016 ohodnoceno

časopisem Týden jako nejlepší v Česku.²¹

- Středisko sociálních služeb
 - Poskytování sociálních služeb (pečovatelská služba, tísňová péče, denní stacionář, 6 domovů s pečovatelskou službou a volnočasové aktivity).
- Základní školy (5x)
- Mateřské školy (7x)
- Školní jídelna (5x)
- Škola v přírodě a školní jídelna (2x)

3.1.6 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ, KOMUNIKACE, OTEVŘENOST, TRANSPARENTNOST, SMART CITY

3.1.6.1 STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

MČ Praha 1 nemá zpracovaný ucelený strategický rozvojový dokument. (Tuto věc má nyní zajistit zpracování Strategie udržitelného rozvoje.)

Významným rozvojovým dokumentem je Program regenerace městských památkových rezervací MČ Praha 1, který je v současné době platný na období 2022 – 2026.

Jiné oficiální sektorové koncepce nemá MČ Praha 1 k dispozici. Na úrovni vybraných jednotlivých agend však existují záměry a plány, které mají gesční radní.

MC Praha 1 je od roku 2019 oficiálním členem Národní sítě zdravých měst. Je zde však pouze pasivní, neaktivní člen.

3.1.6.2 KOMUNIKACE

MČ Praha 1 vydává svůj vlastní zpravodaj s názvem časopis Jedna (zpravodaj vychází každý měsíc v nákladu 19 tis. kusů, výjimku tvoří letní období, kdy vychází jedno číslo za červenec a srpen). Obyvatelům jsou distribuovány do poštovních schránek, dále jsou k dispozici na vybraných místech (infocentrum) či v elektronické verzi. Od roku 2021 rovněž MČ Praha 1 vydává noviny s názvem Soused, které jsou určeny především pro seniory a jejich rodiny. Distribuce je obdobná jako u časopisu Jedna.

Klíčovým komunikačním kanálem jsou internetové stránky. Jedná se stále o jeden z dominantních komunikačních kanálů pro územní samosprávy, nejen z toho důvodu by měla být řešena jejich aktualizace.

Obyvatelům hl. m. Prahy jsou dále k dispozici internetové stránky Plánuj na Jedničku! (<http://www.planuj1.cz/>). Zde je možné dozvědět se více o plánech a záměrech MČ Praha 1 a web slouží i jako informační kanál pro komunitní a participativní aktivity / setkání spojené s přípravou strategických dokumentů.

Dalšími komunikačními nástroji jsou sociální sítě:

- Facebook (Praha 1 a Praha 1 online)
- Instagram
- You Tube
- Twitter

MČ Praha 1 zřizuje vlastní televizi – televize JEDNA. Televizi lze sledovat na několika kanálech – živě se vysílá na Facebooku Prahy 1, na YouTube kanále a samozřejmě i na webu www.praha1.cz. Obsahem jsou především 4 samostatné pořady: Aktuality Prahy 1, Podporujeme naše živnostníky, Kultura žije a Pojďte se s námi projít.

Další informace:

- MČ disponuje elektronickou úřední deskou (<https://www.praha1.cz/urad/uredni-deska/>).
- MČ Praha 1 disponuje tzv. Online hlášením rozhlasu – webové aplikace pro informování veřejnosti, která zároveň

²¹ Zdroj: <http://www.nnfp.cz/o-nemocnici/zakladni-informace>

slouží pro sběr podnětů ze strany veřejnosti (technického rázu), dostupné na: praha1.online.

- MČ Praha 1 společně s Výborem pro vylidňování centra a pro podporu komunitního života realizuje projekt “Chci se v klidu vyspat” - cílem projektu je řešení problematiky krátkodobého ubytování v bytech a dalších témat souvisejících s vylidňováním centra Prahy. Nejen na Praze 1 je tak jednáno s úředníky, politiky a dalšími odborníky a jsou hledány cesty zejména ke kvalitnímu systému kontroly a vymahatelnosti. Informace jsou dostupné na webu: <http://chcisevkliduvyspat.cz>.

3.1.6.3 PRÁCE S KOMUNITAMI A PARTICIPACE

V rámci ÚMČ Praha 1 je zřízeno Oddělení strategického plánování a participace, které je obsazeno koordinátorem participace. Místo bylo ustanoveno v souvislosti se zapojením do projektu IPRu - zřízení sítě participativních koordinátorů.

Do té doby téma participace nebylo na MČ Praha 1 významně uchopeno. Pomineme-li standardní participativní nástroje typu veřejná účast na jednáních zastupitelstva MČ, připomínkování rozpočtu a podobně, byl v oblasti participace první významnější stimul připravovaná Strategie udržitelného rozvoje, v rámci které se začaly realizovat participační aktivity (workshopy, setkání s obyvateli, dotazníková šetření, ankety). Tuto skutečnost lze využít jako pilotní projekt a pokračovat s nastavenými a ověřenými principy i v následujících letech. Mezi doporučené varianty participativních aktivit patří v minimální míře nastavení stakeholder managementu a pravidelná názorová šetření mezi obyvateli MČ Praha 1.

Podstatnou část komunitního života zajišťují registrované spolky na území MČ Praha 1. Podle dostupných dat vykazuje svou činnost v MČ Praha 1 celkem 55 registrovaných spolků (viz příloha analytické části SUR). Aktivita spolků je pestrá – zejména kulturní a sportovní činnost, existují ale i spolky např. na ochranu památek v Praze nebo edukaci firem ke společenské odpovědnosti. Některé, zejména lokální spolky, jsou velmi aktivní – konkrétně například spolek Nového města nebo Malé Strany. Tyto spolky často hájí partikulární zájmy. Spolky jsou významným stakeholderem a je nutné s nimi počítat při plánování rozvoje MČ.

3.1.6.4 ELEKTRONIZACE

Na ÚMČ je možné se elektronicky objednat na následující agendy:

- Živnostenský odbor – registrace, výpis z rejstříku a jednotné kontaktní místo;
- Matrika – státní občanství, narození, manželství, úmrtí, duplikáty matričních dokladů, zvláštní matrika Brno, změna jména a příjmení;
- Ověřování listin a podpisů;
- Czech point;
- Vydávání certifikátů I.CA;
- Osobní doklady – žádost OP, žádost CP, výdej hotových dokladů, změna trvalého pobytu, ohlášení ztráty a zcizení dokladů, informační systémy;
- Parkovací oprávnění.

Rozsah činností, na které je možné se online objednat, je ve srovnání s většinou jiných územních samospráv III. typu poměrně široký.

Další zjištění:

- Na stránkách <https://svatby.praha1.cz/> je možná elektronická rezervace termínu svatby.
- Na stránkách <https://www.praha1.cz/mapa-zaboru/> je k dispozici online mapa záborů.
- MČ Praha 1 zřizuje telefonní linku pro řešení pohotovostního úklidu.
- V prostředí MČ / ÚMČ jsou využívány mapové vrstvy (na vybrané oblasti), což lze opět hodnotit pozitivně. V této oblasti je podstatné udržovat data aktuální. Potenciál se nabízí ve smysluplném rozšiřování mapových portálů dle potřeb veřejnosti a dalších stakeholderů (tj. vázat je na informační potřebu vybraných skupin) nebo prováděných pasportů majetku.
- Pozitivním zjištěním je rovněž možnost elektronických zápisů do ZŠ. Do budoucna je určité tématem jejich rozšíření na MŠ a práce s daty, které elektronizace v této oblasti přinese (téma dat a jejich využití je obecně tématem, které by měla MČ Praha 1 do budoucna uchopit a lépe vytěžovat).
- Obyvatelé Prahy 1 mohou využívat Portál Pražana (varianta Portálu občana), přes který je možné vyřídit v případě splněných podmínek část agend vůči veřejné správě. Zřizovatelem portálu je hl. m. Praha.

3.1.6.5 TRANSPARENTNOST A OTEVŘENOST

MČ Praha 1 nabízí prostřednictvím platformy Citi Vizor možnost pro zájemce jednoduše a uživatelsky přívětivě zjistit:

- přehled výdajů a příjmů (rozklikávací rozpočet),
- faktury,
- úřední desku,
- registr smluv.

Součástí běžné praxe jsou online přenosy ZMČ, které mohou občané sledovat.

Občanům jsou nabízena vybraná data formou *open dat*.

MČ Praha 1 se rovněž v posledním zveřejněném žebříčku tzv. K-Indexu²² z r. 2020 umístila na 2. místě z 22 porovnávaných MČ (porovnávány byly všechny tzv. velké městské části), v r. 2019 byla MČ na 12. místě.

- Hodnocení dle K-Indexu za r. 2019. Městská část Praha 1:²³
 - *Nevyazuje téměř žádné rizikové faktory.*
 - *Zakázky se nekoncentrují u žádných dodavatelů.*
 - *Zakázky s podezřelou cenou se nekoncentrují u žádných dodavatelů.*
- V roce 2021 byla udělena pokuta od Ombudsmana za dělení veřejných zakázek.

3.1.6.6 SMART CITY

MČ Praha 1 nemá zpracovaný základní dokument týkající se Smart City, který by určil priority a doporučil k realizaci vybrané konkrétní projekty. Smart City je ze strany vedení MČ vnímáno spíše jako téma, které by se mělo řešit především na celopražské úrovni.

Téma Smart City v hl. m. Praze posouvá především městská organizace Operátor ICT, která pomáhá se zaváděním projektů a opatření i na území jednotlivých MČ, ačkoli primárně se soustředí na projekty nebo aktivity mající celopražský přesah, které mají poté dopad i vůči MČ Praha 1. Pro MČ Praha 1 může jít např. o tyto:

- Celopražské aplikace – Moje Praha, Lítačka
 - Aplikace nabízejí informace týkající se i MČ Praha 1, jako jsou:
 - Parkovací zóny a možnost pohodlného placení parkování
 - Přehled parkovišť P+R a dopravních kamer
 - Kontakty a otevírací doba městských úřadů na území hl. m. Prahy
 - Seznamy sídel městské policie
 - Kontakty a otevírací doba sběrných dvorů
 - Nabídku kulturních akcí
 - Aktuální stav počasí
 - Seznamy lékáren, dětských hřišť, parků a veřejných WC
 - Nejdůležitější telefonní čísla pro krizové situace
 - Navigace do vybraných míst
- Platformy pro sběr dat a poskytování informací – Virtualizace Prahy 1 a datový model, platforma Golemio, Geoportál (IPR, TSK).
- Instalace „chytrých“ odpadkových košů v letech 2016 – 2018 (po 30 kusech ročně).
- E-sharing / carsharing, bikesharing apod.
- Nově schválený Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury v hl. m. Praze do roku 2030 (schválen 2021) - viz kapitola Doprava.

²² K-Index je index korupčního rizika, který je zpracováván na platformě Hlídač státu. Více zde: <https://texty.hlidacstatu.cz/co-je-to-k-index/>

²³ Dostupné na: <https://www.hlidacstatu.cz/kindex/detail/00063410?rok=2020>

3.1.6.7 SHRNUÍ OBLASTI

Shrnutí:															
Poznámka: Níže uvedené shrnutí se týká v oblasti udržitelnosti především sociálně-politického pilíře udržitelnosti.															
- MČ zřizuje pouze příspěvkové organizace, nedisponuje žádným jiným typem právnické osoby. - Významným strategickým dokumentem je Program regenerace městských památkových rezervací MČ Praha 1 2022 – 2026. Jiný oficiální strategický dokument MČ Praha 1 nemá. - V oblasti komunikace je možné sledovat řadu pozitivních trendů (není hodnocen předávaný obsah – k tomu účelu by musela být vytvořena komunikační strategie MČ / ÚMČ a provedena detailní analýza): - Široká sada komunikačních nástrojů včetně vlastní televize. - Zpravodaj Jedna, který chodí adresně do schránek a je k dispozici i v online podobě, měsíčník Soused. - Nové internetové stránky Plánuj na Jedničku! stejnojmenný profil na Facebooku. - Praha 1 má nový portál na bezpečnost. - www.bezpecnost.praha1.cz. - Aplikace hlášení online rozhlasu. - Projekt “Chci se v klidu vyspat.” - Tématem v oblasti komunikace je jistě zvyšování uživatelů mobilních aplikací (vlastní mobilní aplikaci zatím MČ Praha 1 nemá) a prvků jejich využití (ankety, participace). - Tématem je zapojení stakeholderů do rozhodování o rozvoj městské části. V současnosti probíhá ad-hoc. Pilotní zkušeností je zapojení při zpracování SUR. - Podstatnou část komunitního života zajišťují registrované spolky na území MČ Praha 1. Podle dostupných dat vykazuje v MČ Praha 1 svou činností celkem 55 registrovaných spolků. - MČ skončila v r. 2020 na 2. místě v tzv. K-Indexu, který je sestavován na Hlídači státu. Ze strany MČ je snaha o posilování a rozvoj další transparentních prvků (Citivizor). - ÚMČ Praha 1 nabízí elektronické objednání na celou řadu agend. - Možnost elektronických zápisů do ZŠ. - MČ Praha 1 se snaží být aktivní v oblasti Smart City, realizuje řadu pilotních projektů (prozatím nesystémově).															

3.1.7 NÁZOR VEŘEJNOSTI

3.1.7.1 FACILITAČNÍ WORKSHOPY

Obrázek 3: Matice témat z facilitační workshopů s veřejností – téma úřad a samospráva

Úřad a samospráva		Malá Strana			Petrín			Vojtěšská čtvrt			Josefov			Václavské nám.		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
	Komunikace s úřadem a městskou částí		x			x										
	Otevřenost a transparentnost		x			x						x	x		x	x
	Komunikace s politiky		x													
	Strategické řízení, rozvoj, inovace											x	x		x	
	Komunikace a práce politické reprezentace															
		Hlavní nádraží			Hradčany			Petrská čtvrt			Havelská čtvrt			Betlémská čtvrt		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
	Komunikace s úřadem a městskou částí							x	x	x		x				
	Otevřenost a transparentnost					x	x						x			
	Komunikace s politiky															

Strategické řízení, rozvoj, inovace		x	x						x			x			
Komunikace a práce politické reprezentace									x					x	

Jak ukazuje obrázek shrnující rezonanci témat v oblasti správy a řízení MČ v jednotlivých čtvrtích MČ Praha 1, jde o téma, které bylo řešeno téměř všude. S tématem byly obecně častěji spojené negativní emoce, kdy byly vybrané dílčí kategorie hodnoceny ve smyslu slabých stránek. V návaznosti na to byla poté ze strany účastníků identifikována řada příležitostí ke zlepšení, která do velké míry korelovala se slabými stránkami (co dnes nefunguje dobře).

Úřad a samospráva:

- Negativně byla hodnocena komunikace úřadu a městské části, otevřenost a transparentnost (zmíněny byly například pokuty, které MČ Praha 1 dostává za porušení pravidel v oblastech otevřenosti a transparentnosti), rovněž mezi respondenty panovala nízká víra ve vedení MČ, v to, že názory veřejnosti budou vyslyšeny a podněty vyplývající z facilitačních workshopů budou brány v potaz. Často býval zmíněn i tlak lobbistických skupin a snaha jim vycházet vstříc.

Komunikace:

- Komunikace je vnímána jako jednostranná – úřad a občan, nedostatky v komunikaci byly identifikovány i v ose HHMP -> občané.
- Obsah na Facebooku MČ Praha 1 je vnímám jako irelevantní pro občany MČ Praha 1.

Příležitosti:

- Participace: Kontaktní místo/centrum pro komunikaci mezi obyvateli a samosprávou. Zřízení pozice ombudsmana pro občany.
- Efektivnější využívání rozpočtu MČ Prahy 1, participativní rozpočet.
- Školení úředníků v měkkých dovednostech (jednání s klienty, komunikace).
- Památky, podpora veřejných akcí pro místní, kulturní využití.
- Užší spolupráce s IPR.
- Ve spolupráci s Prahou 8 vyřešit oblast Těšnova, Karlína (hranice mezi přilehlou čtvrtí Praha 1 a Karlínem) a magistrály.
- Plebiscit o pravidlech bytové a nebytové politiky MČ Praha 1.

3.1.7.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola nemá za cíl provést detailní a odbornou interpretaci realizovaného sociologického průzkumu v rámci projektu Praha 1 pohledem občanů. Ta byla provedena dodavatelskou firmou PAQ Research, která výzkum pro MČ Praha 1 zpracovávala a její zpráva tvoří samostatný výstup, který bude veřejnosti k dispozici.

Zpracovatel Strategie ze závěrečné zprávy sociologického výzkumu částečně čerpá informace a interpretace, které jsou z jeho pohledu relevantní pro danou kapitolu této Strategie.

Cílem této kapitoly je převzít interpretace týkající se dané kapitoly a pomoci tak s kontextualizací a dokreslením řešené oblasti i ze strany občanů. Níže uvedené údaje jsou převzaty od zpracovatele PAQ Research a nejsou již dále interpretovány.

3.1.7.2.1 HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ ZE SOCIOLOGICKÉHO ŠETŘENÍ TÝKAJÍCÍ SE OBLASTI SPRÁVY A ŘÍZENÍ MČ1

V rámci dotazníkového šetření byla tato oblast zkoumána otázkou na spokojenost s komunikací ÚMČ Praha 1, politickou reprezentací s veřejností/obyvateli MČ.

3.1.7.2.2 SHRUTÍ PAQ RESEARCH K TÉMATU SPRÁVY A ŘÍZENÍ MČ

Pokud se na téma spokojenosti s životem v MČ díváme jako na celky, lze interpretovat, že pro respondenty byla jediným podprůměrným aspektem zde **komunikace s městskou částí**.

Vysoký komunitní život a občanská angažovanost do jisté míry reaguje na pocit malé participace na politickém rozhodování – většina lidí má pocit, že příliš neovlivňuje směřování městské části a části se nelíbí, kam směřuje.

3.1.8 TRENDY V OBLASTI SPRÁVY A ŘÍZENÍ MČ

Trend	Popis
Řízení	✓ Stakeholder management ✓ Využívání moderních technologií (např. na řízení projektů, na chod procesů – eliminace papírové kultury na úřadech) ✓ Smart City ✓ Elektronizace agend
Komunikace	✓ Široká síť nástrojů ✓ Posilující role sociálních sítí jako standardních komunikačních nástrojů ✓ Aplikace (snaha sjednocovat) ✓ Sběr zpětné vazby
Otevřenost, transparentnost, komunitnost, participativnost	✓ Jednoduše a přehledně sdělované klíčové informace o hospodaření, smlouvách apod. = kontrola veřejnosti ✓ Podpora občanské společnosti ✓ Participační prvky ✓ Podpora komunit – práce s nimi
Data	✓ Sběr a agregace dat ✓ Práce s daty ✓ Sjednocování platforem pro data ✓ Open data ✓ Řízení, rozhodování a plánování na základě dat (vč. sdílení dat)

3.1.9 VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

Správa, rozvoj a řízení MČ Praha 1 je jedním z mála oblastí, kterou vedení MČ může přímo ovlivnit. Obyvatelé MČ Praha 1 v rámci provedených participačních aktivit hodnotili především oblast komunikace politického vedení MČ ve vztahu k obyvatelům. Ostatní témata jako např. fungování ÚMČ, rozvoj MČ, nabízené služby ze strany vedení MČ či realizované aktivity pro občany, nebyla vůbec zmíněna. Otázkou je, zda to obyvatelé nevnímají, popř. jestli to berou jako samozřejmost.

Celá tato oblast spadá do sociálně-politického pilíře udržitelnosti. Částečně poté ovlivňuje nebo má vztah k dalším pilířům udržitelnosti dle řešeného tématu.

Řízení MČ

- MČ zřizuje pouze příspěvkové organizace, nedisponuje žádným jiným typem právnické osoby.
- V oblasti komunikace je možné sledovat řadu pozitivních trendů (není hodnocen předávaný obsah – k tomu účelu by musela být vytvořena komunikační strategie MČ / ÚMČ a provedena detailní analýza).
- Široká sada komunikačních nástrojů včetně elektronických (aplikací):
 - Zpravodaj Jedna, který chodí adresně do schránek a je k dispozici i v online podobě. Měsíčník Soused.
 - Nové internetové stránky Plánuj na Jedničku!
 - Tématem v oblasti komunikace je jistě zvyšování uživatelů mobilních aplikací a prvků jejich využití (ankety, participace) - tedy obousměrná komunikace.
- MČ skončila v r. 2020 na 2. místě v tzv. K-Indexu, který je sestavován na Hlídači státu. Ze strany MČ je snaha o posilování a rozvoj další transparentních prvků (Citivizor).
- ÚMČ Praha 1 je dislokován v několika budovách, je tvořen odbory, odděleními a útvary. Logika organizační struktury se jeví jako rozumná, nabízí se potenciál realizace procesního auditu a zpracování Strategie rozvoje ÚMČ.
- ÚMČ Praha 1 nabízí elektronické objednání na celou řadu agend.
- Možnost elektronických zápisů do ZŠ.

Smart City

- MČ Praha 1 se snaží být aktivní v oblasti Smart City. V současnosti nemá zpracovaný samostatný rozvojový/strategický dokument, který by toto téma uchopoval, nicméně lze sledovat pilotní Smart City projekty

typu chytrých odpadkových košů (senzorika naplněnosti) atp. Téma Smart City je v Praze významně ovlivněno organizací Operátor ICT, která se toto téma snaží řešit plošně.

Participace a komunitní život

- Zapojování veřejnosti do rozhodovacích procesů samospráv je jedním z hlavních principů činnosti Zdravých měst – iniciativy, které je MČ Praha 1 členem. Vedení MČ Praha 1 by tak mělo směřovat k systémovému nastavení participačních procesů a způsobu zapojení klíčových stakeholderů do rozvoje městské části. MČ Praha 1 v současnosti nemá nastavený stakeholder management ani pravidelný systém sběru zpětné vazby ze strany občanů.
- Z dotazníkového šetření i facilitačních workshopů vyplývá, že občané MČ Praha 1 mají chuť se zapojovat do věcí veřejných.
- To potvrzuje poměrně vysoká angažovanost v některých oblastech, ale třeba i bohatá spolková činnost. Názor veřejnosti je ovšem takový, že s nimi vedení MČ příliš nemluví a nezapojuje je. Pilotními projekty lze tak vnímat obsazení pozice koordinátora participace a zapojení stakeholderů při zpracování SUR.
- Podstatnou část komunitního života zajišťují registrované spolky na území MČ Praha 1. Podle dostupných dat vykazuje v MČ Praha 1 svou činnost celkem 55 registrovaných spolků. Aktivita spolků je pestrá - zejména kulturní a sportovní činnost, existují ale i spolky např. na ochranu památek v Praze nebo edukaci firem ke společenské odpovědnosti.

3.1.10 SWOT ANALÝZA – ÚŘAD A SAMOSPRÁVA

SWOT analýza je zhodnocení silných stránek (*Strengths*), slabých stránek (*Weaknesses*), příležitostí (*Opportunities*), hrozeb (*Threats*):

- Silné a slabé stránky jsou interního charakteru, tj. mají původ v prostředí / území Prahy 1.
- Příležitosti a hroby jsou externího charakteru, tj. mají původ vně území / prostředí Prahy 1.

U každého tvrzení je uveden zdroj:

- Objektivní (O) = analýza, zjištění zpracovatele a řešitelského týmu zadavatele.
- Subjektivní (S) = podněty, názor z facilitačních workshopů nebo kvantitativního dotazníkového šetření.

U každého tvrzení je dále uvedeno, kterého pilíře udržitelnosti se týká (ekonomický; environmentální; lidský; sociálně-politický).

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Široká škála komunikačních nástrojů.	O				X
• Moderní nástroje komunikace – online objednání.	O	X			
• Transparentní a participační nástroje – Citivizor, aktivity spojené s přípravou Strategie udržitelného rozvoje.	O	X			X
• Snaha zavádět tzv. chytrá řešení v dílčích oblastech života MČ.	O	X	X		X
• Druhé místo v K-Indexu za r. 2020.	O	X			
• Zřízena role koordinátora participace.	O				X
• Jednoduchá struktura zřizovaných organizací.	O	X			
• Nabídka tzv. pohotovostního úklidu (tel. linka) a informace o zábořech přes mapový portál.	S / O		X	X	
SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř

• Není zřejmé, že by dlouhodobé plánování na MČ probíhalo vždy na základě dat.	O	X			X
• Chybějící strategie komunikace s občany.	O				X
• Chybějící stakeholder management a koncepční práce s ním.	O				X
• Neaktivní členství v NSZM.	O	X			X
• Nedostatečná systematická a dlouhodobá snaha o participaci obyvatel.	O				X
• Chybí spolupráce s univerzitami a dalšími důležitými stakeholdery na strategickém rozvoji.	O				X
• Negativní historické renomé MČ/ÚMČ v oblasti otevřenosti a transparentnosti.	S				X
• Případy nezapojení MČ/ÚMČ Praha 1 ze strany hl. m. Prahy do přípravy významných strategických koncepcí majících přímý vliv na MČ Praha 1.	O				X
PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Využívání vhodných dotačních titulů ze strany HMP, státu / EU.	O	X			
• Rozvoj Smart City na úrovni hl. m. Prahy s dopady na MČ Praha 1.	O	X			
• Proaktivní a samovolné zapojení a zájem stakeholderů a komunit do dalšího rozvoje MČ.	O				X
• Kulturní a turistická politika hl. m. Prahy a státu zaměřená na turisty mířící na kulturu.	O			X	X
HROZBY (THREATS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Krizové situace a havárie, které ovlivní celou MČ nebo hl. m. Prahu.	O	X	X		X
• Kybernetická bezpečnost a útoky na infrastrukturu.	O	X			
• Nesoulad se strategickými záměry a plány HMP nebo nezapojení MČ Praha 1 do přípravy významných strategických dokumentů na úrovni HMP.	O	X	X		X

3.2 BEZPEČNOST A VEŘEJNÝ POŘÁDEK

3.2.1 ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI

3.2.1.1 BEZPEČNOST A KRIZOVÉ ŘÍZENÍ

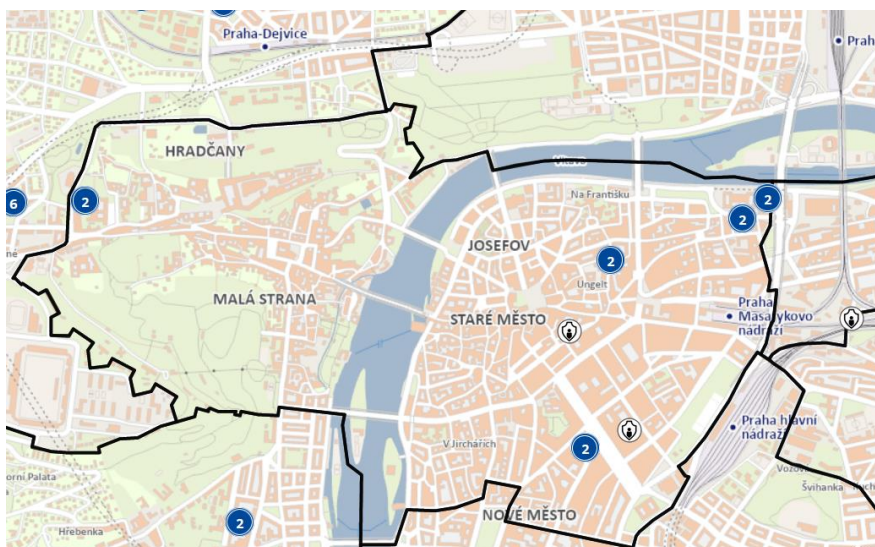
Bezpečnost v hl. m. Praze zajišťují především složky integrovaného záchranného systému a Magistrát hl. m. Prahy. Samotné IZS představuje určitý koordinovaný postup jednotlivých složek při přípravě na mimořádné situace, nejedná se o instituci, ale určitý systém pravidel spolupráce.²⁴ Mezi základní složky IZS patří hasičské záchranné sbory, jednotky požární ochrany, poskytovatelé zdravotnických záchranných služeb a policie České republiky. Za ostatní složky IZS se pak (v rámci hl. m. Prahy) považují Městská policie, Český červený kříž, Záchranná brigáda kynologů, Vodní záchranná služba a další subjekty, které splňují kritéria dle zákona.²⁵

Mezi orgány krizového řízení MČ Praha 1 patří: Bezpečnostní rada MČ Praha 1, Krizový štáb MČ Praha 1 a Povodňová komise MČ Praha 1. Předsedou bezpečnostní rady je starosta, který jmenuje členy bezpečnostní rady. Bezpečnostní rada je koordinačním orgánem připravujícím městskou část na případné krizové situace a funguje i v době, kdy žádné přímé nebezpečí nehrozí. Rada průběžně projednává plán evakuace osob, podmínky nouzového přežití obyvatelstva, navrhuje a vyčleňuje finanční prostředky pro krizové situace, a především zajišťuje připravenost správního obvodu na krizové situace. Bezpečnostní rada zasedá minimálně dvakrát ročně na řádných jednáních nebo v případě naléhavé potřeby. V nastalých krizových či mimořádných situacích svolává starosta operativně krizový štáb (krizový štáb je orgánem operativním).

MČ Praha 1 má zřízenou svou Komisi pro bezpečnost a prevenci kriminality, která se skládá z předsedy, místopředsedy, tajemníka a 5 členů. Bezpečnostní komise projednává otázky bezpečnosti, prevence kriminality a veřejného pořádku na území městské části. Dále projednává podněty a stížnosti k bezpečnostní situaci na území, připravuje stanoviska k bezpečnostní situaci pro Radu MČ Praha 1 a podává jí návrhy na zlepšení bezpečnostní situace. Komise rovněž spolupracuje s Městskou policií Praha 1 a s Policií ČR Praha 1 a navrhuje koncepci bezpečnostního řešení pro zvýšení bezpečnosti a veřejného pořádku na území Prahy 1.²⁶

Na území správního obvodu Praha 1 se nachází 11 stálých úkrytů s celkovou kapacitou 2 690 osob a další ukrytí poskytují ochranné systémy metra. V rámci systému varování obyvatelstva se na území MČ Praha 1 nachází celkem 21 sirén – 4 rotační a 17 elektronických. Celkově je k dispozici v hl. m. Praze 424 signálních sirén. Informace o ukrytí a varovacích signálech jsou pro občany uvedeny na Portálu krizového řízení a bezpečnosti či na úřadě.

Obrázek 3: Mapa úkrytů v rámci SO Praha 1



Zdroj: Portál krizového řízení a bezpečnosti (2022), odkaz [zde](#)

²⁴ Zdroj: Magistrát HMP, link [zde](#)

²⁵ Zdroj: *tamtéž*

²⁶ Zdroj: Oficiální webové stránky MČ Praha 1

Ustanovena je rovněž Povodňová komise MČ Praha 1, která je v době povodně povodňovým orgánem a v systému povodňové ochrany je podřízena Povodňové komisi hl. m. Prahy. Předsedou povodňové komise je starosta.

3.2.1.1.1 PORTÁL KRIZOVÉHO ŘÍZENÍ A BEZPEČNOSTI

Městská část zřizuje portál krizového řízení a bezpečnosti, který přináší občanům informace z oblasti dopravy (dopravní aktuality, aktuální počasí (včetně varování před nebezpečnými jevy v počasí a znečištěním ovzduší), mapové aplikace, online kamery, ale také důležité pokyny pro chování v krizových situacích a důležité kontakty. Portál bodoval v krajské i celorepublikové soutěži Zlatý erb (z celostátního kola 2. místo v rámci kategorie „Nejlepší elektronická služba“).²⁷

3.2.1.2 POLICIE ČR A MĚSTSKÁ POLICIE NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 1

Oblast obecné kriminality a řízení dopravy na území Městské části Praha 1 spadá pod Obvodní ředitelství Policie České republiky, oblast veřejného pořádku, dodržování obecně závazných vyhlášek o čistotě města a částečně určité oblasti dopravy spadá primárně pod strážníky Obvodního ředitelství Městské policie Praha 1.

3.2.1.2.1 POLICIE ČR

Na území Prahy 1 se aktuálně nachází 5 místních oddělení Policie ČR, a to MO Bartolomějská, MO Benediktská, MO Krakovská, MO Malá Strana, MO Masarykovo nádraží a Oddělení Můstek. Na území městské části dále sídlí Dopravní inspektorát Praha I. Tato místní oddělení a inspektorát spadají pod Obvodní ředitelství policie Praha I, které je organizační součástí Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy a sídlí na Praze 1.

Obrázek 4: Členění obvodní ředitelství policie (hl. m. Praha)



Zdroj: Policie.cz (2022), odkaz [zde](#)

Policie ČR aktivně spolupracuje s úřadem městské části Praha 1, kdy jsou společně řešeny nastolené problémy ve prospěch bezpečnostní situace na území správního obvodu.

3.2.1.2.2 MĚSTSKÁ POLICIE

Obvodní ředitelství Městské policie Praha 1 sídlí v Opletalově ulici a na území městské části se nachází celkem 4 služebny²⁸:

- Služebna v rámci Obvodního ředitelství, Opletalova 19

²⁷ Zdroj: Portál krizového řízení bodoval i na celostátní úrovni, link [zde](#)

²⁸ Zdroj: Zpráva o činnosti Městské policie hl. m. Prahy za období od 1.1.2021 do 31.12.2021

- Zajišťuje hlídkovou službu v oblasti Nového Města a službu autohlídek linky 156
- Na služebnu bylo v průměru v roce 2021 zařazeno 68 strážníků do přímého výkonu služby rozdělených do 4 směn
- Okrsková služebna Uhelný Trh 10
 - Zajišťuje hlídkovou službu v oblasti Starého Města
 - Na služebnu bylo v průměru v roce 2021 zařazeno 40 strážníků do přímého výkonu služby rozdělených do 4 směn
- Okrsková služebna Letenská 23
 - Zajišťuje hlídkovou službu v oblasti Malé Strany a Hradčan
 - Na služebnu bylo v průměru v roce 2021 zařazeno 16 strážníků do přímého výkonu služby rozdělených do 4 směn
- Okrsková služebna Lodecká 2
 - Zajišťuje denní hlídkovou službu ve všech okrscích na území MČ Praha 1 a nepřetržitou hlídkovou službu jednou dvoučlennou hlídkou v oblasti Petřské čtvrti
 - Na uvedené služebně jsou dislokováni všichni strážníci – okrskáři v počtu 39 strážníků + 8 strážníků hlídkové služby

Obrázek 5: Objekty Městské policie Praha na území MČ Praha 1



Zdroj: Portál krizového řízení a bezpečnosti, link [zde](#)

3.2.1.3 PÁCHÁNÍ TRESTNÉ ČINNOSTI²⁹

V roce 2021 bylo v rámci celého území OŘP Praha 1 z celkových 7 413 trestných činů objasněno 2 177 skutků, objasněnost tedy byla skoro 30 %. Na území Městské části Praha 1 bylo registrováno celkem 4 133 trestných činů, z toho bylo 1 238 skutků objasněno, což opět představuje přibližně 30% objasněnost. Oproti roku 2020 došlo navíc ke snížení nápadu trestné činnosti o 322 trestných činů a ke zvýšení objasněnosti o 5,2 %.³⁰

Ze zprávy Policie ČR o bezpečnostní situaci za rok 2021 vyplývá, že klíčovými faktory, které mají podstatný vliv na nápad kriminality v obvodu Prahy 1 je koncentrace historických památek, muzeí, kulturních zařízení, peněžních ústavů, kanceláří velkých firem, restaurací, heren, kasin a nočních podniků v rámci tohoto městské obvodu. Spolu s množstvím zahraničních

²⁹ Zdrojem většiny shrnujících dat a upřesňujících informací jsou Zprávy o bezpečnostní situaci na území MČ Praha 1 (2016-2021) Obvodního ředitelství policie Praha I

³⁰ Zdroj: Zpráva o bezpečnostní situaci na území MČ Praha 1 za rok 2021, Obvodní ředitelství policie Praha 1

návštěvníků v historickém centru Prahy, vytváří ideální prostředí pro páchání tzv. pouliční kriminality (kapesní krádeže, krádeže odložených věcí apod.).

Nejčastějšími pachateli trestných činností jsou recidivisté a cizinci, v řádek desítek se objevují i nezletilí. Recidivisté se podílejí na páchání všech druhů trestné činnosti, zejména pak majetkové. Z celkového počtu 1 399 stíhaných osob bylo v Praze 1 v roce 2021 586 recidivistů (41,9 %). Z celkového počtu stíhaných osob bylo 303 cizinců, tedy cca 22 %.

3.2.1.3.1 MAJETKOVÁ KRIMINALITA

Největší podíl na nápadu trestné činnosti v rámci celého Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy má právě majetková kriminalita, a ne jinak je tomu i na území MČ Praha 1. V roce 2021 byl v Praze nápad majetkové kriminality 2 707 případů, objasněno bylo 468 (17,3 %). Tabulka níže ukazuje počty nápadu majetkové kriminality i v minulých letech. Nejvyšší počet případů byl ohlášen na MO Benediktská (975), dále na MO Krakovská (747) a MO Bartolomějská (664). Mezi nejčastější majetkovou kriminalitu patří krádeže věcí z motorových vozidel (271 případů v roce 2021, z toho 67 objasněno), krádeže motorových vozidel (18 vozidel odcizených vozidel v roce 2021 z nichž 11 bylo vypátráno), vloupání do bytů (38 případů vloupání do bytů v roce 2021, z toho objasněno 9) a kapesní krádeže. Ke kapesním krádežím dochází nejčastěji v metru po celé své trase, v areálu Pražského hradu, v tramvajových linkách (zejména 22, 9, a 18), v restauracích a rychlých občerstveních, na Staroměstském náměstí, na Karlově mostě či v pěších zónách v centru Prahy. Obezřetní by lidé měli být i v obchodních domech a v nočních klubech.

Tabulka 30: Počty nápadu majetkové kriminality ve vybraných letech na území MČ Praha 1

rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
počet případů nápadu majetkové kriminality	7 181	7 191	6 205	6 619	2 870	2 707
z toho objasněno	713	711	756	509	424	468
v procentech	9,9	9,9	12,2	7,7	14,8	17,3

Zdroj: Zprávy o bezpečnostní situaci na území MČ Praha za vybrané roky, Obvodní ředitelství policie Praha 1

3.2.1.3.2 NÁSILNÁ KRIMINALITA

Nápadu násilné kriminality bylo v roce 2021 celkem 164 případů, z toho 108 případů bylo objasněno, což představuje téměř 70 %. Nejvyšší nápad násilné kriminality hlásil obvod MO Krakovská (52) a MO Benediktská (46). Mezi násilnou kriminalitu patří vraždy (žádná v roce 2021), loupeže (v roce 2021 celkem 22 případů loupeží, z nich 18 bylo objasněno) a domácí násilí (v roce 2021 byly registrovány 2 případy domácího násilí). Z celkového počtu 22 případů loupeží byly 3 případy loupeží na finančních institucích. Vývoj počtů nápadu násilné kriminality shrnuje následující tabulka.

Tabulka 31: Počty nápadu násilné kriminality ve vybraných letech na území MČ Praha 1

rok	2016	2017	2018	2019	2020	2021
počet případů nápadu násilné kriminality	225	206	211	211	174	164
z toho objasněno	126	121	109	126	107	108
v procentech	56	58,7	51,7	60	61,5	65,9

Zdroj: Zprávy o bezpečnostní situaci na území MČ Praha za vybrané roky, Obvodní ředitelství policie Praha 1

3.2.1.3.3 HOSPODÁŘSKÁ KRIMINALITA

Hospodářská kriminalita hlásí z roku 2021 celkem 540 skutků, z nichž 149 bylo objasněno, tzn. přibližně 28 %. Do těchto statistik se velkou měrou promítá trestní činnost spojená s platebními kartami, která se započítává do hospodářské kriminality a je v centru města velmi častá. Dalším faktorem poměrně vysokého počtu skutků může být fakt, že na území MČ Praha 1 je vysoká koncentrace finančních ústavů a firem. Značnou část nápadu hospodářské kriminality tvoří rovněž případy padělání a rozměňování peněz či úvěrových podvodů.

3.2.1.3.4 EXTREMISMUS

V roce 2021 bylo registrováno 6 trestných činů spojených s extremistickými projevy v rámci obvodu MČ Praha 1 (objasněny byly 3 případy). Většina těchto případů se dnes odehrává prostřednictvím publikování názorů na internetu.

3.2.1.3.5 BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU

V roce 2021 policisté Dopravního inspektorátu ORP Praha I provedli celkem 36 dopravně-bezpečnostních akcí a speciálních kontrol v rámci obvodu Prahy 1. Celkem 9 řidičů bylo pod vlivem alkoholu, 2 řidiči pod vlivem drog a zadrženy byly 3 řidičské průkazy. Bylo zasláno celkem 451 oznámení do bodového systému. Policisté dopravního inspektorátu se rovněž podílí na řízení dopravy a kontroly dopravní situace při bezpečnostních opatřeních konaných v souvislosti s pořádáním kulturních akcí či protestních shromáždění.

3.2.1.3.6 PROBLEMATIKA DROGOVÉ SCÉNY

Podobně jako v roce 2020 i v roce minulém doznala problematika drogové scény značným důsledkům spojenými s opatřeními proti šíření onemocnění COVID-19 u nás i ve světě – došlo k poklesu turistů, a to zejména těch turistů, kteří do hlavního města cestují za tzv. alkoholovou a drogovou turistikou. To se zákonitě promítlo do struktury drogové trestné činnosti, neboť oproti minulým letům došlo k poklesu účasti cizinců na celkovém počtu primárních drogových trestných činů. Výrazně se tedy na celé trestné činnosti podílejí pachatelé české národnosti.³¹ Uzavření restaurací a barů se promítlo rovněž i do proměny struktury omamných a psychotropních látek, které byly zjišťovány v rámci trestných činů: došlo k poklesu trestných činností s registrací kokainu, naopak oproti roku 2020 došlo k významnému nárůstu v distribuci MDMA, GHB/GBL. Celkově dominovala distribuce metamfetaminu. V průběhu roku 2021 bylo stíháno 192 pachatelů drogové trestné činnosti. V roce 2019 bylo zřízeno 11. oddělení obecné kriminality SKPV, které je zaměřeno přímo na pouliční kriminalitu, včetně pouličního prodeje drog. Díky práci 11. OOK SKPV se podařilo snížit množství pouličního prodeje substitučních léčiv obsahujících buprenorfin, tedy farmaceutické preparáty Suboxone, Subutex a Ravata. Policisté rovněž zaznamenávají patrný posun ve způsobu páčání drogové trestné činnosti, a to směrem k sofistikovanějším postupům. Původní pouliční dealeri jsou nahrazováni kvalifikovanými pachateli, kteří zakrývají své nelegální aktivity a zároveň pokrývají větší okruh odběratelů (resp. disponují výrazně větším množstvím drog).

3.2.1.3.7 MĚSTSKÝ KAMEROVÝ SYSTÉM

Na území MČ Praha 1 je vybudován kamerový systém: k 31.12. 2021 zde bylo instalováno 303 kamer městského kamerového systému. Služba na dohledovém pracovišti kamerového systému je zajištěna v nepřetržitém provozu a všechny kamery disponují systémem nočního vidění. Městský kamerový systém se využívá hlavně ke sledování těch míst, která dlouhodobě hlásí zvýšený výskyt pouliční trestné činnosti – loupeže, vloupání do motorových vozidel či krádeže vozidel, místa drogových překupníků a podvodníků se směnou peněz. Díky městskému kamerovému systému je rovněž zajišťován přehled o dopravní situaci a veřejném pořádku v obvodu. Dle informací PČR o bezpečnostní situaci na území ORP Praha I a MČ Praha 1 z roku 2021 se pachatelé místům s kamerovým systémem vyhýbají, umístění kamer má vliv na nápad trestné činnosti.

3.2.1.3.8 PREVENCE KRIMINALITY

Nedílnou součástí bezpečnosti je samotná prevence kriminality. MČ Praha 1 ve spolupráci s preventivní politikou hl. m. Prahy se rovněž podílí na preventivních aktivitách a zaměřuje se především na veřejný pořádek a dopravu v centru města. Besedy a prezentační činnosti zaměřené na žáky škol s cílem seznámit je s problematikou osobního bezpečí, bezpečí na internetu, šikany a kyberšikany, alkoholu a drog a dopravní výchovy byly v roce 2021 kvůli pandemickým opatřením sice omezeny, ale i tyto činnosti patří do oblasti prevence kriminality.

3.2.1.4 OBLAST VEŘEJNÉHO POŘÁDKU

Na oblast veřejného pořádku a dodržování obecně závazných vyhlášek o čistotě města dohlíží strážníci Obvodního ředitelství Městské policie Praha 1. Z celkové komplexní analýzy (tzn. z facilitačních workshopů, dotazníkového šetření i analýzy bezpečnosti a veřejného pořádku) vyplývá, že situace je v této oblasti spíše neuspokojivá. Hlavním faktorem tohoto stavu je především kritický personální podstav strážníků u OŘ Městské policie Praha 1 (respektive Městské policie hl. m. Prahy obecně). Jako jeden z největších problémů z oblasti veřejného pořádku lze označit nadměrnou hlukovou zátěž, které jsou obyvatelé městské části vystaveni přes den, ale i v nočních hodinách, kdy tak dochází k narušování nočního klidu. Tento hluk způsobují především skupiny turistů zdržující se v místech různých podniků – barů, restaurací, večerek a minimarketů, dále aktivity zvané jako tzv. Pub Crawl – organizované putování centrem s cílem navštívit během dne a noci větší počet pohostinských zařízení a barů, troubící řidiči taxislužeb a další aktivity, které se pojí s bujarou noční zábavou. Problémy s rušením nočního klidu a veřejného pořádku rovněž vznikají v soukromých ubytovacích zařízeních zprostředkovaných

³¹ Zdroj: Zpráva o bezpečnostní situaci na území MČ Praha 1 za rok 2021, Obvodní ředitelství policie Praha 1

například přes platformu Airbnb (vzhledem k finanční dostupnosti těchto ubytování je využívají právě skupiny turistů mladší generace, například často k pořádání tzv. rozluček se svobodou). Analýza bezpečnosti z roku 2018 uvádí, že v městské části Praha 1 slouží kolem 242 strážníků, kteří dohlížejí na pořádek v 283 ulicích, ve kterých se průměrně denně pohybuje 250 tisíc návštěvníků a kde se nachází cca 3 600 pohostinských zařízení. Strážníci řeší hlučící opilé turisty, bezdomovce znečišťující prostor, nepoctivé řidiče taxislužeb, neoprávněně parkující taxikáře, popíjení alkoholu na veřejných prostranstvích, porušování protikuřáckého zákona a další přestupky. V roce, kdy vznikala analýza bezpečnosti, hlásili strážníci městské policie skutečný podstav 98 strážníků. Zpráva o činnosti OŘ Městské policie Praha 1 za rok 2021 uvádí průměrný počet 32 strážníků nastupujících na denní směnu a pro noční směnu průměrně 26 strážníků. Zejména pro noční směny jde o nedostatečný počet strážníků v porovnání s problematikou narušování veřejného pořádku a jiného protiprávního jednání, ke kterému permanentně na území MČ Praha 1 dochází.³² Celkový počet strážníků zařazených na OŘ MP Praha 1 v roce 2021 činil v průměru 226 strážníků.³³ Městská policie respektive její strážníci musí svůj časový fond dělit na dohled nad veřejným pořádkem (tedy to, co si občané přejí a co je aktuálně stále velmi potřebné a nutné) a na dohled nad dopravou. Ze statistiky vyplynulo, že ze 70 % jejich činnosti zabírá právě řešení přestupků z oblasti dopravy.³⁴ Obecně vysoké číslo počtu přestupků, které strážníci musí řešit (v roce 2021 to bylo 123 271 přestupků) sebou nese pro strážníky další – administrativní práci, která jim opět ubírá čas, který by mohli strávit nad dohledem veřejného pořádku v ulicích.

3.2.1.4.1 PŘESTUPKY A NEEFEKTIVITA POSTIHOVÁNÍ PŘESTUPKŮ

Oblast přestupkového práva pachateli přestupku umožňuje, zda se sankcí, která mu byla uložena souhlasí (a pokutu zaplatí) či nesouhlasí a pokutu nezaplatí. V takovém případě policista či strážník sepíše úřední záznam a věc postoupí správnímu orgánu (v tomto případě Odboru občansko-správních agend, Úřadu městské části Praha 1, jenž zajišťuje výkon státní správy v rámci přenesené působnosti státní moci). Neefektivita v takovémto postihování přestupků je zejména v tom, že pachatel přestupku se opakovaně nedostavuje k vyřešení dané věci a v konečném důsledku se danému postihu může skutečně vyhnout. Tabulka níže ukazuje počet přestupků, které úřad městské části řešil v posledních letech, skutečné počty hlášení rušení nočního klidu se pohybují v daleko vyšších řádech.

Tabulka 32: Počty přestupků řešené na ÚMČ Praha 1 v letech 2015-2021

rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
počet přestupků	4 522	7 434	7 080	5 004	5 743	4 627	3 852
z toho rušení nočního klidu	56	140	113	77	60	104	114

Zdroj: ÚMČ (2021)

3.2.1.5 ANALÝZA STAVU BEZPEČNOSTI 2018 – 2022

V oblasti bezpečnosti má městská část zpracován strategický dokument s názvem „Analýza současného stavu a návrh řešení pro zvýšení bezpečnosti a veřejného pořádku v ulicích MČ Praha 1 v období 2018-2022.“ Cílem tohoto dokumentu bylo popsání hlavních rizik a problémů spojených s kriminalitou a narušováním veřejného pořádku na území MČ Praha 1 a navržení takových preventivních nástrojů, které by vedly k minimalizaci souvisejících jevů.³⁵ Analýza velmi detailně shrnuje všechny problematické oblasti z pohledu zajišťování bezpečnosti, prevence kriminality a veřejného pořádku jako je trestná činnost, majetková a násilná kriminalita, problematika týkající se veřejného pořádku, čistoty a dopravy, hluk a rušení nočního klidu či neefektivita postihování přestupků. Oblast navržených řešení je slabší částí celého dokumentu.

3.2.1.6 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
- Mezi orgány krizového řízení MČ Praha 1 patří: Bezpečnostní rada MČ Praha 1, Krizový štáb MČ Praha 1 a Povodňová komise MČ Praha 1. - Městská část rovněž zřizuje Komisi pro bezpečnost a prevenci kriminality a má zpracován strategický dokument

³² Zdroj: Zpráva o činnosti za období 1.1.2021 – 31.12.2021 OŘ MP Praha 1

³³ Zdroj: tamtéž

³⁴ Zdroj: tamtéž

³⁵ Elektronická verze [zde](#).

analýzy současného stavu bezpečnosti a veřejného pořádku pro období 2018-2022.

- Již několikátým rokem funguje Portál krizového řízení MČ Praha 1, kde si občané mohou vyhledávat aktuální i obecné informace z oblasti bezpečnosti a veřejného pořádku.
- Na bezpečnost a veřejný pořádek na území městské části dohlíží Policie ČR (oblast obecné kriminality a řízení dopravy) a strážníci městské policie (oblast veřejného pořádku, dodržování obecně závazných vyhlášek a oblast dopravy v klidu).
- Z hlediska nápadu trestné činnosti jsou útvary Obvodního ředitelství Policie České republiky Praha 1 nejzatíženější v rámci Prahy i celé České republiky. Nejzatíženější je místní oddělení v Krakovské ulici. Nejčastěji je řešena majetková a násilná kriminalita – kapesní krádeže, loupeže a vloupání do motorových vozidel, a dále také trestné činy spojené s návykovými látkami.
- Vysoký nápad trestné činnosti na území městské části je dán vysokou koncentrací osob (nejenom turistů).
- Situace v rámci dodržování veřejného pořádku se jeví dlouhodobě jako neuspokojivá, což je příkládáno nejenom samotnému charakteru lokality (centrum města s vysokou koncentrací osob), ale i dlouhodobě nízkému počtu městských strážníků, kteří navíc podstatnou část svého pracovního času alokují na dopravní přestupky a administrativu s tím spojenou.
- Z hlediska bezpečnosti a veřejného pořádku znepříjemňuje život občanům MČ Praha 1 hluk a rušení nočního klidu, narušování veřejného pořádku, ale i trestná činnost a kriminalita.
- Nadměrná hluková zátěž je jedním z hlavních problémů trápící místní občany, kteří se domnívají, že by se situace mohla zlepšit vyšším počtem strážníků v ulicích, kteří by reálně dohlíželi nad dodržováním obecně závazných vyhlášek a přísně sankciovali jejich nedodržování, což v současnosti prakticky chybí.

3.2.2 NÁZOR VEŘEJNOSTI

3.2.2.1 FACILITAČNÍ WORKSHOPY

Obrázek 6: Matice témat z facilitačních workshopů s veřejností – Bezpečnost

		Malá Strana			Petrín			Vojtěšská čtvrt'			Josefov			Václavské nám.		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
Bezpečnost	Sociálně-patologické jevy							x						x		
	Bezpečnost ve veřejném prostoru										x	x		x	x	
	Kriminalita – drobná a střední													x		
		Hlavní nádraží			Hradčany			Petrská čtvrt'			Havelská čtvrt'			Betlémská čtvrt'		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
	Sociálně-patologické jevy		x					x			x					
	Bezpečnost ve veřejném prostoru			x				x			x	x		x	x	
	Kriminalita – drobná a střední		x					x	x		x					

Obrázek matice výše vizualizuje rezonanci tématu bezpečnosti v jednotlivých čtvrtích MČ Praha 1. Téma bezpečnosti bylo předmětem negativních komentářů (resp. negativního hodnocení současného stavu), občané z některých čtvrtí doplnili diskuzi i o své návrhy a doporučení.

Sociálně-patologické jevy:

- Občané z Vojtěšské čtvrti a Václavského náměstí se potýkají s viditelnou prostitucí. Dalšími zmiňovanými jevy byla

drogová kriminalita (pohyb drogových dealerů a problém s drogově závislými) a bezdomovectví (Václavské náměstí, Hlavní nádraží, Petřská čtvrť a Havelská čtvrť).

- Občané si také stěžovali na absenci vymáhání nočního klidu (Václavské náměstí).
- Občané z lokality Hlavního nádraží zmiňovali sociálně-patologické jevy hlavně v okolí parku Vrchlického sadů (tzv. Sherwood) a celkově špatný dojem z hlediska bezpečnosti v okolí hlavního nádraží.

Bezpečnost ve veřejném prostoru:

- Občané z Josefova se necítí bezpečně brzy ráno a mají pocit, že se zde neodehrávají dostatečně kontroly ze strany policie. Na vymáhání dodržování pořádku a s tím spojený nízký počet strážníků si stěžovali i občané z lokality Václavského náměstí, Petřské čtvrti, Havelské čtvrti a Betlémské čtvrti.
- Navýšení počtu strážníků a s tím spojenou častější kontrolu a vymahatelnost předpisů by ocenili občané Josefova, Václavského náměstí, Hlavního nádraží, Havelské čtvrti a Betlémské čtvrti.

Kriminalita – drobná a střední:

- Téma drobné a střední kriminality shledávají občané především v prostituci, drogové problematice, podvodných směnách a vandalismu (Václavské náměstí, Hlavní nádraží, Petřská čtvrť a Havelská čtvrť).
- Občané si rovněž myslí, že by se vandalismu mělo předcházet (Petřská čtvrť).

3.2.2.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola nemá za cíl provést detailní a odbornou interpretaci realizovaného sociologického průzkumu v rámci projektu Praha 1 pohledem občanů. Ta byla provedena dodavatelskou firmou PAQ Research, která výzkum pro MČ Praha 1 zpracovávala a její zpráva tvoří samostatný výstup, který bude veřejnosti k dispozici.

Zpracovatel Strategie ze závěrečné zprávy sociologického výzkumu částečně čerpá informace a interpretace, které jsou z jeho pohledu relevantní pro danou kapitolu této Strategie.

Cílem této kapitoly je převzít interpretace týkající se dané kapitoly a pomoci tak s kontextualizací a dokreslením řešení oblasti i ze strany občanů. Níže uvedené údaje jsou převzaty od zpracovatele PAQ Research a nejsou již dále interpretovány.

3.2.2.2.1 HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ ZE SOCIOLOGICKÉHO ŠETŘENÍ TÝKAJÍCÍHO SE OBLASTI BEZPEČNOSTI³⁶

Pocitovaná bezpečnost v Praze 1 není významně horší než ve zbytku Prahy. Většina lidí by chtěla v ulicích více strážníků, ale říkají to i lidé, co se cítí bezpečně. Mohou chtít jejich vyšší roli v kontrole negativních projevů turismu, dopravy a souvisejících problémů.

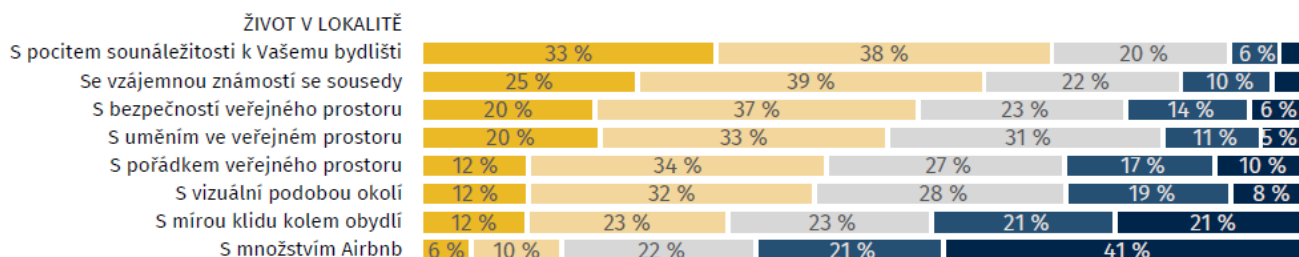
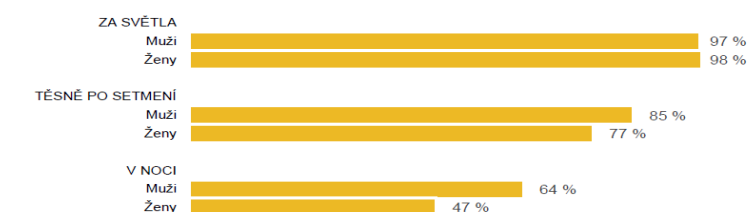
V noci se necítí bezpečně především senioři starší 65 let a mladé ženy. Během noci je podle respondentů nejbezpečněji na Malé Straně, nejmenší pocit jistoty pak mají na Novém Městě.

Největší nedostatek strážníků obyvatelé pociťují na Starém Městě (takřka 60 % nedostatek). Potřeba strážníků sice souvisí s vnímanou bezpečností, ale nedostatek strážníků vnímá i takřka polovina lidí, kteří se v noci a po setmění cítí bezpečně. To a fakt, že největší nedostatek cítí lidé v turistické části Prahy 1, naznačuje, že lidé si od strážníků slibují i jiné věci než bezpečnost – např. omezení nejextrémnějších podob hlasitého turismu, řízení kombinace provozu a chodců atd. Nedostatek strážníků na ulicích vnímají spíše starousedlíci.

Graf 5: Výzkum společnosti PAQ Research – Jak jste Vy osobně spokojen/a či naopak nespokojen/a s následujícími aspekty života ve Vaší lokalitě?

■ 1 – Velice spokojen/a ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 – Velice nespokojen/a

³⁶ Zdroj všech níže uvedených informací: Výzvy a kvalita života očima obyvatel, zpracovatel PAQ Research.


Graf 6: Výzkum společnosti PAQ Research - Pocit bezpečí v okolí bydliště


Poznámka: N= 325, obyvatelé Prahy 1
Znění otázky: Pokud se pohybujete sám/sama v okolí Vašeho bydliště, cítíte se bezpečně...

Graf 7: Výzkum společnosti PAQ Research – Myslíte si, že je v Praze 1 dostatek strážníků na ulici?


Poznámka: N= 321, obyvatelé Prahy 1

Znění otázky: Je podle Vás v Praze 1 dostatek strážníků na ulici?

3.2.2.2.2 SHRUTÍ PAQ RESEARCH K TÉMATU BEZPEČNOSTI

Život v lokalitě

Bezpečnost:

- Drtivá většina lidí se v Praze 1 cítí bezpečně ve dne (98 %) a mírná většina (56 %) i v noci. Obavy nejsou vyšší než ve zbytku Prahy.
- Lidé přesto deklarují, že by uvítali více strážníků. Tento pocit mají lidé napříč celou Prahou. Očekávaná činnost strážníků se nemusí týkat jen bezpečnosti, ale také redukce hluku, řízení dopravy atd.

3.2.3 TRENDY V OBLASTI

Trend	Popis
Řešení vztahu bezpečnosti – práva na soukromí	✓ Přípustná míra zásahů do práva na soukromí, ochrany osobních údajů ✓ Ochrana soukromí
Krizové řízení a management	✓ Vzdávající význam krizového managementu ve veřejné správě ✓ Řešení mimořádných situací ✓ Aktuální problémy krizového řízení ve veřejné správě ✓ Ekonomické souvislosti krizového řízení
Využití kamerového systému na sběr dat z jiných oblastí	✓ Dopravní situace ✓ Životní prostředí

Kybernetická bezpečnost (SW, HW, lidský faktor)	✓ Zvýšení kybernetické bezpečnosti informačních a komunikačních systémů včetně jejich infrastruktury ✓ Výměna stávajícího firewallu ✓ Monitorování vnitřních datových toků ✓ Více faktorová autentizace ✓ Druhá – zálohovací lokalita
Ochrana dat a osobních údajů	✓ Využívání tzv. cloudové služby jako součást své strategie ochrany dat
Prevence a edukace	✓ Preventivní programy na školách ✓ Výchova a vzdělávání v oblasti bezpečnosti na školách

3.2.4 VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

Jak potvrzují data z dotazníkového šetření, analýzy ale hlavně z workshopů s občany, lidé by uvítali více strážníků, a to nejen z důvodu navýšení pocitu bezpečnosti, ale hlavně za účelem redukce hluku, zejména v nočních hodinách (kontroly rušení nočního klidu, kontroly dodržování vyhlášek apod.). Bezpečně se necítí převážně obyvatelé z okolí Hlavního nádraží a Josefova. Oblast hlavního nádraží je dlouhodobě místem s vyšší koncentrací sociálně-patologických jevů. Jak vychází z dotazníkového šetření, více jak polovina obyvatel se cítí spokojena či spíše spokojena s bezpečností, s mírou klidu je významně nespokojeno kolem 40 % obyvatel.

Z hlediska udržitelného rozvoje je zcela žádoucí eliminace negativních jevů v oblasti veřejného pořádku, čistoty města a v dodržování pravidel vzájemného soužití. Všechny výše uvedené negativní jevy mohou být důvodem odlivu obyvatel z centra města a jeho vyklidňování a mají tedy vztah ke všem 4 pilířům. Problémy spojené s hlukem v ulicích a rušení nočního klidu má silný vztah k sociálnímu pilíři. Problémy personálního podstavu strážníků mají průnik do sociálně-politického a rovněž lidského pilíře, omezené možnosti využívání legislativních nástrojů ze strany MČ mají poté průnik opět do všech čtyřech pilířů.

Hluk a koncentrace většího množství lidí je přirozenou vlastností každé metropole či centra metropole, ale vše by mělo mít svou únosnou kapacitu a situace by neměla dojít do stavu, kdy se tyto jevy negativně odrážejí do života místních občanů – mají dopady na jejich psychické i fyzické zdraví. Právě hluk – zejména v nočních hodinách – je nejčastějším tématem stížností občanů. Měl by být zajištěn soustředěný dohled na známá ohniska rušení nočního klidu (Dlouhá, Jakubská) a jejich přísné pokutování. Občané navíc začínají nabývat pocitu (zcela oprávněného), že aplikace legislativních a technických opatření proti těmto negativním jevům selhávají. Městská část má těžkou úlohu v omezené možnosti využívání legislativních nástrojů – může být „jen“ iniciátorem návrhů jednotlivých novel či obecně závazných vyhlášek (hlavní slovo mají zastupitelské orgány hl. m. Prahy).

3.2.5 SWOT ANALÝZA – BEZPEČNOST A POŘÁDEK

SWOT analýza je zhodnocení silných stránek (*Strengths*), slabých stránek (*Weaknesses*), příležitostí (*Opportunities*), hrozeb (*Threats*):

- Silné a slabé stránky jsou interního charakteru, tj. mají původ v prostředí / území Prahy 1.
- Příležitosti a hroby jsou externího charakteru, tj. mají původ vně území / prostředí Prahy 1.

U každého tvrzení je uveden zdroj:

- Objektivní (O) = analýza, zjištění zpracovatele a řešitelského týmu zadavatele.
- Subjektivní (S) = podněty, názor z facilitačních workshopů nebo kvantitativního dotazníkového šetření.

U každého tvrzení je dále uvedeno, kterého pilíře udržitelnosti se týká (ekonomický; environmentální; lidský; sociálně-politický).

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
Zřízení 11. oddělení obecné kriminality SKPV (zaměřeno přímo na pouliční kriminalitu, včetně pouličního prodeje drog).	O				X
Vybudování dvojjazyčného informačního systému pro návštěvníky centra (upozorňuje na platnost konkrétních obecně závazných vyhlášek).	O			X	X
Pokrytí městským kamerovým systémem a investice do rozvoje městského kamerového systému.	O	X		X	X
Nízký podíl závažné trestné kriminality.	S / O			X	X
SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
Případy nezapojení MČ/ÚMČ Praha 1 ze strany hl. m. Prahy do přípravy významných strategických koncepcí majících přímý vliv na MČ Praha 1.	O				X
Hluk v ulicích a rušení nočního klidu.	S			X	
Rozšíření noční zábavy a s tím spojené rozšíření doprovodných negativních jevů.	S / O			X	X
Množství pohostinských zařízení, která jsou orientována jen na turisty.	S / O			X	X
Vymahatelnost a postih protiprávního jednání lidí bez domova a drogově závislých.	O				X
Vnímání nižšího pocitu bezpečnosti pro obyvatele ve vybraných lokalitách.	S			X	
Rozvoj sofistikovanějších postupů při páchání drogové trestné činnosti na území MČ Praha 1.	O				X
Vymáhání rušení nočního klidu, popíjení alkoholu na veřejnosti a dalších vyhlášek.	S / O				X
PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
Navýšení počtu strážníků sloužících na území MČ Praha 1.	O				X
Regulace otevírací doby (či jednotná zavírací doba) pohostinských zařízení a podniků celopražskou vyhláškou.	O			X	X
Snížení počtu turistů mířících do HMP za alkoholovou apod. turistikou.	S / O			X	X
Omezení veřejných míst s možností pít alkohol celopražskou vyhláškou.	S / O				X

HROZBY (THREATS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Krizové situace a havárie, které ovlivní celou MČ nebo hl. m. Prahu.	O				X
• Negativní vnímání rozvoje kamerového systému v HMP.	S			X	X
• Pokračování trendu podstavu městských strážníků.	O				X
• Zrušení nebo zmírnění regulačních vyhlášek v oblasti rušení nočního klidu, popíjení alkoholu na veřejnosti apod.	O				X
• Vytvoření sociálně vyloučených lokalit na území MČ Praha 1 v důsledku změn v jiných MČ nebo na úrovni HMM či státu.	O			X	

3.3 DOPRAVA

Dopravu v Praze určuje několik klíčových dokumentů. Všechny tyto dokumenty jsou definovány na úrovni celého hl. m. Prahy a týkají se tedy přímo i MČ Praha 1. (Městská část Praha 1 nemá žádný strategický/rozvojový dokument, který by oblast nebo její dílčí segmenty řešil.)³⁷ Pro oblast mobility je poté zastřešujícím dokumentem Plán udržitelné mobility Prahy a okolí.³⁸ Z pohledu MČ Prahy 1 jsou klíčové především následující strategické cíle a prioritní osy v tomto dokumentu, které mohou korelovat s potřebami MČ Prahy 1 (níže je uveden výběr, který se přímo týká nebo může týkat MČ Prahy 1). Strategie stanovuje 5 strategických cílů, které se svojí povahou mohou dotýkat dopravy na MČ Praze 1 (primárně nebo sekundárně).

- Zvýšení prostorové efektivity dopravy
- Snížení uhlíkové stopy
- Zvýšení výkonnosti a spolehlivosti zvýšení bezpečnosti
- Zvýšení finanční udržitelnosti
- Zlepšení lidského zdraví
- Zlepšení dostupnosti dopravy

Na strategické cíle navazují prioritní osy, které se dle tématu mohou týkat více cílů. MČ Prahy 1 se bezprostředně mohou dotýkat následující osy:

- Preferování veřejné dopravy a rozvoj kolejové dopravy (A)
- Provázanost veřejné dopravy s ostatními druhy dopravy (B)
- Snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů v dopravní síti (C)
- Nová propojení pro různé druhy dopravy (D)
- Podpora chůze a dopravní cyklistiky (E)
- Optimalizace zásobování města (F)
- Zlepšení přístupnosti dopravy pro starší a znevýhodněné občany (G)
- Zlepšení kvality veřejných prostranství (H)
- Snížení znečištění ovzduší, hlukové zátěže a uhlíkové stopy (I)
- Snížení prostorových nároků dopravy (J)
- Snížení dopravní nehodovosti (K)
- Udržitelný územní rozvoj Pražské metropolitní oblasti (N)

3.3.1 DOPRAVA V POHYBU

3.3.1.1 INTENZITA DOPRAVY

3.3.1.1.1 PRŮJEZDNOST

V oblasti intenzity dopravy je v hl. m. Praze možné pracovat s daty z měření, která provádí TSK na klíčových uzlech v hl. m. Praze (na území MČ Prahy 1 jde celkem o 68 uzlů z celkových 964 měřených).

Není překvapivé, že při interpretaci čísel z r. 2021 jsou na úplném vrcholu v míře intenzity dopravy v Praze hlavní tranzitní tepny a radiály. Na území MČ Praha 1 patří k nejexponovanějším ulicím (nebo jejich částem) Mezibranská, Legerova, Wilsonova, Sokolovská, Těšnovský tunel a Nábřeží Ludvíka Svobody (všechna uvedená místa mají přes 30 000 průjezdů v průměru za den).³⁹

- Legerova – Anglická a Žitná – Mezibranská patří dlouhodobě k deseti nejvytíženějším křižovatkám v hl. m. Praze.⁴⁰
- V celopražském kontextu je nejexponovanějším uzlem Barrandovský most. (10 nejvíce vytížených ulic v r. 2021 je v příloze tohoto dokumentu.)

³⁷ Jedná se o konstatování stavu. Ze strany zpracovatele není tato skutečnost hodnocena negativně.

³⁸ K dispozici zde: <https://poladprahu.cz/>

³⁹ Tabulka obsahující kompletní seznam uzlů na Praze 1 je v [příloze tohoto dokumentu](#).

⁴⁰ Viz [ročenky TSK](#).

Tabulka 33: Intenzita vybraných typů dopravy na hlavních dopravních uzlech na území MČ Praha 1 (průměr za r. 2021)

Pořadí v HMP	Číslo uzlu		Ulice	Začátek	Konec	Délka (m)	Osobní aut.	Pomalá vozidla	Vozidel bez MHD	Bus MHD	Vozidel celkem
	U1	U2									
98.	1047	1056	MEZIBRANSKÁ	ŽITNÁ	MUZEUM	280	44000	1100	45100	27	45127 ⁴¹
99.	1057	1063	LEGEROVA	VINOHRADSKÁ	WILSONOVA	300	43800	1100	44900	26	44926
104.	1052	1056	WILSONOVA	POLIT. VĚŽŇŮ	MUZEUM	180	42600	1300	43900	27	43927
105.	1048	2007	LEGEROVA	ANGLICKÁ	NÁM. I.P. PAV.	180	42600	1100	43700	44	43744
117.	1052	1063	WILSONOVA	POLIT. VĚŽŇŮ	LEGEROVA	180	39900	1300	41200	27	41227
118.	1048	1057	LEGEROVA	ANGLICKÁ	VINOHRADSKÁ	300	39300	1000	40300	26	40326
144.	1047	2006	SOKOLSKÁ	MEZIBRANSKÁ	NÁM. I.P. PAV.	180	33600	900	34500	18	34518
150.	1064	8049	TĚŠNOVSKÝ T.	KLIMENTSKÁ	KE ŠTVANICI	440	32400	900	33300	0	33300
171.	1030	1064	NÁB. L. SVOB.	NOVÉ MLÝNY	KLIMENTSKÁ	270	29900	900	30800	0	30800

Zdroj: TSK (2021), odkaz [zde](#)

Tabulka 34: Intenzita dopravy na hlavních dopravních uzlech na území MČ Praha 1 srovnání 2016 – 2021 (z prostorových důvodů některé roky vynechány)

Ulice	Začátek	Konec	Osobní aut. 2016	Osobní aut. 2018	Osobní aut. 2019	Osobní aut. 2021
MEZIBRANSKÁ	ŽITNÁ	MUZEUM	39400	41400	42800	44000
LEGEROVA	VINOHRADSKÁ	WILSONOVA	45500	48200	45400	43800
WILSONOVA	POLIT. VĚŽŇŮ	MUZEUM	42600	44700	45200	42600
LEGEROVA	ANGLICKÁ	NÁM. I.P. PAV.	42700	45200	46300	42600
WILSONOVA	POLIT. VĚŽŇŮ	LEGEROVA	36100	38200	39800	39900
LEGEROVA	ANGLICKÁ	VINOHRADSKÁ	43800	43000	42600	39300
SOKOLSKÁ	MEZIBRANSKÁ	NÁM. I.P. PAV.	31700	33900	35100	33600
TĚŠNOVSKÝ T.	KLIMENTSKÁ	KE ŠTVANICI	35000	34400	34500	32400
NÁB. L. SVOB.	NOVÉ MLÝNY	KLIMENTSKÁ	32800	32500	32500	29900

Zdroj: TSK (statistiky za r. 2016, 2018, 2019 a 2021)

Z komparativní tabulky je zřejmé, že v posledních letech stoupá intenzita automobilové dopravy zejména v ulici Mezibranská, Wilsonova a Sokolovská. Naproti tomu v ulicích Legerova, v Těšnovském tunelu nebo Nábřeží Ludvíka Svobody intenzita mírně klesá.

Poznámka: Dle měření, které si provedla MČ Praha z popudu gesčního radního, je ze strany MČ Praha 1 uváděno, že tranzitní doprava na území MČ Praha 1 tvoří cca 30 – 40 % dopravy.

Exponované uzly mají dopad především do oblasti životního prostředí (kvalita ovzduší, hluk ad. negativní dopady), ale i do oblasti kvality života, bydlení, prostupnosti městské části nebo bezpečnosti. Tématem by tak logicky mohla být snaha o snižování intenzity dopravy a v důsledku toho snižování negativních dopadů, které z intenzity dopravy plynou (nebo mohou plynout). Část exponovaných ulic je součástí komplexnějšího tranzitu přes MČ Praha 1 a u nich je nezbytné hledat případná řešení ve spolupráci s okolními městskými částmi a hl. m. Prahou (snížení intenzity tranzitní dopravy přes Prahu jako celku a snížení zbytné dopravy ve vnitřním městě regulací dopravy nebo úpravou kapacity).⁴²

Dalším tématem spojeným s některými negativními prvky z intenzity dopravy může být podpora využívání MHD, rozvoj alternativní a nemotorové dopravy nebo rozvoj tzv. city logistiky. Část tématu je nutné stejně jako u výše uvedeného řešit ve spolupráci především s hl. m. Prahou, případně i na státní úrovni. V pravomoci městské části jsou pak především věci

⁴¹ V r. 2019 to bylo 44 227.

⁴² Nelze to ale tvrdit obecně, neboť při uzavírkách v roce 2019 bylo ověřeno, že například zneprůjezdnění centra (Smetanovo nábřeží a Malá Strana) stavbu dalších komunikací mimo centrum nepotřebuje. Nedošlo k zásadnímu zhoršení dopravy v centru, a to i přes to, že bylo Smetanovo nábřeží uzavřeno pro veškerou dopravu a souběžně probíhaly uzavírky na pomezí Prahy 1 a 6.

jako např. odstraňování bariér (snižování obrub, "trojschody", řešení extrémně hrubé dlažby apod.), zřizování cykloobousměrek, regulace zásobování ad.

Dlouhodobými tématy je omezování vjezdu do centra (formou vybraného druhu regulace) nebo snižování průjezdnosti některých částí (např. nábrežní oblasti) pro automobilovou dopravu. Tato záležitost nicméně vyžaduje spolupráci a shodu mezi MČ Praha 1 a hl. m. Prahou a jeho organizacemi. Možností je rovněž regulace parkování a snižování parkovacích míst (tato věc by však měla přímo dopady do života rezidentů nebo abonentů a jedná se tak o politické rozhodnutí, které by mělo být založeno na odborném zdůvodnění).

3.3.1.1.2 ZÁSBOVÁNÍ

Zásobování je tématem, které je z pohledu řízení městské části na pomezí dopravy v pohybu a dopravy v klidu, neboť se týká obou typů.

V prostředí MČ Praha 1 jde o specifický problém, kterým tato městská část dlouhodobě trpí. Na území MČ Praha 1 se nachází - ve vztahu k její lokalizaci a rozloze - velké množství podniků a firem z oblasti pohostinství a hotelnictví, přičemž tyto subjekty spolu s dalšími živnostníky a prodejci jsou závislí na pravidelném (často každodenním) typu obsluhy ze strany zásobování.⁴³ Zásobování je rovněž spojeno s běžným doručováním zásilek do firem a k fyzickým osobám, ať již přímo nebo do sběrných boxů (dále uváděná čísla ukazují, že v této oblasti došlo k výraznému nárůstu v a po onemocnění COVID-19). Všechny tyto aspekty mohou vytvářet soubor negativních jevů souvisejících s dopravou, ale i s životním prostředím, kvalitou a průchodností veřejného prostoru nebo lidským zdravím.

- MČ Praha 1 má v současné době již částečně nastavené omezení vjezdu pro některé druhy vozidel: Na území MČ je zcela zakázán vjezd vozidlům s celkovou hmotností nad 6 tun, ve všední dny mezi 8-18 hod. pak není umožněn vjezd vozidlům s celkovou hmotností nad 3,5 tuny (pokud konkrétní vozidla / dopravce nedisponuje výjimkou).

Výše uvedené vytváří tlak jednak na intenzitu dopravy a parkovací kapacity, ale rovněž na průjezdnost a dostupnost pro zásobovací vozy dostat se do dané lokality. Celou věc komplikuje profil městské části, která je památkovou zónou (úzké ulice, omezená průjezdnost nebo jednosměrný provoz a rovněž vysoký počet pěších zón). Všechny tyto aspekty mohou vést k zatížení životního prostředí v oblasti, snížení bezpečnosti, omezení veřejného prostoru a dalších doprovodných jevů.

Hlavním problémem je dále skutečnost, že na ulicích v MČ Prahy 1 je omezený prostor pro parkování a zásobovací vozy tak často nemají kde zaparkovat, což vede k parkování na chodníku, či v místech kde je vyhláškou či místní úpravou zakázáno zastavit či stát; případně také parkování na zeleni. MČ Praha 1 se dlouhodobě snaží věc řešit přímo s provozovateli, zejména návrhem, aby k zásobování docházelo především v brzkých ranních hodinách, kdy je na ulicích minimální počet chodců a městská část je obecně výrazně průjezdnější. Možným potenciálním řešením, které zatím nebylo uchopeno, je využití řeky k části zásobování (a nejen k tomu), preference cargo kol nebo menších zásobovacích vozů.

Údaje poskytnuté MČ Praha 1 uvádějí, že v r. 2017 byl počet nákladních vozidel (vč. dodávek) zajišťujících přepravu zboží směrem do centra v průměru cca 42 tis. za 24h. V r. 2021 toto číslo bylo poté vyšší než 70 tis. za 24h.⁴⁴

Tématem, které začíná na úrovni hl. m. Prahy v posledních letech rezonovat, je tzv. city logistika,⁴⁵ která si klade za cíl zajistit část zásobování v centru města (ale nejen v něm) v podobě lepší organizovanosti zásobování a plynulého toku zboží, podpoře alternativní dopravy, rozvoje ekologicky šetrných dopravních prostředků, které nebudou zatěžovat životní prostředí nebo jsou ve vztahu k prostoru méně náročné a omezující. Hl. m. Praha v této souvislosti již vytipovala některá místa, tzv. mikro-depa, odkud se bude rozvážet část zboží. Logika spočívá v tom, že závoz nákladními vozy proběhne do mikro-dep v brzkých ranních hodinách a odtud se bude zboží dále distribuovat po centru města pomocí kol nebo elektrokol.

- Mikro-depa již byla otevřena v Praze na Florenci a v Praze na Andělu. Ačkoli ani jedno neleží na území MČ Praha 1, sousedí obě s některými čtvrtěmi MČ Praha 1 a mohou tak mít pozitivní dopad na snížení negativních jevů souvisejících se zásobováním na této městské části.⁴⁶

⁴³ Počet podnikajících subjektů na území MČ Praha 1 je uveden v kapitole věnující se podnikání.

⁴⁴ Zdroj: MČ Praha 1, radní pro dopravu.

⁴⁵ Zdroj IPR: *City logistikou je veškerá doprava zahrnující toky zboží uvnitř města, kterými se zajišťuje provoz živností, služeb a podnikatelských aktivit. City logistika je definována jako oprávněné stanovení požadavků v městské dopravě při zohlednění ekologických požadavků a rámcových ekonomických podmínek.* (Odkaz [zde](#).)

⁴⁶ Informace a data o vytížení lze nalézt na stránkách IPR Praha [zde](#).

V city logistice je aktivní i sama MČ Praha 1, která se zúčastnila pilotního projektu z OP Praha Pól – růstu s názvem Řešení optimalizace dopravní obslužnosti v rámci MČ“. Tento projekt řeší téma city logistiky.

IPR identifikoval několik možných dalších řešení:⁴⁷

- Zavádění tzv. proměnlivých jízdních pruhů. Tyto pruhy by určitou část dne sloužily výhradně pro zásobování a v ostatních částech dne by pak byly vyhrazeny např. pro parkování rezidentů.
- Dalším z řešení byl návrh na mobilní aplikaci, ve které by se mohla vyhrazená parkovací místa rezervovat na určitý čas.
- Vyšší míra využívání řeky pro dopravu.
- Vytváření tzv. balíkovboxů, s tím spojený rozvoj a organizace zásobování.
- Rozvoj a využití železnice.
- ad.

3.3.1.2 NEGATIVNÍ DOPADY DOPRAVY V POHYBU

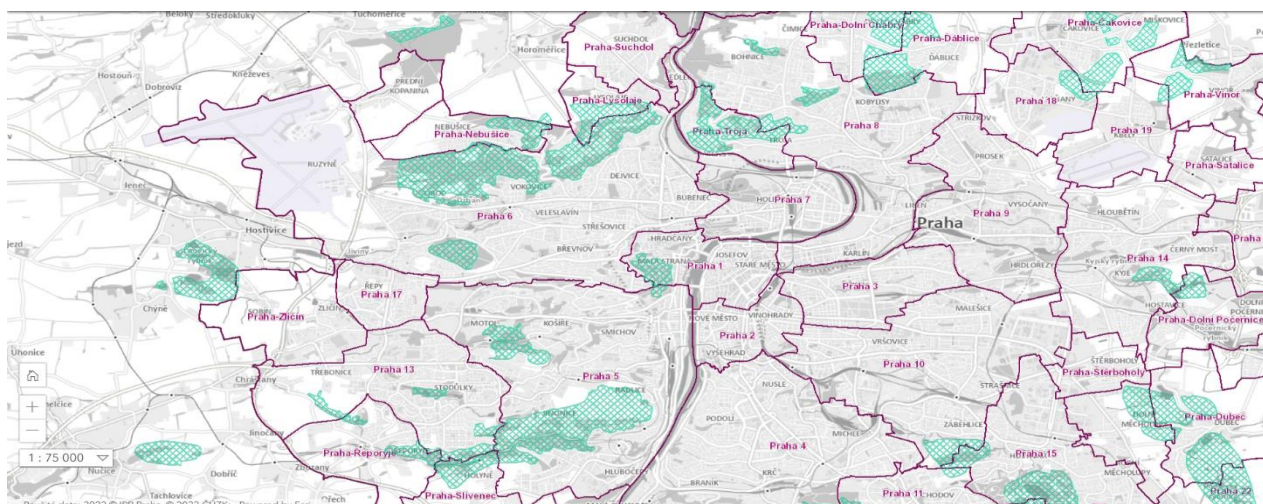
S dopravou v pohybu jsou spojeny negativní jevy mající vliv na kvalitu života vč. zdraví nebo na životní prostředí a změny klimatu. Mezi tyto negativní jevy patří především hluk, dále škodlivé látky spojené s IAD (problém poléťavého prachu PM10, oxidy dusíku ad.).

Téma negativních dopadů z dopravy je řešeno (často velmi detailně) i ve strategiích na úrovni hl. m. Prahy, jako jsou např. Klimatický plán hl.m. Prahy do r. 2030, Strategie adaptace hl.m. Prahy na změnu klimatu, Plán udržitelné mobility Prahy a okolí, Strategie hl.m. Prahy pro přechod na cirkulární ekonomiku.

3.3.1.2.1 HLUK

Doprava patří na území MČ Praha 1 k hlavním hlukovým znečišťovatelům.⁴⁸ (Samostatnou kapitolu poté tvoří tzv. zvukový smog, který má ale mnohem širší skupinu zdrojů než pouze dopravu. Téma je proto řešeno v jiné kapitole tohoto dokumentu.) Významným dokumentem ovlivňujícím tuto oblast je Akční plán snižování hluku (poslední verze z r. 2019).⁴⁹ Dokument je vytvářen pro území celého hl. m. Prahy a má tak přímý dopad i na MČ Praha 1. Smyslem dokumentu je odbourávání hlukové zátěže. Dokument mimo jiné stanovuje tzv. tiché oblasti⁵⁰ (na obrázku níže jako zelené šrafování). Na území MČ Praha 1 je takto definována jedna oblast, a to lokalita Petřina.

Obrázek 7: Mapa tichých oblastí definovaná Akčním plánem snižování hluku z r. 2019



Zdroj: IPR (2019), odkaz [zde](#)

⁴⁷ Zdroj: IPR (2022), odkaz [zde](#)

⁴⁸ Na území MČ nejsou nikde umístěny protihlukové ochrany (valy, stěny a bariéry), neboť to není nutné, ale de facto ani možné.

⁴⁹ Povinnost vytvářet akční plán snižování hluku pramení z přijetí Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2002/49/EC o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí.

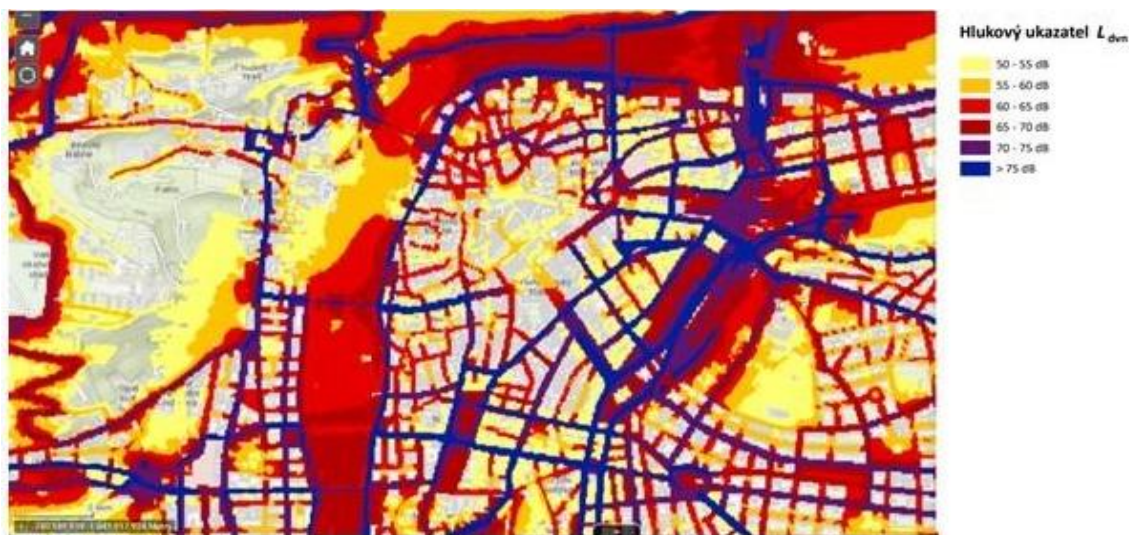
⁵⁰ Zákon č.258/2000 Sb., § 80, odst. 1 písm. t): Tichou oblastí v aglomeraci se rozumí oblast, která není vystavena hluku většímu, než je mezní hodnota hlukového ukazatele nebo než je nejvyšší přípustná hodnota hygienického limitu hluku stanoveného podle § 34. Tichou oblastí ve volné krajině se rozumí oblast, která není rušena hlukem z dopravy, průmyslu nebo rekreačních aktivit.“

Intenzita hluku v oblasti dopravy koreluje se dvěma proměnnými:

- intenzitou dopravy (tato korelace je očekávatelná);
- ale i s intenzitou MHD, respektive prostředky MHD, a železniční dopravou a jejím prostředky, které se v dané ulici nebo lokalitě pohybují.

Hlavní zdrojem hlukového znečištění jsou komunikační tahy – Wilsonova, kompletní nábreží, ale i ulice jako Národní, Opletalova ad. Ze železniční dopravy má vliv lokalita Hlavního nádraží a Masarykova nádraží. Všechny tyto lokace vykazují hodnoty v průměru vyšší než 75 Db, což ukazuje hluková mapa, kterou zpracovává Ministerstvo zdravotnictví ČR. (Poslední hluková mapa byla ovšem vytvořena k r. 2017 a nová mapa za r. 2021 bude zveřejněna v r. 2022.)

Obrázek 8: Hluková mapa za oblast MČ Praha 1 (2017)



Poznámka: Na mapě jsou ukazatele dle indikátoru L_{dvn}.⁵¹

Zdroj: MZd (2017), odkaz [zde](#)

3.3.1.2.2 ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ

Ve vztahu k životnímu prostředí a lidskému zdraví je možné rovněž sledovat další dopady intenzity dopravy (látky, které vznikají v jejím důsledku). Jedná se především o níže uvedené látky, které ovlivňují jak rovinu kvality životního prostředí, tak kvalitu života (vč. dopadů na lidské zdraví).

3.3.1.2.2.1 OXID DUSÍKU

Oxidy dusíku:⁵² Podílí se na vzniku kyselých dešťů a přízemního ozónu, dále také posilují dráždivost dýchacích cest, vyšší afinitu k Hb, karcinogenitu. Konkrétně oxid dusný je poté významný skleníkový plyn, který může mít dopady na udržitelnost života v daném místě, na regionální a v důsledku i na globální úroveň.⁵³

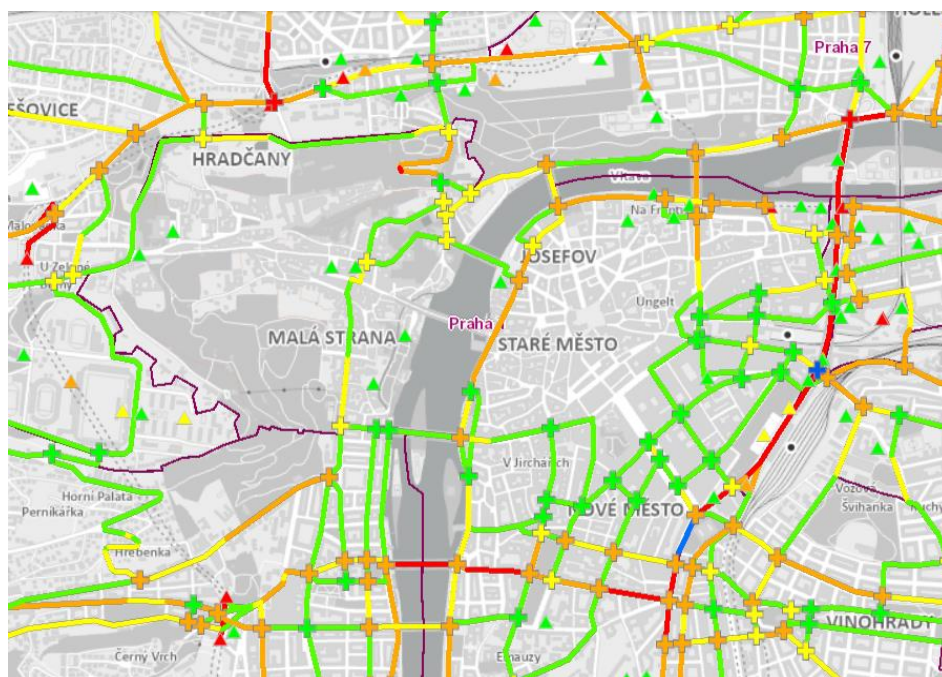
Na území MČ Praha 1 jsou v tomto důsledku nejvíce zasaženy území podél SVJ magistrály, zejm. křižovatka U Bulhara a poté Mezibranská, ale i pravobřežní komunikace od Karlova mostu přes Revoluční až na Těšnov. Vysoké koncentrace rovněž vykazují oblasti Wilsonova nábreží na území MČ Prahy 1. (Silně zasaženy jsou přilehlá místa na území jiných městských částí. Typickým příkladem mohou být ulice Ječná a Žitná ad.) U oxidu dusíku (stejně jako u dalších znečišťovatelů) tak nelze vnímat znečištění pouze pro dané ulice, ale i pro širší okolí.

⁵¹ Hlukový ukazatel (též indikátor) pro den-večer-noc – hlukový ukazatel pro celkové obtěžování hlukem daný Směrnicí 2002/49/ES

⁵² Jde o směs oxidu dusnatého (NO) a oxidu dusičitého (NO₂).

⁵³ Poznámka: S oxidem dusíku souvisí sekundární polutant přízemní ozón, který vzniká fotochemickými reakcemi z oxidu dusičitého a kyslíku a jehož koncentrace je ovlivněna i koncentracemi těkavých organických látek (VOC), přítomnými ve výfukových plynech motorových vozidel. Imisní limit, který má hodnotu 120 µg.m⁻³ jako maximální denní 8h klouzavý průměr a maximální povolený počet překročení za 3 po sobě jdoucí roky je 25x. Ozón je důležitou složkou tzv. fotochemického smogu., má negativní zdravotní účinky a jeho koncentrace v Praze je značně vysoká, pro případ smogových situací je připraven tzv. signál upozornění po překročení 180 µg/m³ a signál varování při překročení 240 µg/m³.

Obrázek 9: Hladiny oxidu dusíku na území MČ Praha 1 a okolí (průměrná hodnota v r. 2021)



Poznámka: Nejvyšší hodnoty značí barva modrá a vysoké hodnoty barva červená; střední hodnoty značí barva oranžová; barvy ležená a žlutá značí nižší naměřené hodnoty.

Liniové zdroje jsou značeny barevnými čarami. Modrá = vyšší než 20 - 40 t/rok/km; červená => 10 - 20 t/rok/km).

Křižovatky jsou značeny křížky. Modrá = vyšší než 1,0 - 2,3 t/rok; červená 0,5 - 1,0 t/rok.

Speciální zdroje jsou značeny trojúhelníky. Tyto zdroje však nejsou pro území MČ Praha 1 výraznými znečišťovateli.

Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

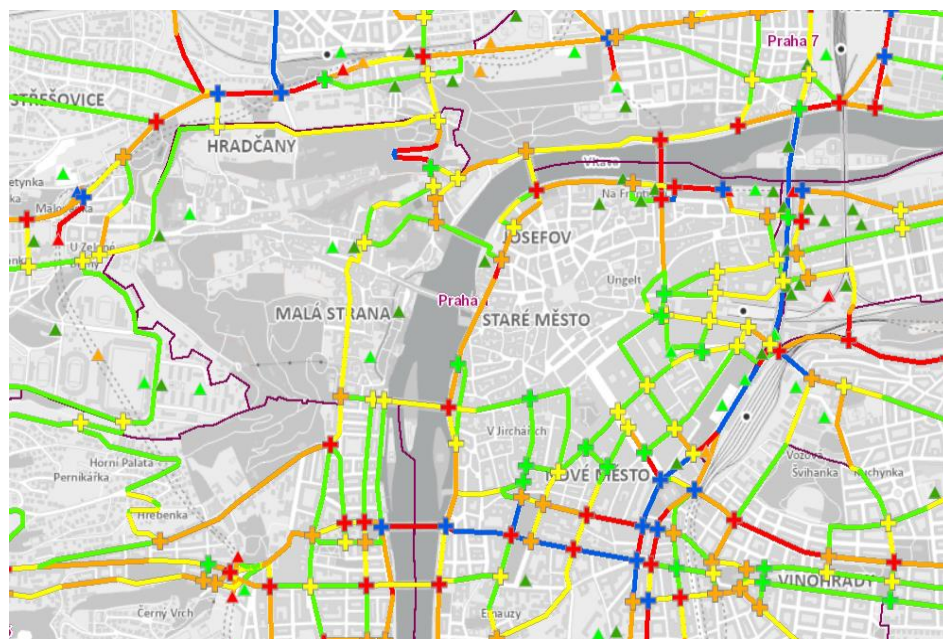
3.3.1.2.2.2 OXID UHELNATÝ

Oxid uhelnatý: Při vyšší koncentraci velmi jedovatý; není reálné, aby z běžného venkovního provozu silniční dopravy došlo k otravě jednotlivce; přesto má z dlouhodobého hlediska negativní účinky na lidské zdraví (cévní onemocnění apod.).

Na území MČ Prahy 1 jsou vyšší koncentrace sledovány na řadě významných křižovatek (U Bulhara, na nábreží ad.).

Nejvyšší koncentrace jsou poté na ulici Wilsonova nebo u Těšnovského tunelu (rovněž v ulicích Žitná a Ječná v sousední městské části).

Obrázek 10: Hladiny oxidu uhelnatého na území MČ Praha 1 a okolí (průměrná hodnota v r. 2021)



Poznámka: Nejvyšší hodnoty značí barva modrá a vysoké hodnoty barva červená; střední hodnoty značí barva oranžová; barvy ležená a žlutá značí nižší naměřené hodnoty.

Liniové zdroje jsou značeny barevnými čarami. Modrá = vyšší než 30 - 71 t/rok/km; červená = vyšší než 20 - 30 t/rok

Křižovatky jsou značeny křížky. Modrá = vyšší než 5,0 - 21,0 t/rok; červená = vyšší než 3,0 - 5,0 t/rok

Speciální zdroje jsou značeny trojúhelníky. Tyto zdroje však nejsou pro území MČ Praha 1 výraznými znečišťovateli.

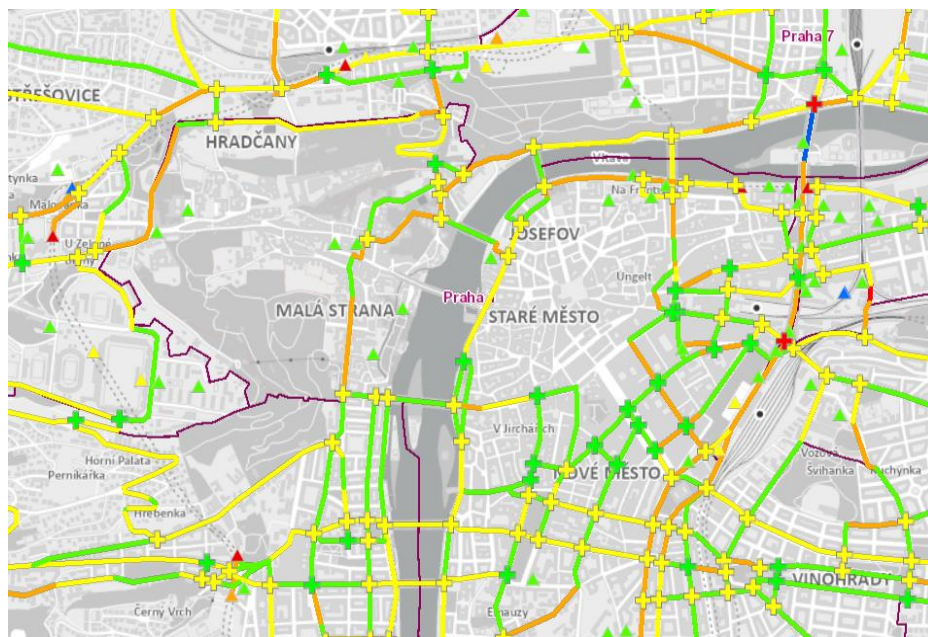
Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

3.3.1.2.2.3 POLÉTAVÝ PRACH

Polétaavý prach neboli PM10: Z dlouhodobého hlediska může mít vliv na respirační onemocnění nebo karcinogenní onemocnění. Při detailním pohledu na emisní mapu MČ Praha 1 je problémová především křižovatka U Bulhara a Těšnovský

tunel. Zvýšené koncentrace je možné sledovat v oblastech, kde je silnější intenzita dopravy, jako jsou ulice Politických vězňů, Mezibranská a Wilsonova nebo Dvořákovo nábřeží.

Obrázek 11: Hladiny PM10 na území MČ Praha 1 a okolí (průměrná hodnota v r. 2021)



Poznámka: Nejvyšší hodnoty značí barva modrá a vysoké hodnoty barva červená; střední hodnoty značí barva oranžová; barvy lezeň a žlutá značí nižší naměřené hodnoty.

Liniové zdroje jsou značeny barevnými čarami. Modrá = vyšší než 25,0 - 48 t/rok/km; červená = vyšší než 10,0 - 25,0 t/rok/km

Křižovatky jsou značeny křížky. Červená = vyšší než 0,1 - 1,4 t/rok. (Modrá není zaznamenána.)

Speciální zdroje jsou značeny trojúhelníky. Tyto zdroje však nejsou pro území MČ Praha 1 výraznými znečišťovateli.

Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

3.3.1.3 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:

- Vysoká intenzita dopravy se týká především SVJ magistrály, zejm. části ulic Mezibranská, Legerova, Wilsonova, Sokolovská, Těšnovský tunel a Nábřeží Ludvíka Svobody. To má dopad na kvalitu života (lidský a sociální pilíř) a životní prostředí v lokalitách (environmentální pilíř). (Dle údajů poskytnutých MČ tvoří tranzitní doprava cca 30 – 40 % dopravy na území MČ Praha 1.). I přesto lze vysokou intenzitu dopravy pozorovat i v jiných částech MČ Prahy 1, což je podmíněno strukturou ulic (nižší intenzita dopravy ve srovnání s jinými ulicemi může v úzce dimenzované ulici nebo ulici s vysokým podílem zaparkovaných aut způsobovat negativní jevy jako jsou zácpy nebo zhuštěný provoz, což pak dopadá na kvalitu ovzduší, hluk ad. negativní jevy v lokalitě).
- Řešení intenzity dopravy je zčásti podmíněno hledáním řešení na úrovni hl. m. Prahy, případně spoluprací se státem. Část opatření může zavádět i sama MČ Praha 1.
- Téma dopravy v pohybu je rovněž úzce provázané s tématem dopravy v klidu, zásobováním i nemotorovou dopravou (pěší, cyklo ad.).
- Z informací poskytnutých MČ Praha 1 plyne, že od r. 2017 došlo k výraznému nárůstu počtu zásobovacích automobilů v průměru na den. Současně ale dochází ke snižování velikosti těchto vozidel.
 - MČ Praha 1 se úspěšně zapojila do projektu z OP Praha Pól růstu - Řešení optimalizace dopravní obslužnosti v rámci MČ.
 - Dále je potřeba řešit zásobování v centru města formou komunikace s provozovateli a tlak na zavážení v ranních hodinách, případně v některých lokalitách využít k zavážení řeku. Tento problém má dopady do všech pilířů udržitelnosti.
- Dalšími tématy k řešení, jež bude potřeba rozpracovat na pracovních skupinách při tvorbě návrhové části, je další rozvoj city logistiky, zásobování v centru města obecně či regulace vjezdu do centra.
- Nová opatření mohou směřovat ke zklidňování dopravy v centru města (s cílem neomezovat pokud možno rezidenty).
- Mezi dílčí opatření může patřit podpora využívání MHD v Praze, podpora alternativní a nemotorové dopravy po městě (elektromobilita, pěší, cyklo ad.). Všechny tyto aktivity vyžadují dlouhodobou popularizační, edukační a částečně i regulační aktivitu jak na úrovni MČ Praha 1, tak na úrovni celé Prahy. Posílení těchto atributů by mělo mít pozitivní dopady do všech pilířů udržitelného rozvoje.
- Celá oblast má vysokou korelaci s veřejným prostorem, jeho uspořádáním a využitím.

3.3.2 DOPRAVA V KLIDU

Hlavní dokument upravující dopravu v klidu je definován pro území celé Prahy a vydává ho hl. m. Praha. Jedná se o Metodiku vydávání parkovacích oprávnění/karet pro zóny placeného stání v hl. m. Praze (poslední aktualizace z r. 2017). Tento dokument stanovuje a upravuje správu a řízení zón placeného stání v městských částech.

Strategické směřování celé oblasti poté upravuje Strategie rozvoje parkování 2020 – 2025.⁵⁴

Zóny placeného stání mají v Praze zavedené Praha 1 – 10, dále poté Praha 13, Praha 16, Praha 18 a Praha 22. Praha je v tomto směru rozdělena do 3 cenových pásem, kdy MČ Praha 1 tvoří samostatné pásmo 1, čemuž odpovídá výše finančních nákladů za povolení k parkování pro rezidenty i ostatní parkující.⁵⁵

Současná metodika řešící systém zón placeného stání na úrovni hl. m. Prahy a jeho městských částí je již poměrně zastaralá (přes 5 let). Dlouhodobě se ukazují problémy, které současná metodika neřeší a řešit by měla. Obecné problémy v oblasti parkování rovněž definovala zmiňovaná Strategie zón placeného stání. V souhrnu jde zejména o:

- Role elektromobilů a hybridů. Mají parkování na ZPS zdarma, nicméně s jejich rostoucím počtem může docházet k tomu, že jejich majitelé i z jiných městských částí parkují na území MČ Praha 1 a zabírají místa rezidentům.
 - Dílčím rizikem může být i vztah k bezpečnosti – nižší slyšitelnost u starších typů pro pěší nebo cyklisty (nové typy tento problém již nemají).
- Cena parkování celkově. Současný systém nevede dlouhodobě k tomu, aby lidé snižovali počet automobilů a nedochází tak ke snižování počtu automobilů ze strany abonentů.
- Problém virtuálních sídel firem. I tyto firmy mají nárok na parkovací karty na území MČ Praha 1 pokud zde mají (virtuální) sídlo. V reálné praxi tak může docházet k nekalému obchodování s těmito oprávněními.
 - MČ Praha 1 nad rámec metodiky prověřuje tyto potenciálně problémové žadatele, aby doložili, že nejde o virtuální sídlo. Nicméně jde o vlastní iniciativu, která by měla být řešena na úrovni hl. m. Prahy.
- V současné době není nastaven počet volných hodin pro rezidenty na určené značky (např. pro návštěvy).
- Přenosné parkovací karty. Pro MČ Prahu 1 jde především o přenosné karty poskytované hotelům na jejím území. Tento jev může mít negativní dopady hlavně v sezóně, kdy jsou hotely plné a plně využijí počet vlastních přenosných karet.
- Vozidla řidičů, kteří hledají parkovací místo a tzv. krouží v ulicích, vytvářejí zbytečnou dopravu a její negativní dopady (hluk, výfukové plyny, zácpy apod.).
- Zábor automobilů veřejného prostoru obecně.
- Doporučení volných parkovacích míst v lokalitách je 15 %, což na území MČ Praha 1 není z velké části dosahováno (viz informace napříč celou kapitolou doprava – Praha 1 jako spádová oblast pro návštěvníky, omezené možnosti parkování apod.).
- Ad.

Výběr pokut a jejich vymáhání za špatné parkování na úrovni MČ Praha 1 vypadá následovně:

- Výběr pokut za špatné parkování přináší do pokladny MČ ročně necelých 100 mil. Kč. (údaj k r. 2021).⁵⁶
- Na ÚMČ existuje odbor, který je z velké části zaměřen na oblast parkování vč. řešení pokut.
- Monitoring parkování je prováděn soukromým dodavatelem zaslupněným ze strany TSK. Firma zjišťuje, zdali automobily parkují v ulicích oprávněně (mají parkovací kartu, zaplacené krátkodobé stání apod.). Ze strany MČ Praha 1 je dlouhodobě snaha, aby monitorovací vozidla mapovala celou oblast pravidelně bez velkých časových rozestupů (které by mohly vést k tomu, že někdo bez oprávnění k parkování bude na území beztestně parkovat).

Dalším podstatným prvkem, který ovlivňuje počet parkovacích míst a tím pádem i kvalitu a možnosti parkování jsou vydané přenosné parkovací karty (vydávány jsou nejčastěji podnikatelským subjektům), parkovací karty určené pro sociální služby a parkovací karty určené pro seniory nebo osoby se zvlášť těžkým postižením (ZTP).

⁵⁴ Schválená v r. 2020 RHMP.

⁵⁵ Zóna placeného stání (dále také ZPS) na území MČ Praha 1 je realizována jako jediná parkovací oblast. Žadatel o parkovací oprávnění (dále také POP), který je místně příslušný v MČ Praha 1, žádá o parkovací oprávnění pro celou ZPS na území MČ Praha 1.⁵⁵ Nastavení aktuálního sazebníku je v [příloze tohoto dokumentu](#).

⁵⁶ Zdroj: ÚMČ Praha 1

Při analýze oblasti došlo ke zjištění, že příslušný gesční odbor ÚMČ Praha 1 disponuje s jinými čísly než gesční radní. Odbor pracuje s informacemi ze systému hl. m. Prahy, gesční radní přímo ze systému MČ Praha 1. Pro zpracovatele jsou v této analýze směrodatné údaje od příslušného radního.⁵⁷ Ty ukazují, že MČ Praha 1 je typický vysoký podíl abonentních parkovacích karet (tvoří více jak třetinu všech vydaných karet). Dále je možné sledovat víceméně stagnaci v počtu rezidentských karet (dochází k nárůstu nebo poklesu v řádu jednotek stovek, což nelze v tuto chvíli považovat za systémový změnový jev).

Jakkoliv se tedy městská část potýká s tlakem rezidentů na vyšší počet parkovacích míst, nabídka roste především v abonentním a privátním sektoru, což v důsledku vede také k neúměrné zátěži centra automobilovou dopravou v pohybu. Částečným řešením by z pohledu MČ Praha 1 byla tvorba nové metodiky parkování v Praze, která by aktualizovala a zohlednila některé věci, s kterými se MČ Praha 1 dlouhodobě potýká.

Tabulka 35: Počet vydaných parkovacích oprávnění na území MČ Praha 1 v letech 2015 – 2022

Rok	Rezidentní	Abonentní	Celkem
2015	8 462	4 085	12 547
2016	7 734	2 314	10 048
2017	7 353	3 247	10 600
2018	7 036	3 340	10 376
2019	7 138	3 673	10 811
2020	7 144	3 678	10 822
2021	7 227	3 994	11 221
2022	7 307	4 107	11 414

Zdroj: Důvodová zpráva k Informaci o zónách placeného stání na Praze 1 dodaná gesčním radním (2022)

3.3.2.1.1 NABÍDKA PARKOVÁNÍ NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 1

Je nezbytné uvést, že ze strany současného vedení MČ Prahy 1 je vnímáno, že zavedení zón placeného stání je hlavním městem pojaté v současné době jako čistě ekonomický nástroj na tvorbu zisku.⁵⁸ Ze strany MČ Praha 1 byly pozitivně hodnoceny změny týkající se možnosti rezidentů parkovat na tzv. fialových zónách (platí od r. 2017). Níže uvedená tabulka ukazuje, že dlouhodobě dochází k mírnému snižování míst pro parkování na území MČ Praha 1. Tento jev je z pohledu současného vedení MČ Praha 1 vnímán jako problémový a negativní.

Tabulka 36: Počet parkovacích stání v ZPS

Rok	Modrá	Fialová	Oranžová/ zelená	Návštěvnická	Celkem
2015	6 693		2 234	2 234	8 649
2016	6 396		1 956	1 956	8 630
2017	6 298		1 952	1 952	8 250
2018	6 078	1 930		1 930	8 008
2019	6 044	1 958		1 958	8 002
2020	6 112	1 866		1 866	7 978

⁵⁷ Informace dodané ze stran ÚMČ Praha 1 je možné pro srovnání nalézt v [příloze tohoto dokumentu](#).

⁵⁸ Zdroj: Informace o stavu parkování na Praze 1 (důvodová zpráva) představené RMČ Praha 1 gesčním radním v r. 2022.

2021	6 086	1 848		1 848	7 934
2022	6 079	1 803		1 803	7 882

Zdroj: Důvodová zpráva k Informaci o zónách placeného stání na Praze 1 dodaná gesčním radním (2022)

Naproti tomu IPR Praha uvádí ve své studii⁵⁹ věnující se kapacitě parkování v území Pražské památkové rezervace a srovnání mezi roky 2000 a 2016 (IPR Statická doprava v Praze), že se počet parkovacích stání v PPR v tomto období zvýšil o cca 6400 míst, tedy zhruba o čtvrtinu, převážně vlivem nových parkovacích stání mimo ulice. Počet stání nicméně mírně vzrostl i v ulicích. Ve studii Pražská památková rezervace – aktualizace urbanistické studie z roku 2000 se jako expertně stanovená maximální kapacita PPR uvádí 28 – 30 tisíc parkovacích míst, tento počet byl nicméně již v roce 2016 překročen.

Potenciálním řešením je výstavba podzemních garáží. V prostředí MČ Praha 1 však není na tomto tématu politická shoda. Problémem při volbě tohoto řešení je i možnost hloubení v historickém centru (památková rezervace, archeologická lokalita, dopady do prostředí v lokalitě např. vůči MHD nebo vysoká finanční nákladnost projektů, kdy náklady na jedno parkovací místo mohou být velmi vysoké). Historicky byly pro podzemní garáže vytipovány lokality:

- Václavské náměstí (projekt v minulosti zamítnut zejména kvůli systému ramp, které v něm byly a z pohledu některých odpůrců nebyl vhodným řešením)
- Dvořákovo nábřeží (zde jsou podzemní garáže ve formě úvah, kdy by mohly být zbudovány při plánované rekonstrukci v lokalitě).

Na území MČ Praha 1 již dnes podzemní garáže existují. Jde o garáže v domě Samcova/Lodecká, který patří MČ Praha 1. Zde je mnoho nevyužitých stání dlouhodobě. Dlouhodobým tématem je motivovat rezidenty, aby využívali podzemí stání.

U řešení parkování v podobě podzemních garáží je ovšem vždy nutné provést detailní studii z ekonomického i společenského hlediska (jestli a kým budou garáže využívány, jaké budou náklady na realizaci – bývají velmi vysoké, náklady na správu). Pokud budou vznikat nové parkovací kapacity, mělo by to (vzhledem k vývoji ve struktuře parkování v posledních desetiletích) být především pro rezidenty.

Vedle klasického parkování tzv. na ulici, jsou na území MČ Praha 1 i volné parkovací kapacity, které jsou nabízeny návštěvníkům. (Seznam je dostupný v [příloze dokumentu zde](#).)

3.3.2.2 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
• Role MČ v systému parkování v hl. m. Praze je partnerská. Zpracování metodiky, která systém parkování upravuje zajišťuje hl. m. Praha. Současná metodika je z časového hlediska již poměrně zastaralá. Dlouhodobě se vedou diskuze o její aktualizaci pro potřeby r. 2022 a dále. • Pro potřeby celého hl. m. Prahy je zpracována Strategie řešící oblast dopravy v klidu z r. 2020. • V některých tématech je očividný rozpor v jejich vnímání a také řešení mezi MČ Praha 1 a hl. m. Prahou (a IPRem). Příklady: ○ MČ Praha 1 vnímá současný systém parkování ze strany hl. m. Prahy nastavený již jako čistě ekonomický. ○ MČ Praha 1 dlouhodobě vnímá problém ve snižování počtu míst na parkování. ○ Rozpor je ve vnímání jak dále nastavovat cenovou politiku. ○ Ze strany IPR Praha je předpokládáno, že se výrazně sníží počet parkovacích míst v ulicích ve prospěch MHD, aktivní mobility a pobytových prostor a zeleně, což povede ke zlepšení života v lokalitě. MČ Praha 1 ovšem deklaruje, že další snižování počtu parkovacích míst vnímá problémově. • Dlouhodobým problémem je nedostatek parkovacích míst pro rezidenty, což je částečně podmíněno tím, že jde o centrum města, kam se stahují lidé z jiných městských částí nebo regionů v ČR za kulturou, pracovními jednáními apod, a tím, že zvyšování kapacity parkování se děje převážně v privátním sektoru. Celková kapacita parkování v historickém centru již nicméně přesahuje meze únosné z hlediska zátěže dopravou v pohybu. Přeplněnost rezidentního parkování rovněž podmiňuje i velký počet krátkodobých karet např. pro hotely, což může způsobovat dopady na komfort residentů hlavně v turistické sezóně. Problémem jsou rovněž virtuální adresy firem, které pak mohou žádat o parkovací oprávnění. (Problémem mohou být i virtuální adresy pro fyzické

⁵⁹ Zdroj: IPR Statistická doprava v Praze, odkaz [zde](#).

osoby.)

- Tato skutečnost má významné dopady na život v lokalitě jak z hlediska intenzity dopravy, zahuštěnosti ulic, tak komfortu pro rezidenty ad. Z hlediska udržitelnosti tak dochází k narušování pilířů environmentálního, sociálního i lidského.
- Problémovým tématem je i současná cenová politika parkování. V případě zvýšení ceny za parkování by bylo nutné ošetřit vymahatelnost, neboť lze předpokládat, že zvýšení ceny by s sebou mohlo nést zvýšení nerespektování tohoto poplatku.
- Příjem z výběru pokut tvoří v prostředí MČ Praha 1 cca 100 mil. Kč ročně. Parkovací zóny nelze vnímat, a není to ani jejich účel, jako ekonomický nástroj, ovšem případné změny, které by mohly vést ke snížení výběru pokut by měly dopad do ekonomického pilíře.
- Dlouhodobým řešením z pohledu udržitelnosti pro MČ Praha 1 by bylo snížení parkovacích oprávnění pro soukromé subjekty nebo hotely, které disponují přenosnými kartami, jež mohou rozdávat svým klientům. Tato věc musí být řešena na celopražské úrovni.
 - V důsledku této aktivity by bylo možné uvažovat o zvýšení počtu stromů na úkor parkovacích míst, čímž by byl posílen environmentální pilíř udržitelnosti.
- Pro MČ Praha 1 mohou být řešením i podzemní garáže, které by poskytla místa residentům a mohla tak podpořit udržitelnost jak v environmentálním tak lidském (osobním) pilíři. Problémem je ovšem výrazný dopad do všech pilířů udržitelnosti:
 - Dlouhodobá politická ne-shoda na tomto tématu.
 - Vysoké náklady na vytvoření a správu garáží a ekonomické dopady do rozpočtu MČ Praha 1.
 - Nenávratnost tohoto řešení a zásad v historickém centru.
- Klíčová je v oblastí především dohoda s hlavním městem a významná participace na tvorbě nové metodiky parkování v Praze.

3.3.3 VEŘEJNÁ DOPRAVA

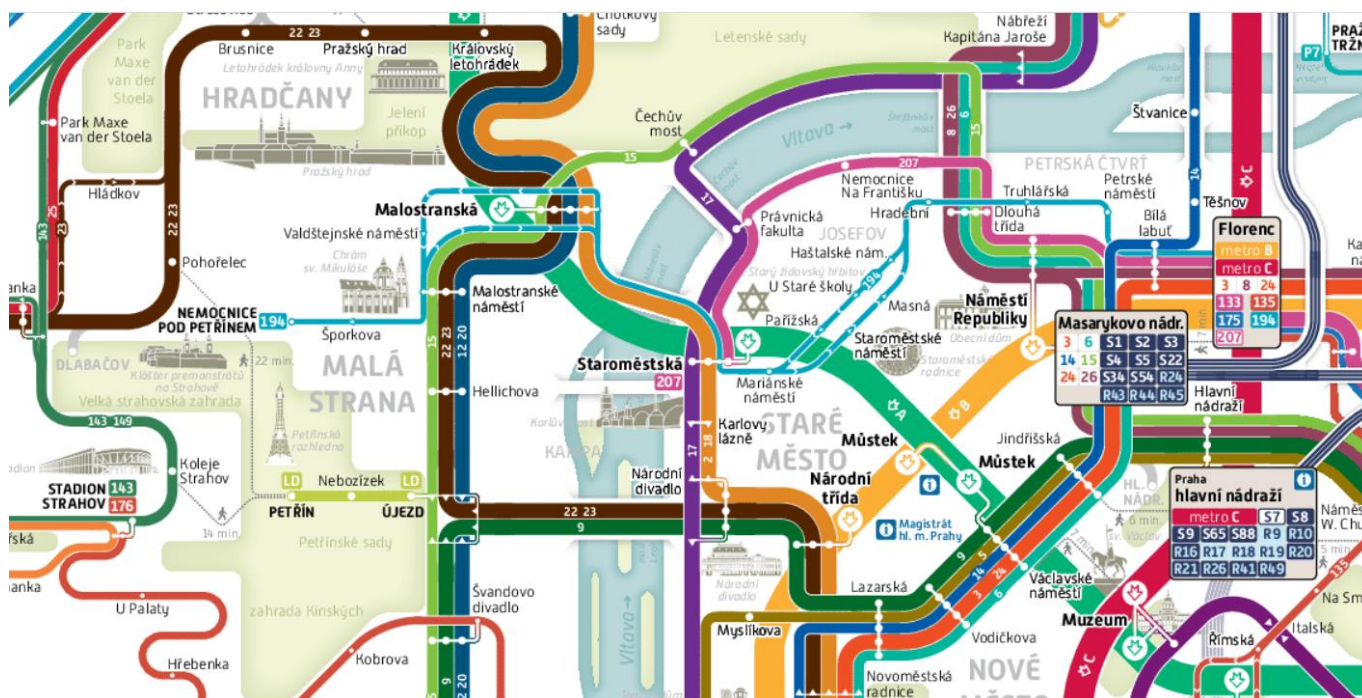
3.3.3.1 POKRYTÍ A INTENZITA VEŘEJNÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 1

Zvyšování komfortu a úrovně veřejné dopravy v Praze je jedním z dlouhodobých cílů hl. m. Prahy. Tuto oblast má na starosti ROPID a Dopravní podnik Praha a.s. Role MČ Praha 1 stejně jako dalších městských částí je v této oblasti partnerská/spolupracující.

MČ Praha 1 jako centrum města tvoří v řadě oblastí spádovou nebo uzlovou roli, tzn., že na jejím území jsou významné dopravní a přestupní uzly v městské hromadné dopravě. Přes území MČ Praha 1 také procházejí některé páteřní linky MHD.

Důležitou roli hraje ve veřejné dopravě v Praze i železnice. Na území MČ Praha 1 se nacházejí 2 významná vlaková nádraží – Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží.

Obrázek 12: Dopravní trasy veřejné dopravy na území MČ Praha 1 (tramvaje, metro, vlaky, autobusy)



Zdroj: PID (2022), odkaz [zde](#)

Výše uvedené skutečnosti mají pozitivní i negativní efekt pro život v dané lokalitě. U MČ Praha 1 rovněž platí, že je v této záležitosti rozdíl mezi její částí na pravém a levém břehu Vltavy. Exponovanost je totiž vyšší na pravém břehu Vltavy, kde:

- Leží (nebo jsou v přímé blízkosti) všechny 3 přestupní stanice metra (Můstek, Muzeum na území Prahy 1 a Florenc na bezprostředním kraji Prahy 1).
- Leží 2 významné železniční nádraží – Hlavní nádraží (význam pro městskou, příměstskou, vnitrostátní i mezistátní dopravu) a Masarykovo nádraží (význam především pro městskou a příměstskou dopravu a částečně vnitrostátní).
 - Mezi 2 nejvytíženější dopravní úseky v Praze patří spoje na tratích: Praha – Kolín, Praha – Praha-Uhřetěves (Benešov). Oba tyto směry zajišťují 2 výše uvedená nádraží.
 - Hlavní nádraží patří k nejvytíženějším nádražím v Praze (poslední informace z r. 2020 uváděly přes 68 tis. cestujících v průměru denně).
 - Masarykovo nádraží je druhé nejvytíženější nádraží v Praze (poslední informace z r. 2020 uváděly přes 34 tis. cestujících v průměru denně; oblast může ještě významně zasáhnout intenzita dopravy v pohybu po dostavbě kancelářských komplexů, které jsou nyní ve výstavbě).
- Vedou významné dopravní uzly pro tramvajovou dopravu (především Lazarská, Národní třída, Jindřišská, Masarykovo nádraží ad.).
- Přes území vedou i významné noční spoje. Hlavní zatížení je především v oblasti Lazarské, která v rámci nočních tramvají patří k největšímu dopravnímu uzlu, kde na sebe tramvaje jedoucí do různých směrů v Praze navazují a protínají se.

Levý břeh Vltavy na území MČ Praha 1 je oproti tomuto méně exponovaný (významný dopravní uzel zde tvoří oblast Malostranské). Z hlediska pokrytí je však doprava na této straně zajištěna rovněž dostatečně, leží zde jak stanice metra (Malostranská), tak zde procházejí důležité tramvajové trasy, ať již směrem na Prahu 1 a její pravý břeh, směr na Anděl nebo směr na Hradčanskou nebo Pražský Hrad a působí zde rovněž linka autobusu 194 (dříve linky 192 a 194 - od r. 2021 sloučena do jedné prodloužené linky).

Při řešení dopravy na území MČ Praha 1 hrají podpurnou roli i autobusové linky. Konkrétně jde o linku 192, která je tvořena mini-busy, které jsou schopné projet menšími/úzkými uličkami v daných lokalitách na Praze 1. Tyto autobusy jsou dnes poháněny dieslovými nebo CNG motory.

Pozitivním efektem bezesporu je možnost přepravy, spojení a pokrytí oblastí MČ Praha 1, kdy mají obyvatelé Prahy 1 možnost využití široké škály přepravních prostředků MHD.

Negativním jevem je na druhou stranu to, že se části území MČ Praha 1 stávají buď přestupním místem s vysokou koncentrací lidí z jiných městských částí, Středočeského kraje i jiných regionů (významné uzly jsou místem přestupu z jednoho prostředku na druhý) nebo zdrojovou oblastí. Tato skutečnost sebou nese vysoké nároky na témata jako jsou hluk, čistota, bezpečnost ad. (Dlouhodobým tématem z pohledu MČ Prahy 1 tak je ve spolupráci s hl. m. Prahou snižovat tyto negativní dopady veřejné dopravy na život občanů, veřejný prostor a další přidružené oblasti.)

Při řešení pokrytí MHD na území MČ Praha 1 nelze zapomenout na lanovou dráhu.⁶⁰

Z území MČ Prahy 1 jezdí také přímý spoj z místa u Hlavního nádraží na Letiště Václava Havla - Linka AE (Airport Express). (Linka jezdí od 5:30 do 22:00 a mezi 7:00 a 21:00 jezdí 2x do hodiny.)

3.3.3.1.1 PLÁNY V OBLASTI MHD S DOPADY NA MČ PRAHA 1

Při řešení intenzity a zatížení nelze opomenout dlouhodobé plány hl. m. Prahy na snižování emisí z dopravy – zavádění elektrobuses, pilotní testování autobusu na vodíkový pohon nebo rozšiřování tramvajových tratí. Tyto aktivity na úrovni regionu mohou mít pozitivní dopad na oblast celé Prahy, tj. i MČ Praha 1.⁶¹

Přímo pro MČ Praha 1 budou významnou změnou nové plánované tramvajové trati:

- Návrat tramvají do Opletalovy ulice před Hlavní nádraží. (V únoru r. 2022 dokončeny práce.)⁶²
- Návrat tramvaje na Václavské náměstí (v 1. fázi min. na jeho horní část). Počítá se s propojením Vinohradské ulice a středu Václavského náměstí.⁶³
 - Úprava sebou ponese i další doprovodné investice jako vystavění retenční nádrže (300 m³) na dešťovou vodu, která bude sloužit např. k zavlažování, dojde k vybudování tramvajových zastávek (ve středu Václavského náměstí, nahoře tzv. u Koně a mezi budovami Národního muzea), ve středu náměstí budou nově položeny rozvodné sítě.
- Nová tramvajová trať v ulici Na Příkopěch, s kterou počítá schválená koncepce Hradebního korza.⁶⁴

Na území MČ Praha 1 (ale i celého hl. m. Prahy) dochází k průběžné rekonstrukci tramvajových tratí. Tyto modernizace mají za cíl snížení hluku a výměnu opotřebovaného materiálu. V posledních letech na Praze 1 proběhly zejména tyto úpravy:

- 2018: Koleje na trase Újezd – Malostranská
- 2018: Koleje na trase Lazarská – Národní třída – Újezd
- 2019: Kolejové oblouky na náměstí Republiky
- 2021: Koleje na trase Hlavní nádraží a Husinecká (Praha 3)
- 2021: Koleje v ulici Chotkova mezi Malostranskou a Hradčanskou

Veřejné dopravě v centru mohou dále ulehčit uvažované tramvajové tangenty vedené mimo centrum, případně koncept tangenciální či (polo)okružní linky metra, zejména na jihu a východě Prahy.

V oblasti plánování nelze opomenout dlouhodobý projekt hl. m. Prahy na výstavbu trasy metra D. Aktuálně je rozhodnuto o výstavbě trasy z Písnice na Pankrác, nicméně dlouhodobě se počítá s pokračováním trasy na Náměstí Míru a dále na

⁶⁰ Dráha má 3 zastávky – Újezd, Nebozítek, Petřín. Svou povahou slouží především návštěvníkům nebo částečně studentům z kolejí Strahov.

⁶¹ Jde například o tyto zahájené aktivity:

- Přípravovaná trolejbusová trať Palmovka – Prosek – Letňany.
- Zavádění elektrobuses na linkách 124, 154 a 213.
- Pilotní testování autobusu na vodíkový pohon na lince 170.
- Nová tramvajová trať Barrandov – Holyně otevřená v r. 2022.
- Stavba nové linky metra D, s etapou ukončenou na náměstí Míru.

⁶² Tato nová trať bude okamžitě využita při plánované rekonstrukce ve stanici metra Florenc, kdy bude po dobou opravy zavedena nová tramvajová linka mezi Hlavním nádražím (Opletalovou ulicí) a Vltavskou, případně Nádražím Holešovice.

Z dlouhodobého hlediska byla rekonstrukce kolejí a nová tramvajová zastávka pouze první etapou, neboť trať by měla být v ulici Opletalova vedena dále a měla by stát propojkou mezi Vrchlického sady kolem Hlavního nádraží do Vinohradské ulice.

⁶³ Tyto úpravy povedou i k částečné rekonstrukci vestibulů v metru Můstek a Muzeum.

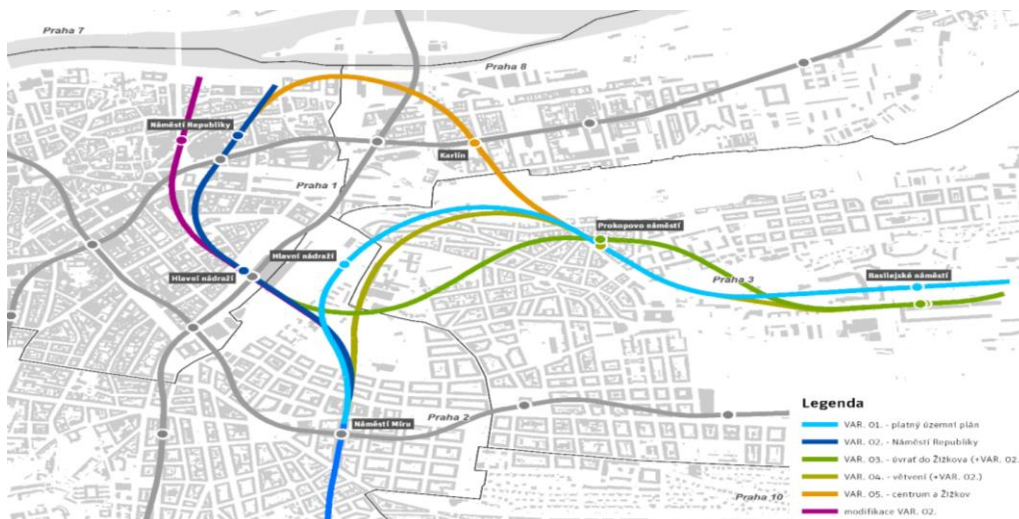
Realizované úpravy by měly poskytnout částečné odlehčení velmi přetěžovanému úseku mezi Náměstím Míru – I. P. Pavlova – Karlovo náměstí.

Dojde k ulevení pěším, neboť bude možné pro přesun mezi těmito lokalitami využít veřejnou dopravu.

⁶⁴ Schváleno RHMP v červnu 2022. Odkaz [zde](#).

náměstí Republiky. Prodloužení trasy metra D není zatím rozhodnuté a počítá s několika variantami, kdy 2 z uvažovaných variant počítají s tím, že by trasa vedla přes území MČ Praha 1, což se jeví z hlediska centra, kde jsou dnes již tři trasy a hustá síť tramvají, jako nadbytečné a na úkor posilování subcenter, jak předepisují ZÚR, která by centru odlehčila a konečně posílila myšlenku Prahy jako polycentrického města krátkých vzdáleností. Trasa D může plnit potřebné tangenciální či okružní spojení mezi jednotlivými trasami.

Obrázek 13: Varianty pokračování trasy metra D z Náměstí Míru



Zdroj: IPR (2015), link [zde](#)

3.3.3.2 ODBOURÁVÁNÍ BARIÉR V MHD NA MČ PRAHA 1

Bezbariérovost patří k dlouhodobému tématu městské hromadné dopravy v Praze. Z pohledu obyvatel MČ Praha 1 je pozitivním faktem, že plně bezbariérová (nízkopodlažní) je již zmiňovaná linka autobusu 194.

Bezbariérovost tramvajové dopravy je dlouhodobě řešena. V současné chvíli k r. 2022 je ze strany DPP uváděno, že přibližně polovina z více jak 800 vozů tramvají, které jsou v provozu na území hl. m. Prahy, jsou nízkopodlažní a jejich podíl bude stoupat (nákupy nových souprav nebo repasování starých je již děláno s podmínkou bezbariérovosti).

Tématem k dalšímu řešení je odbourávání bariér ve stanicích metra.

Obrázek 14: Bezbariérovost pražských stanic metra



Poznámka: Na území MČ Praha 1 v současné chvíli existují 3 stanice, které nedisponují bezbariérovými prvky. Jedná se o stanice metra náměstí Republiky, Staroměstská a Malostranská.

DPP dlouhodobě avizuje, že všechny stanice metra budou bezbariérové do r. 2025. Současně ale přiznává, že zejména u stanic metra Malostranská (na území MČ Praha 1) a Hradčanská je tento plán velmi těžko realizovatelný kvůli umístění stanic a případným vysokým nákladům na provedení úprav.

Zdroj: DPP (platné k 05/2022), odkaz [zde](#)

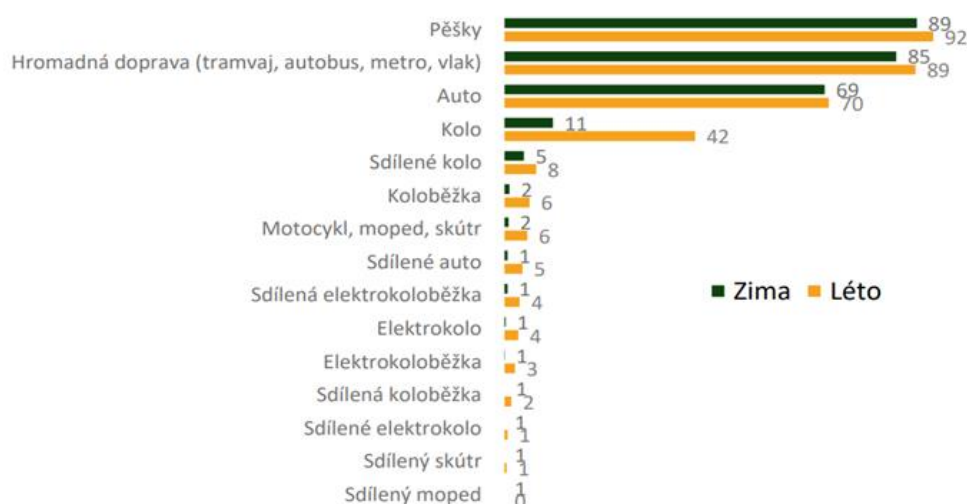
3.3.3.3 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:	
- MČ Praha 1 je území s významnými dopravními uzly a tranzity v městské hromadné dopravě i v železniční dopravě. 2 významné dopravní uzly v železniční dopravě v podobě Hlavního a Masarykova nádraží – nejvytíženější nádraží v Praze (v součtu cca 100 tis. cestujících v průměru denně) - Pozitivním prvkem je vysoká a široká nabídka pro obyvatele a tím pádem nadstandardní dopravní obslužnost pro ně (netýká se celého území Prahy 1, ale jeho velké části. Tento aspekt podporuje lidský a sociální pilíř v oblasti udržitelného rozvoje. - Na druhou stranu tato vysoká míra a intenzita přináší fluktuaci a kumulaci obyvatel z jiných městských částí i regionů v ČR, což s sebou nese nároky a rizika pro oblasti životního prostředí (hluk, znečištění, údržba veřejného prostoru a čistoty ad.), bezpečnosti aj. aspektů udržitelnosti. - Tématem na úrovni celé Prahy je zvyšování ekologičnosti veřejné dopravy (elektro, vodík). Rozvoj této veřejné dopravy bude mít pozitivní dopady na environmentální pilíř. Současně je nutné přiznat, že problémem jsou (alespoň v současné době) hlavně finanční náklady na pořízení a také stále nedostatečná dobíjecí infrastruktura. - V oblasti MHD dochází k průběžné výměně kolejí a pražců u tramvajových tratí, což snižuje hluk v lokalitě a snižuje opotřebení dopravních vozů. Tyto úpravy mají pozitivní dopad i na život v prostředí MČ Praha 1 (snižování hluku). - Ke zvýšení kvality života pro vybrané skupiny obyvatel by mělo pomoci snižování bariér např. v pražském metru. - Rozvoj čeká na území MČ Prahy 1 výstavba tramvajových tratí v oblastech Opletalova a Václavské náměstí, což bude mít dopady nejen do života obyvatel (lepší spojení, ale i potenciální vyšší hluk nebo snížení bezpečnosti), ale i životní prostředí a rozvoj města (výstavba retenční nádrže; řešení energospojů atd.). - Dlouhodobým tématem na regionální úrovni je min. zachovat kvalitu, rozsah a konkurenceschopnost MHD na úrovni celé Prahy. Tato věc má dopady ke všem pilířům udržitelného rozvoje. - Dlouhodobě je tématem potenciální prodloužení linky metra D, přičemž jedna z variant je vedení této linky přes území MČ Praha 1.	

3.3.4 NEMOTOROVÁ A ALTERNATIVNÍ DOPRAVA

Ve vztahu k nemotorové a alternativní dopravě je možné čerpat část dat z průzkumu, který v r. 2021 provedla společnost Median.

Graf 8: Výzkum společnosti Median pro hl. m. Prahu – uživatelé druhů dopravy v zimě a létě (v r. 2021) – čísla uvádějí podíly obyvatel využívající daný druh dopravy v %



Poznámka: Tento výzkum ukazuje, že využívání druhů nemotorové nebo alternativní dopravy je silněji zastoupen v letních měsících.

Rovněž se ukazuje, že pěší doprava patří společně s MHD a automobilovou dopravou k nejvíce využívaným typům dopravy v hl. m. Praze (z pohledu respondentů).

Další typy dopravy jsou v tuto chvíli především doplňkové.

Zdroj: Median (2021), zpracováno pro TSK, odkaz [zde](#)

3.3.4.1 PĚŠÍ

Poznámka: Hl. m. Praha má zpracované Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy, které jsou z r. 2010 a nebyly již aktualizovány.

Na úrovni celého hl. m. Prahy rovněž probíhají iniciativy jako Bezpečné cesty do školy⁶⁵ (k této akci má hl. m. Praha zřízeného koordinátora) nebo Pěšky do škol. Jde o aktivity / iniciativy, které mají podpořit bezpečnost pěší dopravy. Některé školy z prostředí MČ Praha 1 jsou do této aktivity zapojeny.

Pěší jsou obecně vysoce ohroženou skupinou ve vztahu k negativním jevům souvisejícím s dopravou, ale i s životním prostředím a dalšími oblastmi. Jde zejména o:

- Bezpečnost
- Prostupnost územím a bariéry v něm (omezení)
- Dopady kvality ovzduší a hluku

Prostupnost MČ Praha 1 pro pěší je ovlivňována poměrně velkým množstvím faktorů a prvků. Jde především o:

- Členitost a výškové stoupání některých lokalit MČ Praha 1 (Petřín, Hradčany).
- Klasickou zástavbu v podobě bytových domů, památkových objektů, objektů určených pro soukromé i veřejné účely (administrativní budovy, obchodní domy, hotely, veřejné instituce, muzea/galerie, Pražský Hrad atd.).
- Sportovní a rekreační areály a hřiště.
- Přírodní plochy a parky na území Prahy 1.
- Významné dopravní uzly / křižovatky i vysoce exponované ulice z pohledu dopravy v pohybu, MHD, železniční dopravy (intenzita dopravy, bezpečnostní prvky, odstraňování bariér apod.).
- Tzv. rezidentní ulice jsou často jednosměrné a velmi úzké

Řada z výše uvedených prvků je de facto neměnná a těžko změnitelná. Nicméně ze strany MČ Praha 1 by mělo jít ve spolupráci s hl. m. Prahou a dalšími organizacemi (např. neziskovými apod.) o snahu zlepšovat nebo zmírňovat prostředí pro pěší. Pěší doprava totiž patří z pohledu udržitelnosti k neekologičtějším způsobům přepravy jedince po městě. (Pěší doprava může mít rovněž pozitivní dopady na lidské zdraví).

Ve spojitosti s pěší dopravou se v posledních letech začal používat také termín tzv. 15minutového města, tj. odbourávat bariéry, zvyšovat podíl pěší dopravy právě z výše uvedených ekologických a udržitelných prvků, zvyšovat dostupnost služeb a pracovních příležitostí v docházkové vzdálenosti (15minutové město má úzkou vazbu na veřejný prostor a urbanismus ve městě i jeho částech).

Prostupnost území pro pěší by měla být rovněž řešena i s ohledem na specifické potřeby těch, kteří mají omezenou nebo sníženou mobilitu, pohybují se s dětským kočárem nebo jsou nějak limitováni bariérami mezi jednotlivými lokalitami.

Pro návrhovou část je téma další zvyšování prostupnosti vybraných území, infrastruktury pro pěší, provázanosti s MHD nebo bezpečnosti (ať již subjektivní pocit bezpečnosti v daných lokalitách – parky apod., tak téma bezpečnosti ve vztahu k silničnímu provozu) tématem k dalšímu řešení a důkladnému rozpracování do podoby konkrétních řešení.

3.3.4.1.1 PĚŠÍ ZÓNY

Na území MČ Praha 1 se nachází 45 pěších zón, které zaujímají 85 000 m². To je na poměr velikosti městské části a počtu/rozlohy zón v rámci celé Prahy zcela unikátní. Skutečnost je podmíněna charakterem MČ Praha 1 jako centra města a památkové zóny.⁶⁶

Vjezdy do pěších zón jsou v některých lokalitách omezeny fyzickými zábranami nejčastěji v podobě vysunovacích sloupků. Výhodou tohoto řešení je možnost vjezdu pouze pro jasně daná vozidla (zásobování, rezidenti). Dlouhodobým tématem je udržování těchto sloupků v dobrém technickém stavu, případně jejich rozšiřování do dalších lokalit.

Udržitelnost tohoto řešení spočívá především ve zvyšování ochrany pěších včetně zvýšení jejich komfortu v pohybu.

Tématem je průběžná výměna současných sloupků za nové a rovněž jejich potenciální rozšiřování do oblastí, kde se ukazuje, že standardní značení neodrazuje některé řidiče vč. řidičů nákladních vozů se zásobováním k vjezdu.

⁶⁵ Cílem programu je: zvýšení dopravní bezpečnosti v okolí škol, zapojení škol a žáků do hledání nebezpečných lokalit v jejich okolí, zvýšení povědomí žáků a rodičů o pravidlech dopravního chování, podpora udržitelné dopravy (chůze a jízdy na kole) a zdravého životního stylu, zvýšení zájmu žáků i rodičů o dění v okolí škol, snížení provozu v okolí škol, a tím i zlepšení životního prostředí v okolí škol.

⁶⁶ Seznam všech pěších zón je možné nalézt na internetových stránkách MČ: <https://www.praha1.cz/doprava-parkovani-a-uklid/doprava-a-parkovani-obecne-informace/>

Důležitým fenoménem jsou i průchozí pasáže (např. Pasáž Lucerna, Pasáž Alfa, pasáž Českého designu, pasáž v Paláci Adria ad.),⁶⁷ které pomáhají s průchodem pěším v rámci centra města.

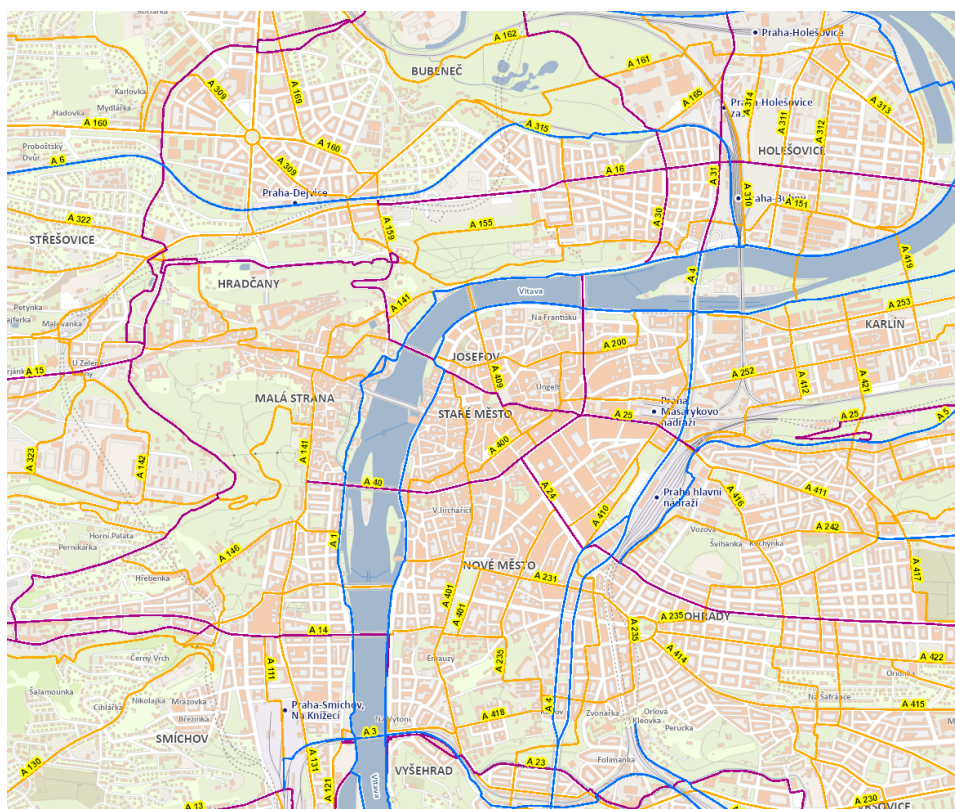
3.3.4.2 CYKLO DOPRAVA

3.3.4.2.1 KONCEPČNÍ POJETÍ CYKLODOPRAVY V HL. M. PRAZE

Cyklodoprava je aktuální městský fenomén. Tomu odpovídají i vytvořené strategické dokumenty na úrovni státu i hl. m. Prahy.

- Stát: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020
- Hl. m. Praha: Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze do roku 2020 a Cyklogenerel (aktualizovaný v r. 2022 pod názvem “Systém celoměstských cyklotras”).
 - Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v hl. městě Praze si klade za cíl zejména:
 - Komunikace s veřejností
 - Spolupráce s městskými částmi
 - Rozvoj infrastruktury
 - Cyklogenerel z pohledu MČ Prahy 1 přinesl aktualizace z r. 2018 především tyto věci:

Obrázek 15: Celoměstský systém cyklodopravy z r. 2022



Zdroj: Geoportál Praha (2022), odkaz [zde](#)

Systém cyklotras pro centrální část Prahy byl v nedávných aktualizacích doplněn o nové trasy. V aktualizacích byly doplněny místní cyklotrasy, zejména stávající průjezd na Strahov (A 140), alternativa Hradebnímu korzu vedlejšími ulicemi (A 400), spojnice Hradčanského a Malostranského náměstí a obslužné trasy na Josefově.

Ze starších celoměstských tras přetrvává obousměrné vedení trasy A412 ulicí Štěpánskou po Václavské náměstí a následné stoupání Žitnou a křížení Masarykova nádraží (v současné době problémová k využití s ohledem na výstavbu v oblasti) trasou A410 a vedení cyklistů přes Malostranské náměstí jižním směrem přes jeho dolní část, bez objezdu horem. Uvedené koridory zůstaly v generelu nezměněny, ačkoli je potřeba konstatovat, že okolo těchto řešení nepanovala úplná politická shoda mezi HMP a MČ Praha 1.

⁶⁷ Zdroj: Prague.eu (2022), odkaz [zde](#)

Výše uvedený obrázek rovněž ukazuje, že přes území MČ Prahy 1 vedou klíčové cyklotrasy v Praze. Jedná se hl. o cyklotrasy A1 a A2, které patří k nejvytíženějším v hl. m Praze, neboť vedou okolo řeky a částečně vedou mimo dopravní komunikace. Díky tomu jsou oblíbené nejen pro přepravu (tzv. z místa A do místa B za prací apod.), ale i pro rekreační a turistickou cyklistiku.

Další páteřní cyklotrasy na území MČ Praha 1 jsou například:

- A15 a A32 (na levém břehu Vltavy).
- A25 a A24 (na pravém břehu Vltavy).

Poznámka: V r. 2022 byla schválena aktualizace systému cyklotras. Nejvýznamnější trasy (A1, A2) byly převedeny do nejvyššího standardu, tzv. nadřazených tras. Trasa po hradebním korzu (nově A 40) byla deklarována jako páteřní. MČ Prahy se 1 týká nová nadřazená cyklotrasa A4, která povede z Těšnova přes Nuselský most na Chodov, z větší části v koridoru Severojižní magistrály. Trasa vznikla přečíslováním části cyklotrasy A41 a jejím cílem je přímé propojení Jižního Města s centrem Prahy bez tříkilometrového závlaku přes Braník. Na trase se již připravují bezmotorové lávky přes Masarykovo nádraží a mezi Kačerovem a starým Spořilovem.⁶⁸

3.3.4.2.2 VYUŽÍVÁNÍ CYKLODOPRAVY V HL. MĚSTĚ PRAZE

Využívání cyklodopravy v hl. m. Praze je především sezónní záležitostí (i když to není podmínkou), kdy největší intenzitu cyklodopravy je možné sledovat v období duben – září (dle informací z datové platformy Golemio, která sbírá informace o průjezdnosti hl. m. Prahou a přes vybrané stacionární měřiče – měřiče jsou umístěny na pevně daných lokalitách na páteřních cyklo trasách; poskytnutá data tak neposkytují informace o průjezdnosti např. na místech, kde jsou umístěna značení pro cyklisty, ale nejsou součástí páteřních cyklostezek; z tohoto důvodu nevypovídají data o celkovém využití cyklodopravy v hl. m. Praze a vytížení některých úseků, kde se cyklisté pohybují).

Graf 9: Celková průjezdnost hl. m. Prahou na kole za r. 2019 – 2022



Poznámka: Data, že od r. 2019 roste počet průjezdů přes měřící stanice. Roky 2020 – 2021 ukazují, že průjezdnost na hlavních trasách zůstává relativně obdobná.

Nárůst z doposavad měřených dat je v r. 2022 možné sledovat v měsíci květnu. Ovšem relevantní zhodnocení bude možné provést až za celý rok. Proto zatím nejde s jistotou říci, že v r. 2022 došlo k nárůstu cyklistů na hlavních trasách, kde dochází k měření.

Zdroj: Golemio (2022), odkaz [zde](#)

Při detailním pohledu na data ze stacionárních měřičů dopravy je možné vyvodit několik dalších závěrů přímo pro MČ Praha 1. Modelově je sledováno období červen – září 2021 a uváděn celkový počet cyklistů naměřený v obousměrném provozu na určeném měřiči.⁶⁹

⁶⁸ Zdroj: Městem na kole (2022), odkaz [zde](#)

⁶⁹ Zdroj: Golemio, odkaz [zde](#)

- Smetanovo nábřeží u Karlova mostu (červen: 26 tis.; červenec: přes 21,5 tis.; srpen přes 23 tis.; září přes 22 tis.)
- Hybernská (červen: 16 tis.; červenec: přes 14 tis.; srpen přes 18,5 tis.; září 25,5 tis.)
- Rohanské nábřeží u Štvanice (červen: přes 49 tis.; červenec: 42 tis. cyklistů za měsíc; srpen přes 40 tis. za měsíc; září necelých 45. tis.)

Z již uváděného průzkumu společnosti Median je možné ještě doplnit důvody využívání cyklo dopravy v Praze. Z průzkumu vyplývá, že na úrovni celé Prahy převládá využívání tohoto typu dopravy stále především pro zábavu a rekreaci, případně kvůli sportu a kondici. Nevýznamný podíl mají ovšem i důvody zdravotní, rychlostní nebo z důvodů cenové dostupnosti a šetření životního prostředí. (Všechny tyto ukazatele neklesly pod 50 % respondentů.) Výzkum dále ukazuje, že vnímat cyklo dopravu čistě jako prostředek rekreace nebo sportu není validní a cyklo dopravu je tak nutné vnímat jako standardní součást dopravy, ke které Pražané sahají z různých důvodů (vč. udržitelnosti). (Graf viz [příloha dokumentu](#).)

Při řešení cyklo dopravy a jejího využívání nelze opomenout i negativní faktory, kterými jsou především:

- bezpečnost (bezpečnost cyklistů, ale i pěších, kteří se s cyklisty setkávají);
- ohleduplnost (mezi cyklisty a dalšími účastníky provozu navzájem);
- dodržování pravidel silničního provozu (cyklista je účastník silničního provozu a tudíž jsou na něj v této věci kladeny nároky na dodržování předpisů);
- dodržování pravidel zákazů nebo omezení (využívání cyklo dopravy, kde je to povoleno nebo není vysloveně zakázáno; tato věc pak souvisí s předchozími body);
- Odkládání jízdních kol (parkování kol mimo stojany nebo místa určená pro bikesharing)

Území MČ vzhledem k vysoké koncentraci pěších (místní i turisté) a s tím souvisejících omezení (např. pěší zóny apod.) může být výše uvedenými negativními jevy zasažena více než například okrajové části Prahy. Dlouhodobým tématem pro MČ je tak je a komunikace vůči cyklistům (ve spolupráci s dalšími subjekty) a vytváření pravidel pro cyklisty, která nejsou tendenční, ale vycházejí z praktických zkušeností a dat.

3.3.4.2.3 CYKLODOPRAVA NA ÚZMÍ MČ PRAHA 1

Síť pro cyklo dopravu ovšem netvoří jen oficiální cyklotrasy, které byly řešeny v předchozích pod-kapitolách, ale jde především o cykloopatření zvyšující značení určená pro cyklisty (ochranné cyklopruhy, piktogramy na vozovce atp.), které pomáhají rozvoji cyklo dopravy v lokalitě. Zmínit lze následující akce (plánované i již realizované):⁷⁰

- Cyklostezka u Mánesova mostu jakou součást větší rekonstrukce a výstavby parku (realizace probíhá v r. 2022)
- Nové cyklopásky na Smetanově nábřeží (1. etapa realizována v r. 2022)
- Okolí křižovatky U Bulhara – dojde k vytvoření nových cyklopruhů a cykloobousměrek (plán v r. 2022/2023)
- Obousměrný průjezd cyklistů v Opletalově ulici mezi ulicí Politických vězňů a Václavským náměstím (r. 2022)
- Cyklopruhy v Opletalově ulici u Hlavního nádraží (r. 2022)
- Cykloobousměrka v ulici Věžeňská – dopad na prostupnost Starým Městem, konkrétně v úseku mezi Španělskou synagogou a Kozím pláckem (r. 2022)
- Dokončení hladkých pásů na Dvořákově nábřeží na páteřní cyklotrase (r. 2021)
- Cyklobousměrka ve Zlatnické (r. 2021)
- Protisměrný průjezd cyklistů Hybernskou – propojení Seifertovy ulice na Žižkově (r. 2015, r. 2022 nahrazeno zobousměrněním pro veškerou dopravu a výrazně nižší úrovní cyklointegračního opatření ve směru k centru)

Většinu aktivit prováděla TSK. Přípravy ovšem probíhají často ve spolupráci s MČ Praha 1. Místní úpravy průjezdnosti (cykloobousměrky, průjezd pěšími zónami apod.) a zřizování stojanů pro kola a míst vyhrazených pro bikesharing je v kompetenci městské části.

⁷⁰ Zdroj: Městem na kole, odkaz [zde](#)

3.3.4.3 SDÍLENÉ DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY

3.3.4.3.1 CARSHARING

Carsharing má dvě podoby – buď auta půjčuje nejširší veřejnosti jeden provozovatel (tzv. klasický carsharing), nebo jde o sdílení vozů mezi lidmi (peer-to-peer carsharing). V hl. m. Praze se v posledních letech výrazně rozšířil první typ, tj. půjčování za účelem podnikání/zisku.⁷¹

V Praze dnes působí celá řada firem, která se tématem zabývá a půjčuje nejen automobily (vč. elektromobilů), ale i skútry (vč. elektroskútrů) nebo koloběžky ad. Elektrické prostředky by z podstaty měly být šetrnější k životnímu prostředí. Na druhou stranou mohou způsobovat problémy v oblasti rezidentního parkování (v případě elektromobilů jde o parkování zdarma na území MČ Praha 1 a tyto prostředky tak mohou zabírat místa rezidentům) nebo jejich umístění/odložení (v případě elektroskútrů či koloběžek).

Dalším problémem spojeným s tématem může být skutečnost, že není přesně zmapováno jaké skupiny tyto dopravní prostředky využívají a je tak možné, že je využívají ti, kteří by většinou využívali MHD nebo turisté, tj. nedochází k omezování (resp. snižování) automobilové dopravy ze strany obyvatel města v centru Prahy.

Dlouhodobě je pro MČ Prahu 1 i celé hl. m. Praha především udržitelnost těchto řešení ve vztahu k rezidentům i možnostem centra města. Dále také dlouhodobá osvěta a podpora využívání těchto řešení za jasně daných pravidel.

3.3.4.3.2 SDÍLENÁ KOLA

Sdílená kola se od r. 2022 stanou po pilotním prověření standardní součástí MHD. Hl. m. Praha v této věci uzavřelo Memorandum o poskytování sdílených jízdních kol na jeho území. Sdílená kola tak budou součástí služby MHD pro držitele předplaceného kuponu PID. Parametry budou následující:

- sdílené kolo si budou moci půjčit zdarma držitelé dlouhodobých kuponů na pražskou MHD:
 - maximální počet výpůjček za den: 2 (dosud 4);
 - dotovaná délka jedné výpůjčky: 15 minut pro klasické kolo a 5 minut pro elektrokolo;
 - po vypršení časového limitu dotované výpůjčky bude další použití kola zpoplatněno dle ceníku příslušného poskytovatele sdílených kol;
 - provozovatelé umožní využití služby také v okolí 90 % stanic pražského metra.

Plánuje se jasné určení lokalit, kde budou kola uložena a odkládána (tato věc se již částečně děje). V letošním roce (2022) by měla být realizována soutěž na dodavatele / provozovatele sdílených kol v Praze jakou součástí MHD. Tuto věc má na starosti ROPID.

Výše uvedené samozřejmě nevylučuje podnikání v této oblasti pro další subjekty. Ty však nebudou součástí speciálního režimu MHD a budou jako doposavad fungovat dále. Hl. m. Praha nedisponuje daty o počtu sdílených kol všech poskytovatelů na svém území včetně rozpadu na městské části. Z pohledu dalšího řešení sdílených kol v Praze (nejen jako součást MHD) by bylo vhodné těmito daty disponovat a na jejich základě další rozvoj plánovat).

3.3.4.3.3 SDÍLENÉ KOLOBĚŽKY

Téma, které dlouhodobě řeší nejen MČ Praha 1, ale i další městské části a hl. m. Praha. Koloběžky jsou dlouhodobým trendem, který je v Praze využíván. Jedná se však o téma, které není zcela uchopené z hlediska pravidel a omezení, což vedle pozitivních aspektů (využívání pro přepravu po městě) způsobuje i negativní dopady do oblasti bezpečnosti, pohybu po městě a vzájemného „soužití“ uživatelů tohoto typu dopravy s dalšími účastníky dopravy a uživateli veřejného prostoru.

Současně je problémem využívání koloběžek na pozemních komunikacích. Z podstaty věci by jejich uživatelé měli jezdit po silnicích jako běžní aktéři silničního provozu a nejezdit po chodnících, kde ohrožují a omezují pěší. Současně jsou tyto prostředky dlouhodobě považovány jako nezpůsobilé k jízdě po silnicích (nesplňující podmínky), což vede ke „schizofrenickému“ stavu jejich užívání.

⁷¹ Podle zastánců řešení má carsharing tu výhodu, že jedno sdílené auto nahradí šest soukromých vozidel a je vhodný pro automobilisty, kteří najedou méně než 10 tisíc km za rok. Dostatečná nabídka sdílených aut by měla umožnit se svého málo využívaného auta zbavit a tím i starosti o něj, což významně odlehčí dopravě v klidu v celém městě. Současně je vhodné dodat, že celému konceptu by musela být uzpůsobena parkovací politika, jinak se z carsharingu stává pouze nahrazení automobilů v ulicích v podobě další mobility.

MČ Praha 1 se opakovaně snažila zamezit vjezd těchto prostředků do vybraných částí centra města. Nepodařilo se ovšem najít společné řešení s Ministerstvem dopravy ČR, které je jediné kompetenční určit, jak by měla omezující značka pro koloběžky vypadat.

Velkým problémem je ukládání koloběžek ve veřejném prostoru. Ze strany uživatelů jsou někdy odkládány přímo na ulicích a v místech, kde blokují nebo ztěžují pohyb pěším i dalším účastníkům dopravy.

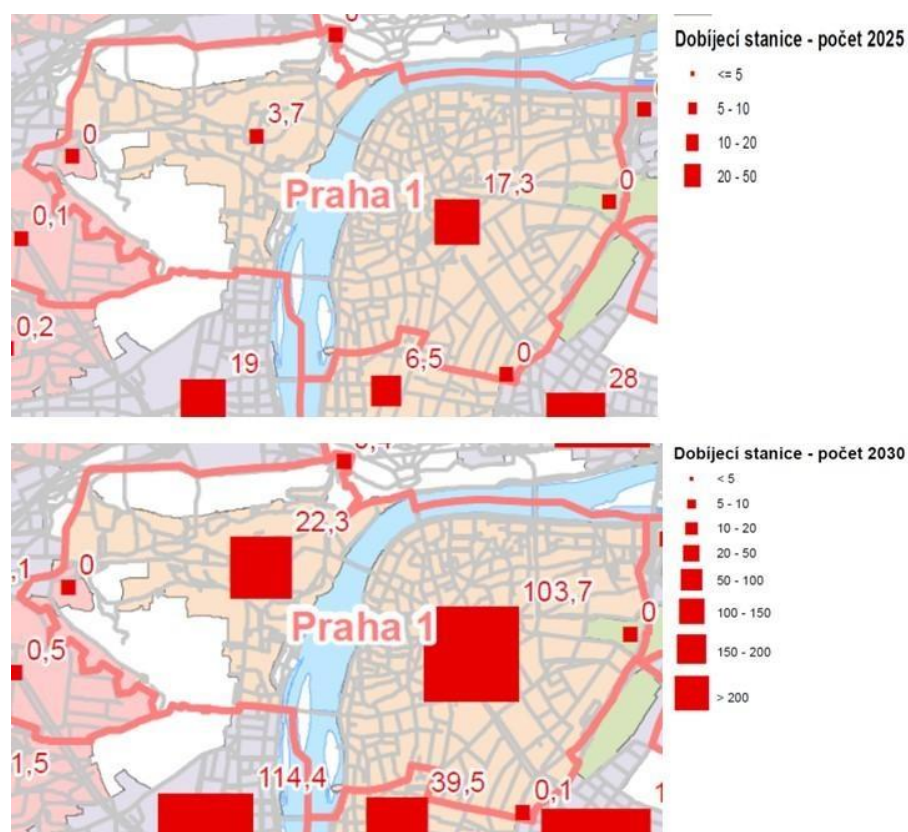
MČ Praha 1 nemá rovněž stanovený dostatečný počet míst pro ukládání těchto prostředků (jako mají např. MČ Praha 3 nebo MČ Praha 7). Dle tvrzení současného vedení MČ Praha 1 legislativa neumožňuje odkládat tyto prostředky na chodník mimo vyhrazená stání. Na chodníku může stát pouze kolo, a to dočasně. Ze strany provozovatelů a uživatelů koloběžek tak dochází buďto k záměrné ignoraci těchto pravidel nebo jejich neznalosti.

Dlouhodobě vážne komunikace / spolupráce se zástupci poskytovatelů těchto prostředků, a to na úrovni celého hl. m. Prahy. Opakovaně však docházelo k tomu, že provozovatelé neměli zájem najít společné řešení nebo je dodržovat. Řešením by pro celé hl. m. Praha byla zřejmě změna legislativy.

3.3.4.4 ELEKTROMOBLITA

Hl. město Praha má zpracovaný Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030. Tento dokument stanovuje rozvoj elektromobility a její infrastruktury v Praze. Generel počítá, že do r. 2025 by na území hl. m. Prahy mělo být 750 dobíjecích stanic a do r. 2035 až 4500 dobíjecích stanic. Městské části jsou z pohledu generelu brány jako partner ke komunikaci, nikoli realizátoři budování stanic. Hlavním organizátorem je hl. m. Praha a jeho dotčené organizace; investoři vybudování jsou poté hlavně soukromé firmy a investoři.

Obrázek 16: Scénáře budování elektronabíječek na území MČ Prahy 1 v r. 2025 a 2030

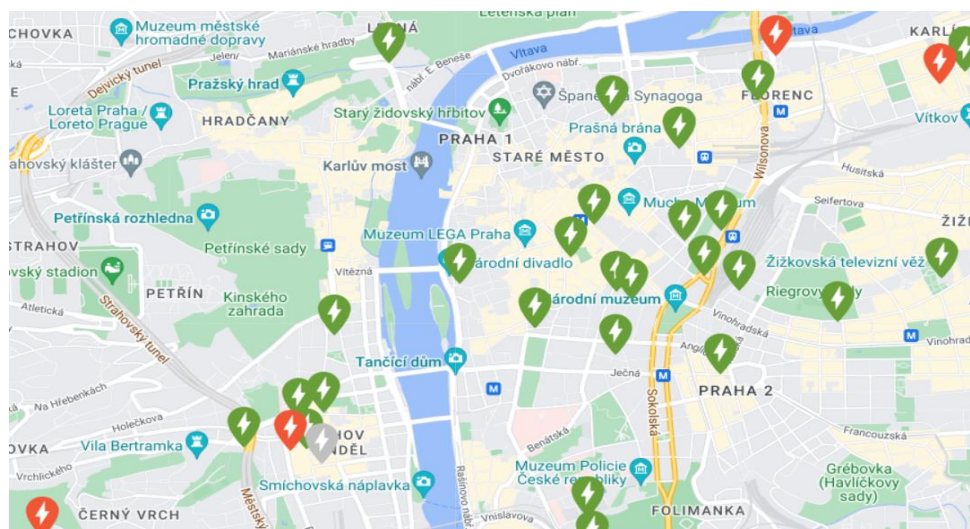


Zdroj: Operátor ICT, Generel rozvoje dobíjecí infrastruktury v hlavním městě Praze do roku 2030 (2020), odkaz [zde](#)

Výše uvedené mapy ukazují poměrně velkou ambicióznost projektu rozšiřování elektromobility, respektive stojanů pro ni určených na území MČ Prahy 1 (a nejen jí). Aktuální stav v oblasti naopak ukazuje níže uvedená mapa.

MČ Praha 1 je v této oblasti poměrně sama aktivní (má zpracovaný koncept spolupráce budování elektronabíječek a uzavřenou spolupráci s Pražskou energetikou na budování sítě).

Obrázek 17: Mapa nabíjecích míst pro elektromobily na území MČ Praha 1 a okolí



Poznámka: Zeleně jsou označeny standardní nabíjecí stanice; červeně rychlonabíječky.

Zdroj: FDrive (2022), odkaz [zde](#)

Dlouhodobě ovšem nelze přínos elektromobility pro život ve městech zpochybňovat. Podstatné ovšem je, aby k rozšiřování využívání elektromobilů docházelo zejména u rezidentů nebo těch, kteří využívají MČ Prahu 1 jako cíl svých cest (pracovních, soukromých) nebo jako tranzitní místo. Celá tato záležitost tak souvisí především s rozšiřováním elektromobility do běžné populace a nahrazování aut se spalovacími motory elektroauty (nebo hybridy).

- Důležitým aspektem je ale potřebná infrastruktura. Při budování rychlonabíjecích stanic (v současnosti 2x50, resp. 2x75 KW) je potřeba počítat s nárůstem potřebných trafostanic. Hledání vhodných míst v rámci některých lokalit v MČ Praha 1 (např. Staré město atp.) může být problematické. V některých případech bude pravděpodobně možné pouze vyměnit trať ve stávajících trafostanicích za silnější.
- Nabíjecí stanice by tak měly primárně sloužit k nabíjení automobilů rezidentů, případně těch, kteří mají centrum jako cílovou destinaci (zaměstnání, kultura). V opačném případě hrozí využívání projíždějícími automobily, ta pak mohou způsobit nežádoucí nárůst dopravy.

V centru města jsou rovněž limitujícím faktorem stanovené zásady zřizování dobíjecí infrastruktury. V centru jsou rychlodobíjecí stanice kromě garáží nepřipustné. Rovněž pomalé dobíjecí stanice je potřeba řešit s náležitou péčí, aby nebyl poškozen veřejný prostor (rozměry, vizuální stránka věci) vzhledem ke stísněnosti.

Možností rovněž je, aby MČ Praha 1 zkusila jít příkladem a elektromobily (případně hybridy) zařadila do flotily vlastních automobilů nebo automobilů svých organizací.

3.3.4.5 LODNÍ DOPRAVA

Lodní doprava v centru města je identifikována jako potenciálně zajímavá pro oblast nejen přepravy osob, ale i zboží nebo odpadů. Problémem se jeví současný neekologický dieselový pohon lodí, ničící kvalitu ovzduší a řeky.⁷²

V současné chvíli je lodní doprava využívána zejména jako součást turismu a cestovního ruchu, kdy jednotliví poskytovatelé nabízejí plavby po řece. (Tento typ využívání lodní dopravy je však problémový z hlediska udržitelnost a vztahu ekonomického pilíře a environmentálního pilíře.) Kapacita turistické lodní dopravy již narazila na svůj strop a MČ Praha 1 a MČ Prahy 5 se brání jejímu dalšímu růstu cestou budování druhého staroměstského zdymadla (ve spolupráci s HMP bylo vydáno v r. 2019 společné memorandum).⁷³

V Praze zatím neexistuje ucelená koncepce, která by jasně definovala priority a měřitelné cíle vč. opatření jak jich dosáhnout, jak tento typ dopravy využít.

⁷² Na úrovni ČR v OP Doprava je možné řešit téma remotorizace plavidel.

⁷³ Viz https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/zdymadlo-smichov-vltava-starosta-praha_1908231717_cen

Na území MČ Praha 1 v současné době (06/2022) neexistují přívozy, které by byly využívány jako součást pražské integrované dopravy.⁷⁴

MČ Praha 1 plánuje využít systém lodní dopravy v rámci city logistiky. (MČ Praha 1 má zpracovanou studii na využití Vltavy v rámci city logistiky.)

3.3.4.6 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:

- Pěší patří k vysoce ohrožené skupině negativními jevy souvisejícími s udržitelností života v dané lokalitě, jak v environmentální rovině (škodliviny z ovzduší, hluk), tak v osobní rovině (bezpečnost, prostupnost).
- MČ Praha 1 je aktivně zapojena do iniciativ podporující pěší dopravu a bezpečnost (např. Bezpečně do škol, Pěšky městem).
- Pro návrhovou část je téma prostupnosti vybraných území, infrastruktury pro pěší, provázanosti s MHD nebo bezpečnosti (ať již subjektivní pocit bezpečnosti v daných lokalitách – parky apod., tak téma bezpečnosti ve vztahu k silničnímu provozu) tématem k dalšímu řešení a důkladnému rozpracování do podoby konkrétních řešení.
- Dalším tématem, které bude k dalšímu rozpracování do návrhové části je trend využívání cyklo dopravy po Praze a potenciální zlepšování podmínek pro jízdu na kole, což může dlouhodobě snižovat podíl automobilové dopravy v centru města – lidé k přesunu využívají jinou než automobilovou dopravu a dochází tak ke snižování negativních jevů plynoucích z automobilové dopravy.
 - Dlouhodobě by mělo být cílem MČ Praha 1 vytvářet a pomáhat vytvářet podmínky pro tento typ dopravy tam, kde to je vhodné.
 - U celého tématu je potřeba najít politickou shodu a zajistit podporu ze strany příslušných odborů ÚMČ Prahy 1.
- Dalším tématem je řešení osvěty a komunikace využívání cyklo dopravy na území nejen MČ Praha 1 – dodržování pravidel, bezpečnost pěších i cyklistů, snižování nehodovosti cyklistů (zaviněných i nezaviněných nehod). Tyto body mohou vést k rozvoji cyklo dopravy a k jasným dopadům na environmentální pilíř, ale i na společenský a lidský, kdy je v prostředí města vytvářeno prostředí, které je cyklo dopravě přátelské/otevřené, ale současně s respektem a dodržování pravidel k dalším typům dopravy.
- Potenciál má téma bikesharingu jako součásti pražské MHD.
- Tématem je rozšiřování a jasná identifikace míst, kde mohou parkovat sdílená kola nebo elektroskútry (po vzoru MČ Prahy 3 nebo MČ Prahy 7).
- Historicky se MČ Praze 1 společně s dalšími městskými částmi podařilo omezit využívání segwayů ve vybraných lokalitách.
- Dlouhodobým tématem je řešení sdílených elektrokoloběžek, které na jednu stranu mohou mít pozitivní dopad do environmentálního pilíře (ekologičtější přesun), na druhou stranu se dlouhodobě neukazuje, že by tento druh dopravy snížil využívání automobilové dopravy v Praze (je předpokládáno, že tento druh dopravy využívají jednak návštěvníci města a jednak lidé, kteří by preferovali MHD, pěší nebo jiný typ alternativní dopravy). Velkým problémem do oblasti společenské a individuální je poté porušování pravidel a bezohlednost některých uživatelů těchto prostředků vč. nekoordinovaného odkládání prostředků na ulicích. Řešením by bylo jasné nastavení pravidel na úrovni celého hl. m. Prahy jako součást podnikání v této oblasti (nezbytná by byla i změna legislativy).
- Rozšiřování elektromobility může mít pozitivní dopad na snižování emisí a negativních jevů z klasické individuální automobilové dopravy. Podstatné je ovšem zajistit potřebnou infrastrukturu a její budování (ve spolupráci s hl. městem Prahou a jeho organizacemi) a rozšiřováním elektromobilů nebo hybridů do běžné populace (souvisejí především s cenovou dostupností a kvalitou nabízených vozidel).
 - Infrastruktura by měla být budována především pro rezidenty nebo lidi, kteří na území MČ dojíždějí za prací apod., nikoli pro turisty nebo ty, kteří jedou do centra města za společenskou zábavou, a to především s ohledem na nižší možnosti budování infrastruktury v centru města.
 - Ve vztahu k řešení k dopravě v klidu je možnost elektromobilů parkovat na území MČ Praha 1 zdarma. Bude-li docházet k rozšiřování elektromobilů v běžné populaci i jejich nabídky jako např. carsharingu, je současný systém neudržitelný především z pohledu života rezidentů a jejich individuálních potřeb.

⁷⁴ Seznam pražských přívozů zde: <https://pid.cz/privozy/>

- Zajímavý potenciál nabízí lodní doprava. Téma však není v Praze prozatím koncepčně uchopeno (konceptním uchopením se myslím společná koordinace a příprava konkrétních řešení ze strany hl. m. Prahy, dotčených městských částí a poskytovatelů tohoto typu dopravy).
 - Současné využívání lodní dopravy proti sobě stojí ekonomický pilíř (zisk z turismu, atraktivita místa) proti environmentálnímu pilíři (znečišťování životního prostředí). Neexistují ale přesná čísla ani propočty jaký tento vztah ve skutečnosti je.
 - Možností je rozšíření vodní dopravy v podobě vytvoření přívozů na území MČ Prahy 1. Nezbytné je ohlédnutí využití tohoto typu dopravy ve vztahu k životnímu prostředí a neohrožení environmentálního pilíře.

3.3.5 BEZPEČNOST

Téma bezpečnosti bylo v dílčích oblastech řešeno i v předešlých kapitolách. Bezpečnost v oblasti dopravy se týká hlavně:

- Bezpečnosti pěších / chodců vůči automobilům nebo vozidlům veřejné dopravy ale i dalším prostředkům (kolům, koloběžkám atp.)
- Bezpečnosti účastníků dopravního provozu, kterými jsou cyklisté nebo uživatelé koloběžek.
- Bezpečnosti uživatelů skútrů.
- Bezpečnosti uživatelů automobilů.

U řidičů automobilů lze konstatovat, že jich se bezpečnost týká především z pohledu poškození jejich nebo půjčeného majetku. Z hlediska bezpečnosti zdraví jsou ohroženy především další účastníci provozu (pěší, cyklisté ad.). Pro tyto skupiny je tak potřeba řešit bezpečnostní prvky. Zajímavým příkladem je zbudování přechodů přes magistrálu.

Poznámka: Hl. m. Praha v r. 2022 připravuje Strategii bezpečnosti na pozemních komunikacích hl. m. Prahy.

3.3.5.1 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:															
Doprava	• Prioritou by měla být ochrana pěších, cyklistů, uživatelů koloběžek a dalších prostředků, které neposkytují přímou ochranu v případě nehody. • Bezpečnost sebou nese nároky na odpovědnost a respekt jednotlivých účastníků provozu, tj. využívání dopravních prostředků (nejlépe ekologicky šetrných k životnímu prostředí), ale s ohledem na bezpečnost dalších účastníků nebo jejich omezení ve veřejném prostoru. • Udržování pěších zón a omezování vybraných typů dopravy ať již fyzickými bariérami (např. budování výsuvných sloupků), značením a vymáháním porušování (práce městské policie). • Dalším řešením je postupné budování bezpečnostních prvků jako jsou přechody na vytipovaných místech nebo snižování rozsahu dopravy ve vybraných lokalitách (snižování počtu pruhů; přesná definice jízdních pruhů a redukce větších ploch, kde není jasně definováno, co je chodník a co vozovka; snížení rychlosti např. zóny 30km/h; rozšíření prostoru pro jiné typy dopravy). Tomuto řešení ovšem musí předcházet odborná i společenská diskuze a řešení musí být opřeno o data a odborné posudky, které zhodnotí dopady těchto navrhovaných řešení. • Dlouhodobým tématem jsou komunikační a osvětové akce vůči všem účastníkům dopravy.														

3.3.6 NÁZOR VEŘEJNOSTI

3.3.6.1 FACILITAČNÍ WORKSHOPY

Obrázek 18: Matice témat z facilitačních workshopů s veřejností – Doprava

		Malá Strana			Petřín			Vojtěšská čtvrť			Josefov			Václavské nám.		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
Doprava	Doprava v klidu		x	x		x			x			x	x		x	x
	Doprava v pohybu			x		x						x	x		x	x
	Nemotorová a alternativní doprava		x			x			x	x		x			x	x

Bezpečnost v dopravě									x				x				x	x
MHD								x				x				x	x	x
	Hlavní nádraží			Hradčany			Petrská čtvrť			Havelská čtvrť			Betlémská čtvrť					
	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O			
Doprava v klidu		x	x	x	x	x		x			x	x		x			x	
Doprava v pohybu		x	x	x	x			x	x		x	x		x	x		x	x
Nemotorová a alternativní doprava		x	x					x				x		x			x	
Bezpečnost v dopravě	x				x	x			x				x					
MHD	x	x	x				x			x			x	x				

Jak ukazuje obrázek shrnující rezonanci témat v oblasti dopravy v jednotlivých čtvrtích MČ Praha 1, doprava patřila k tématům, která se řešila úplně všude. S tématem byly obecně častěji spojené negativní emoce, kdy byly jednotlivé dílčí kategorie dopravy identifikovány jako problémové (slabé stránky v současné době). V návaznosti na to byla poté ze strany účastníků identifikována řada příležitostí ke zlepšení, která do velké míry korelovala se slabými stránkami (co dnes nefunguje dobře). V případě, že některé oblasti dopravy byly hodnoceny jako dobré (silné stránky), jednalo se ve většině případů o veřejnou dopravu. Pouze ve výjimečných (resp. ojedinělých) případech šlo o jiné téma v oblasti dopravy.

Doprava v klidu:

- Problémy a potenciální řešení byly spatřovány v malém (nebo snižujícím se) počtu parkovacích míst pro rezidenty na úkor jiných skupin nebo podnikatelů. V návaznosti na to byly identifikovány příležitosti např. v podobě snížení počtu karet pro hotely nebo firmy nebo posílení úlohy rezidentů (přednost), případně provést celkovou revizi vydávání karet.⁷⁵

Doprava v pohybu:

- Největší problémy viděli účastníci např. ve vysoké míře průjezdnosti v některých lokalitách, koncentrace dopravy a negativní aspekty, které z ní plynou (bezpečnost, kvalita prostředí apod.), dále poté na problém logistiky a zásobování.
- V několika lokalitách se objevil názor na zpoplatnění vjezdu do centrálních částí nebo zpřísnění podmínek. Rovněž se objevily i názory na regulaci rychlosti dopravy.

Bezpečnost v dopravě:

- K řešení byla doporučována konkrétní místa ve vztahu k bezpečnosti pro pěší – průchodnost, bezpečnost, dostatečná infrastruktura apod. Dále se objevovala doporučení důsledného dodržování a vymáhání porušování pravidel např. v pěších zónách.

Nemotorová a alternativní doprava:

- Kritika se velmi často týkala problému sdílených koloběžek (neohleduplnost uživatelů, bezpečnost, problém ve veřejném prostoru s jejich odkladem). V jednom případě zazněla i kritika lodní dopravy, jak je dnes uchopena (lodě jsou určeny k výletům a ničí celkový pohled na město).
- Příležitosti byly poté často viděny v rozvoji a podpoře cyklistiky (infrastruktura i bezpečnost) a pěší dopravy (bezpečnost, dostupnost apod.), výjimečně v elektromobilitě.

MHD

- Nejlépe hodnocená oblast – dobré pokrytí, kvalitní. Potenciál byl často spatřován v rozšíření MHD např. v podobě tramvají na Václavské náměstí.

⁷⁵ Poznámka: V několika lokalitách se objevil názor na vrácení papírových karet na parkování, která se dávají za sklo auta. Lidé mají pocit, že na území MČ Praha 1 parkuje i část řidičů tzv. načerno bez oprávnění (tuto představu mohou umocňovat především SPZ z jiných krajů – v současné době to ovšem neznamená, že daný vlastník na MČ Praha 1 nemá povolené parkování).

3.3.6.2 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola nemá za cíl provést detailní a odbornou interpretaci realizovaného sociologického průzkumu v rámci projektu Praha 1 pohledem občanů. Ta byla provedena dodavatelskou firmou PAQ Research, která výzkum pro MČ Praha 1 zpracovávala a její zpráva tvoří samostatný výstup, který bude veřejnosti k dispozici.

Zpracovatel Strategie ze závěrečné zprávy sociologického výzkumu částečně čerpá informace a interpretace, které jsou z jeho pohledu relevantní pro danou kapitolu této Strategie.

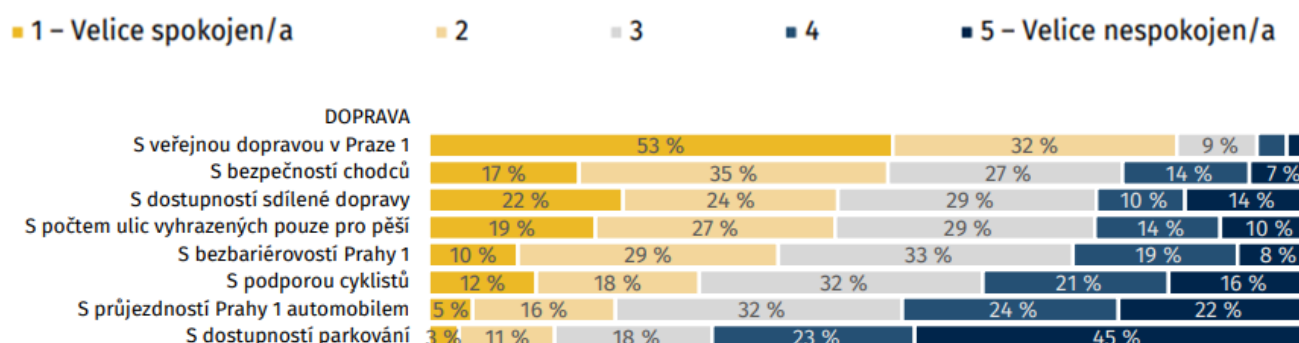
Cílem této kapitoly je převzít interpretace týkající se dané kapitoly a pomoci tak s kontextualizací a dokreslením řešené oblasti i ze strany občanů. Níže uvedené údaje jsou převzaty od zpracovatele PAQ Research a nejsou již dále interpretovány.

3.3.6.2.1 HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ ZE SOCIOLOGICKÉHO ŠETŘENÍ TÝKAJÍCÍ SE OBLASTI DOPRAVY⁷⁶

Spor mezi řidiči a chodci/cyklisty o podobu dopravy je mediální mýtus. Obyvatelům Prahy 1 vadí transiitní doprava a parkování nerezidentů, která komplikuje život místním řidičům i chodcům. Vadí jim nedostatek míst k parkování pro místní – více by zpoplatnili parkování nerezidentů. Ale také dopravní zácpy, auta parkující na chodnících. Mírná většina obyvatel je zároveň buď pro posílení pěších zón či ulic bez aut (pro pěší, cyklisty a MHD).

Velké většině obyvatel totiž chybí místa k parkování (před domem i v podzemních garážích), ale zároveň jim vadí počet aut v Praze 1, zácpy, auta parkující na ulicích, příliš parkujících nerezidentů. Automobilovou dopravu v Praze 1 nevnímají její obyvatelé jako užitečnou pro rezidenty. Většina obyvatel je také buď pro posílení pěších zón či zón bez aut.

Graf 10: Výzkum společnosti PAQ Research – Jak jste Vy osobně spokojen/a či naopak nespokojen/a s následujícími aspekty života ve Vaší lokalitě?



Graf 11: Výzkum společnosti PAQ Research – Jak často využíváte následující způsoby dopravy a pohybu po Praze a Praze 1?

	Denně či takřka denně	Týdně či několikrát měsíčně	Zhruba jednou měsíčně	Méně často	Vůbec
Chůze	69 %	22 %	1 %	3 %	3 %
MHD	59 %	26 %	6 %	5 %	4 %
Vlastní auto	21 %	35 %	7 %	6 %	31 %
Kolo	5 %	10 %	6 %	12 %	67 %
Vlak	2 %	10 %	14 %	31 %	43 %
Sdílené auto	1 %	3 %	3 %	7 %	87 %
Taxi	1 %	10 %	13 %	30 %	46 %
Motorka	1 %	2 %	1 %	2 %	94 %

⁷⁶ Zdroj všech níže uvedených informací: Výzvy a kvalita života očima obyvatel, zpracovatel PAQ Research.

3.3.6.2.2 SHRNUTÍ PAQ RESEARCH K TÉMATU DOPRAVY

Obecné faktory a jaký mají vliv na spokojenost:

- Výrazná spokojenost s fungováním veřejné dopravy (spokojeno 85 %), ale velká nespokojenost s podporou cyklistů (spokojeno 30 %), s průjezdností autem a zejména parkováním (s tím je spokojeno 14 % a takřka polovina lidí hodnotí známku 5).
- Dostupnost parkování, podporu cyklistů, bezbariérovost okolí bydliště i bezpečnost chodců hodnotí obyvatelé Prahy 1 hůře než zbytek Prahy. Na špatnou průjezdnost městem si stěžují Pražané bez ohledu na bydliště.
- (Ne)dostupnost parkování a špatná průjezdnost pro lokální obyvatele souvisí s vnímáním kvality života v městské části. Sice ne natolik jako například míra hluku, Airbnb, vizuální podoby centra atd., ale stejně jsou to potenciálně vlivná negativa.

Parkování a automobilová doprava:

- Mediálně často zmiňovaná dichotomie mezi automobilisty a chodci/cyklisty je v Praze 1 do velké míry falešná. Lidem vadí zahlcení transitzní dopravou a nerezidentským parkováním, které ve výsledku komplikuje život lokálním řidičům, chodcům i cyklistům.
- Více než tři čtvrtiny obyvatel Prahy 1 si myslí, že je zde málo parkování pro lokální obyvatele před domem (78 %). Podle takřka poloviny je ale málo i zón bez aut a čistých pěších zón (46–48 %). Že by bylo zón bez aut příliš, si myslí jen každý osmý.
- Podle dvou třetin obyvatel Prahy 1 totiž automobilová doprava není přizpůsobena pro lokální obyvatele. V tomto se drasticky liší od zbytku Prahy, kde si to myslí jen třetina lidí.
- Drtivé většině lidí vadí časté zácpy (86 %), množství parkujících nerezidentů (81 %), auta na chodnících (80 %), množství aut (76 %) a míra tranzitní dopravy městskou částí (73 %). Všechny tyto věci vadí i obyvatelům zbytku Prahy

Jak řešit parkování:

- Uvolnění parkování pro rezidenty by lidé často chtěli řešit zvýšením plateb pro další osoby. Většina respondentů by navrhovala zvýšit poplatky za parkování v modré zóně pro auta ambasád a úřadů (66 %), velká část i pro podnikatele s provozovnou (47 %) a druhé a další automobily domácností (42 %). Dvě třetiny by omezily parkování zdarma pro auta carsharingu.
- Ke všem těmto „sekundárním“ využitelům modrých zón jsou obyvatelé Prahy 1 kritičtější než lidé ze zbytku Prahy.

MHD a bezpečnost chodců:

- Naopak veřejnou dopravu hodnotí lidé v Praze 1 pozitivně – podle více než 90 % je dobře využitelná pro lokální obyvatele. Problém v (bez)bariérovosti není ani tak v MHD a jejím propojení k domu – ale ve vstupu do domu a bytu.
- Lidé se v Praze 1 cítí bezpečni jako chodci, ale příliš bezpečni se v provozu necítí cyklisté.

3.3.7 TRENDY V OBLASTI DOPRAVY

Trendy vycházejí ze stávajících směrů, kterými se vydávají některá města v Evropě. Definovaný trend automaticky neznamená, že je možné ho využít pro potřeby MČ Praha 1. Lze je tak brát jako inspiraci.

Trend	Popis
Bezpečnost v dopravě	✓ Bezpečnostní prvky pro chodce, cyklisty ✓ Osvěta, edukace, odpovědnost
Průjezdnost dopravy	✓ Motivace k využívání MHD a alternativních způsobů přepravy ✓ Nízkoemisní doprava – její podpora, budování infrastruktury ✓ Regulace vjezdu do centra měst nebo zvýšení imisních nároků na vozidla, která zde projíždějí nebo parkují ✓ Odbourávání bariér v průchodnosti městem pro pěší i cyklisty ✓ Snižování počtu lidí, pro které je automobil sociální status ✓ Omezování vjezdu do vybraných částí měst (případně pouze s nízkoemisními vozy) ✓ Osvěta, edukace

	✓ Zklidňování zón mimo hlavní dopravní tepny např. snížením rychlosti (30km/h)
Sdílení	✓ Carsharing, sdílení skútrů (peer to peer; vázaný; volný) ✓ Bikeshaing ✓ Práce s udržitelností v podobě zajištění bezpečnosti, udržení čistoty a pořádku ve veřejném prostoru, nelimitování rezidentů
Prostupnost města a čtvrtí	✓ Odbourávání bariér ve veřejném prostoru a preference pěších a cyklodopravy v centrech měst
Snižování nákladní dopravy	✓ City logistika ✓ Využívání alternativních zdrojů – elektro, vodík
Upřednostňování rezidentů	✓ Opatření jsou dělána primárně pro rezidenty; ovšem ve městě jako Praha s respektem a ohledem na okolní městské části
MHD	✓ Komfort, čistota, dochvilnost ✓ Tichá MHD (snížování hluku) ✓ Využívání alternativních zdrojů – elektro, vodík ✓ Využívání moderních informačních technologií – aplikace, informační tabule ad.
Moderní technologie	✓ Využívání moderních technologií k informování (stav dopravy, MHD, možnost parkování apod.) ✓ Senzorika a moderní telematika – řízení dopravy, sběr dat a informací, plánování ✓ Rozšiřování mapových vrstev pro běžné užití

3.3.8 VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

Celou oblast dopravy na území MČ Prahy 1 podmiňuje to, že jde o centrální městskou část, která je jednak významným dopravním uzlem pro metro, tramvajovou i železniční dopravu. To sebou nese nároky na vysokou koncentraci lidí, kteří městskou část používají jako tranzit. Tento fakt s sebou nese dopady na život v prostředí MČ, především pak na bezpečnost, životní prostředí, zdraví obyvatel, správu a údržbu veřejného prostoru, čistotu obecně, komfort pohybu pro místní obyvatele, a současně jde o centrum města, které částečně může sloužit (a slouží) jako tranzit a současně stahuje větší množství lidí, kteří sem jedou trávit volný čas (koncentrace restaurací / hospod / barů/ klubů, kulturních a uměleckých institucí apod.). To vše vytváří pro hl. m. Prahu unikátní mix, který je úzce spojen s dopravou.

Doprava v klidu

- Že se jedná o problémové téma potvrdila jak analýza oblasti, tak facilitační workshopy a dotazníková šetření. Lidé z MČ Praha 1 mají za to, že jejich rezidentní práva jsou často potlačena na úkor jiných subjektů (podnikatelé, hotely, zásobování). Tuto skutečnost potvrzují rovněž data z provedené analýzy, neboť vysoký podíl (cca 1/3) všech parkovacích oprávnění je vydáván abonentům a dalším subjektům, čímž se jedná - v poměru k počtu parkovacích míst a počtu obyvatel – o velmi vysoký podíl.
- Dlouhodobě problémové může být i vyřazení některých druhů dopravy z nutnosti mít parkovací oprávnění. Tato věc musí navíc dlouhodobě ještě eskalovat s tím, jak se bude zvyšovat podíl sdílených elektromobilů a elektromobilů obecně, které dnes oprávnění mít nemusí.
- Specifickým problémem jsou i hotelové komplexy a jejich krátkodobá parkovací oprávnění, která mohou způsobovat rezidentům problémy především v sezóně.
- Dlouhodobým tématem je i možnost zdražení parkovacích karet pro rezidenty a abonenty, případně upravení podmínek (např. výrazné zdražení za druhé a další auto). Může jít o jedno z opatření v dlouhodobém hledisku tlačící na snížení automobilů v prostředí MČ Prahy 1. Opatření má tak přímý vliv do environmentálního a lidského pilíře. Současně je ovšem potřeba konstatovat, že jde na úrovni celého hl. m. Prahy o poměrně citlivé politické téma a tím pádem má vysoký dopad do sociálně-politického pilíře.
- U tématu parkování je však nezbytné současně dodat, že např. návrat papírových parkovacích karet (jak zaznělo na některých facilitačních setkáních) není reálný a v podstatě může být toto tvrzení podmíněno i mylnou představou, že SPZ z jiného kraje automaticky znamená, že zde parkuje ne-rezident.

- Při řešení této oblasti je nutná spolupráce s hl. m. Prahou, která parametry parkování do velké míry určuje. Udržitelnost v oblasti se pak týká především společenského a lidského pilíře vs. ekonomického pilíře, kdy by MČ Praha 1 měla hledat balanc mezi zajištěním služeb a komfortu pro vlastní rezidenty a současně radikálně neomezit podnikající subjekty na území MČ, které zde poskytují služby rezidentům i nerezidentům.
- Pro území hl. m. Prahy je vytvořena Strategie parkovacích zón z r. 2020. Není zcela jasné, jak dochází ze strany MČ Praha 1. (Bude předmětem dalších jednání v návrhové části.)
- V případě omezení elektromobilů a jejich parkování v centru města zdarma je dále nutné řešit environmentální pilíř, v jehož duchu bylo právě toto opatření navrženo/zavedeno. (Otázkou ovšem zůstává, zdali např. sdílené elektromobily využívají skutečně ti, kteří by jinak jeli automobilem a nevyužili by třeba MHD nebo jiný typ dopravy šetrné k životnímu prostředí – k této věci neexistují relevantní data a lze se tak pouze domnívat).
- Dlouhodobým tématem je zvýšení počtu parkovacích míst v podobě výstavby podzemních garáží, které by mohly částečně saturovat potřebu ať již rezidentů nebo abonentů. Na tématu ovšem chybí dlouhodobá politická a společenská shoda. Celková kapacita parkování na území PPR současně již nyní neúměrně zatěžuje historické centrum cílovou dopravou. Problémová může být i ekonomická udržitelnost – náklady mohou být ve vztahu k přínosům vysoké – kterou by bylo potřeba v případě uvažování o řešení detailně vypočítat.

MČ Praha disponuje již existujícími podzemními garážemi, které nejsou ze strany rezidentů příliš využívány. Možným řešením je důraz na motivaci a benefity pro ty rezidenty, kteří tento systém využijí.

Poznámka: Problémovost oblasti potvrzují i rozpory mezi názory současného vedení MČ Praha 1 a zástupci IPR Praha, což je možné doložit i získanými rozdílnými názory nebo interpretací jednotlivých jevů v oblasti. Jde zejména o názor v přístupu ke strategickému řešení parkování na území MČ Praha 1; počtu parkovacích míst (nárůst vs. pokles); ze strany MČ Praha 1 je navíc pocítována neochota hl. m. Praha řešit specifika týkající se MČ jako centrální městské části apod. Tato věc bude předmětem řešení na pracovních skupinách při tvorbě návrhové části.

Doprava v pohybu

- U dopravy v pohybu rovněž dochází k potvrzení ze strany všech využitých metod, že problémem je intenzita automobilové dopravy v centru Prahy a z toho plynoucí nežádoucí jevy jakou hluk, kvalita ovzduší, obecně kvalita života a bydlení nebo bezpečnost pěších či cyklistů. (Komparace dat od r. 2016 ukázala, že v některých ulicích MČ Praha 1 intenzita roste, v některých stoupá. Celkový objem dopravy ovšem neklesá).
- Problémem je i oblast zásobování, která zvyšuje intenzitu dopravy především nákladními vozy (které v řadě případů produkují více škodlivých prostředků) a jimi omezování veřejného prostoru. Tato skutečnost byla opět potvrzena všemi třemi využívanými metodami. Toto téma má dopad i do oblasti parkování. Možným řešením ze strany MČ Praha 1 může být regulace.

Problémem spojeným s tématem jsou i negativní jevy jako parkování na chodníku nebo na zeleni. Dochází tak k omezení průchodnosti nebo bezpečnosti chodců a narušení lidského pilíře udržitelnosti.

Svou povahou jde jednak o politické rozhodnutí (sociálně-ekonomický pilíř), které by mohlo mít další dopady do environmentálního a lidského pilíře. Rovněž jde o téma spojené s důsledným vymáháním restrikcí ze strany městské policie.

- MČ Praha 1 je v současné době zapojena do projektu z OP Praha Pól růstu, který má řešit téma zásobování a city logistiky. Tuto skutečnost je nutné vnímat pozitivně, neboť MČ Praha 1 projevuje zájem téma řešit. (Jedná se o vytvoření nového modelu způsobu řízení a zásobování – systém by mohl v být v budoucnu využitelný v rámci řešení city logistiky na území hl. m. Prahy.)
- Doprava v pohybu má výrazný dopad do oblasti životního prostředí, ale i udržitelnosti ve společenském a lidském pilíři. Stejně jako u parkování je zde ale v některých ohledech potřebná kooperace s hl. m. Prahou při snaze snižovat intenzitu automobilové dopravy, některá řešení jsou ale závislá na přístupu hlavního města či změnách legislativy. Část opatření může MČ Praha 1 realizovat sama (zavádění zón 30, snižování kapacit komunikací pro automobily apod.). Jedná se z velké části o politické rozhodnutí založené na odborném zhodnocení a tudíž vychází ze sociálně-politického pilíře.
- MČ Praha 1 může zvážit iniciovat restrikce týkající se průjezdnosti centrem – zpoplatnění nebo zvýšení ekologických nároků (jak je dnes trendem v některých zahraničních městech). Téma je však na úrovni celé Prahy velmi politicky citlivé a není na něm dlouhodobě shoda. K dalšímu řešení je i téma zásobování a např. rozvoje city logistiky nebo nastavení regulací v oblasti zásobování, případně důsledné vymáhání porušování pravidel při jejich porušení.
- Dalším tématem spojeným s některými negativními prvky z intenzity dopravy může být podpora využívání MHD a rozvoj alternativní a nemotorové dopravy (vč. tzv. city logistiky). Část tématu je ovšem nutné stejně jako u výše uvedeného řešit ve spolupráci především s hl. m. Prahou, případně i na státní úrovni. V pravomoci městské části

jsou pak především záležitosti typu odstraňování bariér (snižování obrub, "trojschody", řešení extrémně hrubé dlažby), zřizování cyklobousměrek (stanoví městská část), ad.

MHD

- Oblast MHD lze na základě průniků všech metod hodnotit pozitivně (kvalita, rozsah). Vlastní analytické šetření a facilitační workshopy identifikovaly jako důležité téma dostavbu tramvajové trati na Václavské náměstí a propojení tak jednotlivých částí Prahy 1 i sousední MČ Praha 2 vzájemně.
- Analýza rovněž ukázala, že tématem ve spolupráci s Dopravním podnikem je snižování hluku z MHD výměnou kolejí.
- Rovněž podpora nízkoemisní dopravy, tj. v prostředí MČ Praha 1 zajištění busu č. 194 jako plně nízkouhlíkového. Rozvoj nízkoemisní dopravy v hl. m. Praze jako celku poté může mít pozitivní dopady do environmentálního pilíře udržitelnosti pro celé město.
- Významným zásahem do MHD a v důsledku toho do veřejného prostoru ad. oblastí v prostředí MČ Praha 1 bude plánovaná tvorba nových tramvajových tratí na Václavském náměstí, Opletalově ulici nebo v ulici Na Příkopě.

Nemotorová a alternativní doprava

- Na území MČ Praha 1 je vysoký podíl pěších zón ve vztahu k její rozloze. (Tato skutečnost je podmíněna historickým charakterem území.)
 - Pěší doprava (patří společně s MHD) k nejvyužívanějším typům dopravy dle výzkumu společnosti Median. Automobilová doprava zaujímá 3. místo.
 - Potenciál k dalšímu rozvoji se ukazuje v oblasti alternativní dopravy. Sociologický průzkum ani facilitační workshopy nepotvrdili, že by lidé měli a priori problém s cyklo dopravou nebo jinými obdobnými prostředky nebo jejich rozvojem. Ukázalo se, že rozvoj a podpora tohoto druhu dopravy je spíše podporována. MČ Praha 1 by se proto měla snažit hledat řešení, jak rozvoj této dopravy podporovat s ohledem na její udržitelnost (tématem může být pokračování v rozšiřování obousměrných ulic nebo rozšiřování jasně vymezených míst pro cyklisty).
 - Problém nastává v situaci vzájemného „soužití“ různých uživatelů dopravy při nedodržování pravidel nebo principů slušnosti a udržování bezpečnosti či pořádku při vzájemném „střetu“ a ve veřejném prostoru.
 - Právě nedodržování pravidel je jednou z hlavních výtek rezidentů vůči např. sdíleným koloběžkám, kdy ekologicky šetrný dopravní prostředek narušuje udržitelnost v dalších pilířích udržitelného rozvoje a dochází tak k diskrepanci těchto oblastí. Navíc zůstává otázkou, zdali jsou např. sdílené koloběžky opravdovým přínosem pro udržitelnost v oblasti životního prostředí a vedou ke snižování individuální automobilové dopravy, nebo jde pouze o alternativu k jiným prostředkům, které jsou považovány z hlediska udržitelnosti za vhodné (kolo, veřejná doprava).
 - Klíčové je pro cyklo dopravu (a podobné typy dopravy) hledat jejich využití tam, kde to je možné a vhodné.
 - Podstatná je politická shoda a zapojení ÚMČ Praha 1 jako té složky, která téma výrazně ovlivňuje v samotné praxi.
 - Tématem pro MČ Praha 1 bude:
 - Řešit téma sdílených koloběžek a jejich role v centrální části města (ke zvážení je i pokračovat ve snaze řešit úplnou regulaci nebo alespoň společně s hl. m. Prahou dosáhnout nastavení striktních pravidel užívání a skladování ve veřejném prostoru a jejich vymáhání).
 - Obdobná situace může být u sdílených kol nebo skútru, ačkoli zde není situace vnímána natolik špatně. Řešením může být rozšiřování zón jasně vymezených pro parkování těchto sdílených prostředků a vymáhání dodržování pravidel. (Vymáhání dodržování pravidel platí současně pro standardní cyklo dopravu ale i další prvky dopravy. Pocit, že jsou pravidla porušována, zazněl v několika lokalitách na facilitačních workshopech.)
 - Důležitou roli v tomto tématu hraje i komunikace, osvěta vůči veřejnosti, ale i spolupráce s hl. m. Prahou nebo neziskovými organizacemi.
 - Na území Hl. m. Prahy je v plánu významné rozšíření infrastruktury pro elektromobility (viz plány v příslušném generelu). Pro MČ Prahu 1 je možností podpora elektromobility vlastním vozovým parkem, čímž by MČ sama částečně přispěla ke snižování emisní stopy. MČ Praha 1 má navíc uzavřenou spolupráci s Pražskou energetikou a připravenou vlastní koncepci budování rozvoje elektromobility. Rozvoj elektromobility může pomoci zlepšovat environmentální i lidský pilíř udržitelnosti.
- Významným prvkem pro centrum města jsou ovšem limity, které zde jsou v současné době nastaveny.
- Dílčí potenciál byl v analýze identifikován pro lodní dopravu. Téma je ale nutné řešit na úrovni hl. m. Prahy a nastavit

jasnou koncepci a konkrétní kroky, které k jejímu využití povedou (jedná se o využití v oblasti např. svozu odpadu nebo zásobování). Vše musí být řešeno s ohledem na vztah k udržitelnosti, tj. zvážit dopady tohoto typu dopravy na životní prostředí nebo život obyvatel a poté reálné přínosy, co by její využití přineslo (zdali by došlo např. ke snížení nákladní dopravy v centru díky zásobování apod.). Toto rozhodnutí tak musí být opřené o odbornou analýzu.

Turismus

Samostatným fenoménem je dopad turismu do oblasti dopravy. Problém je průřezový a zasahuje jak do dopravy v pohybu, dopravy v klidu tak i alternativní nebo nemotorové dopravy. Doprava spojená s turistickým ruchem jako jsou vláčky, okružní autobusy, stará auta, drožky ovlivňují život v lokalitě, tj. lidský pilíř, ale rovněž i environmentální pilíř. Na území MČ Praha 1 je tento jev navíc výrazně markantnější než na území jiných městských částí v hl. m. Praze.

Bezpečnost

- Bezpečnost spojená s dopravou, zejména vůči ohroženým skupinám (chodci, cyklisté) vnímali lidé na facilitačních workshopech a byla identifikována i v sociologickém šetření. MČ Praha 1 by jako místo s vysokou koncentrací těchto skupin měla zvážit vytvoření dlouhodobého plánu posilování jejich bezpečnosti. (Řešení je potřeba koordinovat s hl. m. Prahou a jeho organizacemi a městskou policií). Udržitelné město je totiž současně i bezpečné město.
- Sociologický výzkum ukázal, že v případě posilování bezpečnostních prvků pro cyklisty by tento způsob dopravy zvažovala určitá část respondentů. Z pohledu udržitelnosti může jít o dlouhodobé téma MČ Praha 1 ve spolupráci se sousedními městskými částmi i hl. m. Prahou.

3.3.9 SWOT ANALÝZA – DOPRAVA

SWOT analýza je zhodnocení silných stránek (*Strengths*), slabých stránek (*Weaknesses*), příležitostí (*Opportunities*), hrozeb (*Threats*):

- Silné a slabé stránky jsou interního charakteru, tj. mají původ v prostředí / území Prahy 1.
- Příležitosti a hroby jsou externího charakteru, tj. mají původ vně území / prostředí Prahy 1.

U každého tvrzení je uveden zdroj:

- Objektivní (O) = analýza, zjištění zpracovatele a řešitelského týmu zadavatele.
- Subjektivní (S) = podněty, názor z facilitačních workshopů nebo kvantitativního dotazníkového šetření.

U každého tvrzení je dále uvedeno, kterého pilíře udržitelnosti se týká (ekonomický; environmentální; lidský; sociálně-politický).

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Zavádění obousměrných cest pro cyklisty na území MČ.	O		X	X	
• Omezení využívání segwayů v centru města.	O				X
• Schválená výstavba tramvají na Václavském náměstí a Opletalově ulici a jejich propojení na Vinohradskou ulici.	O		X		
• MČ Praha 1 jako pěší čtvrť s hustou sítí uliček, průchodů a pasáží.	O			X	
• Plán MČ Prahy 1 na využití Vltavy v rámci city logistiky.	O		X		X
• Zapojení do projektu řešící zásobování z OP Praha Pól růstu.	O	X			X
• Vysoký podíl pěších zón na území MČ Praha 1.	O		X	X	

Koncepce elektromobility MČ Praha 1 a uzavřená spolupráce s Pražskou energetickou na budování infrastruktury.	O		X		X
SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
Negativní jevy z dopravy – hluk, kvalita ovzduší.	S / O		x	x	
Centrum města jako částečně tranzitní a částečně přirozeně stahující obyvatele (kteří využívají dopravní prostředky) za kulturu i společenskou zábavu.	O		x	x	
Vysoká koncentrace dopravních uzlů – tramvaj, metro, železniční doprava a s tím související problémové jevy – hluk, vysoká koncentrace lidí, bezpečnost, čistota ad.	O		x		
Neexistující politická shoda s hl. m. Prahou, jak snižovat a regulovat průjezd centrem města.	O				x
Vysoký podíl vydaných abonentských apod. parkovacích oprávnění oproti rezidentnímu parkování (důvodem je vysoký počet podnikajících subjektů na území MČ Praha 1), zatěžující centrum nadměrně dopravou v pohybu.	O				x
Problém zásobování centra města v průběhu dne (dopady do průjezdnosti i parkování na území MČ).	O				x
Dlouhodobý problém se sdílenými koloběžkami.	S / O			x	
Nízký počet míst pro sdílené prostředky.	O				x
PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
Změna metodiky parkování na úrovni hl. m. Prahy a zohlednění potřeby MČ Prahy 1 v ní (změna systému parkování pro abonenty ad.).	O				x
Rozvoj city logistiky v HMP.	O		x		x
Rozvoj budování dopravní infrastruktury celopražského významu.	O		x		x
Podpora nízkoemisních dopravních prostředků ze strany HMP.	O		x		x
Naplnění Strategie zón placeného stání do r. 2025 (hl. m. Praha ve spolupráci s MČ).	O				x
Další podpora pěší dopravy a MHD jako nejvyužívanějších způsobů dopravy po Praze.	S / O			x	x
Udržení vysokého trendu vnímání kvality MHD na území HMP.	S / O				x

• Humanizace a transformace SVJ magistrály na městský bulvár se stromy a tramvají.	S / O				X
• Podpora přechodu obyvatel HMP s nízkou potřebou auta na systém sdílení.	O		X	X	X
• Posilování role bezemisní (nebo nízké emisní) lodní dopravy k zásobování apod.	O		X		X
HROZBY (THREATS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Rozvoj poskytovatelů sdílených prostředků bez jasných pravidel, případně jejich nedodržování na území hl. m. Prahy.	S / O			X	X
• Nedokončení nebo odložení řešení vnitřního a vnějšího okruhu HMP.	O		X		X
• Rozvoj ekologicky šetrných způsobů dopravy jako alternativa k MHD, nikoli k individuální automobilové dopravě.	O		X		X
• Uzavření/omezení některých významných dopravních tras způsobem neúměrně dopadajícím na rezidenty MČ Praha 1 bez shody mezi hl. m. Prahou a MČ Praha 1.	O			X	X
• Odchod rezidentů kvůli hluku, špatnému ovzduší z dopravy nebo nemožnosti zaparkovat.	S / O			X	
• Limity budování infrastruktury elektro nabíjecích stanic ze strany hl. m. Prahy v centrální části města.	O		X		X
• Možná zátěž rozvoje lodní dopravy / přepravy bez zohlednění dopadů na život obyvatel MČ Praha 1.	S / O		X	X	
• Negativní dopady turismu v oblasti dopravy.	S / O		X	X	

3.4 ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Významným dokumentem řešícím téma životního prostředí klimatu a jeho změn je Strategie adaptace hlavního města Prahy na klimatickou změnu, na kterou navázal Klimatický plán hl. m. Prahy do r. 2030. Strategie stanovuje pro celé území následující cíle:

- Specifický cíl A: Zlepšovat mikroklimatické podmínky v Praze a snižovat negativní vliv extrémních teplot, vln horka a městského tepelného ostrova na obyvatele Prahy
- Specifický cíl B: Snižovat dopady extrémních hydrologických jevů – přívalových dešťů, povodní a dlouhodobého sucha na území hl. m. Prahy a ve volné krajině metropolitní oblasti
- Specifický cíl C: Snižovat energetickou náročnost Prahy a podpořit adaptaci budov
- Specifický cíl D: Zlepšit připravenost v oblasti krizového řízení
- Specifický cíl E: Zlepšit podmínky Prahy v oblasti udržitelné mobility
- Specifický cíl F: Zlepšit podmínky v oblasti environmentálního vzdělávání, podpořit monitoring a výzkum dopadů klimatické změny v Praze

3.4.1 VODA

3.4.1.1 VODOHOSPODÁŘSTVÍ

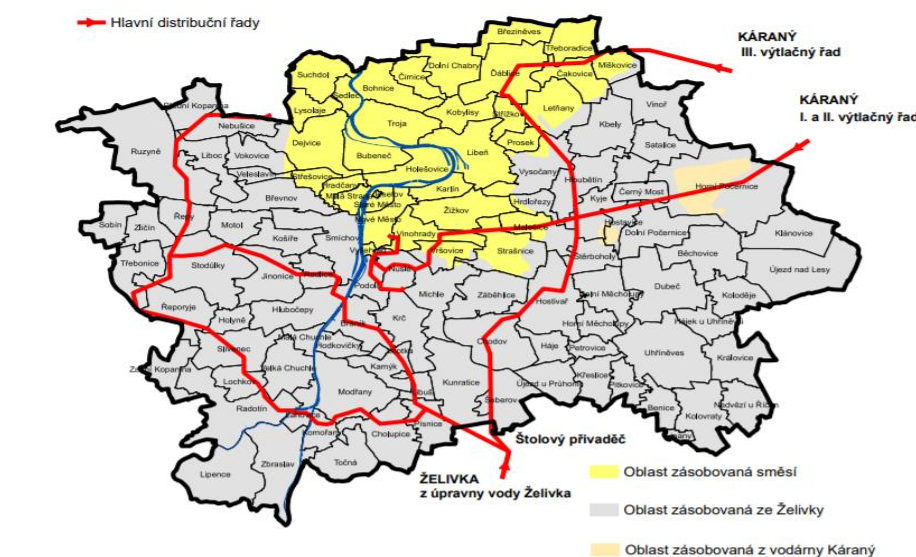
3.4.1.1.1 PITNÁ VODA

Veřejná vodovodní síť v hl. m. Praze pro zásobování odběratelů pitnou vodou je od počátku roku 1998 ve správě akciové společnosti Pražská vodohospodářská společnost, a. s. (dále také PVS), která v roce 2018 majetkově vstoupila do provozní společnosti Pražské vodovody a kanalizace a. s. (člen skupiny Veolia; dále také PVK).

Hl. m. Praha je zásobována úpravňami:⁷⁷ Želivka (71 %), Káraný (17 %), Sojovice (12 %)

Jak ukazuje níže přiložená mapa, MČ Praha 1 je kompletně zásobována směsí vody dodávané ze Želivky i Káraného (Sojovice jsou brány jako součást úpravní Káraný, kde byla oddělena část umělé infiltrace a vytvořena úprava vody Sojovice). Určitou výhodou, dále- se o ní takto hovořit, je to, že oblast MČ Praha 1 je zásobována pitnou vodou z více zdrojů, a je tak předpoklad jisté diverzity v případě výpadku z jedné zásobovací úpravní.⁷⁸

Obrázek 19: Zdroje zásobování pitné vody v hl. m. Praze (údaj z r. 2021)



⁷⁷ Zdroj: Pražské vodovody a kanalizace, Výroční zpráva (2021), Odkaz [zde](#)

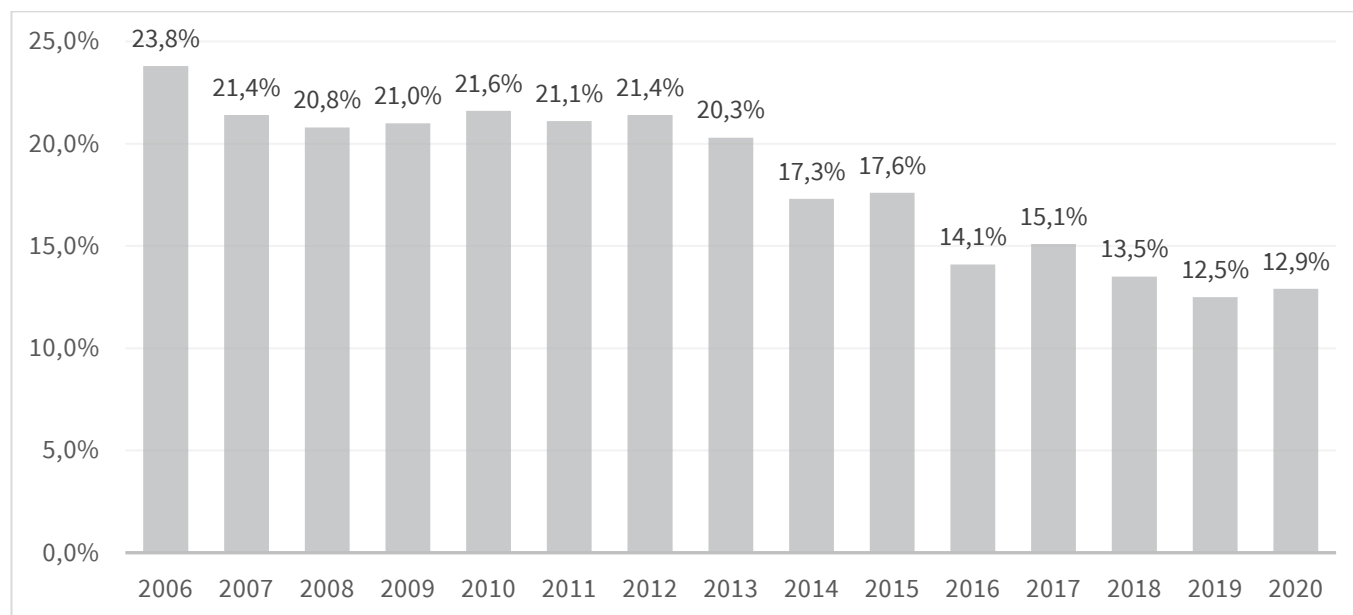
⁷⁸ Nicméně v případě například dlouhodobého selhání pitné vody z jednoho zdroje, doje k dalekosáhlým důsledkům pro celou pražskou aglomeraci. I z tohoto důvodu jsou dnes dodávky vody a zajištění její infrastruktury vnímány / brány jako součást kritické infrastruktury, kterou je nezbytné řešit minimálně na úrovni celého kraje hl. m. Praha.

Zdroj: PVK, odkaz [zde](#)

Dlouhodobým problémem regionálního charakteru, tj. na území celého hl. m. Prahy jsou ztráty vody ve vodovodní síti díky porušení potrubí nebo průsakům. Ve vztahu k nakládání s vodou jde o dlouhodobý problém i pro efektivní čerpání a nakládání s vodou kvůli udržitelnosti. (Poznámka: V boji se ztrátami vody nasadily PVK novou technologii. K vyhledávání skrytých úniků z vodovodní sítě poprvé použily unikátní technologii – satelitní dálkový průzkum Země. Tato technologie je zatím pilotně testována.)

Pozitivní skutečností určitě je, že se dlouhodobě daří úniky postupně snižovat (až na výjimku roků 2019 a 2020). Stejně tak snaha správce sítě toto téma řešit pomocí moderních technologií (viz výše). Potenciál ke snižování ztrát stále existuje.

Graf 12: Vývoj ztráty vody v pražských vodovodech mezi roky 2016 – 2020



Zdroj: PVK (2021), zpracování M.C. TRITON, odkaz [zde](#)

Dlouhodobým tématem regionálního charakteru je rovněž spotřeba pitné vody na území celého hl. m. Prahy. Pro MČ Praha 1 se nabízí možnost pokusit se formou osvětových kampaní nebo vlastním příkladem (např. v prostředí ÚMČ nebo svých organizací) apelovat a tlačit na snižování spotřeby pitné vody.

Tabulka 37: Průměrná denní spotřeby pitné vody v hl. m. Praze na osobu za r. 2021

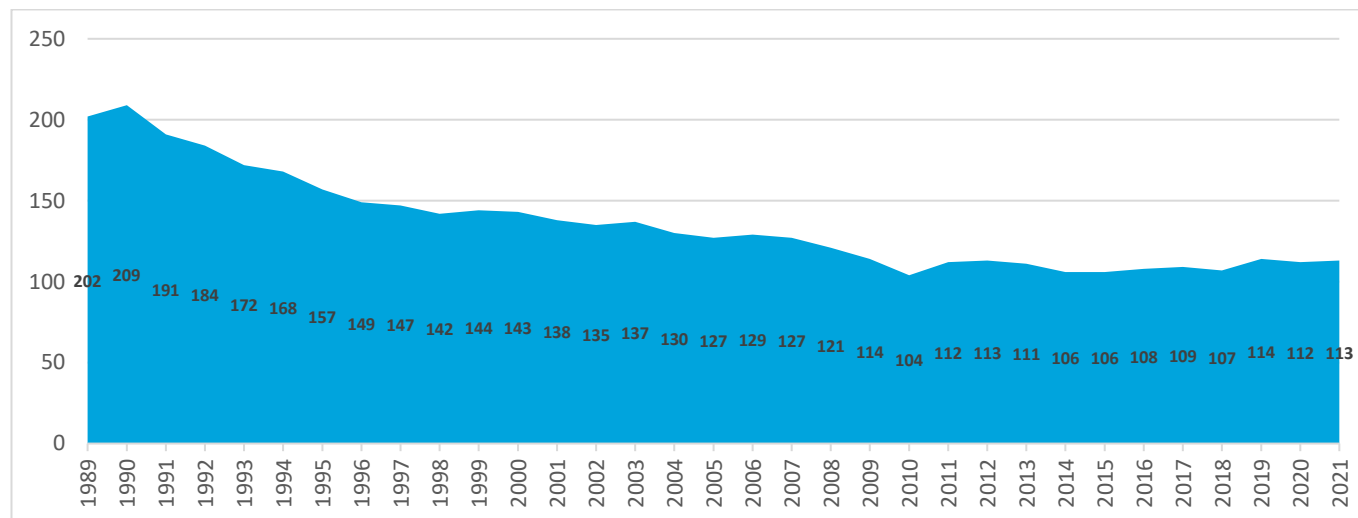
	Průměrné denní hodnoty (v litrech)	Průměrné denní hodnoty (v Kč)
WC	26	2,81
Osobní hygiena, sprchování	41	4,43
Praní, úklid	18	1,95
Příprava jídla, mytí nádobí	10	1,08
Mytí rukou	6	0,65
Zalévání	5	0,54
Pití	2	0,22
Ostatní	5	0,54
CELKEM	113 litrů	12,22

Zdroj: PVK (2021), zpracování M.C. TRITON, odkaz [zde](#)

Níže uvedený graf ukazuje, že v r. 2021 byla průměrná spotřeba pitné vody na osobu na den v hl. m. Praze 113 litrů. Vývoj ukazuje, že od r. 1989/1990 klesla spotřeba pitné vody v průměru na osobu na den takřka na polovinu, což lze považovat za pozitivní. Ovšem v poslední dekádě se průměrnou spotřebu nedaří de facto snižovat. Tato čísla je rovněž vhodné dát do kontextu grafu ukazujícího postupné snižování ztrát v síti, která se víceméně daří řešit. Tj. reálně je možné usuzovat, že spotřeba spíše stoupá, neboť za předpokladu, že dochází k postupnému snižování úniků v síti v jednotlivých letech, ale spotřeba současně neklesá (do spotřeby jsou započítávány i úniky), musí tak docházet k jejímu reálnému navyšování.

V korelaci s výše uvedenou tabulkou je zřejmé, že rezervy v plýtvání s pitnou vodou při denní spotřebě ještě očividně jsou, je však nutná aktivní politika a osvěta s cílem snižování zbytečného plýtvání.

Graf 13: Průměrná spotřeba litrů na osobu v hl. městě Praze za r. 2021



Zdroj: PVK (2021), zpracování M.C. TRITON, odkaz [zde](#)

3.4.1.1.2 ODPADNÍ VODY

Čištění odpadních vod probíhá v hl. m. Praze na 3 místech. Žádné z těchto míst se nenachází na území nebo v bezprostřední blízkosti MČ Praha 1 (jedná se o: Nová vodní linka Ústřední čistírny odpadních vod – NVL; Ústřední čistírna odpadních vod – ÚČOV; Pobočné čistírny odpadních vod – PČOV).⁷⁹

V oblasti odpadních vod je dlouhodobým tématem řešit a snižovat podíl nevhodných látek jako součást odpadních vod. Stejně jako u využívání pitné vody se pro MČ Praha 1 nabízí možnost osvětové činnosti a zvyšování nabídky na recyklaci (odevzdání) některých látek, které obyvatelé dávají do odpadních vod. S tímto případně souvisí i nezbytná komunikace.

Typickými případy, které lidé dávají do odpadních vod, i když by reálně neměli a nemuseli jsou:

- Jedlé tuky a oleje (řešením je osvěta, komunikace a vytvoření vhodné infrastruktury na sběr těchto látek).
- Prošlé nebo nevyužité léky (řešením je opětovně osvěta, komunikace ve spolupráci s dotčenými subjekty, jež mohou tyto prostředky sbírat, zajištění jejich odevzdávání).
- Ropné látky, oleje, barvy, ředidla, domácí chemie apod. (řešení je opětovně stejné jako výše jen s cílem, aby lidé zajistili odvoz do sběrných dvorů).

MČ Praha 1 v této oblasti zatím nevyvíjela žádné samostatné činnosti. Její role je víceméně pasivní a nechává téma k řešení na úrovni celé Prahy, což není z podstaty špatně. Ke zvážení pouze je, jestli by MČ Praha 1 nemohla být více aktivní.

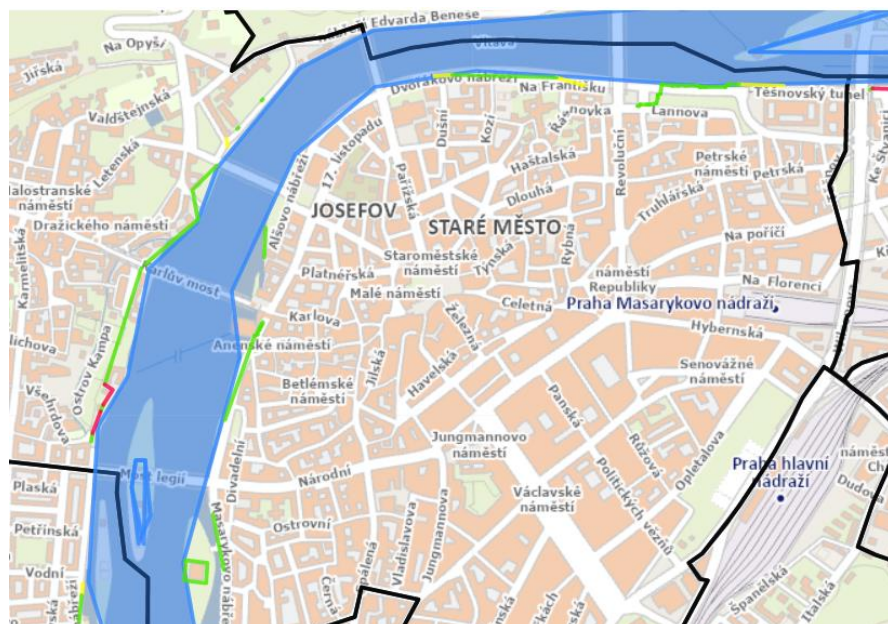
3.4.1.1.3 PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ

Vzhledem k tomu, že řeka Vltava protíná MČ Praha 1, je tak důležitým prvkem v jejím životě, ať již z pohledu (potenciálních) přínosů, tak samozřejmě i rizik. Mezi hlavní rizika patří povodně a vylití řeky. V důsledku toho poté ohrožení životů, majetku nebo historicko-kulturních památek. Takto zasažena byla MČ Praha 1 v r. 2002, kdy došlo na území Prahy k tzv. tisícileté vodě (tj. rozsah povodní a vylití řeky, které Praha do té doby nezažila – minimálně nebylo v takovém rozsahu do této doby zdokumentováno).

Po těchto povodních byla na území hl. m. Prahy a výrazně i na území MČ Praha 1 přijata řada opatření v podobě protipovodňových řešení. Částečně byla přijata pevná protipovodňová řešení (stěny) a z větší části byl vybudován na území MČ Praha 1 mobilní systém protipovodňových opatření (založený na připravené infrastruktuře, kterou je možné v případě ohrožení rychle instalovat a vytvořit tak protipovodňové stěny).

⁷⁹ Přesný podíl ukazuje graf v [příloze dokumentu](#).

Obrázek 20: Protipovodňová opatření na Vltavě na území MČ Praha 1 (2022)



Poznámka: Červenou barvou jsou znázorněny zbudované pevné protipovodňové bariéry. Zelenou barvou poté infrastruktura na mobilní protipovodňové bariéry. Žlutá barva ukazuje vytyčené oblasti, kde by bylo nutné vytvořit bariéry s pytli s pískem.

Zdroj: HMP, odkaz [zde](#)

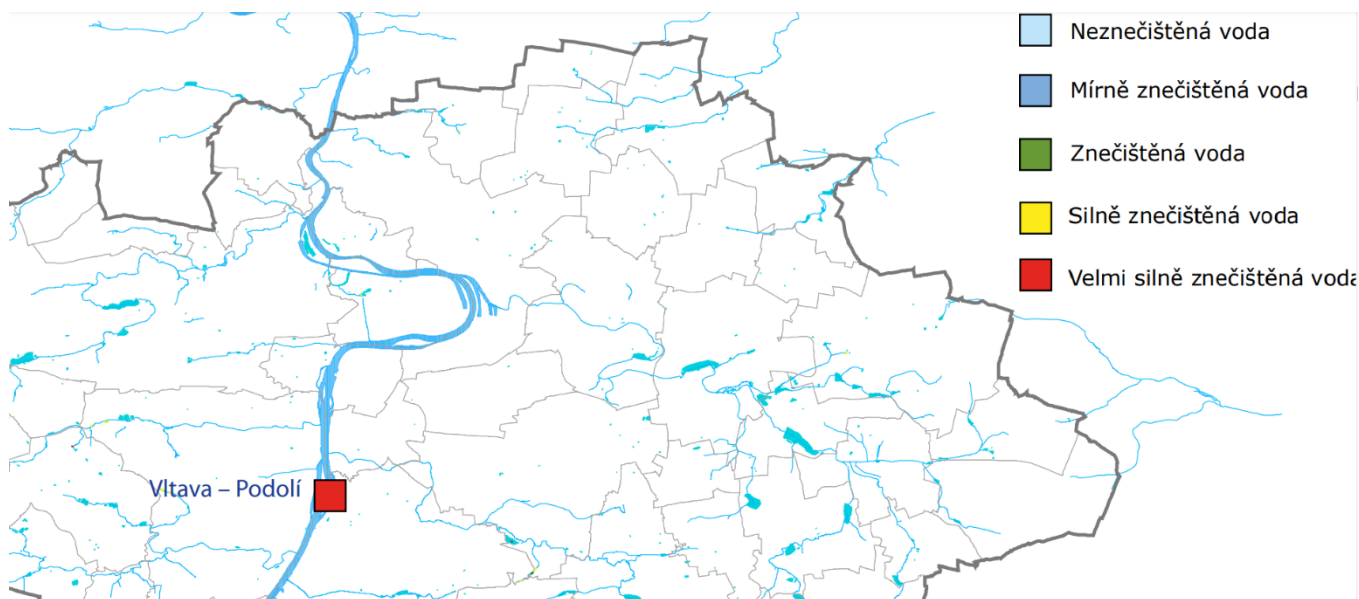
3.4.1.2 VODNÍ TOKY NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 1

Na území MČ Praha 1 se nenachází žádná vodní nádrž, z vodních toků poté pouze potok Brusnice (délka toku 7km; částečně v potrubí). Nejvýznamnější roli zde hraje řeka Vltava, která je významnou součástí celé městské části a de facto ji rozděluje na dvě části.

Kvalita vody ve Vltavě se dlouhodobě zlepšuje, přesto zejména právě v hl. m. Praze může trpět na jistou míru znečištění, a to z odpadních vod nebo z potoků, které se do ní vlévají (jen na území hl. m. Prahy jde např. o Dražanský potok, Litovicko – Šárecký potok, Rokytka, Motolský potok, Botič, Dalejský potok, Kunratický potok, Zátišský potok, Vrulice, Lhotecký potok, Libušský potok, Cholupický potok) a poté i řeku Berounku.

Jak ukazuje mapa níže z ročenky životního prostředí v Praze za r. 2019 v oblasti Podolí (nejbližší měření MČ Praze 1) je řeka velmi silně znečištěna.

Obrázek 21: Mapa znečištění v Podolí



Zdroj: HMP (2019), odkaz [zde](#)

3.4.1.3 VYUŽITÍ VODY NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 1

Spotřeba vody v objektech MČ Prahy 1 není sledována. V prostředí MČ a jejího majetku nejsou rovněž zavedena významná a systémová opatření řešení nakládání s vodou.

Pro MČ Praha 1 je potenciálním řešením k dalšímu rozpracování řešení závlahy vlastních zelených ploch a parků s využitím např. dešťové vody nebo zavlažovacích vaků.

Pozitivní skutečností je, že při plánované rekonstrukci Václavského náměstí se počítá s využitím dešťové vody nebo zřízením retenční nádrže. Tento přístup by měl být standardně aplikován na všechny prováděné rekonstrukce míst, která leží na území MČ Praha 1 (v případě vlastního území by měla v plánování počítat s věcí přímo MČ Praha 1, v případě, že půjde o majetek hl. m. Prahy, může být MČ Praha 1 partnerem, který bude tyto věci vyžadovat).

Poměrně nechtěnou výhodou je, že významná část chodníků na území MČ je buď kostková nebo ze zámkové dlažby. Tyto typy chodníků jsou obecně vhodnější k vsakování nebo udržení vody na rozdíl od rozlehlých asfaltových ploch jako chodníků.

Princip vsakování a udržení vody by měla MČ Praha 1 řešit ve všech svých projektech a plánovaných rekonstrukcích, případně je minimálně formou komunikace vyžadovat po dalších subjektech, které rekonstrukce na území MČ provádějí nebo plánují.

V r. 2021 schválilo hl. m. Praha Standardy pro hospodaření se srážkovou vodou – ty definují a poskytují návod, jak nakládat se srážkovou vodou a jak ji využívat v prostředí města. Standardy de facto požadují, aby při výstavbě nebo úpravách veřejného prostor byl aspekt nakládání se srážkovou vodou řešen a zohledněn.

3.4.1.4 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
• Od r. 1990 došlo ke snížení průměrné spotřeby vody na obyvatele o cca polovinu. Ovšem v poslední dekádě se již nedaří průměrnou spotřebu snižovat. Ve vztahu k udržitelnosti se pro MČ Praha 1 nabízí aktivní uchopení tohoto tématu směrem ke svým organizacím a rovněž aktivní podpora využívání prvků, jež by ke snižování pitné vody vedly (využívání srážkové vody apod.). Potenciál je možné identifikovat i v osvětové činnosti. • Tématem pro celý region jsou ve vztahu k udržitelnosti i úniky pitné vody, které se v celkovém průtoku vody pohybují nad 12 %. • Pro další udržitelnost v oblasti životního prostředí a hospodárnému nakládání s vodou jde pro hl. m. Prahu i jeho městské části (vč. MČ Praha 1) o velkou a dlouhodobou výzvu. • MČ Praha 1 se nachází v záplavové oblasti. Území je ovšem z velké části pokryto protipovodňovými opatřeními připravenými i na tzv. stoletou vodu (opatření začala vznikat hlavně v důsledku ničivých povodní v Praze v r. 2002). • Potenciál je v prostředí MČ identifikovat v oblasti nakládání s vodou v majetku MČ (nebo ve využívaných organizacích MČ vč. ÚMČ). • Potenciál je rovněž možné identifikovat v nakládání se srážkovou a užitnou vodou ve veřejném prostoru nebo v zelených plochách na území MČ. • Hl. m. Praha jako součást boje s klimatickou změnou vydalo Standardy nakládání se srážkovou vodou, které stanovují principy a dávají metodický návod, jak se srážkovou vodou pracovat. Pro MČ Praha 1 by tak mělo být „nejjednodušším“ řešením tyto standardy aplikovat jako součást běžné praxe, a rovněž aktivně podporovat nakládání se srážkovou vodou ve svých objektech. • Měření na řece Vltavě ukazuje, že v Praze je tato řeka velmi silně znečištěna. • Udržitelnost tématu může být z pohledu MČ Praha i celé Prahy založena i na osvětě a komunikaci různých edukačních akcí pro obyvatele – např. v oblasti snižování spotřeby pitné vody, eliminace dávání nevhodných látek do odpadních vod. • Pro hl. m. Prahu i pro MČ Praha 1 může být potenciál využití Vltavy nebo odpadních vod k výrobě tepla.

3.4.2 EKOLOGICKÁ STABILITA

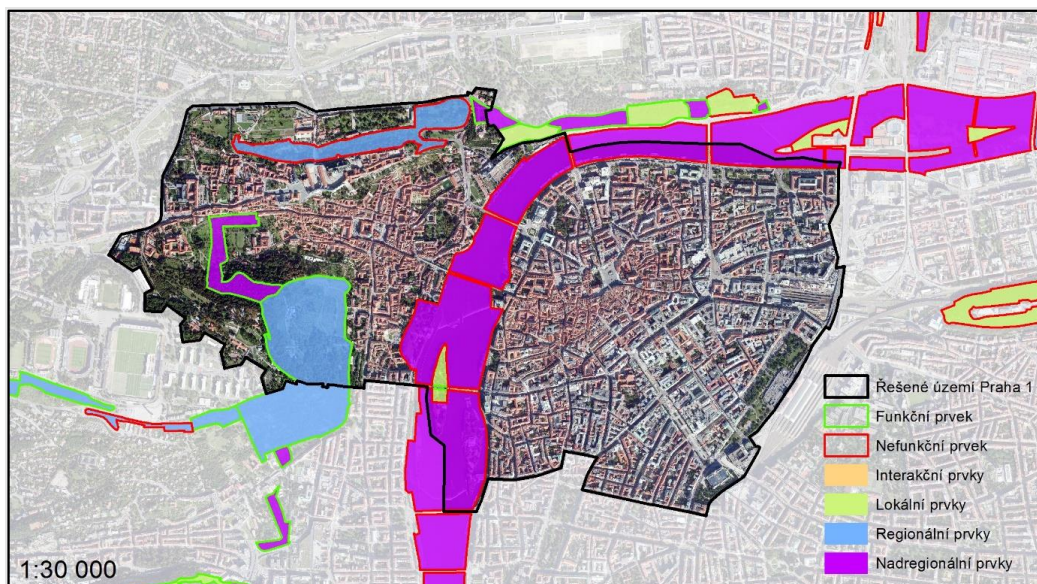
Ekologické sítě představují jednu z koncepcí územní ochrany přírody a krajiny. Prostupují krajinu vzájemně propojeným souborem ekologicky nejstabilnějších ploch, rozčleňují okolní méně stabilní území a pozitivně ovlivňují přírodní rovnováhu krajiny. Na rozdíl od běžných konzervačních metod územní a druhové ochrany přírody přistupují ke krajině komplexně, včetně účelového vytváření nových území.

Koncepce územních systémů ekologické stability (ÚSES) vznikla jako racionální reakce na negativní ekologické důsledky převážně intenzivních forem využití krajiny. Cílem plánování a tvorby ÚSES je zastavit dosavadní nepříznivý trend vývoje ekologické stability a trvale zajistit zachování biologické rozmanitosti krajiny.

Městské prostředí reprezentuje jednu z intenzivních forem využití krajiny, která neumožňuje existenci původní struktury a charakteru ekosystémů. Důsledkem rozšiřování měst ubývá životní prostor pro řadu původních druhů, jejich společenstev a zvyšuje se význam plochy sídla jako rozsáhlé migrační bariéry. Ekologická síť účelně vkomponovaná do funkční a prostorové struktury města je schopna tyto negativní důsledky snižovat.

Význam ekologické sítě v prostředí městské krajiny je možné vnímat ze dvou poněkud odlišných pohledů. První pohled je věnován významu ekologické sítě pro vlastní městskou krajinu. Prvky ekologické sítě vytváří v městské krajině prostory pro přírodě blízké ekosystémy a člení (harmonizují) souvislou strukturu antropicky změněného území. Vytváří také napojení vnitřního prostředí měst na přírodní celky venkovské krajiny, čímž umožňují šíření bioty do městského prostředí.

Obrázek 22: ÚSES MČ Praha 1



Zdroj: Metropolitní plán (2022)

Druhý pohled je zaměřen na význam ekologické sítě pro krajinu v okolí měst. Ekologická síť může významně přispívat ke snižování bariérového efektu města. Zvláště významný je tento aspekt v prostředí měst, která jsou situována mezi ekologicky významnými segmenty krajiny vyšších řádů (ekologicky významnými krajinnými celky a oblastmi). Obvyklou součástí měst jsou říční toky - ekologická síť vedená v poříčních částech městských krajin je pak významná v obou zmíněných pohledech. Vzhledem k regionálnímu a nadregionálnímu významu poříčních biokoridorů je však potřeba vyzdvihnout její význam pro okolní krajinu.

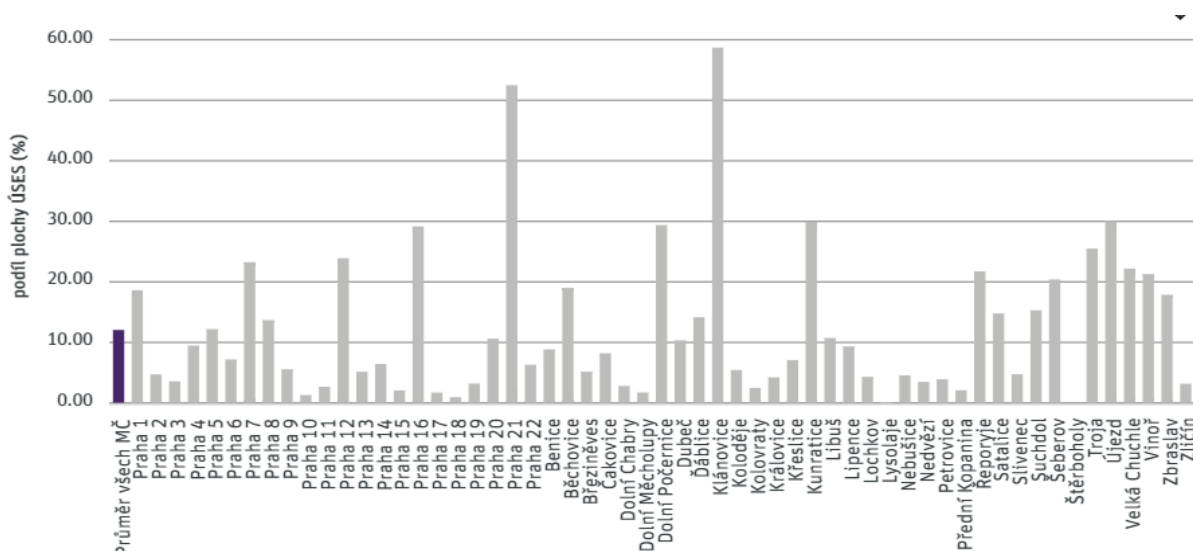
V řešeném území je zastoupen nadregionální biokoridor sledující tok Vltavy. Vzhledem ke stavu toku vedeného centrem Prahy de facto opevněným korytem s významnou protipovodňovou a městotvornou funkcí, zbývá pro biotu tohoto úseku hydrofilního nadregionálního biokoridoru prostor pouze na vzácných místech (Kampa, Střelecký ostrov, Žofín, Alšovo a Kosárkovo nábřeží ad.).

Raritou území vzhledem k jeho centrální poloze v rozsáhlé aglomeraci jsou poměrně rozsáhlé a kvalitní prvky nadregionálního biokoridoru vedeného mezofilním prostředím. V zájmovém území jsou jeho součástí např. Petřínské sady a Jelení příkop.

V prostředí MČ Praha 1 nedochází k pravidelnému vyhodnocování a řešení opatření v návaznosti na ÚSES. Nejde o výjimečný jev na úrovni městských částí v Praze. Téma je z velké míry sledováno na úrovni celého hl. m. Prahy (kde ho provádí IPR). Do budoucna je však ke zvážení, zdali tento systém a jeho řešení zařadit do pevné agendy ÚMČ Praha 1, případně řešit s externími odborníky. Důvodem jsou především špatné hodnoty plynoucí pro MČ Praha 1.

Při sledování dostupných dat dochází k zajímavému zjištění, kdy v procentuálním poměru je podíl ploch ÚSES na MČ Praha 1 vyšší než celopražský průměr (to je dáno plochami jako Petřínský park, oblast Vltavy ad. významnými oblastmi na levém břehu Vltavy na Praze 1).

Graf 14: Podíl ploch ÚSES v Praze (2020)



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

3.4.2.1 OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

Pro MČ Praha 1 je zachování biodiverzity spojené s ochrannou stávající přírody a krajiny, která se nachází na jejím území.

Na území hl. města Prahy se nachází (stav platný od 1.11. 2016) 1 velkoplošné území (CHKO Český kras) a 93 maloplošných zvláště chráněných území o rozloze více než 2 234 ha, z toho:

- 8 národních přírodních památek
- 16 přírodních rezervací
- 69 přírodních památek

Rovněž se zde nachází oblast ochrany Natura 2000.⁸⁰ Do ní spadá i oblast Petřínských sadů, která má současně status zvláštního chráněného území (zde dochází k rozdělení na 2 části). (Zvláště chráněná území mají přísnější režim ochrany, vztahený na konkrétní území s přesným plošným vymezením.⁸¹)

Na katastru MČ Prahy 1 se částečně nachází (zasahuje do něj) zvláště chráněné území z Letenských sadů.

Oblast Petřín je tak z pohledu ochrany přírody na území MČ Praha 1 velmi unikátní. (Oblast spadá majetkově pod hl. m. Prahu, což je nutné vnímat při řešení jakýchkoli problémů s ní spojených – MČ Praha 1 je zde „pouze“ významným partnerem pro hl. m. Prahu).

⁸⁰ Natura 2000 je soustava chráněných území, která vytvářejí na svém území podle jednotných principů všechny státy Evropské unie. Cílem této soustavy je zabezpečit ochranu těch druhů živočichů, rostlin a typů přírodních stanovišť, které jsou z evropského pohledu nejednodušší, nejvíce ohrožené, vzácné či omezené svým výskytem jen na určitém území (endemické).

⁸¹ Dělíme je na: velkoplošná ZCHÚ - národní parky (NP) a chráněné krajinné oblasti (CHKO) maloplošná ZCHÚ – národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP). (Definováno § 14 zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny.)

Na území MČ Praha 1 se dále nachází bicocentrum (Petřínské sady a oblast Jeleního příkopu u Pražského Hradu) a biokoridoru (oblast Vltavy a části Petřínských sadů u Pražském Hradu). Všechny tyto oblasti jsou ale v majetkové správě jiných subjektů – to neznamená, že má MČ Praha 1 na řešení těchto věcí rezignovat. Role MČ je poté hlavně participační, partnerská a komunikační.

Vedle výše uvedeného se na území MČ Prahy 1 nachází několik památných stromů.

3.4.2.2 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:

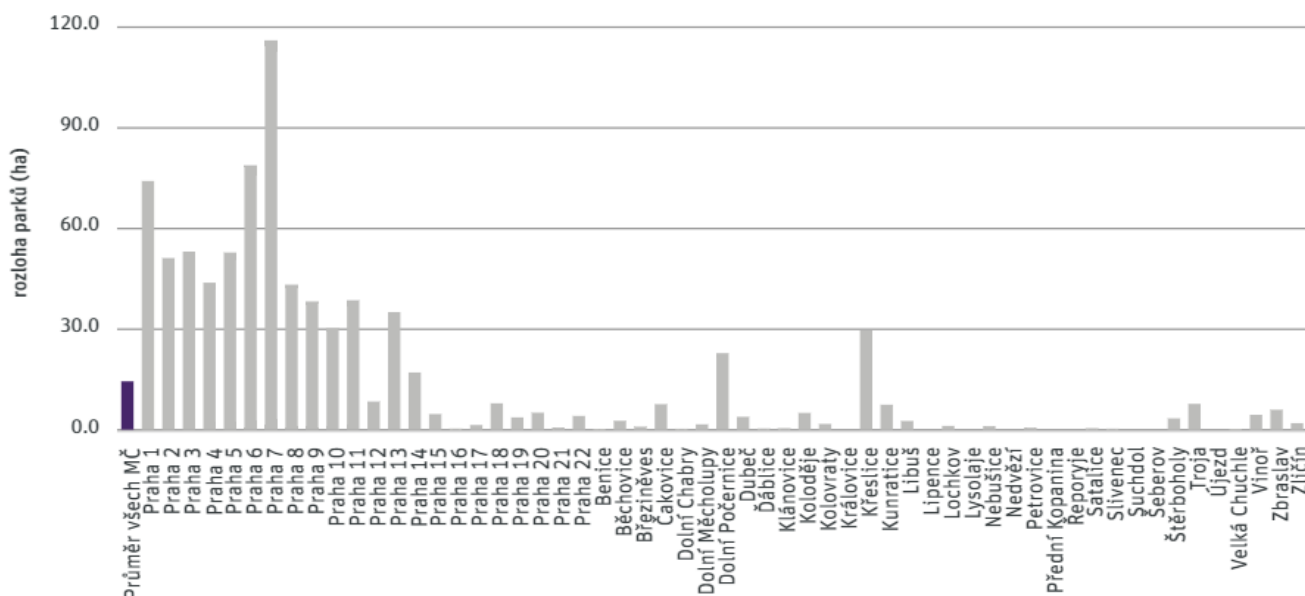
- Na levém břehu území MČ Praha 1 se nachází lokality významného charakteru v oblasti ochrany přírody a krajiny (Natura 2000, zvláštní chráněná území, biocentra, biokoridory, památné stromy). Z pohledu udržitelnosti je nezbytné zachovat tento systém pro další generace a je zde nezbytná komunikace a spolupráce MČ Praha 1 a hl. m. Prahy, neboť se uvedené oblasti nacházejí na pozemcích obou těchto subjektů.
- Z hlediska ÚSES patří MČ Praha 1 k rizikovým oblastem z důvodu vysoké míry zástavby. Snaha o zlepšení tohoto stavu by měla být dlouhodobým cílem nejen MČ Praha 1, ale i hl. m. Prahy.
- ÚSES je svázán jasně danými pravidly a regulemi. Nebylo zjištěno, že by správa probíhala nevhodně nebo nestandardně.

3.4.3 PARKY A ZELENÉ PLOCHY

Níže uvedený obrázek ukazuje, že MČ Praha 1 patří v celopražském srovnání patří k nadprůměrným, co se týče rozlohy parků na svém území (v ha). Více parků na svém území mají pouze MČ Praha 6 a MČ Praha 7. Samozřejmě je potřeba konstatovat, že výrazně vyšší podíl budou mít okrajové části hl. m. Prahy v rozsahu zelených ploch.

Pro MČ Praha 1 je významným faktorem oblast Petřín a Hradčany, které výrazně zvedají podíl hektarů parků v této lokalitě a posouvají tak MČ Praha 1 mezi premianty v oblasti. Z pohledu obyvatel MČ Praha 1 se může jednat o jistou disproporci, neboť se to týká levobřežní části MČ Praha 1. (Na pravém břehu se nachází výrazně nižší počet zelených ploch v hektarech v podobě parků.)

Graf 15: Rozloha parků (v ha) v jednotlivých MČ v Praze)



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

Obrázek 23: Druhy/typy parků na území MČ Praha 1



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

Na území MČ Praha 1 se nachází přes 20 parků (je nutné uvést, že ve správě MČ Prahy 1 jsou pouze některé z nich).

Tabulka 38: Seznam parků na území MČ Praha 1

Katastrální území	Název parku
Parky v katastrálním území Malá Strana	Park na Klárově
	Park Holubička
	Vojanovy sady
	Nosticova zahrada
	Park Kampa
	Parčík v Jelení ulici
Parky v katastrálním území Staré Město	Střelecký ostrov
	Park na Smetanově nábřeží
	Anenský trojúhelník
	Park na Staroměstském náměstí
	Parčík v Pařížské ulici
	Alšovo nábřeží
	Palachovo náměstí
Parky v katastrálním území Nové Město	Park Na Františku
	Vrchlického sady
	Park na nábřeží Ludvíka Svobody
	Čelakovského sady
	Slovanský ostrov
	Parčík na Senovážném náměstí
	Parčík v Petrské ulici
	Parčík u Jindřišské věže
	Františkánská zahrada

Zdroj: ÚMČ (2022), zpracování M.C. TRITON, odkaz [zde](#)

V r. 2022 má MČ v plánu výsadbu cca 60 nových stromů na svém území.

V realizaci nebo ve fázi před realizací je několik projektů na úpravu parků nebo zelených ploch, které vlastní přímo MČ. Jedná se např. o:

- Na levém břehu Vltavy:
 - Park Cihelna (v r. 2022 by měla být zahájena rekonstrukce parku)

- Park na Klárově (v r. 2022 by měla být zahájena rekonstrukce parku)
- Park Holubička (v r. 2022 by měly být dokončeny projektové přípravy a rekonstrukce by měla proběhnout v r. 2023)
- Na pravém břehu Vltavy se řeší příprava rekonstrukce Anenského trojúhelníku a místo odpočinku Ve Stínadlech. Ve druhém kvartálu r. 2022 došlo k převodu Vrchlického sadů ze správy MČ Praha 1.

3.4.3.1 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
• MČ Praha 1 má vysoký podíl parků (v ha) ve srovnání s jinými MČ v Praze i ve vztahu k celopražskému průměru. Výrazný podíl na tom mají parky na levém břehu Vltavy. • V rámci samotné MČ Praha 1 je tak možné sledovat disproporci v rozmístění parků na jejím území. Výrazně nižší podíl je možné sledovat na pravém břehu Vltavy – tato skutečnost pak může korelovat i s tzv. tepelnými ostrovy v centru města. • MČ provádí průběžné úpravy vlastních parků a zelených ploch. • V r. 2022 plánuje MČ Praha výsadbu cca 60 nových stromů na svém území. • Všechny uvedené aktivity jsou v souladu s udržitelným rozvojem – dochází k průběžnému nárůstu počtu stromů na území MČ a parky a vybrané zelené plochy jsou rekonstruovány s cílem zachování nebo rozšíření stávajících zelených ploch. • Hl. m. Praha jako celek patří v celosvětovém srovnání k městům, kde lze sledovat vysoký podíl zeleně ve vztahu k jeho rozloze, což potvrzuje i index Hugi, který tuto oblast sleduje ve 255 městech po celém světě.

3.4.4 KLIMA A KVALITA OVZDUŠÍ

3.4.4.1 KLIMATICKÝ PLÁN HL. M. PRAHY DO R. 2030

Klíčovým dokumentem pro tuto oblast je Klimatický plán hl. m. Prahy do r. 2030 (přijatý r. 2019; jako výchozí jsou považovány údaje z r. 2010). Klimatický plán má přesah do oblastí energetiky, správy a údržby budov, dopravy, odpadového hospodářství apod. Hl. m. Praha počítá s následujícími závazky:

- Snížení přímých a nepřímých emisí oxidu uhličitého ze spotřeby energie na území hl. m. Prahy o 45 % oproti roku 2010.
- Snížení souhrnné spotřeby energie (elektřina, teplo a paliva vč. dopravy) na území města o 12 % oproti r. 2010.
- Zvýšení výroby energie ve formě tepla a elektřiny z OZE na území města o 470 %
- Zachování celkových odhadovaných nákladů a energií všech konečných spotřebitelů ve městě na úrovni r. 2010.

Plán obsahuje celou řadu dalších směrů a závazků. Je předmětem jednání v rámci přípravy návrhové části Strategie, zdali se MČ Praha 1 k závazkům připojí, případně jak a v jaké míře (bude nutné definovat konkrétní opatření).

3.4.4.2 MITIGACE

Mitigace vychází ze snahy zmírňování, snížení škodlivosti negativních dopadů života ve městě na životní prostředí a život obyvatel. Hlavními znečišťovateli ve městě jsou automobilová doprava, ale i energetická stopa budov a objektů, výstavba, ale i průmysl. (U oblasti dopravy je téma řešeno v [kapitole doprava](#).)

Na základě sebraných dat z Českého hydrometeorologického ústavu je v hl. m. Praze sledován index kvality ovzduší. Jedná se o průměr z měření - částic (PM2.5 a PM10), Ozone (O3 2), oxid siřičitý (SO2), oxidy dusíku a emise oxidu uhelnatého (CO) ad.⁸²

K měření znečištění ovzduší na území MČ Praha 1 dochází na pravidelné bázi ze strany ČHMÚ v těchto na stanici na náměstí Republiky.

Při pohledu na hl. m. Prahu je možné konstatovat, že kvalita ovzduší je přirozeně lepší v okrajových městských částech

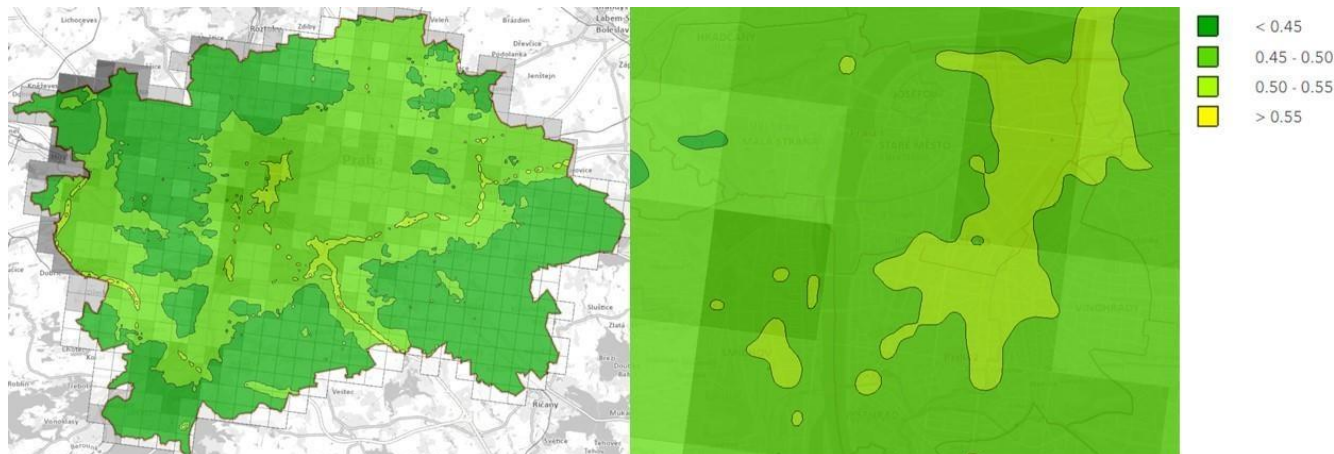
⁸² Znečištění jednotlivými polutanty, které mají zdroje v dopravě jsou uvedeny v příslušné kapitole zde.

a částech s nižší mírou zástavby nebo významných dopravních či lokálních stacionárních zdrojů. Nejhorších hodnot dosahuje pouze několik lokalit na území hl. m. Prahy (např. na území Slivenců, Řeporyjí nebo části MČ Praha 4).

Významný zásah do kvality ovzduší je ovšem možné sledovat i v centru města na území MČ Praha 1 a MČ Praha 2. Zde jsou vysoké hodnoty pozorovatelné zejména v okolí významných dopravních tepen a křižovatek, zdrojem jsou ovšem i stacionární zdroje.

Poznámka: Kvalitě ovzduší ve spojitosti s dopravou se věnuje i samostatná pod-kapitola v kapitole věnované dopravě.

Obrázek 24: Index kvality ovzduší v hl. m. Praze (r. 2020)

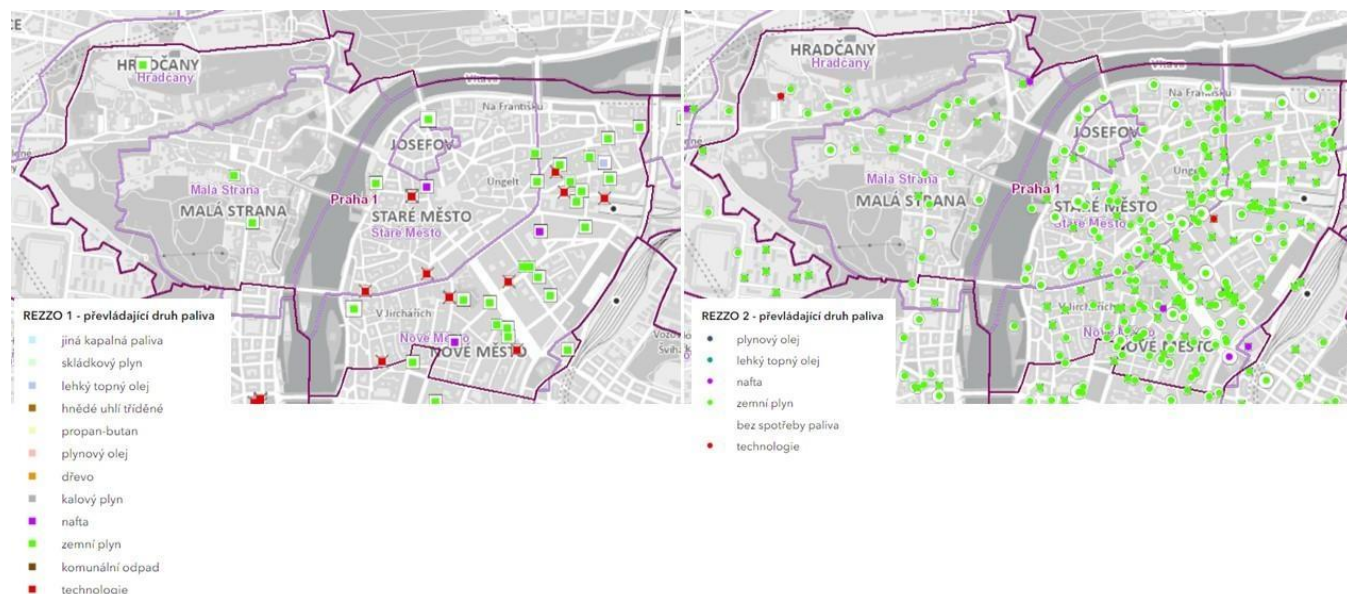


Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

U stacionárních zdrojů jsou na území MČ Praha 1 zdroje v malé míře REZZO1 (velké stacionární zdroje) a REZZO 3 (malé stacionární zdroje o tepelném výkonu nižším než 0,2 MW), z větší části poté REZZO2 (střední stacionární zdroje o tepelném výkonu od 0,2 do 5 MW).

- REZZO 1 jsou na území MČ Praha 1 ve velmi omezené míře a generace škodlivin je z jejich strany, pokud jsou, na nízkých hodnotách. (Zdrojově jde poté hl. o zemní plyn, naftu a technologie.)
- REZZO 2 generují znečištění hlavně u oxidu dusíku (NOx), oxid siřičitý (SO2), oxid uhelnatý (CO), emise tuhých látek (TZL). (Zdrojově jde poté hl. o zemní plyn.)
- REZZO 3 generují v omezené míře v některých lokalitách hlavně polétavý prach PM10 a PM2,5 a poté emise skleníkových plynů (CO2). (Zdroje REZZO 3 nejsou v dostupných zdrojích zjištěné.)

Obrázek 25: Zdroje znečištění REZZO1 a REZZO2 (r. 2021)



Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

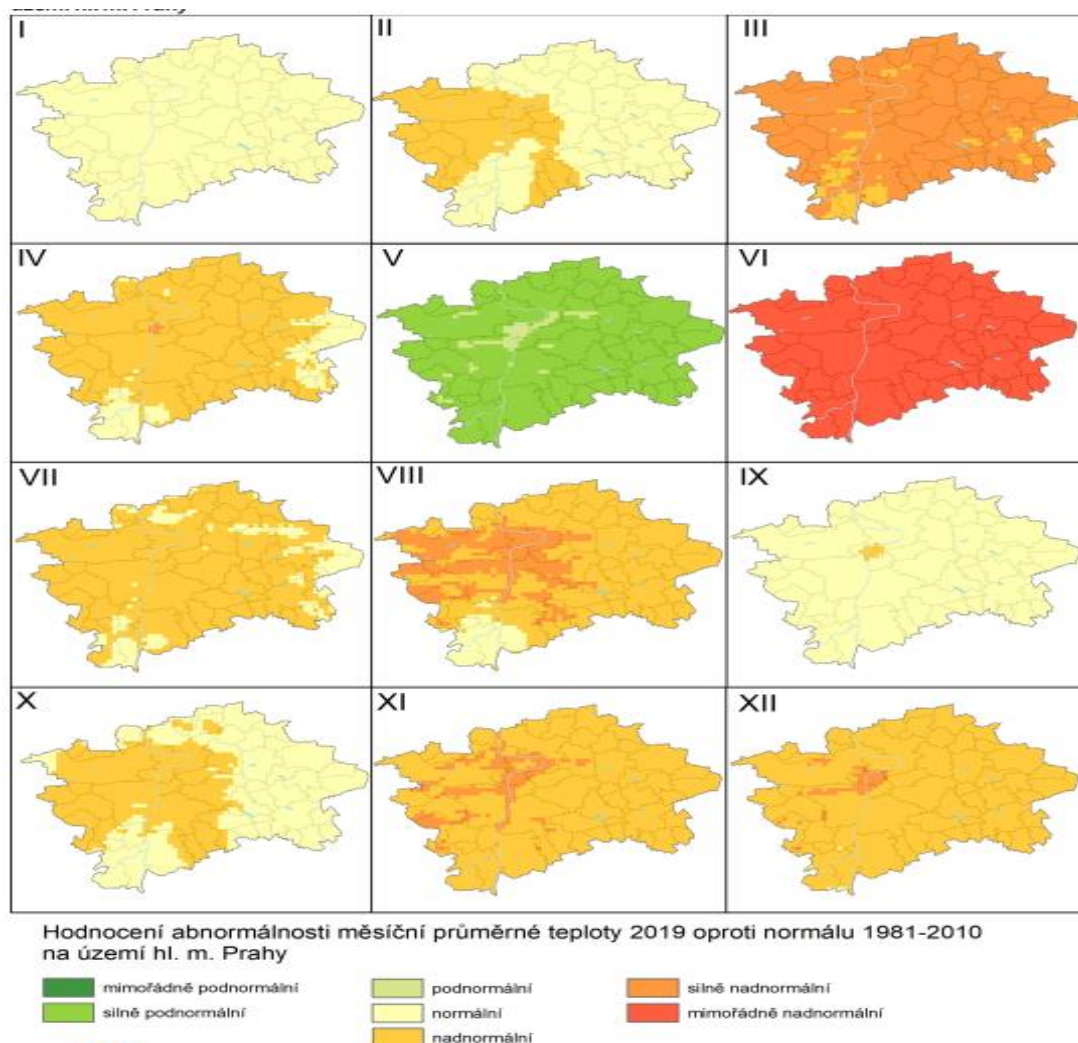
3.4.4.3 ZMĚNA KLIMATU

HMP vydává pravidelně ročenku životního prostředí v hl. m. Praze. (Poslední byla zatím vydána za r. 2019). Při sledování změny teplot v posledních letech lze s jistotou konstatovat, že minulá dekáda (za současnou ještě nejsou ročenky zpracované) vykazovala velké množství teplotně nadnormálních let:⁸³

- Od r. 1946 byly čtyři nejteplejší roky v hl. m. v Praze v letech:
 - 1. = 2018
 - 2. = 2019
 - 3. = 2015
 - 4. = 2014

Další roky v minulé dekádě patřily rovněž k teplotně velmi nadstandardním.⁸⁴

Obrázek 26: Hodnocení abnormálnosti měsíční průměrné teploty v roce 2019 oproti normálu 1981–2010 na území hl. m. Prahy



Zdroj: HMP (2019), odkaz [zde](#)

Již uváděná strategie přípravy hl. m. Prahy na změnu klimatu počítá, že v následujících dekádách bude v hl. městě jako celku narůstat počet tropických dnů a tropických nocí.

⁸³ Údaje jsou za meteorologickou stanici v Praze Ruzyni.

⁸⁴ Zdroj: ČHMÚ, ročenky Životního prostředí hl. m. Prahy. Dostupné [zde](#).

Tabulka 39: Podíl Modelované hodnoty vybraných teplotních charakteristik v hlavním městě Praha pro období 2021–2040, 2081–2100 a referenční stav za období 1981–2010

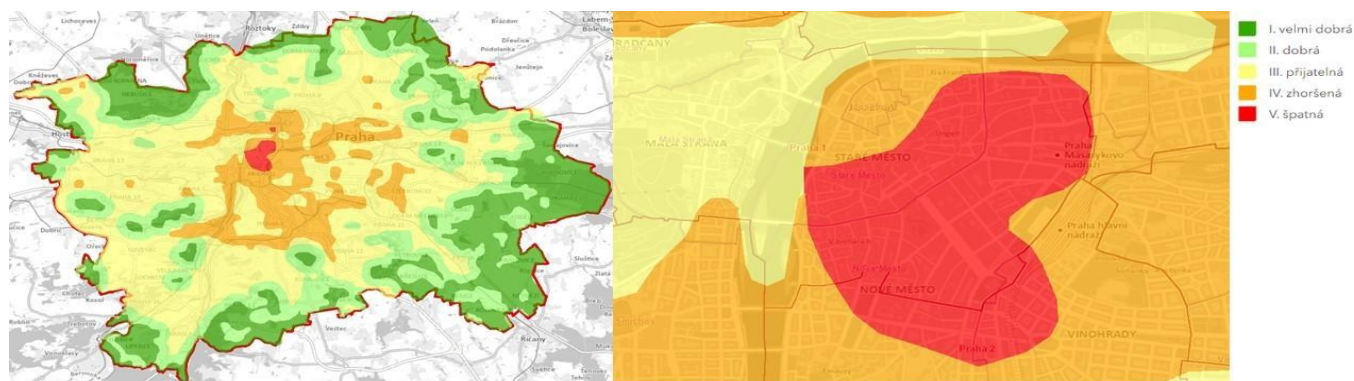
Charakteristika	Referenční stav (1981–2010)	2021–2040		2081–2100	
		RCP4.5	RCP8.5	RCP4.5	RCP8.5
Průměrný počet tropických dní v roce	11,5	14,2	15,4	19,9	38,6
Průměrný počet tropických nocí v roce	0,6	1,2	1,5	2,5	12,1
Průměrný počet vln horka* v roce	5,2	8,3	8,4	11,9	28,1

Zdroj: Ústav výzkumu globální změny AV ČR, Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu (2016), odkaz [zde](#)

3.4.4.4 BONITA KLIMATU

Institut plánování a rozvoje rovněž provádí měření tzv. bonity klimatu.⁸⁵ Ta poměrně jasně ukazuje, že centrální části města, tj. z velké části i MČ Praha 1 (její pravobřežní část) vykazuje nejhorší stupeň bonity klimatu v Praze (stupeň V.) a ostatní pravobřežní části vykazují zhoršenou bonitu klimatu (stupeň IV.). Lepší bonitu pak vykazuje část levý břeh MČ Prahy 1.

Obrázek 27: Bonita klimatu v hl. m. Praze (r. 2020)



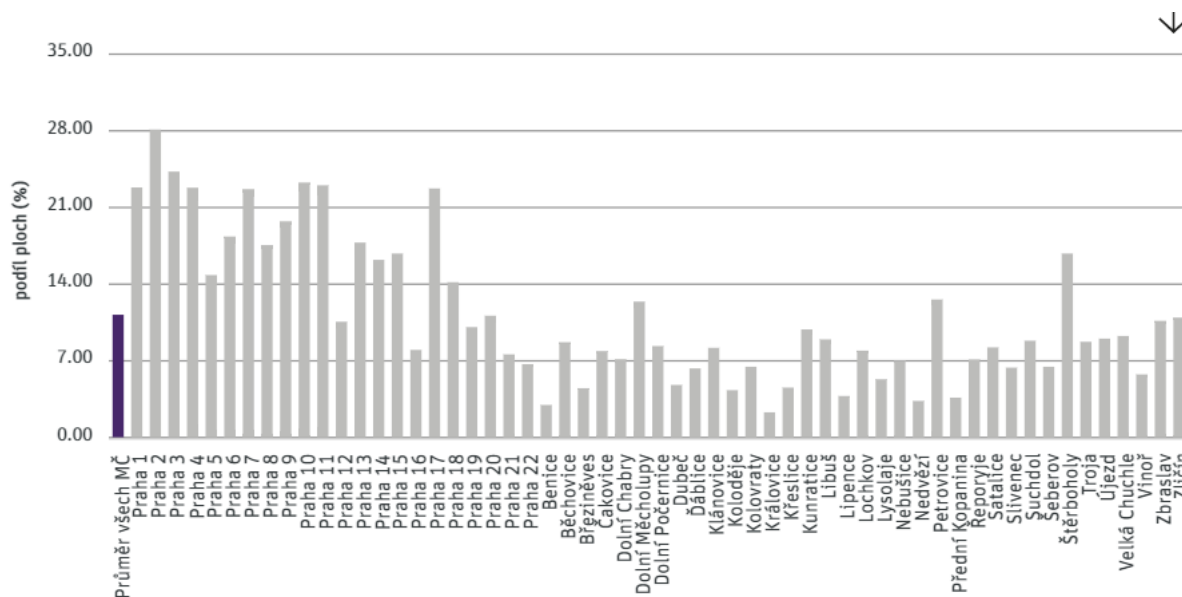
Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

S tématem klimatu souvisí i tzv. tepelné ostrovy, které se typicky tvoří zejména ve městech s vysokým podílem zpevněných ploch, které jsou přirozeným absorpčním a zadržovacím prvkem tepla při slunečním zář, tj. výrazně zejména v teplých měsících.

Jak ukazuje níže uvedený graf, MČ Praha 1 má vysoký podíl procentuálních podílů zpevněných ploch, který výrazně převyšuje celopražský průměr. Naopak podíl nezpevněných ploch je pod průměrem hl. m. Prahy a patří společně s MČ Praha 2 k nejnižším.

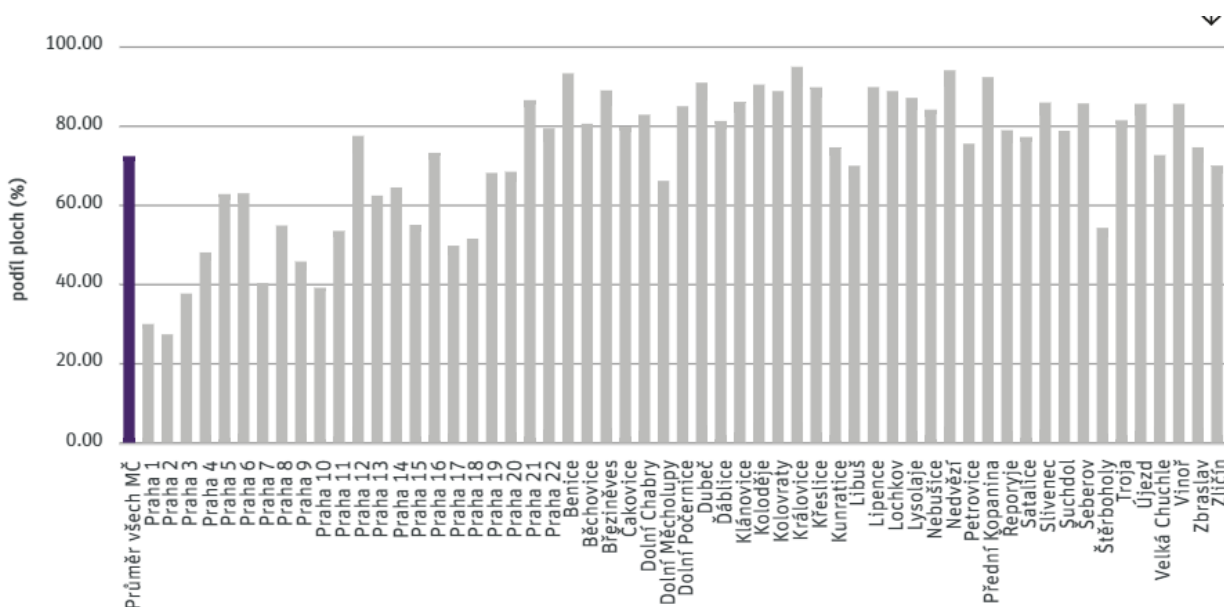
⁸⁵ Bonita klimatu - komplexní charakteristika dle všech hodnocených klimatologických hledisek. Data byla vytvořena pomocí prostředku ArcGIS 9.2, Spatial Analyst. (Zdroj: Geoportál)

Graf 16: Podíl zpevněných ploch v MČ v Praze (2020)



Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

Graf 17: Podíl nezpevněných ploch v MČ v Praze (2020)



Zdroj: IPR (2021), odkaz [zde](#)

3.4.4.5 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:

- Na úrovni hl. m. Prahy je přijatý plán na klimatickou změnu, který stanovuje závazky a plány v oblastech jako energetika, doprava ad. Pro MČ Praha 1 může jít o téma k dalšímu uchopení na vlastní úrovni a k jeho aktivnímu řešení (např. i vypracováním vlastního plánu přípravy na klimatickou změnu).
- Z pohledu změny klimatu ve vztahu k hl. m. Praze i MČ Praze 1 lze na základě uvedených dat konstatovat, že dochází k postupnému zvyšování teplot ve městě a zvyšujícímu se podílu průměrně teplých měsíců ve srovnání s průměrnými teplotami v jiných letech. Uvedené tvrzení potvrzuje i špatná bonita klimatu pravobřežní části MČ Praha 1 (k tomu výrazně přispívá i nižší podíl zeleně a parků na této části oproti levobřežní části).
- Oteplování města a především jeho centrální části tak bude oddiskovatelným problémem, který bude mít přesah do udržitelného rozvoje a všech jeho pilířů.

- Prediktivní scénáře počítají s nárůstem počtu tropických dnů i nocí ve městě i s průměrnými vlnami horka v následujících dekádách. Naplnění těchto scénářů bude mít velké dopady do oblastí kvality i způsobu života jednotlivce i společnosti (de facto může dojít k tomu, že společnost začne fungovat ve veřejném prostoru hl. ve večerních hodinách, kdy přijde částečné ochlazení), energetiky (rostoucí teploty mohou vytvářet větší tlak na zajištění snižování teplot v budovách), ad. jevů.
- Řešením i z pohledu celopražské strategie je zvyšování počtu zeleně a stromů, zavádění vodních prvků, nakládání s energiemi (obnovitelné zdroje energií) ad.
- Tématem je při správě a rozvoji veřejného prostoru pracovat se zelenými prvky a stromy, aby docházelo ke snižování míst, která mohou vytvářet tzv. heat islands (typickým příkladem může být např. náměstí Republiky, ale i řada ulic v prostředí MČ Praha 1).
- MČ Praha 1 má vysoký podíl zpevněných ploch a naopak nízký podíl nezpevněných ploch, což pomáhá k absorbování a zadržování tepla v daných lokalitách. Tato skutečnost je ovšem podmíněna charakterem historického rozvoje MČ a centra města. Je tak evidentní, že k výrazné změně např. v počtu nezpevněných ploch nyní nedojde, nicméně při dalším plánování a rozvoji by se měla MČ snažit, aby počet nezpevněných ploch vzrostl nebo minimálně neklesal. Jedná se o podstatný prvek v environmentálním pilíři udržitelného rozvoje ve vztahu ke změnám klimatu a zvyšování teplot ve městě.
- Změna klimatu a oteplování je svým charakterem problém, který přesahuje všechny 3 roviny, v nichž se udržitelný rozvoj řeší – lokální, regionální a globální.
- MČ Praha 1, případně hl. m. Praha může a měly by realizovat lokální/regionální opatření, aby snižovala negativní dopady změny klimatu na život ve městě. Řešení celosvětového problému změny klimatu potřeba řešit na globální úrovni – MČ Praha 1 a hl. m. Praha by ovšem měli přispět do řešení tématu v rámci svých kapacit a možností.
- Významným tématem je rovněž mitigace a řešení s ní spojených negativních dopadů a eliminace (mitigace má přímý dopad do environmentálního a lidského pilíře udržitelnosti):
 - Hlavním zdrojem znečištění ovzduší je doprava na SVJ magistrále a na pravém nábřeží.
 - Stacionární zdroje způsobují znečištění hlavně v kategoriích REZZO 2 (střední zdroje) a REZZO 3 (malé zdroje) – každý jiným typem znečištění.
 - Téma znečištění ovzduší je řešeno i v samostatné kapitole týkající se dopravy (vč. tématu hluku).

3.4.5 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ A CIRKULÁRNÍ EKONOMIKA

3.4.5.1 CIRKULÁRNÍ EKONOMIKA

Hl. m. Praha má zpracovaný strategický dokument Strategie hl. m. Prahy pro přechod na cirkulární ekonomiku - Cirkulární Praha 2030 (schválený v r. 2022 zastupitelstvem HMP): ⁸⁶

*Strategie se zaměřuje na cíle a opatření v sektorech s největším potenciálem materiálových i emisních úspor, jsou to: 1) stavebnictví, 2) voda, 3) zemědělství a potravin, 4) odpady. Tři průřezové oblasti se zaměřují na nástroje, kterými město může podpořit realizaci opatření navržených v tematických oblastech. Jsou to veřejné zakázky, tedy to, jaké produkty a služby město poptává. Dále jsou to motivační nástroje formou dotačních podpor, voucherů, ale i cíleného vzdělávání a podpory komunikace, informačních kampaní. Třetí oblastí je řízení a implementace strategie, tedy koordinace v rámci města, příprava akčních plánů a jejich vyhodnocování na základě sledovaných dat.*⁸⁷

Strategické cíle jsou následující:

- Stavebnictví: SC1 - Snižit spotřebu primárních surovin a zefektivnit materiálové toky ve stavebnictví
- Voda: SC2 - Snižit odtok srážkové vody kanalizací, navýšit recyklaci vody a živin a její opětovné využití, včetně energetického
- Zemědělství a potravin: SC3 - Snižit potravinový odpad, navýšit místní produkci a spotřebu zdravých potravin z městského a příměstského zemědělství
- Odpady: SC4 - Předcházet vzniku odpadu; třídit, recyklovat a znovu využívat maximální množství odpadu. Snižit produkci směsného komunálního odpadu (SKO) o 50 % do roku 2030.

⁸⁶ Dokument v plném znění k dispozici [zde](#).

⁸⁷ Zdroj: HMP, Portál životního prostředí (2022), odkaz [zde](#).

Veřejné zakázky: SC5 – Navýšit poptávku po cirkulárních řešeních zapracováním těchto postupů do vlastních projektů, směrnic, veřejných zakázek

- Podpora podnikání, inovací, osvěta: SC6 – Podporovat inovace v podnikatelském i občanském sektoru směřující k cirkulární ekonomice
- Řízení a implementace: SC7 – Řídit, koordinovat a vyhodnocovat naplňování Strategie CE

Na úrovni MČ Praha 1 zatím není téma nikterak výrazněji řešeno a uchopeno.

3.4.5.2 ODPADY

Produkce odpadu a nakládání s ním je téma pro každé město, pro ta větší ještě více. Směsný odpad, který tvoří největší část, končí v Praze ve spalovně v Malešicích nebo je skládkován (skládka v Ďáblicích).

Od r. 2016 na základě 10leté smlouvy zajišťuje svoz komunálního odpadu v hl. m. Praze konsorcium Pražské odpady 2016 - 2025, to tvoří Pražské služby, a.s. (dále také PSAS) a AVE CZ odpadové hospodářství s.r.o. (dříve AVE Pražské komunální služby, a.s.; dále také „AVE“).

Téma odpadového hospodářství je primárně v rukou hl. m. Prahy, městské části do něj vstupují v roli partnera nebo iniciátora vybraných řešení či podnětů. V tomto směru tak nelze ve strategickém dokumentu tohoto typu na tuto oblast rezignovat. Je ale nutné počítat s limity, které městská část má.

3.4.5.2.1 SMĚSNÝ ODPAD

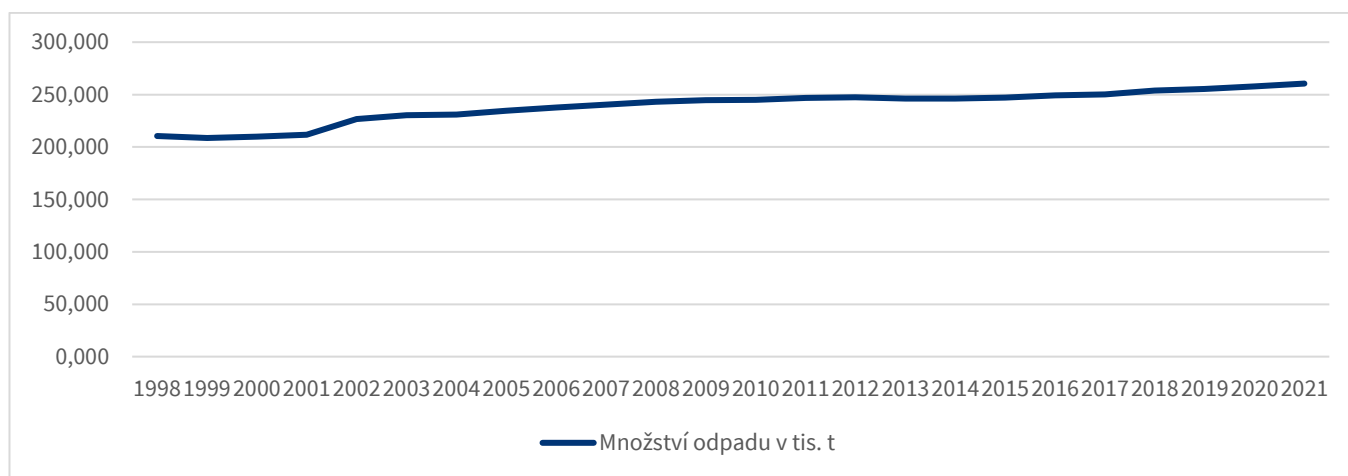
Povinnost objednat si sběrné nádoby na směsný komunální odpad je v podmínkách hl. m. Prahy uložena vlastníkovu objektu (ten je povinen zajistit dostatečný počet nádob dle počtu osob, které objekt využívají).⁸⁸

Plátcem poplatku je vlastník nemovité věci, kde vzniká komunální odpad (ten poté poplatky rozúčtuje mezi případné uživatele).

Náklady spojené s nakládáním s komunálním odpadem jsou z určité míry hrazeny poplatkem za komunální odpad (část je však dotována hl. m. Prahou – dotace se pohybuje mezi 5 – 20 %).⁸⁹

Dlouhodobě je možné sledovat, že roste množství vyprodukovaného směsného odpadu. Množství vyprodukovaného odpadu ovšem koreluje se zvyšujícím se počtem obyvatel v hl. m. Praze. V případě rostoucího počtu obyvatel v metropoli tak lze předpokládat, že bude generováno větší množství odpadu. Pro celé město a jeho městské části (tj. vč. MČ Praha 1) zůstává otevřená výzva k zvyšování třídění odpadu nebo jeho využití např. v kompostování. Jak ukazuje jeden z dalších grafů, oblast třídění se daří průběžně zvyšovat a daří se i produkovat vyšší množství samostatného bioodpadu.

Graf 18: Vývoj množství směsného komunálního odpadu a počtu obyvatel na území hl. m. Prahy



Zdroj: HMP (2022), odkaz [zde](#)

⁸⁸ Dáno tzv. vyhláškou o odpadech vyhláškou o odpadech = vyhláška č. 5/2007 Sb. hl. m. Prahy

⁸⁹ Platné k r. 2019. Zdroj: https://portalzp.praha.eu/jnp/cz/odpady/souhrnne_informace/index.html

MČ Praha 1 nabízí svým občanům využívat pravidelně velkoobjemové kontejnery.⁹⁰

Samostatným tématem je vývoz směsného odpadu z košů ve veřejném prostoru v prostředí MČ Praha 1. Zde MČ trpí dopadem vysoké koncentrace obyvatel z jiných městských částí, kteří mají MČ buď jako tranzitní nebo jako cílovou např. za společenským a kulturním vyžitím; samostatnou kategorií poté tvoří počet turistů. To vše vytváří velký tlak na naplněnost veřejných košů.

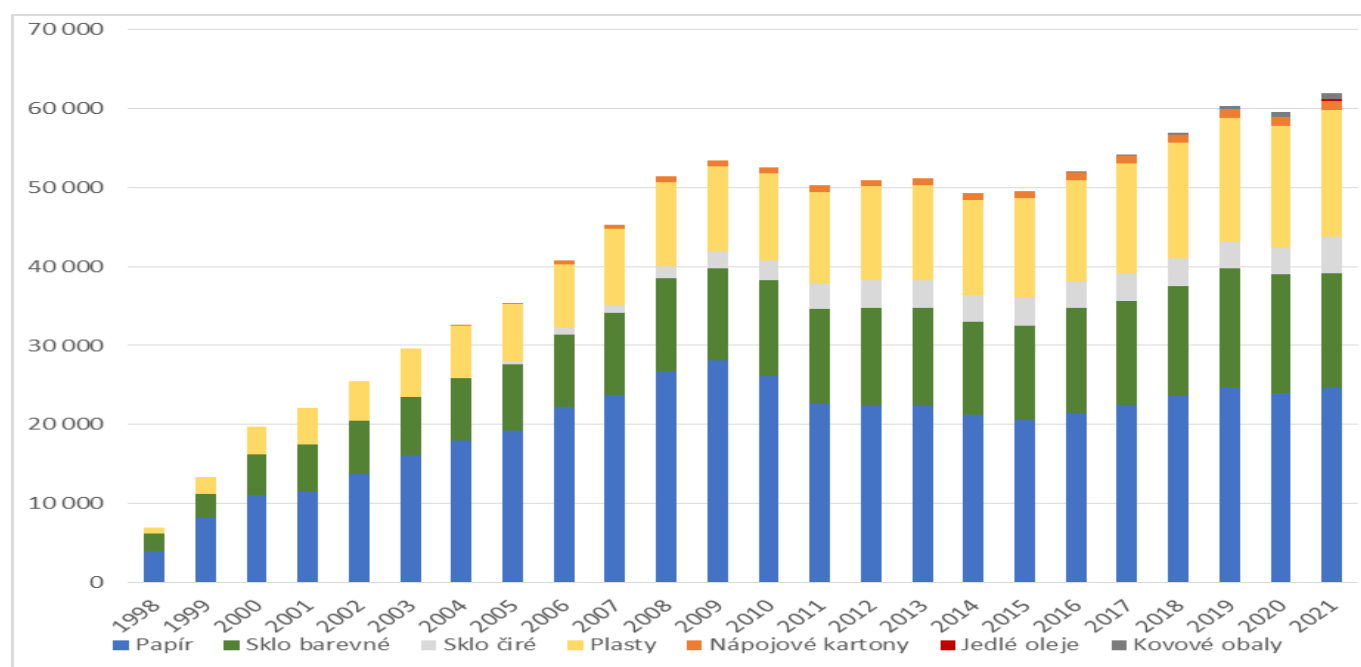
MČ se tuto záležitost snaží řešit následovně:

- Instalováním tzv. chytrých košů (stlačení odpadu; informování o nutnosti svozu).
- Iniciativou změnit systém tzv. pytlování pro podnikatele – podnikatelé na území MČ Praha 1 hradí odpad dle vyprodukovaného množství odpadu. Problém v současné době nastává s tím, že firmy zajišťující službu, neprovádějí svoz po 18h a ve večerních a nočních hodinách tak může docházet ke kumulaci odpadů u těchto provozoven.

3.4.5.2.2 SEPAROVANÝ ODPAD

Zřizování a určování míst na separační odpad je plně v kompetencích MČ v Praze (tj. i MČ Praha 1). Separační nádoby jsou majetkem svozových společností (výjimku tvoří nádoby pod zemí, ty jsou majetkem městských částí).

Graf 19: Vývoj sběru odpadů na stanovištích tříděného odpadu na území hl. m. Prahy



Zdroj: HMP (2022), odkaz [zde](#)

Tabulka 40: Vývoj produkce bioodpadu v tunách na území hl. m. Prahy

rok	Bio VOK	SD města	Kompostárna – Slivenec	Stabilní místo – Malešice	MSD	Nádoby u domu	Gastroodpad	Celkem
2015	578	5 503		865	86			7 032
2016	1 008	7 651		959	57			9 675
2017	1 202	6 976	140	1 016	35	27		9 396
2018	1 058	6 477	411	866	43	85		8 940
2019	1 280	7 466	631	1 181	42		1	10 601

⁹⁰ Termíny a místa jsou dostupná na internetových stránkách MČ, odkaz [zde](#).

2020	1 268	6 729	699	1 063	53	4 994	41	14 847
2021	849	8 027	648	1 380	21	6 714	42	17 648

Zdroj: HMP (2022), odkaz [zde](#)

Hl. m. Praha od r. 2021 sváží gastroodpad z jídelen školních zařízení na 28 školách v hl. m. Praze. Z MČ Praha 1 není do iniciativy a aktivity zapojena žádná ze základních nebo mateřských škol zřizovaných MČ Praha 1. Pro MČ se tak nabízí možnost aktivněji vstoupit do řešení této problematiky na svém území.

MČ Praha 1 by se měla dlouhodobě snažit zapojovat do pilotních i standardních akcí, které jsou iniciovány ze strany hl. m. Prahy a týkají se důslednějšího třídění a případně i využívání různých typů odpadů.

Počet míst na separovaný odpad na území MČ Praha 1 dlouhodobě roste.

Sběr separačního odpadu je realizován tzv. donáškovým systémem, tj. vynášení odpadů do připravených nádob a kontejnerů. Svoz zajišťuje firma AVE. Vedle uvedených je možné na území Prahy 1 využít i kontejnery na elektro odpad nebo textil (neprovozuje AVE, provozují soukromé firmy).

Poznámka: Třídění odpadu probíhá ve spolupráci s firmou EkoKom.⁹¹

Celkový počet objemných kontejnerů na tříděný odpad je na území MČ Praha 1 (údaj k 06/2022): 31

- Podzemní kontejnery SCHAFER 3m³: 16 ks.
- Nadzemní kontejnery REFLEX 2,15m³: 15 ks.

Poznámka: Městská část vytipovala ve strategii Regenerace městské památkové rezervace 34 míst, která by byla vhodná k instalaci podzemních kontejnerů. Je tedy předmětem dalších aktivit, aby se v tomto trendu pokračovalo.

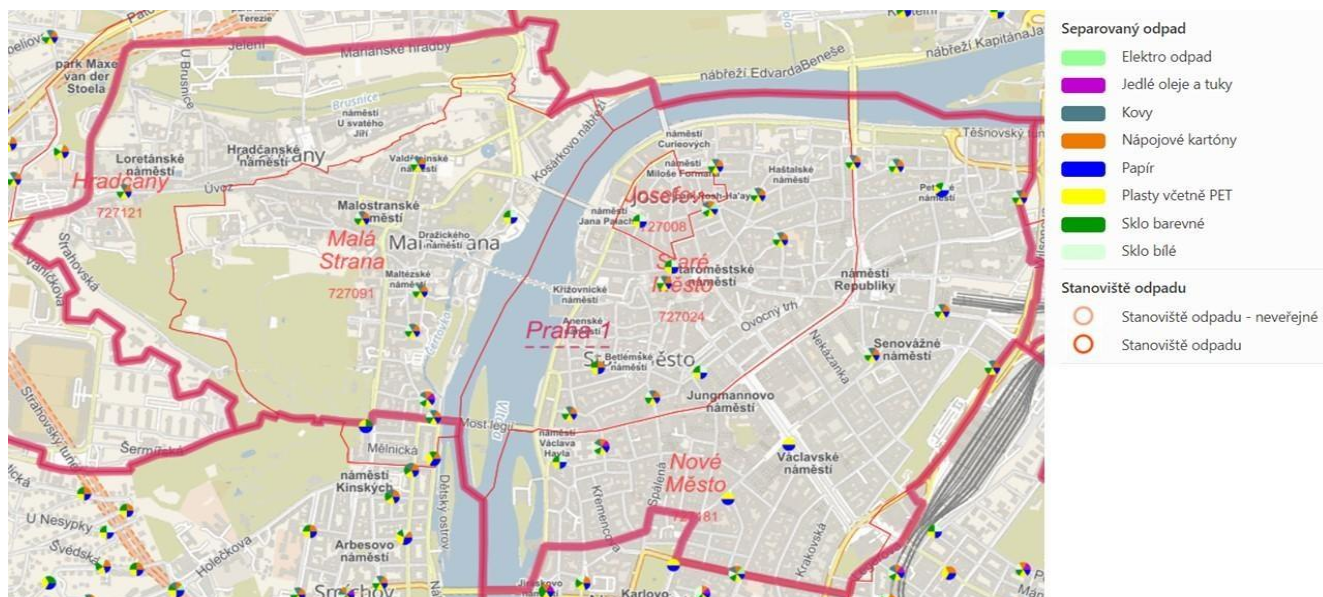
Stanoviště na separovaný odpad jsou nejčastěji tvořena sadou nádob pro třídění těchto komodit: Papír, plast, barevné sklo, číré sklo, nápojový kartón – TETRA PACK, kovové obaly.

- Nově se nadzemní stanoviště osazují nádobou na tříděný rostlinný olej.
- Nádobky na sklo, nápojový kartón a kovové obaly jsou převážně v rozděleném provedení (odděleno pevnou přepážkou), tj. půl nádoby na kov/půl nádoby na nápojový kartón.
- Nádobky na papír a plast jsou vždy pouze na jednu komoditu.
- Od 1. 1. 2023 se plánuje zavedení multikomoditního sběru – do jedné nádoby se bude moci ukládat plast, kovové obaly a nápojové kartóny.

Dlouhodobým tématem pro MČ Praha 1 je naplněnost kontejnerů na tříděný odpad a zájem o to, aby nevznikalo okolo kontejnerů hromadění separovaného materiálu a tím pádem i nepořádek.

Obrázek 28: Kontejnery na tříděný odpad na území MČ Prahy 1

⁹¹ Více o společnosti zde: <https://www.ekokom.cz/cz>



Zdroj: PSAS, link [zde](#)

3.4.5.2.3 VYUŽITÍ ODPADU

Níže uvedená tabulka ukazuje, že materiálové a energetické využití odpadů v hl. m. Praze se po r. 2003 pohybuje vždy nad 80 % a tento trend neklesá. Tabulka dále ukazuje, že na území hl. m. Prahy se účinnost využití v poslední dekádě pohybuje mezi cca 25 – 30 %.

Dlouhodobě problémový je trend nakládání s odpadem. Ambice by měly být na území celého hl. m. Prahy doajista vyšší než je současný stav, a to především v dalším zpracování odpadu (nikoli jeho „spálení“). Potenciál se tak nabízí ve sběru, druhotném zpracování, recyklaci, využití cirkulární ekonomiky apod. Pomoci by mohlo i další zvyšování počtů kontejnerů na tříděný odpad, kompostování nebo osvěta.

Tabulka 41: Materiálové a energetické využití odpadů v hl. m. Praze

Rok	Účinnost třídění pouze materiálové využití (% hmotnosti)	Podíl využívaného odpadu materiálové a energetické využití (% hmotnosti)	Rok	Účinnost třídění pouze materiálové využití (% hmotnosti)	Podíl využívaného odpadu materiálové a energetické využití (% hmotnosti)
1997*	0,5	0,5	2010	31,1	83
1998	4,3	43	2011	31,3	87
1999	7,8	63	2012	32,2	91
2000	11	57	2013*	23,7	80,2
2001	12,3	77	2014	24,1	83,7
2002	14,3	73	2015	24,6	86,2
2003	16,3	84	2016	26,7	84,8
2004	18,6	86	2017	27,1	83,1
2005	21,1	83	2018	26,9	83,5
2006	23,1	83	2019	27,1	83,6
2007	24,5	82	2020	27,8	83,4
2008	27,8	81	2021	28,7	81,1
2009	30,3	80			

Zdroj: HMP (2022), odkaz [zde](#)

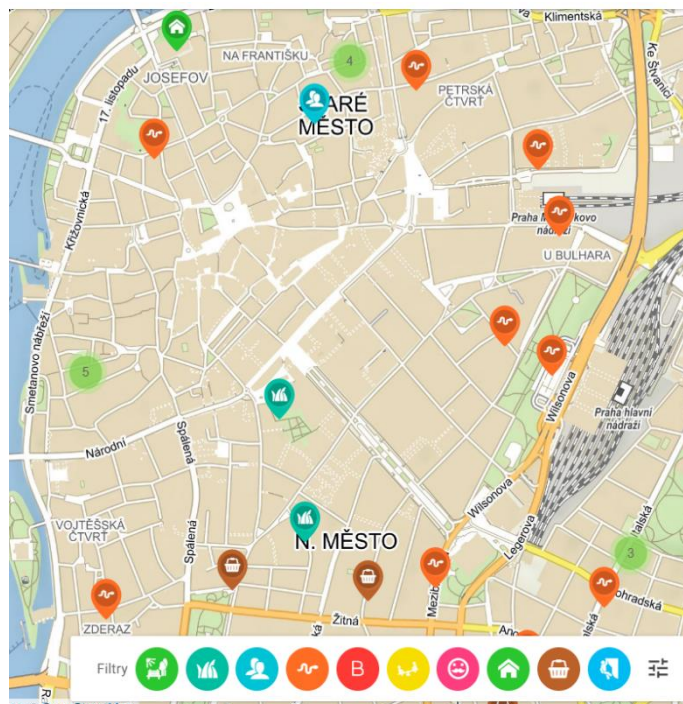
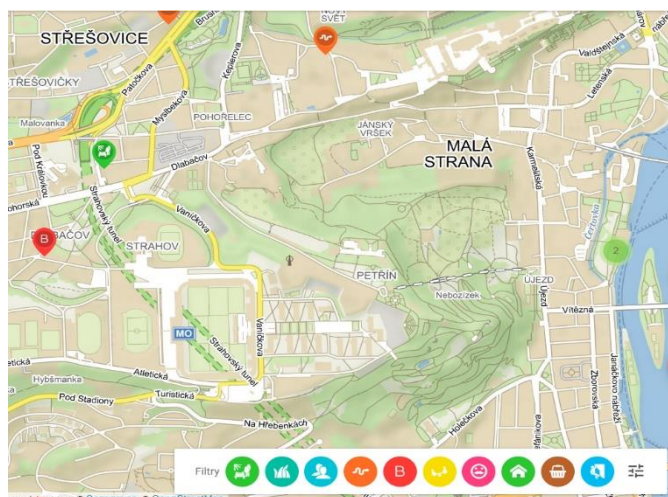
3.4.5.2.4 KOMPOSTOVÁNÍ

Smyslem kompostování je obecně snížení produkce směsného odpadu, využití kompostu pro další účely a posílení udržitelného rozvoje. Směsný odpad končí v Praze ve spalovně v Malešicích nebo je skládkován, snižování jeho produkce (např. i formou kompostování) je výzvou pro další dekádu pro hl. m. Prahu i jeho městské části.

V tématu kompostování má MČ Praha identifikovaný další potenciál. Ve srovnání s jinými městskými částmi je ale potřeba chápat specifika centrální městské části a jejích potenciálních prostor pro kompostování. Ke kompostování jsou totiž v prostředí Prahy vhodné zahrady, vnitrobloky apod. místa.

Kompostování se snaží podporovat i hl. m. Praha, které v roce 2017 požádalo o dotaci na pořízení kompostérů z Operačního programu životní prostředí. Dotace byla ze strany Státního fondu životního prostředí v roce 2018 přiznána a byla zahájena realizace projektu. Realizací tohoto projektu bylo zamezeno vzniku odpadu ze zeleně.

Obrázek 29: Mapa kompostování zaměřená na Prahu 1 (levý a pravý břeh)



Zdroj: Kokoza (2022), odkaz [zde](#)

3.4.5.3 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:

- V hl. m. Praze začíná na síle nabývat pojem cirkulární ekonomiky – hl. m. Praha má zpracovanou strategii přechodu na cirkulární ekonomiku. Pro MČ Praha 1 může jít o zajímavé téma a příležitost začít téma intenzivně řešit.
- V hl. m. Praze dlouhodobě roste produkce odpadu. Tato věc koreluje se zvyšujícím se počtem obyvatel. V této věci je snaha o zvyšování podílu třídění a využití tříděného odpadu. V této oblasti však dochází k určité stagnaci. Produkce odpadu a jeho využití mohou mít přímý vliv na udržitelnost ve městě, neboť dochází například ke zvyšování nákladů za správu této oblasti.
- Dlouhodobě problémový je trend nakládání s odpadem. Ambice by měly být na území celé Prahy doajista vyšší než je současný stav, a to především v dalším zpracování odpadu (nikoli jeho „spálení“). Potenciál se tak nabízí ve sběru, druhotném zpracování, recyklaci, využití cirkulární ekonomiky apod. Pomoci by mohlo i další navyšování počtů kontejnerů na tříděný odpad, dále kompostování či osvěta.
- Pro MČ Praha 1 se nabízí příležitost být více aktivní v pilotních nebo inovativních přístupech k třídění odpadu, které představuje např. zpracování bioodpadu ze školních jídelen.
- Významným tématem pro MČ Praha 1 je dále svoz odpadu z veřejných prostor, což je téma přímo související s údržbou čistoty ve veřejném prostoru. MČ vyvíjí v tomto směru aktivity např. instalací tzv. chytrých košů na svém území nebo snahou o změnu svozu systému odpadu produkovaného podnikateli.
- MČ Praha 1 se snaží instalovat kontejnery na separovaný odpad pod zem. V současné chvíli (06/2022) jich je na území MČ celkem 16. Dlouhodobý plán ale počítá až s 34.
- MČ Praha má potenciál využít více systém kompostování na svém území – role MČ je především v komunikační a iniciační vůči svým organizacím ale i vůči např. SVJ, spolků ad. organizacím.

3.4.6 ENERGETIKA

Téma úzce souvisí nejen s potřebnou infrastrukturou, ale i s již uváděnými strategickými dokumenty zaměřenými na změnu klimatu apod., ale i celoevropských cílů klimatické neutrality do r. 2020. Z toho poměrně jasně plyne, že by v horizontu cca 20 let měla být elektrická energie tzv. čistá. Pro MČ Praha 1 se nabízí otázka, jak se k těmto věcem postavit a jakými opatřeními (ať již samostatně nebo v rámci celého hl. m. Prahy). Velmi podobná situace je v oblasti tepla (snižování ekologické stopy, řešení čistších zdrojů, omezení plýtvání apod.).

Energetika je rovněž řešena v kapitole týkající se [majetku](#).

3.4.6.1 ELEKTRICKÁ ENERGIE

Pro hl. m. Prahu (tj. i MČ Prahu 1) je zdrojem elektrické energie zejména celostátní přenosová soustava (vedení napětí 400 kV a 220 kV), ta přivádí vedením o uvedeném napětí výkon do vstupních transformoven (Řeporyje a Chodov; částečně hl. m. Prahu zásobuje i transformovna Sever). Hlavním dodavatelem elektrické energie na území celého města je Pražská energetika, a.s. (majoritním akcionářem je hl. m. Praha).

Rizikem pro celé hl. m. Prahu je případný masivní výpadek elektrické energie tzv. black out. Jedná se o riziko celopražského významu. I proto je energetika vnímána jakou součástí krizové infrastruktury a řešena na úrovni hl. m. Prahy.

Obrázek 30: Elektrická přenosová soustava v hl. m. Praze



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

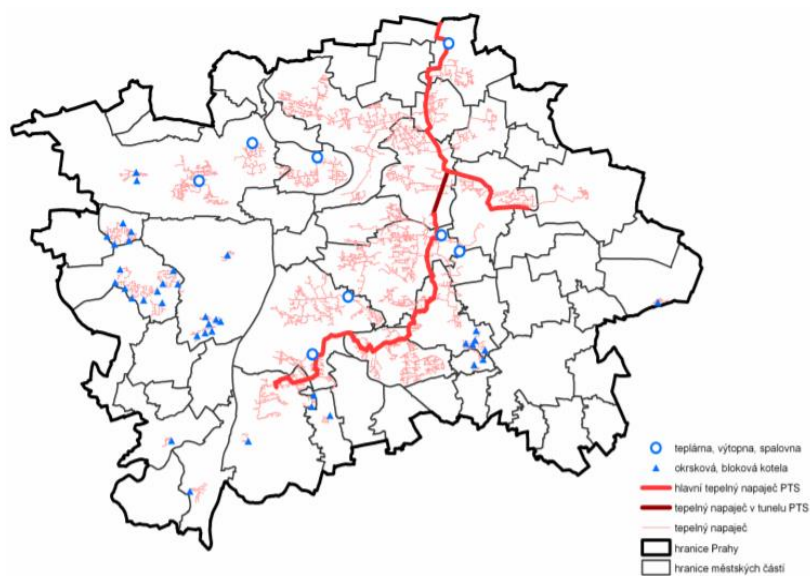
3.4.6.1.1 TEPLLO

MČ Praha 1 není napojena na centrální zásobování teplem (dále také CZT) Pražské plynárenské. Domy jsou zde vytápěny decentralizovanými / lokálními zdroji tepla v podobě např. plynových kotlů v bytech nebo domech, případně elektřinou.

Jak bylo uvedeno v podkapitole věnující se znečištění, právě lokální zdroje patří k jednomu z původců znečišťování. Napojení MČ Praha 1 (jejího pravého břehu)⁹² není z technických důvodů na pražskou teplotrenskou soustavu CZT možné. CZT je přitom považován za zdroj tepla, který je šetrnější k životnímu prostředí z důvodu nižších emisí, než které produkují lokální zdroje tepla. Pro MČ Prahu 1 i jiné městské části je do budoucna potenciálně zajímavé zvýšení využívání obnovitelných zdrojů energie vč. výroby tepla. Velkým problémem na území MČ Praha 1 je ovšem to, že skoro celá leží v památkové zóně a např. instalace solárních panelů na střechy domů je de facto nemožná.

⁹² CZT v Praze funguje pouze na pravém břehu Vltavy.

Obrázek 31: Situační schéma tepelných sítí a zdrojů tepla CZT Pražské teplárenské



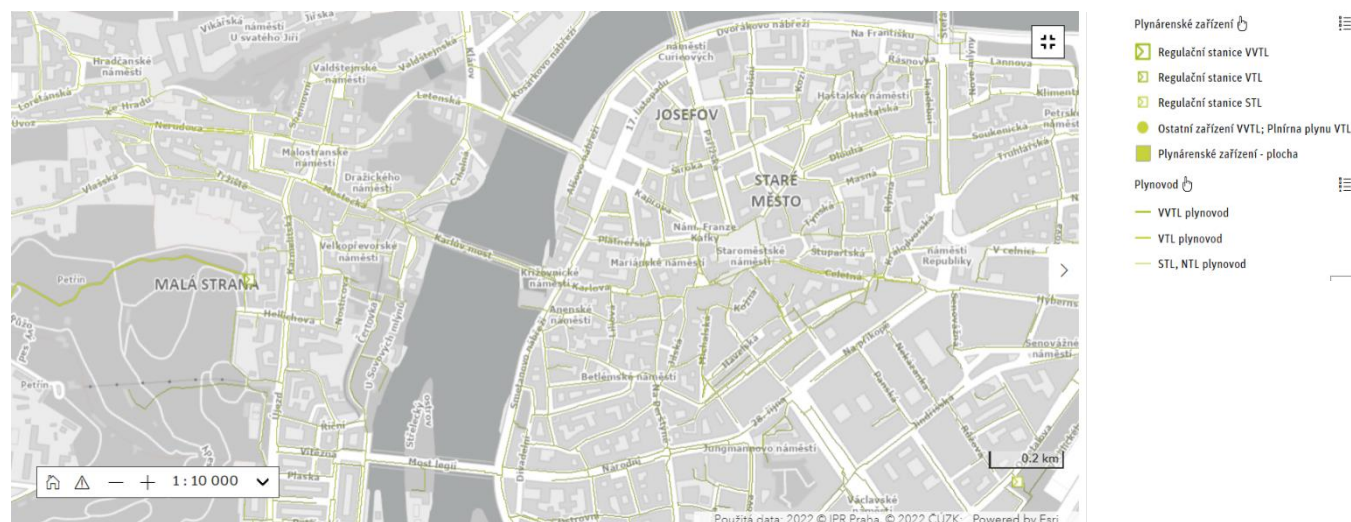
Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

3.4.6.1.2 PLYN

Zásobování plynem na území hl. m. Prahy je založeno na zemním plynu. Zemní plyn patří spolu s dálkovým teplem a elektřinou mezi tři nejvýznamnější zdroje energie Prahy. Zemní plyn je v rámci primárních paliv považován za nejčistší zdroj (oproti např. uhlí nebo naftě), neboť jeho spaliny obsahují minimální podíl tuhých látek. Plynovodní síť na území hl. m. Prahy provozuje Pražská plynárenská distribuce, a. s.

Na území MČ Praha 1 patří plyn k významným zdrojům tepla a MČ je v obydlených částech plynofikována. Na Malé Straně je regulační stanice VVTL⁹³ a v Opletalově ulici VTL.⁹⁴

Obrázek 32: Zásobování plynem v centru hl. m. Prahy



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

Stávajícím problémem (r. 2022) je ale cena zemního plynu pro poskytovatele i koncové zákazníky a zásoby plynu hlavně na další topnou sezónu (r. 2022/2023). Tuto oblast výrazně ovlivňuje (a zřejmě dále bude) ovlivňovat situace válečného konfliktu rozpoutaným Ruskou federací. Predikce v této oblasti jsou tak velmi nejisté, a to zejména s ohledem na společenský, lidský a ekonomický pilíř udržitelnosti.

⁹³ Velmi vysoký tlak.

⁹⁴ Vysoký tlak.

Výše uvedené je problémové především proto, že plyn tvoří skoro 81 % paliv spalovaných na území hl. m. Prahy a na finální spotřebě energie se podílí ze 43 %.

3.4.6.2 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:	
- Velkou výzvou v této oblasti je deklarovaná uhlíková neutralita Evropy a rovněž závazky z klimatického plánu celé Prahy. Pro MČ se nabízí k dalšímu řešení otázka, jak to toto téma uchopit – jaká opatření přijmout a v jakých oblastech (zdroje energie, úspory, apod.) - Obdobná je situace v oblasti tepla. - Potenciální riziko tzv. blackoutu při masivním výpadku dodeje elektrické energie do sítě v hl. m. Praze, který by měl za následek dopady na ekonomiku i života řadových Pražanů. Řešení a ochranu je nezbytné řešit na regionální úrovni, tj. celé Prahy. - Na území MČ Praha 1 (levý i pravý břeh) je vytápění zajišťováno lokálními zdroji. Pro MČ Praha 1 není ovšem jiná varianta/alternativa. - Problémem je možnost využití obnovitelných zdrojů na budovách na území MČ Praha 1 z důvodu památkové zóny. Tento důležitý prvek v oblasti udržitelnosti tak nemůže být využit. MČ Praha 1 by proto měla podporovat rozvoj obnovitelných zdrojů v prostředí jiných městských částí a nahlížet tak na řešení na regionální úrovni (přínos na regionální úrovni bude mít pozitivní dopady i na centrum města). - Možným tématem je rovněž aktivní snaha MČ Praha 1 o přehodnocení některých omezení, která plynou z památkové rezervace. Zde může docházet k přímému sporu v pilířích sociálně-politickém na jedné straně, a na druhé straně v environmentálním, lidském i ekonomickém. - Zemní plyn tvoří významný podíl na tvorbě energií na území hl. m. Prahy. Situace s válkou na Ukrajině znamená výrazný zásah do cen plynu a potenciálně i jeho dostupnosti na další topnou sezónu, což může mít dopady regionálního i celorepublikového charakteru. - Otázka možnosti přechodu z plynu na elektřinu s využitím tepelných čerpadel v jednotlivých režimech země-voda-vzduch a v návaznosti na Vltavu. - Dlouhodobým tématem je řešení energetických úspor na majetku MČ Praha 1. - U hledání úspor je nezbytné pracovat s řešeními, která budou realizovatelná v prostředí památkové rezervace (ta může být významným limitujícím atributem při řešení některých opatření - např. solární panely na střeších, zateplení budov apod.). - Téma energetiky má rovněž úzký vztah k mitigaci, změně klimatu nebo cirkulární ekonomice. Zasahuje tak do ekonomického, environmentálního i sociálně-politického pilíře udržitelnosti.	

3.4.7 NÁZOR VEŘEJNOSTI

3.4.7.1 FACILITAČNÍ WORKSHOPY

Obrázek 33: Matice témat z facilitačních workshopů s veřejností – Životní prostředí

		Malá Strana			Petržín			Vojtěšská čtvrt			Josefov			Václavské nám.		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
Životní prostředí a odpadové hospodářství	Zeleň a přírodní plochy – údržba, správa, rozvoj, ochrana	x	x			x	x					x				
	Zeleň a přírodní plochy – množství					x								x	x	x
	Odpady											x			x	
	Hluk										x	x				
	Kvalita ovzduší															
	Změna a ochrana klimatu															
		Hlavní nádraží			Hradčany			Petrská čtvrt			Havelská čtvrt			Betlémská čtvrt		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O

Zeleň a přírodní plochy – údržba, správa, rozvoj, ochrana				x	x	x	x		x			x	x	x		x
Zeleň a přírodní plochy – množství		x	x					x			x	x		x		
Odpady											x					
Hluk						x										
Kvalita ovzduší		x			x											
Změna a ochrana klimatu			x										x			

Na facilitačních workshopech s veřejností bylo nejčastějším tématem správa a údržba zelených ploch a parků, a to jak v pozitivním duchu, kdy lidé ve vybraných lokalitách kvitovali, že je v nich dostatek zeleně, tak i spojené s negativní emocí, kdy lidem vadí (nebo se obávají) o snižování zeleně, parků nebo kritizují nedostatečnou údržbu parků a zeleně na území MČ Praha 1.

- Specifickým tématem byla oblast Petřína na Malé Straně a na Petříně – šlo o apel/požadavky na zachování nebo přímo na rozšíření zeleně na Petříně a udržení místní biodiverzity.

Potenciál lidé napříč lokalitami viděli v dalším posilování zeleně, zelených ploch nebo stromů na MČ Praha 1. Zaznívaly rovněž požadavky na nové parky. Požadavky v této oblasti rovněž zaznívaly ve vztahu k nové výstavbě, kdy lidé požadovali, aby nebyla upřednostňována na úkor zelených ploch.

Témata kvality ovzduší nebo hluku byla akcentována pouze v jednotlivých lokalitách. Bylo upozorňováno na negativní jevy, které s těmito tématy souvisí. Kvalita ovzduší byla ale částečně řešena i v kapitole doprava.

V Havelské čtvrti byl zmíněn názor na nová místa sběru odpadů.

Jako potenciální byla ve dvou lokalitách identifikována přímo změna klimatu, konkrétně šlo o výzvu, aby MČ Praha 1 toto téma řešilo. Nicméně se změnou klimatu nebo oteplováním souvisí i téma rozvoje nebo množství přírodních ploch nebo biodiverzity na území MČ Praha 1, tudíž lze konstatovat, že toto téma, i když třeba nepřímo, bylo určitým leitmotivem ve většině lokalit, kde facilitační setkání s veřejností probíhala.

Je očividné, že lidé si uvědomují přínos zelených ploch, stromů, parků ve smyslu snižování některých negativních jevů života ve městě. Obzvláště v místech husté zástavby (která je pro řadu lokalit na Praze 1 typická), jsou zelené plochy významným zdrojem ochlazení, pohlcování nežádoucích prvků v ovzduší (např. polétavého prachu).

3.4.8 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola nemá za cíl provést detailní a odbornou interpretaci realizovaného sociologického průzkumu v rámci projektu Praha 1 pohledem občanů. Ta byla provedena dodavatelskou firmou PAQ Research, která výzkum pro MČ Praha 1 zpracovávala a její zpráva tvoří samostatný výstup, který bude veřejnosti k dispozici.

Zpracovatel Strategie ze závěrečné zprávy sociologického výzkumu částečně čerpá informace a interpretace, které jsou z jeho pohledu relevantní pro danou kapitolu této Strategie.

Cílem této kapitoly je převzít interpretace týkající se dané kapitoly a pomoci tak s kontextualizací a dokreslením řešené oblasti i ze strany občanů. Níže uvedené údaje jsou převzaty od zpracovatele PAQ Research a nejsou již dále interpretovány.

3.4.8.1.1 HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ ZE SOCIOLOGICKÉHO ŠETŘENÍ TÝKAJÍCÍ SE OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ⁹⁵

Nepotvrdilo se, že by obyvatelé Prahy 1 výrazně častěji, než zbytek Pražanů, trpěli tzv. heat islands a extrémními horky v bytech. Část tyto zkušenosti má, ale jsou jen zhruba o 5 % častější než ve zbytku Prahy.

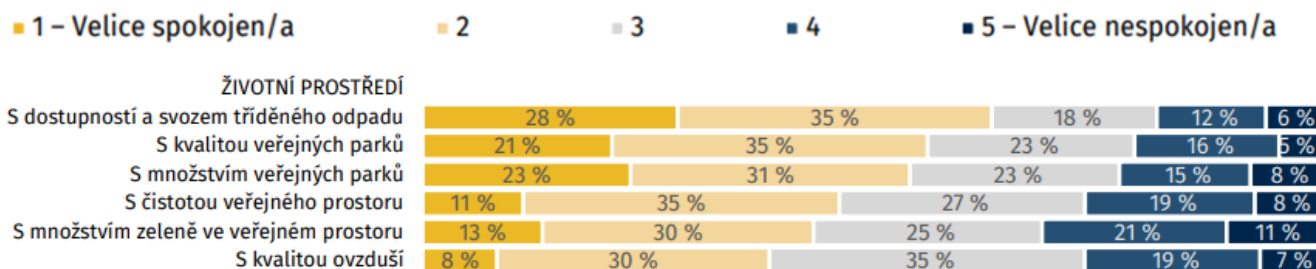
Mezi hlavní významné slabiny, které významně ovlivňují spokojenost s životem v Praze 1, patří negativní dopady turismu (hluk, Airbnb, přizpůsobování turismu atd.), některé aspekty životního prostředí (znečištění ovzduší, podoba parků a míst k odpočinku) a přehlcení tranzitní dopravou.

Nejvýraznější problémy s dýcháním či s kašlem po delším pobytu na ulici v souvislosti se znečištěním mají senioři. Nově příchozí do Prahy 1 zas nejvíce pociťují nepříjemný zápach ve vzduchu z jiných důvodů, kterým může být například odpad. Přítomnost

⁹⁵ Zdroj všech níže uvedených informací: Výzvy a kvalita života očima obyvatel, zpracovatel PAQ Research.

smogu a zápachu odpadu výrazně více vnímají lidé, kteří se v následujících pěti letech plánují z Prahy 1 vystěhovat – může to být jeden z důvodů jejich nespokojenosti, ačkoli kauzální vztah nelze dokázat.

Graf 20: Výzkum společnosti PAQ Research – Jak jste Vy osobně spokojen/a či naopak nespokojen/a s následujícími aspekty života ve Vaší lokalitě?



3.4.8.1.2 SHRNUTÍ PAQ RESEARCH K TÉMATU ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Obecné faktory a jaký mají vliv na spokojenost:

- Výrazná spokojenost s dostupností a svozem tříděného odpadu – jde ale o jediný aspekt, kde se spokojenost obyvatel Prahy 1 vyrovnává zbytku Prahy.
- V otázce dostupnosti a kvality parků v Praze 1 sice převládá spokojenost, ale je nižší než u obyvatel zbytku Prahy. S kvalitou ovzduší a přítomností zeleně přímo v ulicích je spokojena menšina obyvatel Prahy 1.
- Vnímání životního prostředí středně silně souvisí s celkovou spokojeností s životem v lokalitě – vliv na spokojenost má zejména hodnocení kvality ovzduší a čistoty veřejného prostoru.

Ovzduší a heat islands:

- Velké části obyvatel Prahy 1 se často stává, že jim zplodiny špiní okna a parapety (55 %) či cítí zápach výfukových plynů. Tyto problémy i věci jako nepříjemný zápach jsou v Praze 1 častější než u zbytku Pražanů.
- 15 % obyvatel má často problémy s dýcháním či kašel po delším pobytu na ulici. To se však od zbytku Prahy významně neliší.
- 42 % obyvatel Prahy 1 se často stává, že kvůli horku mají v noci problémy se spaním. A 27 %, že v jejich bytě je nesnesitelné horko nad 35 stupňů. Tyto problémy jsou ale přítomny v řadě dalších částí Prahy – nejsou specifické pro Prahu 1.

3.4.9 TRENDY V OBLASTI ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Trendy vycházejí ze stávajících směrů, kterými se vydávají některá města v Evropě. Definovaný trend automaticky neznamená, že je ho možné využít pro potřeby MČ Praha 1. Lze je však brát jako inspiraci.

Trend	Popis
Zlepšování kvality životního prostředí	✓ Snižování hluku ✓ Zlepšování kvality ovzduší (snižování negativních dopadů z vybraných zdrojů)
Boj se změnou klimatu	✓ Zadržování vody v krajině ✓ Zelená infrastruktura ✓ Modro-zelená infrastruktura ✓ Výsadba stromů a rozvoj zeleně ✓ Vodní prvky v prostředí ✓ Řešení energetické náročnosti budov (udržitelnost budov a majetku) ✓ Energetické úspory a snižování spotřeby ✓ Eliminace tzv. heat island ✓ Mitigační opatření v podobě snižování negativních jevů přispívajících ke zhoršení klimatu i života ve městech

	✓ Cirkulární ekonomika ✓ Přijímání klimatických plánů a závazků
Biologická rozmanitost	✓ Ochrana území ✓ Ochrana chráněných živočišných druhů ✓ NATURA 2000
Doprava	✓ Tlak na snižování počtu automobilů v ulicích nebo jejich průjezdnost – preferovat pěší ✓ Snižování emisí z dopravy ✓ Snižování hluku z dopravy ale i dalších zdrojů

3.4.10 VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

Voda

Tématem k řešení na území celého hl. m. Prahy je nakládání s vodou. Ačkoli toto téma nebylo identifikováno na facilitačních workshopech ani v sociologickém šetření, analýza této oblasti ukazuje, že může jít o dlouhodobě důležité téma, které by navíc přispívalo k udržitelnosti nakládání s touto komoditou (environmentální pilíř) a ještě by mohlo mít doprovodný ekonomický efekt v podobě snížení nákladů (současně je ale nutné přiznat, že případná konkrétní řešení mají vždy vstupní náklady a je tak nutné provést před jejich realizací podrobné propočty v podobě návratnosti nebo částečné návratnosti investic – za návratnost lze ale považovat i snížení plýtvání vodou a vztah k životnímu prostředí). Jedná se o následující témata (která mohou být vzájemně provázaná):

- Nakládání a využívání srážkové vody.
- Snižování plýtvání s pitnou vodou v domácnostech i institucích.
- Zadržování vody v lokalitě a její další využívání; provádění revitalizací k nápravě vodního režimu městské krajiny.
- Vsakování dešťové vody.
- Snížení ztrát ve vodovodním potrubí.

Téma je svou povahou regionální (týká se celé Prahy a de facto i dalších regionů v ČR) i globální (téma dostatku vody a nakládání s ní nebo přínos vody pro snižování negativních dopadů klimatických změn na život ve městě). MČ Praha 1 může vykonávat i část věci čistě na lokální úrovni. A to buďto jako iniciátor nebo partner dalších subjektů.

Zajímavým tématem je i využití vody v dopravě (viz příslušná kapitola) za předpokladu šetrného přístupu k životnímu prostředí i prostředí MČ Praha 1 v oblasti břehů a náplavek.

Biodiverzita, parky, zeleň

- Na území MČ Praha 1 se nacházejí významné biokoridory nebo biocentra. Nejvýznamnější z nich jsou Petřínské sady (které jsou i součástí Natura 2000).
 - Téma zejména Petřín se ukázalo významné pro tamní komunitu na facilitačních workshopech.
- Celkově zachování a další rozvoj těchto ploch je pro další posilování udržitelnosti MČ Praha 1 klíčové, a to i přesto, že plochy nejsou z velké části v jejím majetku.

Změna klimatu

- Ze sociologického šetření vyplynulo, že rezidenti na MČ Praha 1 nemají oproti jiným obyvatelům městských částí větší problém s tzv. tepelnými ostrovy. To ovšem neznamená, že respondenti z řad obyvatel Prahy 1 nepociťují „ohřívání“ města. Ukazuje se spíše, že se jedná o celopražský problém.
- Data ze samotné analýzy ukazují, že průměrné teploty v centrální části města vykazují nadnormální hodnoty a lze tak konstatovat, že tato věc bude pro MČ Praha 1 dlouhodobě problémová a je nutné ji řešit (s tím počítají i predikce hl. m. Prahy ve strategii, která má s dopady změn klimatu bojovat). Potřeba řešit změnu klimatu ať již napřímo nebo přes úpravu a rozšiřování zelených ploch, stromů, parků ad. prvků rezonovala ve většině lokalit i na facilitačních workshopech. Praha 1 by tak ve vztahu k celopražské strategii řešení změny klimatu měla minimálně:
 - Řešit problémy související s dopravou (viz samostatná kapitola) – snižovat negativní dopady z automobilové dopravy (emise, hluk).

- Podporovat dále výsadbu stromů (vytvořit lokální program výsadby stromů) a snažit se zvyšovat podíl zelených ploch při rekonstrukci veřejných prostranství (ačkoli její možnosti jsou v tomto směru omezené).
- Zavádět prvky zelené a modrozelené infrastruktury, které mohou pomoci snižovat dopady tzv. tepelných ostrovů.
- Podporovat vodní prvky a efektivní nakládání s vodou ve svých objektech i veřejných místech – vytipovat vhodná místa a řešení k závlaze stromů; v případě úprav v prostoru pracovat s principy zadržování vody nebo retenčních nádrží.
- Podporovat mitigační opatření (především v oblasti energetiky a dopravy).
- Dále lze konstatovat, že jak ze sociologického průzkumu, tak facilitačních workshopů (i když okrajově) a vlastního analytického šetření plyne, že tématem je kvalita ovzduší (ať již z dopravy nebo ze stacionárních zdrojů). Jde opětovně o téma, kde je potřeba hledat řešení zejména ve spolupráci s hl. m. Prahou a dalšími městskými částmi.
 - MČ Praha 1 může v této oblasti začít více aktivně řešit mitigační opatření s cílem snižovat negativní jevy v oblasti dopravy nebo energetiky na svém území.
- Všechny výše uvedené principy podporují princip udržitelnosti nejen v environmentálním, ale i lidském a společensko-politickém pilíři. Vždy je potřeba hledat řešení, která budou únosná i ekonomicky – zde je velkou příležitostí podpora těchto aktivit ze strany hl. m. Prahy, státu i Evropské unie.
- Na úrovni hl. m. Prahy je vytvořen Klimatický plán, který definuje směry a závazky, které by chtělo hl. m. Praha jako celek dosáhnout. MČ Praha 1 může připravit a postupně zavádět opatření, která by k naplňování tohoto plánu z pohledu městské části pomohla. Byl by tak významně posílen pilíř environmentální v oblasti udržitelnosti.

Energetika

MČ Praha 1 je plně napojena na kanalizační i vodovodní síť. Nejvýznamnějším zdrojem tepla jsou v lokalitě lokální zdroje (nejčastěji plynové).

Oblast energetiky má v Praze regionální charakter, tj. řešení této oblasti musí probíhat na úrovni hl. m. Prahy a jeho organizací (v případné součinnosti s městskými částmi). V současné době ji významně ovlivňují rozhodnutí na úrovni státu i z celoevropské úrovně, což může mít významný dopad do života lidí a lidského/sociálního pilíře udržitelnosti (zdražování cen energií, hledání jiných energetických zdrojů).

Velkou výzvou v této oblasti je deklarovaná uhlíková neutralita Evropy a rovněž závazky z klimatického plánu celé Prahy. Pro MČ se nabízí k dalšímu řešení otázka, jak to toto téma uchopit – jaká opatření přijmout a v jakých oblastech (zdroje energie, úspory, apod.). Tato věc by měla být předmětem návrhové části, neboť má jasnou vazbu nejen k environmentálnímu pilíři, ale i ke všem třem dalším.

Obdobná je situace v oblasti tepla.

Odpady

MČ pracuje (a má stanoveno i ve strategii Regenerace městské památkové rezervace do r. 2026) na zavádění kontejnerů na tříděný odpad pod zem. Vytipováno bylo 34 lokalit, zatím byly tyto kontejnery instalovány v 16 z nich.

Dlouhodobým tématem k uchopení je téma cirkulární ekonomiky a její využití na úrovni celého hl. m. Prahy. MČ Praha 1 může být opět v této věci aktivní a ve spolupráci s hl. m. Prahou téma posouvat.

Dlouhodobě problémový je trend nakládání s odpadem. Ambice by měly být na území celé Prahy doajista vyšší než je současný stav, a to především v dalším zpracování/využití odpadu (nikoli jen jeho „spálení“). Potenciál se nabízí ve sběru, druhotném zpracování, recyklaci, využití cirkulární ekonomiky apod. Pomoci by mohlo i další zvyšování kontejnerů na tříděný odpad (které je v plánu), kompostování, jít tzv. příkladem (v budovách a prostorách MČ) nebo osvěta.

3.4.11 SWOT ANALÝZA – ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

SWOT analýza je zhodnocení silných stránek (*Strengths*), slabých stránek (*Weaknesses*), příležitostí (*Opportunities*), hrozeb (*Threats*):

- Silné a slabé stránky jsou interního charakteru, tj. mají původ v prostředí / území Prahy 1.
- Příležitosti a hroby jsou externího charakteru, tj. mají původ vně území / prostředí Prahy 1.

U každého tvrzení je uveden zdroj:

- Objektivní (O) = analýza, zjištění zpracovatele a řešitelského týmu zadavatele.
- Subjektivní (S) = podněty, názor z facilitačních workshopů nebo kvantitativního dotazníkového šetření.

U každého tvrzení je dále uvedeno, kterého pilíře udržitelnosti se týká (ekonomický; environmentální; lidský; sociálně-politický).

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Vysoký podíl parků a zelených ploch na levém břehu území MČ Praha 1.	S / O		X	X	
• Průběžná výsadba stromů na území MČ Praha 1.	O		X		
• Realizované nebo plánované rekonstrukce parků.	S / O		X		
• Instalace chytrých košů na území MČ Praha 1.	O		X		
• Postupné vytváření podzemních kontejnerů na tříděný odpad (13) a plány na další.	O		X		
• Od r. 2023 zavedení multisběrných košů pro tříděný odpad – do jednoho koše bude možné umístit více druhů tříděného odpadu.	O		X		
• Na území MČ Praha se nacházejí biokoridory a biocentra (levý břeh Vltavy).	O		X		
SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Chybějící koncepce nakládání s vodou v majetku MČ i veřejném prostoru a vyšší míra zavádění ekologicky přijatelných řešení (nakládání s dešťovou vodou; užitková voda).	O		X		X
• Horší kvalita ovzduší na pravém břehu způsobená především dopravou (částečně i stacionárními zdroji).	O		X		
• MČ nevyužívá zelenou a modrozelenou infrastrukturu.	O		X		X
• Vysoký podíl zpevněných ploch na území MČ.	O		X		
• Není nastavena kompenzace výsadby a tvorby zelených ploch vůči zastavěným plochám.	O		X		
• Chybí osvětové kampaně v oblasti nakládání s vodou, změnou klimatu a udržitelnosti v prostředí MČ Praha 1.	O		X		
• ÚMČ a další organizace MČ nejdou při boji se změnou klimatu příkladem – není nastaven systém udržitelného chování organizací MČ.	O		X		X
• Není nastavena koncepce rozvoje vnitrobloků a výstavby komunitních zahrad na území MČ.	O		X		

• MČ nemá zpracovaný strategický dokument připravující ji na změnu klimatu nebo klimatický plán.	O		X		X
• Chybějící politika snižování spotřeby pitné vody v prostředí ÚMČ a organizací MČ.	O		X		X
• Památková zóna, která omezuje využití obnovitelných zdrojů energie v prostředí MČ.	O		X		
• Chybějící lokální koncepční program výsadby stromů.	O		X		X
• Nedochází k vyhodnocování koeficientu ekologické stability na území celé Prahy jako součást dalšího rozvoje.	O		X		X
PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Spolupráce HMP a městských částí při zavádění opatření pro boj se změnou klimatu.	O		X		X
• Snižování emisí ze stacionárních, tepelných a dopravních zdrojů na území hl. m. Prahy.	O		X		X
• Pobídky a granty k zavádění udržitelných řešení snižujících emise a zlepšujících kvalitu ovzduší na úrovni státu/EU.	O		X		X
• Přechod z plynu na elektřinu podpořený na území HMP.	O	X	X		X
• Podpůrné projekty ze strany hl. m. Prahy v oblasti odpadu – využití bioodpadu z jídelen, kompostování apod.	O		X		X
• Grantová politika hl. m. Prahy, státu a EU zaměřená na udržitelnost a životní prostředí – nové projekty musí být rovněž udržitelné a musí u nich být udržitelnost jasně definována.	O		X		
• Využití Vltavy jako zdroje tepla pro tepelná čerpadla.	O	X	X		
• Naplňování standardů srážkové vody – spolupráce hl. m. Prahy a jeho organizací a městských částí.	O		X		
• Sdílení know how mezi městskými částmi v oblasti (např. prostřednictvím agend MA21, NSZM).	O		X		X
• Snižování imisí z dopravy – řešení celoměstského významu (budování elektro nabíjecích stanic, podpora udržitelné dopravy, dostavba okruhů apod.).	S / O		X		X
• Rozvoj a podpora budování zelené a modrozelené infrastruktury na úrovni hl. m. Prahy.	O	X	X		

• Zavádění moderních technologických opatření snižující úniky vody ve vodovodním potrubí v Praze.	O		X		
HROZBY (THREATS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Zvyšování průměrných ročních teplot v hl. m. Praze a jeho centru a jejich dopady na život obyvatel i vegetaci.	S / O		X	X	
• Rostoucí vliv politických sil (např. v HMP, státu) odmítající řešit změnu klimatu).	O		X		X
• Zvyšování dopravní zátěže a tranzitní dopravy přes centrum města.	S / O		X		
• Omezování pravomocí městských částí nebo nekoordinace / nekomunikace postupů a politik v oblasti životního prostředí ze strany hl. m. Prahy.	S / O		X		X
• Tlak investorů na území HMP na zastavování ploch a změny územního plánu HMP.	S / O	X	X		X
• Blackout – masivní výpadek elektrické energie na území HMP nebo jeho částech.	O		X		
• Zvyšování produkce odpadu a nezvyšování třídění a samostatného zpracování bioodpadu.	O		X		
• Výpadek dodávek plynu nebo výrazné zdražení pro HMP.	O	X	X	X	
• Poruchovost / zastaralost infrastruktury v oblasti energií, odpadů, vod.	O		X		X

3.5 ÚZEMNÍ ROZVOJ A VEŘEJNÝ PROSTOR

Pro územní rozvoj, správu veřejného prostoru a využití území je hlavním dokumentem územní plán. V hl. m. Praze se v současné době připravuje nový Metropolitní plán. Návrh Metropolitního plánu byl představen veřejnosti, která může zasílat připomínky do 30. 6. 2022. Předpokládané datum dokončení celého plánu je r. 2023 (je možné předpokládat odsun i na r. 2024/2025).

MČ Praha 1 se připomínkování nového Metropolitního plánu účastnila. Za úspěch je v tomto směru možné považovat:

- Byly přijaty a akceptovány připomínky týkající se bydlení.
- Do územního plánu byly vráceny vybrané zelené plochy, které MČ požadovala.
- Byla zachycena občanská vybavenost, což MČ rovněž požadovala.

Další relevantní dokumenty mající vztah k tématu směrem k MČ Praze 1 jsou:

- Management plán ochrany světového kulturního dědictví historického centra (z r. 2021).⁹⁶
- Studie Florence 21.⁹⁷
- Hradební korzo (studie z r. 2020)⁹⁸
 - Naplnění této koncepce přinese výrazné změny do veřejného prostoru MČ Praha 1, a to z pohledu dopravy (automobilové, pěší, cyklo i veřejné), životního prostředí (prvky související se změnou klimatu – zeleň, stromy apod.).
 - Významné změny se v prostředí MČ Praha 1 budou týkat např. ulic Na Příkopě, oblasti Prašné brány ad.

Rozvoj území a prostoru na území MČ Praha 1 významně ovlivňuje to, že je památkovou rezervací.⁹⁹ MČ Praha 1 má zpracovaný Program regenerace MPR městské části Praha 1 2022 – 2026. Jedná se o klíčový rozvojový dokument v oblasti dalšího směřování územního rozvoje v památkové rezervaci.¹⁰⁰

Poznámka: Řešené téma má z analyzovaných oblastí vysoký přesah k dalším kapitolám v dokumentu. Pro potřeby návrhové části bude stěžejní udržet provázanost těchto oblastí. Jde především o analyzované oblasti: sociodemografie (viz [příslušná kapitola](#)), veřejné služby (viz [příslušná kapitola](#)), životní prostředí (viz [příslušná kapitola](#)), doprava (viz [příslušná kapitola](#)).

3.5.1 STRUKTURA A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ MČ PRAHA 1

3.5.1.1 STRUKTURA ÚZEMÍ

Centrum města, které tvoří MČ Praha 1 – konkrétně její historické jádro (866 hektarů) je zapsáno na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, tj. území celosvětového významu často se zástavbou a institucemi celostátního významu (památky, kulturní/umělecké instituce, významné historické objekty, sídla institucí apod.). Přirozeným charakterem centra je rovněž velká nabídka občanské vybavenosti, univerzit a škol všeho druhu, společenského/kulturního vyžití, ubytovacích zařízení, pracovních příležitostí, správy města. Centrum je tak jako spádové území vystaveno enormnímu tlaku komerčních zájmů, turistického ruchu, dopravy (tranzit i cílová destinace), zatížení veřejného prostoru apod.

MČ Praha 1 na rozdíl o řady dalších městských částí vykazuje specifickou strukturu lokality, což dokládá i níže přiložená mapa z územně analytických podkladů IPRu. Území tvoří parkové prostranství (oblast Petřína a Pražského Hradu), poté rostlá struktura (ta je signifikantní pro MČ Praha 1 a část MČ Prahy 2) a také urbanisticky koncipovaný prostor.

- Rostlá struktura vznikala typicky od středověku. Tento typ charakterizuje koncentrický obrys Hradu na kopci a tvrdého jádra amfiteátru historického města v pražské kotlině na obou březích řeky Vltavy, pravidelná náměstí, nepravidelná síť ulic, významné výškové dominanty, hradby.¹⁰¹ V prostředí hl. m. Prahy má tento typ zástavby pouze MČ Praha 1 a částečně MČ Praha 2.
- Plocha Nového Města, ač středověkého původu, je stejně jako další přilehlé čtvrti již od založení pečlivě plánována.

⁹⁶ K dispozici [zde](#). Z pohledu MČ Praha 1 půjde především o úzkou spolupráci s HMP na naplňování tohoto plánu.

⁹⁷ K dispozici [zde](#).

⁹⁸ K dispozici [zde](#).

⁹⁹ Vyhlášena r. 1971 a od r. 1992 součástí Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

¹⁰⁰ Dostupné [zde](#).

¹⁰¹ Zdroj: Vladimíra Šilhánková, Urbanistická typologie Úvod do urbanismu a základní typologie sídel (2020), odkaz [zde](#).

Zde vyniká urbanistický koncept tvořený třemi hlavními náměstími - Dobytčí trh (Karlovo náměstí), Koňský trh (Václavské náměstí) a Senný trh (Senovážné náměstí). Velkorysé prostory náměstí jsou vzájemně propojeny sítí pravidelných ulic.

Obrázek 34: Členění struktury lokalit v MČ dle IPR



Zdroj: IPR (200)), odkaz [zde](#)

3.5.1.2 ROZVOJ ÚZEMÍ

Centrum města nenabízí významné volné rozvojové nebo transformační plochy nebo brownfield (nejvýznamnějším zásahem v tomto duchu je oblast Masarykova nádraží, kde úpravy již probíhají). Úpravy území a veřejného prostoru tak jsou přirozeně směřovány do úpravy nebo přestavby již stávajících lokalit a budov, což je determinováno strukturou území a jeho historického vývoje.¹⁰²

- Určitým prvkem, který je v prostředí MČ Praha 1 uchopení jsou prostory okolo magistrály (vlastníkem je z velké části hl. m. Praha). Jedná se o prostory, které slouží převážně jako izolační zeleň bez výraznějšího přínosu pro území MČ Praha 1. Tyto plochy mohou (a jsou) částečně zdrojem nepořádku v podobě odpadků nebo koncentrací sociálně-patologických jevů v prostoru (lidé bez domova atp.).

Ačkoli na území MČ Praha 1 se vyjma zmiňovaného Masarykova nádraží nenachází žádné rozvojové nebo transformační území, lze na jejím území identifikovat větší množství proluk.¹⁰³ Proluky mohou být potenciálně zajímavé k dalším úpravám a využití, nicméně o jejich dalším využití musí proběhnout odborná a politická diskuze. A priori neplatí, že každá proluka je vhodná k zástavbě, neboť její proměna může mít dopady v dané lokalitě (do života občanů, průchodnosti, životního prostředí, využití veřejného prostoru apod.).

Obrázek 35: Mapa proluk na území MČ Praha 1



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

¹⁰² MČ Praha 1 v tomto směru mohou dlouhodobě ulehčit z pohledu koncentrace lidí (a částečně již ulehčují) jiné rozvojové plochy v sousedních městských částech. Historicky jde např. o Karlín, do budoucna o Smíchov.

¹⁰³ IPR proluky dlouhodobě sleduje ve smyslu jejich definice § 2 odst. r) pražských stavebních předpisů. Jde o území k doplnění chybějící části zástavby. (Zdroj: IPR, Územně analytické podklady).

Na území MČ se rovněž nachází velký počet náměstí a plácků. Důvodem je historický vývoj a budování centra města. Některá náměstí mají dnes celopražský i celostátní význam, neboť jsou centrem významných památek nebo komerčních subjektů, případně jsou využívána k setkáním (vč. demonstrací), která mívají celostátní význam.

3.5.1.3 PLÁNOVÁNÍ, OTEVŘENOST, PARTICIPACE

MČ Praha 1 nemá svého městského architekta, který by odborně plánoval a odpovídal za územní rozvoj na území této městské části. Jednotlivé návrhy řešení jsou v rukách gesčních radních (případně v jejich spolupráci) a dále na jednotlivých gesčních odborech či komisích, které mají územní plánování na starosti.

MČ Praha 1 vypisuje na vybrané rozvojové projekty a úpravy poprávková řízení nebo veřejné soutěže (zcela v kompetenci gesčního odboru a radního). Není však fixně nastaveno, že by se vypisovaly architektonické soutěže na významné úpravy, které by byly zcela otevřené pro všechny zájemce.

V prostředí MČ neprobíhají jako standardní součást plánování a změn území participační setkání, kde by byli s veřejností diskutovány návrhy při jejich přípravě. Na druhou stranu je zde pozitivní praxe, kdy se historicky dělaly výstavy ve veřejném prostoru k připravovaným nebo realizovaným akcím (ty mohou být brány jako jedna z forem informování, nikoli participace).

3.5.1.4 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
- MČ Praha 1 je památkovou rezervací, což zcela zásadně podmiňuje jakýkoli další rozvoj této lokality a řešení udržitelnosti v ní. - MČ Praha 1 má zpracovaný a aktuální program regenerace památkové rezervace. - Lokalita vykazuje homogenní strukturu, jedná se částečně o tzv. rostlou strukturu (okolí Staroměstského náměstí) a částečně o strukturu dle jasných urbanistických plánů; plus parková prostranství (Petřín, Hradčany). - Největším rozvojovým projektem na území MČ Praha 1 je v současné době oblast Masarykova nádraží, kde dochází k výraznému zásahu do veřejného prostoru a rozvoje území jako takového. - Potenciál pro určitý rozvoj spočívají v tzv. prolukách, tj. místech kde chybí části zástavby. U řešení těchto ploch však vždy závisí na dané lokalitě a zásahu do ní. - Charakter zástavby a území nenabízí velké rozvojové plochy k dalšímu využití. Úpravy se budou soustředit především na stávající plochy a budovy. - Městská část nemá vlastního městského architekta. Disponuje ale Oddělením územního rozvoje (pod Útvarem starosty) a Komisí pro územní rozvoj. - Pozice městského architekta slouží zejména k dohlížení nad kvalitou veřejných prostranství, na kontinuitu přípravy investičních záměrů a také hlídání souladu připravovaných konceptů v návaznosti na okolní městské části, resp. na hl. m. Praha. - Otevřené architektonické soutěže nejsou standardem při významných územních úpravách. - Není zavedena participace jako součást příprav a plánování úprav veřejného prostoru.

3.5.2 VEŘEJNÝ PROSTOR

Veřejný prostor je pojem, který zahrnuje široké množství ploch a prostor. Zjednodušenou definicí jde o místa, která jsou veřejně přístupná obyvatelům a návštěvníkům města. Důležitost kvalitních “veřejných prostor” se projevila i v době karanténních opatření spojených s onemocněním COVID-19. V tomto období (část let 2020 a 2021) byl značně omezen (případně úplně uzavřen) provoz kulturních a restauračních zařízení, stejně tak vnitřních sportovních aktivit. Možnost trávit volný čas tak byla omezena pouze na vlastní obydlí, případně venkovní prostory.

Trend vytvářet kvalitní veřejné prostory pro obyvatele měst je patrný zejména v západní Evropě. Vzorem v tomto může být např. Berlín nebo Kodaň. Naštěstí i situace v hl. m. Praze se proměňuje. Stále více mladých lidí netráví volný čas odjezdem na chaty a chalupy, ale aktivně v rámci města. Vypozorovat lze i vznikající (nebo aktivní stávající) občanskou společnost a organizace typu na území celého hl. m. Praha. Probouzejí se aktivity ukazující na mizející lhostejnost ke společnému prostoru města.

Velkým specifickým hl. m. Prahy je, že veřejný prostor vlastní nebo poté spravuje větší množství aktérů (MČ, HMP, stát, městské organizace).

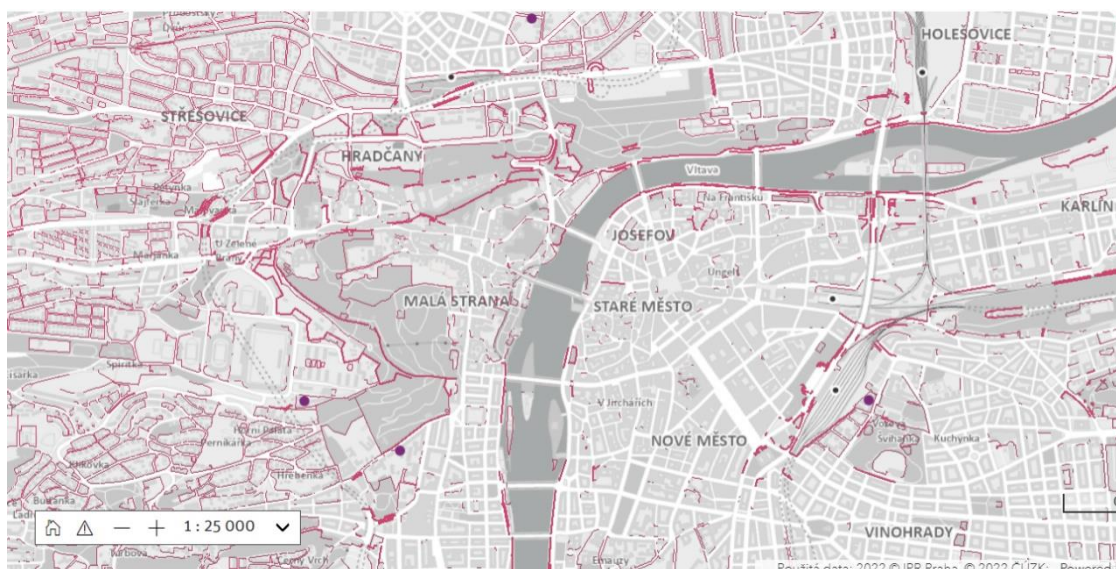
Odbor územního rozvoje MHMP aktuálně pořizuje Územní studii Pražské památkové rezervaci, která má definovat lokality, pro které by byl vhodný regulační plán, a lokality, pro které by byl vhodný jiný typ ÚPD (zpracovatelem je IPR Praha, předpoklad dokončení 3.Q 2022).

Již v minulosti bylo dohlíženo na zachování prostupnosti územím pro pěší a ochranu a budování nových parků, hřišť a náměstí. I u soukromých investičních akcí byl kladen důraz na možnost umístění průchodů či pasáží. (Jako drobný příklad lze uvést obchodní pasáž v objektu Jungmannova 30/21.) Tento městotvorný přístup umožňuje zefektivnění pěšího pohybu v centru města.

3.5.2.1 PROSTUPNOST

Prostupnost měst je v posledních letech velké téma pro řadu metropolí. Při pohledu na mapu sledující bariéry ve veřejném prostoru lze konstatovat, že na pravém břehu je počet a množství bariér na MČ Praha 1 velmi nízké; nejrozsáhlejší bariérou je oblast okolo Vltavy u Dvořákova nábřeží. Na hranici MČ je to pak samozřejmě magistrála. Která, ač původně koncipována jako dočasné řešení, rozdělila město na dvě části. Nejvíce utrpělo Václavské náměstí a zejména veřejné budovy jako Národní muzeum a Státní opera.¹⁰⁴ SVJ magistrála na svou humanizaci zatím čeká. Na levém břehu zase vytváří přirozené bariéry Pražský Hrad a hradby, což je ovšem přirozený a stěžejní prvek ve veřejném prostoru MČ Praha 1. Naopak, tento rozdíl ve vnímání chodců při pohybu po městě, poukazuje na rozdílný historický vývoj i význam Malé Strany. Navíc je nutné neopomíjet fakt, že Malá Strana a Hradčany jsou sídlem výkonné a zákonodárné moci.

Obrázek 36: Bariéry ve veřejném prostoru v centru hl. m. Prahy



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

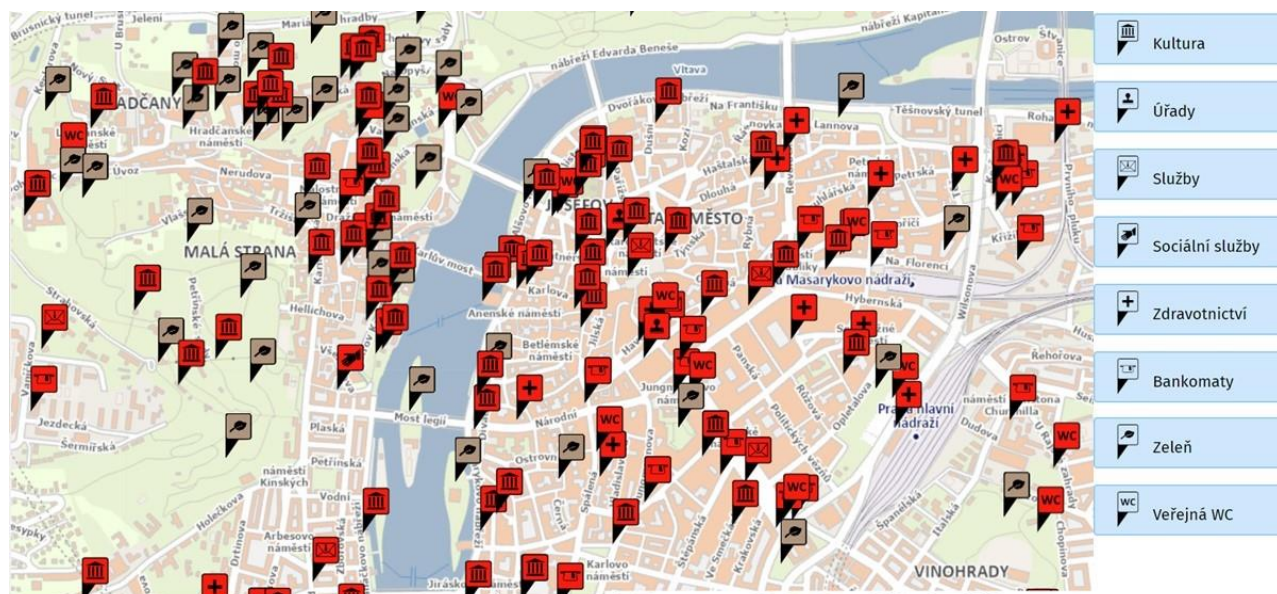
Samostatným tématem je pak otázka ad hoc vytvářených bariér ve veřejném prostoru, které nejsou jeho pevnou součástí. Tento typ omezení nejčastěji omezuje pohybově handicapované, pěší, rodiče s dětmi (s dětskými kočáry) apod. Při studiu mapového podkladu, který v oblasti bezbariérovosti spravuje pražský IPR je možné konstatovat:

- Zeleň: Nejpočetnější oblast s omezeným nebo žádným bezbariérovým vstupem. Nejde o místa, která by měla z velké části ve správě MČ Praha 1.
- Úřady: Týká se objektů hl. m. Prahy (např. v ulici Rytířská a nám. Franze Kafky).
- Služby: Týká se opět organizací hl. m. Prahy (např. Ústřední knihovny nebo Informačního centra PCT).
- Zdravotnictví: Jde především o polikliniku Na Národní, která je ovšem v soukromém vlastnictví.
- Bankomaty: Na území MČ Praha 1 převládají dobře přístupné, ale hl. na levém břehu Vltavy jsou některé, které mají velmi omezený (nebo žádný přístup).
- Veřejná WC: Část veřejných WC není bezbariérová a celkově je jich nedostatek, což je i příčinou nepořádku.

¹⁰⁴ Nedůstojný pohled je možné pozorovat při konci představení, kdy se návštěvníci (často z řad cizinců) dostávají na minimální rozptylový prostor před budovu opery a jsou míjeny kolonou automobilů.

- Kultura: Vykazuje vysoký podíl bariérových míst a budov. Avšak z velké části nejsou ve vlastnictvím MČ Praha 1 a jsou sem řazeny i sakrální stavby (kostely apod.), u kterých je velmi složité bezbariérovost zajistit.

Obrázek 37: Vybrané bariéry na území MČ Praha 1



Zdroj: IPR (2022), odkaz [zde](#)

3.5.2.2 ÚPRAVY A SPRÁVA VEŘEJNÉHO PROSTORU NA ÚZEMÍ MČ PRAHA 1

V prostředí MČ Prahy existuje historicky připravených několik významných úprav veřejného prostoru. Nad realizací akcí nebyla politická shoda a nejsou tak realizované.

Dlouhodobým tématem jsou veřejné toalety, kterých je na území MČ Praha 1 nedostatek respektive jsou např. k dispozici v některých stanicích metra, nicméně jejich vzhled nepatří mezi reprezentativní.¹⁰⁵

S tématem veřejného prostoru v MČ Praha 1 souvisí i téma turismu nebo koncentrace vyššího množství osob např. ve večerních hodinách. To vede k negativním jevům jako hluk, zvukový smog, snížený pocit bezpečí, ale i zápach a nečistota.

- Hl. m. Praha se snaží vyhláškou (příprava probíhá ve spolupráci s městskými částmi) regulovat pití alkoholu na veřejnosti. Na území MČ Praha 1 se jedná o 39 ulic, 11 parků a 2 prostory u obchodní center. Přesný seznam míst je uveden v příslušné vyhlášce.¹⁰⁶

Poznámka: Rada hl. m. Prahy schválila v květnu aktualizované znění vyhlášky, kterou bude projednávat zastupitelstvo. (Bude-li vyhláška schválena, její aktuální znění bude od léta 2022).

Cílem veřejného prostoru v MČ Praha 1 by proto mělo být především to, že půjde o příjemná pobytová nebo průchozí místa s prvky udržitelnosti (zeleň, vodní prvky). Aktuálně (06/2022) významnými zásahy do veřejného prostoru jsou plánované úpravy:¹⁰⁷

- Dolní část Václavského náměstí (realizace MČ Praha 1; již realizováno)
- Václavské náměstí horní část (realizace Hl. m. Prahy; stav: studie)
- Anenský trojúhelník (realizace MČ Praha 1; stav: stavební řízení)
- Rekonstrukce ulice Na Poříčí (realizace MČ Praha 1; stav: studie)
- Ad.

¹⁰⁵ Tématem k dalšímu posouzení mohou být např. solitérní samočistící WC, jaké jsou v Paříži či v Londýně.

¹⁰⁶ Místa vymezuje Obecně závazná vyhláška, kterou se mění obecně závazná vyhláška č. 12/2008 Sb. hl. m. Prahy, kterou se zakazuje požívání alkoholických nápojů na veřejných prostranstvích, ve znění obecně závazné vyhlášky č. 7/2010 Sb. hl. m. Prahy. Odkaz [zde](#).

¹⁰⁷ Zdroj: Camp Praha (2022), odkaz [zde](#)

Dlouhodobým cílem MČ Praha 1 je úprava Havelského trhu. (Ze strany MČ je snaha o převedení pod správu MČ Praha 1.) Naopak došlo k převodu Vrchlického sadů do vlastnictví Hl. m. Prahy (v současné době je připravován soutěžní dialog, který by řešil úpravu Vrchlického sadů včetně nové tramvajové trati a odbavovací haly Hlavního nádraží).

Do veřejného prostoru zasáhnou i další plánované projekty, které se realizují nebo připravují na území MČ Praha 1. Ty však realizují soukromé subjekty nebo třeba hl. m. Praha. Mezi významné investice tak v současné době patří:

- Úprava Smetanova nábřeží: Úprava přinese mimo jiné nové širší pěší promenády, nového stromořadí (celkem 17 nových stromů) i oddělené samostatné cyklostezky (realizace hl. m. Praha).
- Již několikrát uvedená výstavba v okolí Masarykova nádraží (realizace Penta Investments)

3.5.2.3 ÚDRŽBA A SPRÁVA VEŘEJNÉHO PROSTORU

3.5.2.3.1 ROLE V ÚDRŽBĚ A SPRÁVĚ¹⁰⁸

Za úklid, údržbu a schůdnost komunikací zodpovídá Magistrát hlavního města Prahy a jím zřízená organizace TSK.

Údržbu a úklid parků, zahrad a ploch veřejné zeleně zajišťuje prostřednictvím odborných firem MČ Praha 1, správu provádí odbor životního prostředí ÚMČ Praha 1.

O úklid veřejných prostranství se starají:

- Pražské služby, a.s. (veřejná prostranství – ulice, náměstí ad.).
- Komwag, podnik čistoty a údržby města, a. s. (speciální úklid pěších komunikací; úklid pěších komunikací v rámci blokového čištění; letní a zimní údržba na území Malá strana).
- CDV služby s.r.o. (veřejná zeleň – parky, rabátka stromů v uličních stromořadích a chodníky před objekty v majetku MČ Praha 1).

Výše uvedené vymezení je uvedeno zejména kvůli pochopení určité komplikovanosti ve správě a údržbě veřejného prostoru, což běžný občan často zcela logicky nevidí. Role MČ Praha 1 je tak v některých oblastech údržby a správy partnerská a spolupracují, nemá ale přímé kompetence k realizaci řešení a opatření.

Pro MČ Praha 1 je tématem k řešení zajištění jednoho správce vlastních veřejných ploch a parků, neboť by došlo ke zjednodušení procesu komunikace, spolupráce i organizace práce.

3.5.2.3.2 SLUŽBY MČ PRAHA 1

MČ Praha 1 nabízí zájemcům o zábor Mapu záborů. Jedná se o veřejně přístupný mapový podklad, kde jsou vidět všechny zábory na území MČ a potřebných náležitostí.

MČ Praha 1 dále nabízí tzv. pohotovostní úklid. Občané se mohou obracet na dané telefonní číslo (601 101 001) a hlásit nepořádek na ulici nebo jiný problém ve veřejném prostoru. Linka pohotovostního úklidu je k dispozici denně od 06:30 do 17:00 hodin.

Tabulka 42: Hlášení na pohotovostní linku úklidu Prahy 1

	Přeplněné kose	Nepořádek kolem košů / černé skládky	Psí nebo lidské exkrementy	Poškozený / znečištěný mobiliář	Ostatní (stížnosti, nevyžádaná volání atd.)	Průměrný počet hlášení denně
2018	20 %	30 %	35 %	10 %	5 %	3,5 – 4
2019	Údaje nejsou k dispozici					
2020	40 %	30 %	17 %	10 %	3 %	2,5
2021	30 %	20 %	40 %	5 %	5 %	0,5 ¹⁰⁹

¹⁰⁸ Zdroj: ÚMČ (Praha 2022), odkaz [zde](#)

¹⁰⁹ Přímá souvislost s dojednáním o zpětném navýšení četnosti vývozu odpadkových košů HMP. Témata podnětů byla rovněž značně ovlivněna COVID-19 epidemickým stavem. Díky restauračnímu prodeji z „okýnek“ bez zajištění WC se výrazně navýšila volání v kategorii „Pší nebo lidské exkrementy“. Šlo především o pomočená místa.

2022	40 %	30 %	17 %	10 %	3 %	2,5 ¹¹⁰
-------------	------	------	------	------	-----	--------------------

Zdroj: ÚMČ (2022), zpracování M.C. TRITON

3.5.2.4 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:

- Významné téma rozvoje Prahy 1 ve spolupráci s hlavním městem je zklidnění a humanizace SVJ magistrály a její transformace na městskou třídu.¹¹¹
- Prostupnost území MČ Prahy 1 je relativně vysoká. Přirozené bariéry jsou na pravém břehu Vltavy hl. u Dvořákova nábreží a na levém břehu je tvoří Pražský Hrad nebo hradební systém.
- MČ se musí dlouhodobě snažit o úpravy veřejného prostoru se zásadami udržitelnosti – environmentální (prvky posilující zeleň, nakládání s vodou apod.) i společenské a individuální (průchodnost, možnost odpočinku je-li to možné apod.).
- Na území MČ Praha 1 je připravována celá řada projektů přímo MČ nebo soukromými a jinými subjekty, které ovlivní veřejný prostor. Ze strany MČ jsou nejvýznamnější připravované akce rekonstrukce Václavského náměstí, Anenského trojúhelníku nebo ulice Na Poříčí. Ze strany soukromých subjektů jde hlavně o oblast Masarykova nádraží, která výrazně změní ráz veřejného prostoru i života v lokalitě (vč. dopadů na dopravu nebo životní prostředí).
- Za čistotu a správu veřejného prostoru odpovídá na území MČ Praha 1 více subjektů, některé přímo podřízené magistrátu. Je tak možné někdy narážet na problém přenosu informací nebo spolupráce, to si nemusí (a často se tak děje) občané uvědomovat.
- MČ Praha 1 nabízí některé nadstandardní služby nebo informace týkající se veřejného prostoru, což je velmi pozitivní. Lze tak využít:
 - Mapu záborů, která ukazuje zábory na území MČ vč. informací o tom, kdo zábor provedl od kdy platí atd.
 - Tzv. pohotovostní úklid. Jedná se o linku, kam se mohou obyvatelé MČ Praha 1 obrátit s námětem v oblasti čistoty a údržby veřejného prostoru. (Ke zvážení je, jestli po vzoru např. MČ Praha 3 nevytvořit aplikaci, přes kterou by mohla být hlášení podávána.)
- Hl. m. Praha se ve spolupráci s městskými částmi snaží řešit negativní jev v podobě pití alkoholu na veřejných místech. Seznam zakázaných lokalit určuje příslušná vyhláška. Otázkou vždy je politická shoda nad přesným zněním vyhlášky a poté také vymáhání jejího porušení.

3.5.3 PAMÁTKOVÁ PÉČE

Památkovou péči upravuje celá řada národních i nadnárodních předpisů, z pohledu dalšího textu se jedná především o *Zákon o státní památkové péči* (z. č. 20/1987).¹¹²

Památková péče patří z pohledu MČ Praha 1 k důležitým oblastem, což je podmíněno jednak historickým vývojem MČ a také její polohou v centru města. Pro MČ Praha 1 je klíčové, že na území celé MČ se nachází Pražská památková rezervace (druhý největší rozsah má rezervace na území MČ Praha 2 a poté zasahuje velmi okrajově do území MČ Prahy 3, 4, 5, 6, 7).

- Na území MČ Praha 1 se nachází 1264 památkově chráněných objektů, tj. téměř 94% všech objektů PPR zapsaných v seznamu nemovitých kulturních památek. Z celkového počtu je cca 60% objektů starších sta let, 22% bylo postaveno v letech 1900 až 1945 a 8% bylo postaveno po roce 1945. Na území Městské části Praha 1 se nachází více než 170 objektů vedených v rejstříku nemovitých kulturních památek Ministerstva kultury ČR, které jsou ve vlastnictví obce Hlavního města Prahy a byly vlastníkem svěřeny do správy Městské části Praha 1. Jedná se většinou o bytové domy, ale i paláce jako je např. společenský dům Žofín, palác Thurn-Taxisů nebo Malostranská beseda. Dále má Městská část Praha 1 svěřeno do správy 13 plastik, 7 kašen, 42 pamětních desek a několik menších sakrálních památek – kaplí.¹¹³

Obrázek níže demonstruje vysokou koncentraci množství míst, lokací nebo nemovitostí v oblasti kulturního dědictví na území MČ Praha 1.

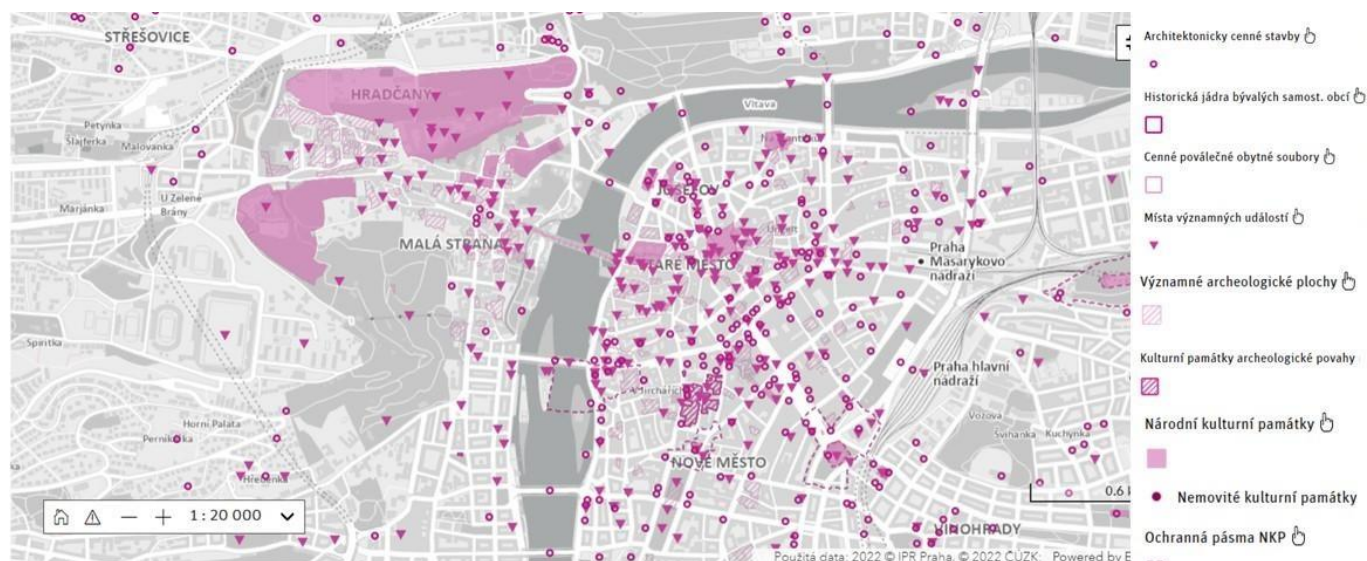
¹¹⁰ Nejčastější volání o víkend v návaznosti na opět nedostatečný snížený počet vývozu košů HMP, který není vůči navracejícímu se turistickému ruchu adekvátní.

¹¹¹ Dle Gehl + IPR koncepce Severojižní magistrála. Dostupné zde.

¹¹² Více zde: <https://www.mkcr.cz/pravni-predpisy-z-oblasti-pamatkove-pece-253.html>

¹¹³ Zdroj: ÚMČ, odkaz zde.

Obrázek 38: Kulturní památky a místa na území MČ Praha 1 a okolí



Zdroj: IPR (2020), odkaz [zde](#)

Ve vztahu Památkové rezervaci jsou pro MČ Praha 1 tématem:

- Komunikace, spolupráce a apel na soukromé vlastníky nemovitostí, aby nedocházelo k jejich chátrání a poškození. Případně spolupráce s dalšími vlastníky (hl. církvemi).
- Udržování vlastního nebo svěřeného nemovitého fondu.
- Koordinace s HMP a dotčenými odbory.
- Spolupráce s Ministerstvem kultury ČR (vč. možnosti čerpání dotací).

Tabulka 43: Přidělené prostředky z dotačního titulu Ministerstva kultury na obnovu v Pražské památkové rezervaci

	Církev	Fyzická osoba	Městské části	Podnikatelský subjekt	Hl. m. Praha
	Objem dotace v Kč				
2021	2 635 000	0	250 000	0	2 885 000
2020	495 000	0	2 300 000		2 795 000
2019	285 000	0	2 100 000	0	2 385 000
2018	385 000	0	2 375 000	0	2 760 000

Zdroj: Ministerstvo kultury, zpracování M.C. TRITON, odkaz [zde](#)

Příklady významných oprav, které prováděla přímo MČ Praha 1:

- Truhlářská 1113/8, Nové Město - rekonstrukce historického objektu na středisko volného času (2019 – 2021)
- Palác Žofín, Slovanský ostrov, Nové Město - průběžné opravy společenského domu (2002 – 2018)
- Werichova vila, U Sovových mlýnů 501/7, Malá Strana - adaptace objektu na kulturní centrum (2015 – 2017)
- Malostranská beseda, Malostranské náměstí 35/21, Malá Strana - rekonstrukce historického objektu radnice (2006 – 2009)
- Další [zde](#)

V oblasti památkové péče IPR dlouhodobě definuje několik rizikových faktorů, z nichž se některé týkají dlouhodobě i MČ Praha 1:¹¹⁴

- zájem investorů vedoucí k razantním zásahům do stavební struktury zejména v PPR, ale i v přilehlých památkových zónách,
- tlak na zvyšování automobilového provozu,
- zvýšený zájem na využití archeologicky cenného podzemí, zejména v historickém jádru,
- nepříznivé přírodní vlivy (zejména povodně), které mohou narušovat stavební památkový fond,
- tlak na zastavování historických nádvoří a vnitrobloků,
- přesunutí tradičních nekomerčních městských aktivit do vnějšího pásma města v důsledku rostoucích cen nájmu a nemovitostí v historickém jádru Prahy,
- nerespektování autenticity historických budov při nové úpravě fasád, použití nevhodných a netradičních materiálů.

Hlavní problémy, které plynou z toho, že je MČ Praha 1 v Pražské památkové rezervaci:

- Nedostatečná úcta a respekt k unikátnímu historickému dědictví.
- Omezení při provádění úpravy i menšího charakteru na objektech nebo v objektech (např. snaha MČ Praha 1 umístit na některé domy modré informační cedule nebylo schváleno).
- Rekonstrukce některých objektů např. v oblasti školství není možná.
- Využití některých přístupů souvisejících se změnou klimatu – solární panely, výsadba stromů apod. nejsou možné nebo nejsou vhodné, neboť by výrazně narušili unikátní ráz dané lokace (do jisté míry zde může narážet princip udržitelnosti v pilíři životního prostředí a pilíři společenském).
- Problém vizuálního smogu (netýká se jen Pražské památkové rezervace).

Vizuální smog je problém nejen centra metropole, ačkoli v Pražské památkové rezervaci je to nejkřiklavěji vidět. Na úrovni hl. m. Prahy byl vytvořen Manuál pro kultivovanou Prahu, který je velmi kvalitně zpracovaný a dává metodické rady a doporučení, jak s vizuálním smogem pracovat. K tomuto manuálu ale dlouhodobě chybí reálné kroky a rámec, jak ho skutečně omezovat. MČ Praha 1 se u nově uzavíraných nájemních smluv na svém majetku snaží nájemce o těchto pravidlech informovat a žádat, aby byla dodržována, chybí ale vymahatelnost a celkově motivační systém, který by nabízel pomoc v odstraňování nevhodných vizuálních prvků:

- U nových nebo obnově staronových smluv vyžadovat dodržování přesně daných pravidel pod hrozbou výpovědi smlouvy. (Ovšem toto by mělo být nastaveno nejlépe na úrovni hl. m. Prahy, aby se tím řídilo jak HMP, tak MČ).
- Poskytnout poradenství podnikatelům, jak nahrazovat nevhodné prvky těmi přijatelnějšími a méně problémovými.
- Vytvořit fond, ze kterého by se hradila náhrada nevhodných vizuálních prvků. Nastavit motivační systém pro podnikatele, aby nevhodné poutače, cedule atp. odstranili.
- Dlouhodobou osvětou pozitivně působit na podnikatele, ukazovat příklady dobré praxe a poukazovat také na pozitivní dopad z pohledu návštěvníků (ochotu nakupovat ve stylovém krámku).
- Atd.

3.5.3.1 SHRNUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
• Celé území MČ Praha 1 je Pražská památková rezervace. • Na území MČ se nachází velké množství chráněných objektů (1264), dále objekty zapsané v seznamu nemovitých kulturních památek (170 ve vlastnictví hl. m. Prahy a svěřených do správy MČ Praha 1). • MČ má tak vysokou odpovědnost ke kulturnímu dědictví ležícím na jejím území a zachování tohoto dědictví v udržitelném stavu i pro další generace. • Částečnou pomoc poskytuje Ministerstvo kultury prostřednictvím svého dotačního titulu. • MČ Praha 1 by se jako veřejný subjekt měl snažit dlouhodobě spolupracovat a jednat i se soukromými vlastníky nebo církvemi, kteří na území MČ Praha 1 vlastní nemovitosti nebo majetek, jež přímo je nebo má vztah k památkovému dědictví ČR. • Hl. m. Praha vytvořilo Manuál pro kultivovanou Prahu, který dává návody, jak bojovat s vizuálním smogem.

¹¹⁴ Zdroj: IPR

Problémem manuálu je, že dává doporučení a neobsahuje implementační rovinu obsahující konkrétní řešení, která by se reálně měla stát, aby byl vizuální smog potlačován (vymahatelnost, regulace).

- MČ Praha 1 je díky tomu, že se nachází na území Pražské památkové péče výrazně omezena co na majetku může a co nemůže provádět.
- MČ Praha 1 ovšem stejně jako řada dalších městských částí trpí vizuálním smogem – často jde o cílení na turisty. Reálně dochází k tomu, že část soukromých vlastníků porušuje pravidla nebo zájmy veřejnosti, aby historické jádro města nebylo zapleveleno poutači, cedulemi nebo barevnými / zářícími výlohami. Ze strany hl. m. Prahy chybí ale nastavený motivační a podpůrný systém k tomu, aby byl tento druh smogu odstraňován.
- Pražské památkové rezervaci UNESCO dlouhodobě chybí podrobný regulační plán, který jasně definuje podobu centra a bude ji jednoznačně garantovat.

3.5.4 NÁZOR VEŘEJNOSTI

3.5.4.1 FACILITAČNÍ WORKSHOPY

Obrázek 39: Matice témat z facilitačních workshopů s veřejností – Územní rozvoj a veřejný prostor

		Malá Strana			Petřín			Vojtěšská čtvrt			Josefov			Václavské nám.		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
Územní rozvoj a veřejný prostor	Údržba veřejného prostoru, čistota										x	x		x	x	
	Rozvoj, úpravy, změny veřejného prostoru							x			x	x	x	x	x	x
	Péče a kultivace památek							x					x	x		
	Vizuální smog							x							x	x
	Zvukový smog							x								
	Výstavba a rozvoj území															
		Hlavní nádraží			Hradčany			Petrská čtvrt			Havelská čtvrt			Betlémská čtvrt		
		S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O	S	W	O
	Údržba veřejného prostoru, čistota		x	x		x				x	x	x		x		
	Rozvoj, úpravy, změny veřejného prostoru	x	x	x	x		x	x			x			x	x	x
	Péče a kultivace památek	x			x							x				
	Vizuální smog		x			x									x	
	Zvukový smog															
	Výstavba a rozvoj území		x							x						

Ve vztahu k veřejnému prostoru zaznívaly nejčastěji výtky a následně jako potenciál ke zlepšení především k tématu čistoty a jejího udržování v okolí například odpadkových košů a na chodnicích obecně. Jedná se o nejčastější téma (z této oblasti), které bylo řešeno. Nelze ovšem konstatovat, že byli lidé byli veskrze kritičtí a zaznívaly i pochvalné komentáře na snahu MČ Praha 1 nebo dalších organizací čistotu ulic řešit.

V oblasti celkového rozvoje a úprav veřejného prostoru zaznívaly jak kritické hlasy (nebo doporučující), tak pochvalné. U řady témat se ukazuje, že není mezi veřejností shoda na jejich řešení (jde např. o téma Anenského trojúhelníku nebo parku u Staronové synagogy). Kriticky byly dále zmiňována témata týkající se kvality městského mobiliáře, počtu WC apod.

Pozitivně nebo jako příležitost k dalšímu posílení byla ve většině lokalit vnímána péče o památky a jejich údržba ze strany MČ Praha 1. (Negativní hodnocení této oblasti zaznělo pouze v 1 lokalitě).

V 5 lokalitách se rovněž objevila kritika problému v podobě vizuálního smogu (v 1 případě poté explicitně i zvukový smog – toto téma bylo ale na některých workshopech řešeno v rámci řešení problému turismus – hluk a zvukový „nepořádek“, tudíž lze konstatovat, že reálně bylo řešeno častěji).

Ze strany jednotlivců se objevila kritika předzahrádek u restauračních zařízení jako prvek omezující prostupnost veřejným prostorem.

3.5.5 DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ

Tato kapitola nemá za cíl provést detailní a odbornou interpretaci realizovaného sociologického průzkumu v rámci projektu Praha 1 pohledem občanů. Ta byla provedena dodavatelskou firmou PAQ Research, která výzkum pro MČ Praha 1 zpracovávala a její zpráva tvoří samostatný výstup, který bude veřejnosti k dispozici.

Zpracovatel Strategie ze závěrečné zprávy sociologického výzkumu částečně čerpá informace a interpretace, které jsou z jeho pohledu relevantní pro danou kapitolu této Strategie.

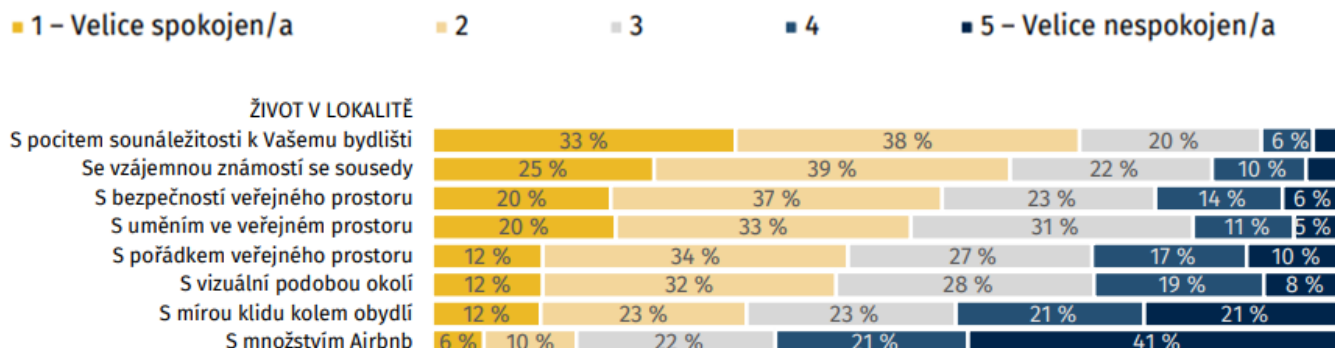
Cílem této kapitoly je převzít interpretace týkající se dané kapitoly a pomoci tak s kontextualizací a dokreslením řešené oblasti i ze strany občanů. Níže uvedené údaje jsou převzaty od zpracovatele PAQ Research a nejsou již dále interpretovány.

3.5.5.1.1 HLAVNÍ ZJIŠTĚNÍ ZE SOCIOLOGICKÉHO ŠETŘENÍ TÝKAJÍCÍ SE OBLASTI ÚZEMNÍHO ROZVOJE A VEŘEJNÉHO PROSTORU¹¹⁵

Poznámka M.C.TRITON: Téma nebylo takto samostatně řešeno a je součástí jiných pod-témat. Proto Jsou níže uvedeny pouze dílčí věci.

Nejzákladnější pro vnímání čistoty veřejného prostoru se ukazuje zaměření na úklid pohozených odpadků – pro zlepšení čistoty veřejného prostoru to za nutné považuje 58 % obyvatel Prahy 1 a dále pak úklid po psech (je potřeba zlepšit dle 54 % obyvatel viz graf 9.2.1). Téměř polovina (48 %) obyvatel MČ P1 doporučuje i zaměření se na odstraňování vandalismu a graffiti. / 60 // www.paqresearch.cz // www.nms.cz Snížení přítomnosti narkomanů a opilých lidí by podle 72 % obyvatel Prahy 1 vedlo k častějšímu využívání parků a veřejných prostranství určených k odpočinku. Zhruba polovinu obyvatel Prahy 1 by k vyššímu využívání vedl i lepší úklid po psech v (56 %) a větší klid a uzavřenost (46 %).

Graf 21: Výzkum společnosti PAQ Research – Jak jste Vy osobně spokojen/a či naopak nespokojen/a s následujícími aspekty života ve Vaší lokalitě?



3.5.5.1.2 SHRUTÍ PAQ RESEARCH K TÉMATU ÚZEMNÍHO ROZVOJE A VEŘEJNÉHO PROSTORU

Poznámka M.C.TRITON: Téma nebylo takto samostatně řešeno a je součástí jiných pod-témat. Proto Jsou níže uvedeny pouze dílčí věci.

Život v lokalitě

Obecné faktory a jaký mají vliv na spokojenost:

Problematicky a hůře než zbytek Prahy, vnímají pořádek a vizuální podobu ve svém okolí, ale zejména míru klidu/hluku (vadí 41 %) a množství Airbnb (vadí 62 %). Tyto dva aspekty jsou specifické pro Prahu 1.

Hluk a vizuální smog:

- Jen 12 % obyvatel Prahy 1 by nijak neřešilo počet reklam a nápisů ve veřejném prostoru – většina podporuje jejich omezení či regulaci s pomocí památkářů. V přístupu k vizuálnímu smogu se ale obyvatelé Prahy 1 příliš neliší od lidí z dalších částí Prahy, kterým také vadí.

¹¹⁵ Zdroj všech níže uvedených informací: Výzvy a kvalita života očima obyvatel, zpracovatel PAQ Research.

Životní prostředí

Obecné faktory a jaký mají vliv na spokojenost:

- Vnímání životního prostředí středně silně souvisí s celkovou spokojeností s životem v lokalitě – vliv na spokojenost má zejména hodnocení kvality ovzduší a čistoty veřejného prostoru.

Parky a veřejná prostranství:

- Pro zlepšení vzhledu ulic většina lidí požaduje zejména vyšší úklid pohozených odpadků a po psech.

3.5.6 TRENDY V OBLASTI ÚZEMNÍHO ROZVOJE A PAMÁTKOVÉ PÉČE

Trendy vycházejí ze stávajících směrů, kterými se vydávají některá města v Evropě. Definovaný trend automaticky neznamená, že je možné ho využít pro potřeby MČ Praha 1. Lze je však brát jako inspiraci.

Trend	Popis
Správa a rozvoj veřejného prostoru	✓ Veřejný prostor je řešen multioborovými týmy ✓ Rozvoj veřejného prostoru s cílem zlepšování života ve městě pro obyvatele i návštěvníky ✓ Přizpůsobování veřejného prostoru zejména pěším (omezování tranzitní dopravy i parkování; prostupnost; bezbariérovost; podpora nemotorové dopravy) ✓ Vnímání veřejného prostoru jako tématu propojující velké množství dalších témat a pod-témat = vzájemné ovlivňování (doprava, životní prostředí, bezpečnost, turismus, služby apod.) ✓ Využití veřejného prostoru jako místa pro setkávání, trávení volného času, umění apod. ✓ Rozvoj městského mobiliáře a udržování čistoty ve veřejném prostoru
Památky	✓ Virtualizace významných památek ✓ Ochrana památek ✓ Omezování vizuálního a zvukového smogu ✓ Podpora památkové péče ✓ Spolupráce zainteresovaných subjektů (městská část, HMP, organizace HMP, stát)

3.5.7 VÝCHODISKA PRO NÁVRHOVOU ČÁST

Údržba a správa veřejného prostoru

Tématem, které vyšlo z analytického šetření, sociologických výzkumů i facilitačních workshopů je udržování čistoty a správy veřejného prostoru tak, aby byl pro obyvatele MČ Praha 1 příjemným a přívětivým místem, ať již k trávení volného času nebo pouze jako prostor k přesunu pomocí pěší a jinou dopravou. MČ Praha 1 v této oblasti není jediným partnerem, což v některých případech omezuje udržování a rozvoj veřejného prostoru jako takového. Pozitivním faktem je, že se MČ Praha 1 snaží tuto věc řešit a nabízí lidem nadstandardní služby v podobě pohotovostní linky nebo mapové vrstvy informující o záborech.

Velkým problémem není prostupnost veřejného prostoru v MČ Prahy 1, respektive MČ nemá velké množství přirozených bariér (vyjma Pražského Hradu na levém břehu Vltavy). Problémem z pohledu lidí, což zaznívalo i na facilitačních workshopech mohou být zábery veřejných prostor podnikatelskými / restauračními subjekty. Zde je potřeba uvést, že pokud jsou dodržena nastavená pravidla průchodnosti (dodržení místa k průchodu 1,5m), není příliš možné podnikatele omezovat a věc je spíše o vzájemné toleranci. Problémem je také omezení pro lidi s handicapem nebo rodiče s kočárky atp., kteří se pohybují veřejným prostorem.

Rozvoj území

Na území MČ Praha 1 se nenachází již žádné významné nevyužité transformační území. Největším územím tohoto typu byla oblast Masarykova nádraží, kde se již staví.

Pro MČ Praha 1 tak může být tématem veřejných architektonických soutěží především využití posledních několika proluk, které jsou velmi zajímavé. (U tématu proluk je však nezbytné vést odborně politickou diskuzi, neboť jejich další úpravy mohou mít vliv na život v dané lokalitě a tudíž výrazný dopad do udržitelnosti v lidském a environmentálním pilíři). V prostředí MČ Praha 1 bude však hlavním tématem kvalitní příprava projektů na jejich využití a nalezení politické i společenské shody. (Zde je možností pokračovat v pozitivních krocích započaté participace a do řešení veřejného prostoru významně vtáhnout odbornou (architektonickou) i laickou veřejnost.

Velkým problémem, který vzešel ze všech 3 křížených metod je vizuální smog. Hl. m. Praha sice vydalo příslušnou metodiku, která má pomáhat městským částem téma řešit, ale metodika je jen soubor návodů a doporučení, chybí konkrétní řešení jak omezování vizuálního smogu blokovat a o co ho opřít.

- MČ Praha 1 se snaží dávat při uzavírání nových smluv s nájemci doporučení k vizuální podobě, nicméně není nastavena vymahatelnost a kontrola.

Významnou roli při řešení dalšího rozvoje MČ Praha 1 hraje i HMP a jeho organizace. Jde zejména o plány týkající se rozvoje a údržby veřejného prostoru, změny v dopravě apod.

Památková péče

I s ohledem na udržitelnost je vhodné ocenit aktivitu MČ Praha 1 v této oblasti (podpora a granty). Nezbytná v dalším rozvoji oblasti je spolupráce s HMP a IPR Praha, které připravily v r. 2021 nový management rozvoje památkové péče.

Současné je potřeba pracovat s tím, že to, že je MČ Praha 1 v památkové rezervaci může částečně limitovat nebo ovlivňovat další rozvoj území, a to v řadě oblastí včetně například přípravy na změnu klimatu.

Vazba na další oblasti

Téma svou povahou patří k těm „extrémně“ přesahovým, tj. má úzký vztah k bezpečnosti, dopravě, veřejným službám, turismu nebo životnímu prostředí. Předmětem návrhové části tak bude tato propojení udržet pohromadě.

3.5.8 SWOT ANALÝZA – ÚZEMNÍ ROZVOJ A VEŘEJNÝ PROSTOR

SWOT analýza je zhodnocení silných stránek (*Strengths*), slabých stránek (*Weaknesses*), příležitostí (*Opportunities*), hrozeb (*Threats*):

- Silné a slabé stránky jsou interního charakteru, tj. mají původ v prostředí / území Prahy 1.
- Příležitosti a hroby jsou externího charakteru, tj. mají původ vně území / prostředí Prahy 1.

U každého tvrzení je uveden zdroj:

- Objektivní (O) = analýza, zjištění zpracovatele a řešitelského týmu zadavatele.
- Subjektivní (S) = podněty, názor z facilitačních workshopů nebo kvantitativního dotazníkového šetření.

U každého tvrzení je dále uvedeno, kterého pilíře udržitelnosti se týká (ekonomický; environmentální; lidský; sociálně-politický).

SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Zpracovaný aktuální program regenerace památkové rezervace MČ Praha 1 do r. 2026.	O				X
• Připravené projekty a investiční aktivita ze strany MČ Praha 1 na úpravy veřejného prostoru.	O				X
• Veřejný prostor na území MČ Praha 1 je relativně dobře prostupný bez velkého množství bariér.	O		X	X	
• Aktivní péče o nemovitý majetek v Pražské památkové rezervaci a oprava	O	X			X

objektů (vč. grantů na obnovu domovního fondu).					
• Silný rámec památkové rezervace UNESCO, historické architektury všech slohů doslova “na každém kroku”.	S / O			X	
• Unikátní silná identita místa v celku i detailu a silný génus loci.	S / O			X	
SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Omezení rozvoje území vycházející z toho, že je MČ Praha 1 památkovou rezervací.	O				X
• Údržba a správa veřejného prostoru je rozdělena mezi MČ Praha 1 a HMP (jeho organizace).	O				X
• Vizuální smog v centru města a neschopnost nebo neochota dotčených subjektů s ním bojovat nebo něco měnit.	S / O				X
• Omezení v oblasti přijímání opatření ke změně klimatu z důvodu Pražské památkové rezervace.	O		X		X
• Bariéry ve veřejném prostoru pro vybrané skupiny obyvatel (handicapovaní apod.)	S / O		X		
PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Změna zákona o památkové péči.	O				X
• Aktivní spolupráce Hl. m. Praha, MČ Praha 1 a IPR na boji s vizuálním smogem.	S / O				X
• Regulační plán pro PPR UNESCO.	O				X
• Humanizace Severojižní magistrály na základě zpracované studie a řešení z ní ve spolupráci HMP a MČ Praha 1.	O		X		X
• Soutěže na významné kulturní a společenské objekty s celopražským významem.	O				X
• Zvyšování počtu veřejných toalet a správa městského mobiliáře ve spolupráci HMP a MČ.	S / O			X	X
• Management plán ochrany světového kulturního dědictví historického centra připravený HMP.	O				X
HROZBY (THREATS)	Subjektivní / objektivní	Ekonomický pilíř	Environmentální pilíř	Lidský pilíř	Sociálně-politický pilíř
• Změny v Metropolitním plánu, které by mohly vést k výrazným (negativním) změnám ve veřejném prostoru a na život obyvatel MČ Prahy 1.	O		X		X
• Potřeby turistů a podnikatelů převáží nad zájmy starousedlíků.	O	X		X	

Zachování Manuálu pro kultivovanou Prahu v současné podobě bez implementační části, která by nastavila pravidla a vymahatelnost řešení v oblasti boje s vizuálním smogem.	O				X
Zástavba náměstí nebo zádlažba parků, které nejsou ve správě MČ Praha 1.	S / O			X	X
Chybějící podrobný regulační plán Pražské památkové rezervace UNESCO.	O				X

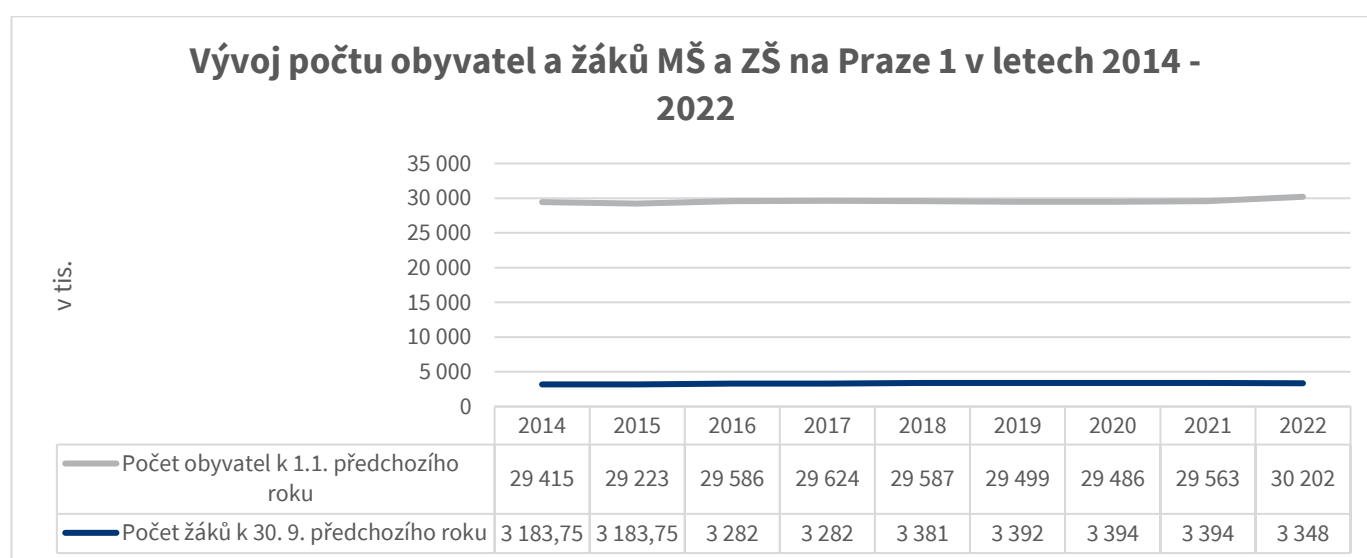
3.6 HOSPODAŘENÍ A MAJETEK MČ PRAHA 1

3.6.1 FINANČNÍ VZTAHY HMP VŮČI MČ PRAHA 1

V přílohách kapitoly 5.8.1. je uveden podrobný mechanismus tvorby finančních transferů ze strany hl. m. Prahy vůči MČ Praha 1. Jedná se o tzv. finanční vztahy (dále jen FVz.).

Jak je v této metodice zmíněno, pro MČ Praha 1 platí, že objemově nejvýznamnější jsou přijaté transfery, které průměrně činí asi 75 - 85 % celkových příjmů městské části. Zde je ale vhodné vzít v úvahu, že přijaté transfery zahrnují podle vyhlášky Ministerstva financí o rozpočtové skladbě i převody z vlastních fondů zdaňované činnosti, které jsou v případě MČ Praha 1 výrazné (zhruba 40 % celkových příjmů). Od roku 2010 mají transfery ze strany rozpočtu HMP mírně růstový charakter. Tento růst je podmíněn především zvyšujícím se počtem obyvatel městské části a rovněž i růstem počtu žáků, což ukazuje následující graf. Návrh rozpočtu pro rok 2022 nicméně nevyužívá standardu dokrytí na úroveň předchozího roku a příjmy MČ Praha 1 jsou tak nižší o necelých 10 mil. Kč.

Graf 22: Vývoj počtu obyvatel a žáků MŠ a ZŠ v MČ Praha 1 v letech 2014–2021 (jako ukazatel konstrukce FVz)



Zdroj: Rozpočet HMP (2022), M.C. TRITON vlastní zpracování

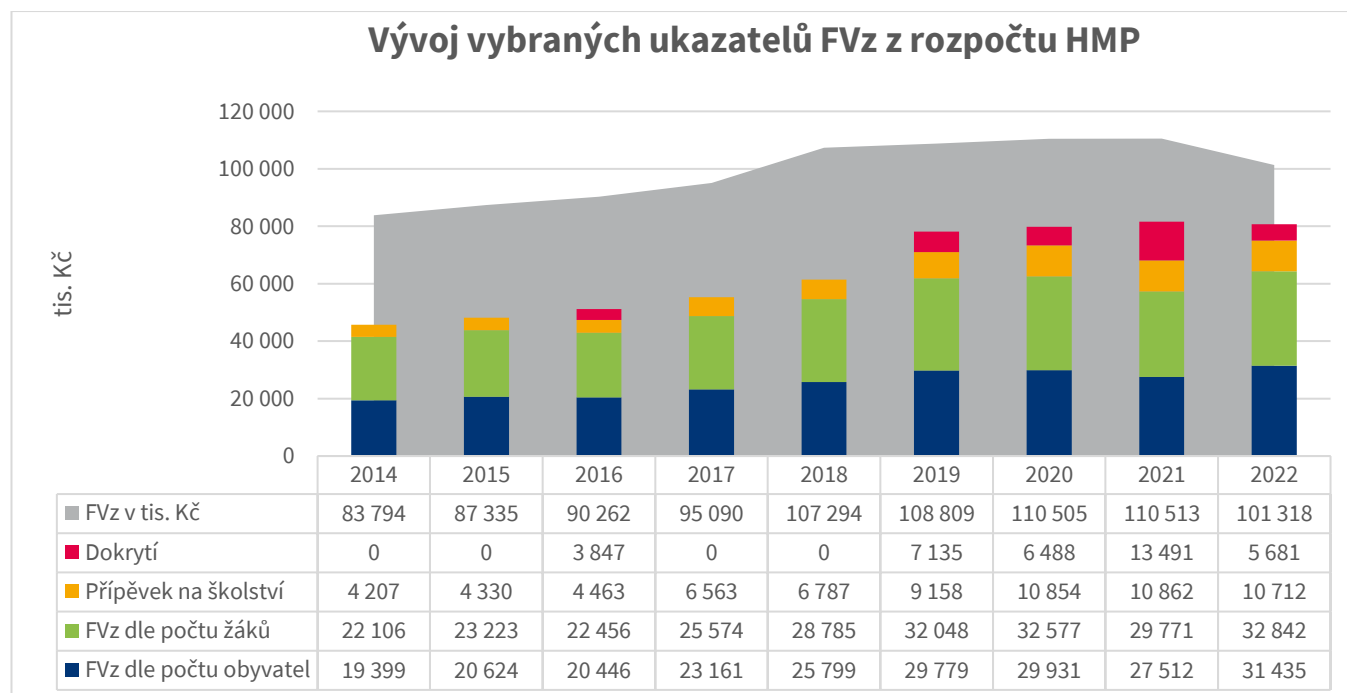
Je nutné zdůraznit, že významný podíl na zvyšování transferů ze strany rozpočtu hl. m. Prahy má v případě MČ Prahy 1 princip maximálního finančního vztahu na jednoho obyvatele MČ – v současnosti je ve výši 3.000,00 Kč na jednoho obyvatele. MČ Praha 1 má totiž v součtu jednotlivých ukazatelů šestou nejvyšší částku FVz na obyvatele – 2.810,00 Kč mezi „velkými“ městskými částmi. Z toho důvodu je každý rok MČ Praha 1 přiznán tzv. příspěvek na dokrytí na minimální úroveň 3 tis. Kč na obyvatele (dále v textu „dokrytí“).

Porovnání FVz v kontextu kalkulace jednotlivých ukazatelů pro rok 2022 ukazuje následující tabulka. Z ní je patrné, že FVz vůči MČ Praha 1 jsou ovlivněny především jejím počtem obyvatel. S tím souvisí i počet žáků místních škol. Toto kritérium se jeví jako zcela zásadní. Např. ne o mnoho větší (rozlohou) MČ Praha 3, která má více jak dvojnásobný počet obyvatel, tak z rozpočtu HMP přijímá téměř o 92 mil. Kč více v rámci FVz před dokrytím. Navíc dalších cca 55 mil. Kč pak Praha 3 přijme při dokrytí na min. částku na 1 obyvatele, zatímco Praha 1 pouhou desetinu tohoto objemu.

Tabulka 44: Porovnání konstrukce FVz pro MČ 1-22 hl. m. Prahy na rok 2022

Městská část	FVz k MČ r. 2021 po dokrytí/ení	FVz k MČ r. 2021 celkem po dokrytí/ení a dorovnání bez PnŠ	FVz k MČ na rok 2021 CELKEM	Dle počtu obyv. MČ k 1.1.2021	Dle rozlohy MČ	Dle počtu žáků/děti v ZŠ, MŠ k 30.9.2020	Dle plochy zeleně v ha (6/2021)	Dle plochy vozovek mimo správu TSK (6/2021)	FVz k MČ na r. 2022 před dokrytím	Index FVz 2022/21 před dokrytím v %	Rozdíl FVz 2022-2021 před dokrytím	FVz 2022 na 1 obyv. MČ před dokrytím	Dokrytí na min.výši 3,0 tis./obyv., snížení na max. výši 5,5 tis./obyv.
Praha 1	88 689,0	99 650,9	110 512,0	31 435,3	5 170,3	32 841,7	14 569,0	909,2	84 925,4	112,9	9 727,8	2,81	5 680,6
Praha 2	151 089,0	151 089,0	166 947,0	52 979,5	3 907,1	48 298,6	19 854,5	667,7	125 707,4	112,8	14 249,2	2,47	26 995,6
Praha 3	228 123,0	228 123,0	249 620,0	79 862,1	6 052,6	66 433,9	21 074,3	1 865,8	175 288,6	113,1	20 290,8	2,28	54 898,4
Praha 4	396 204,0	396 204,0	439 258,0	137 247,4	22 591,8	131 018,4	61 901,4	20 118,7	372 877,7	103,0	10 766,2	2,83	22 711,3
Praha 5	284 675,0	284 675,0	289 511,0	93 055,7	25 670,5	77 912,5	32 627,8	18 390,9	247 657,5	114,3	31 033,1	2,77	20 557,5
Praha 6	328 784,6	352 748,5	390 273,0	111 996,8	38 799,0	115 294,1	70 812,2	32 566,3	369 468,4	113,1	42 683,8	3,43	0,0
Praha 7	135 678,0	135 678,0	150 153,0	47 655,6	6 623,5	44 693,1	3 151,0	314,4	102 437,6	113,0	11 754,7	2,24	34 920,5
Praha 8	318 654,0	318 654,0	354 317,0	110 524,0	20 348,5	108 939,2	70 473,4	11 560,8	321 845,9	112,7	36 333,5	3,03	0,0
Praha 9	181 803,0	181 803,0	197 787,0	64 294,4	12 422,8	50 140,6	42 656,7	9 921,9	179 436,4	114,7	23 018,5	2,90	5 879,6
Praha 10	331 713,0	331 713,0	361 933,0	117 904,6	17 366,9	94 492,8	48 484,4	9 527,2	287 775,8	114,5	36 525,3	2,54	52 061,2
Praha 11	231 972,0	257 547,2	287 253,0	79 921,4	9 142,8	91 262,6	65 967,2	14 200,7	260 494,7	112,9	29 846,3	3,39	0,0
Praha 12	195 290,4	212 455,5	234 035,0	60 367,3	21 768,2	67 216,3	46 959,7	27 527,2	223 838,7	114,6	28 548,3	3,86	0,0
Praha 13	203 853,7	218 946,8	244 890,0	66 344,8	12 342,7	79 901,7	66 001,1	8 738,6	233 328,8	114,5	29 475,0	3,66	0,0
Praha 14	146 005,1	157 338,6	172 571,0	49 881,9	12 632,2	47 869,4	34 830,1	21 661,7	166 875,3	114,3	20 870,3	3,48	0,0
Praha 15	104 160,0	107 034,4	119 238,0	36 315,7	9 567,0	37 813,3	17 686,1	12 645,2	114 027,4	113,3	13 366,1	3,27	0,0
Praha 16	42 987,2	46 450,2	50 069,0	9 177,0	8 680,3	11 292,2	7 013,5	12 692,5	48 855,5	113,7	5 868,3	5,54	-362,0
Praha 17	72 225,0	73 455,0	82 396,0	24 957,1	3 036,6	27 242,2	9 419,0	6 048,1	70 703,0	112,1	7 631,9	2,95	1 231,0
Praha 18	64 548,0	67 336,5	75 497,0	22 890,0	5 234,0	25 841,7	11 136,8	7 403,6	72 506,1	114,8	9 332,4	3,30	0,0
Praha 19	39 140,2	39 583,5	43 159,0	7 680,3	5 603,6	11 243,2	14 399,6	5 907,8	44 834,4	114,5	5 694,2	6,08	-4 249,9
Praha 20	86 086,0	87 077,0	94 416,0	16 496,2	15 812,7	21 689,2	22 870,0	25 011,2	101 879,3	112,5	11 339,5	6,43	-14 709,8
Praha 21	51 666,6	55 980,1	60 511,0	11 364,9	9 474,2	14 073,6	11 723,0	12 281,0	58 916,7	114,0	7 250,0	5,40	0,0
Praha 22	61 776,9	65 968,6	72 285,0	13 679,7	14 582,4	19 820,3	9 520,7	13 146,2	70 749,2	114,5	8 972,3	5,38	0,0
Běchovice	15 031,5	15 031,5	16 325,0	2 889,4	6 380,2	4 064,1	7 149,0	3 646,8	24 129,5	114,3	3 011,1	8,69	-8 861,5
Benice	3 872,0	3 883,0	3 883,0	745,2	2 589,6	0,0	3 455,9	1 521,5	8 312,2	114,3	1 040,2	11,61	-4 374,2
Březiněves	9 647,0	9 647,0	9 973,0	1 920,3	3 155,2	951,7	2 270,1	2 921,5	11 218,8	113,7	1 350,7	6,08	-1 071,3
Čakovice	62 032,2	62 903,5	68 426,0	12 589,9	9 506,8	17 482,9	22 022,9	10 416,8	72 019,3	116,1	9 986,1	5,95	-5 491,3
Řábice	20 058,5	20 058,5	22 147,0	3 828,2	6 889,0	6 050,8	8 612,7	5 851,4	31 232,1	112,3	3 409,6	8,49	-11 003,1
Dolní Chabry	21 948,1	23 678,0	25 719,0	5 011,6	4 657,7	6 293,6	2 568,2	6 254,4	24 785,6	112,9	2 837,4	5,15	0,0
Dol.Měcholupy	16 542,4	17 308,5	18 263,0	3 807,4	4 350,7	3 073,2	1 389,1	4 512,7	17 133,1	103,6	590,6	4,68	0,0
Dol.Počernice	14 899,5	14 899,5	16 431,0	2 888,3	5 376,2	4 797,5	11 011,5	7 269,9	31 343,4	114,3	3 921,8	11,29	-16 080,9
Duběč	22 126,5	22 126,5	24 273,0	4 226,8	8 029,2	6 639,5	3 388,1	7 054,1	29 337,7	113,2	3 422,9	7,22	-7 002,2
Klánovice	20 663,5	20 663,5	23 132,0	4 024,9	5 504,9	7 642,6	4 201,3	9 785,2	31 159,0	113,6	3 722,0	8,06	-9 890,5

Zdroj: rozpočet HMP (2022)

Graf 23: Vývoj vybraných ukazatelů FVz z rozpočtu HMP vůči MČ Praha 1 v letech 2014 – 2022 (v tis. Kč)


Zdroj: rozpočet HMP (2022), vlastní zpracování M.C.TRITON

Výše uvedený graf ukazuje vývoj a strukturu FVz MČ Praha 1 v letech 2014 – 2022. Z grafu je patrné, že zásadním kritériem je právě počet obyvatel a v případě MČ Praha 1 – relativně nízký počet obyvatel, kdy MČ Praha 1 tak ročně mívá pouze

minimální dokrytí. Drobný rozdíl mezi celkovými FVz a 4 sledovanými parametry jsou další ukazatele – plocha zeleně a plocha vozovek, které jsou ale v případě MČ Praha 1 zanedbatelné.

Kompletní přehled dotačních vztahů je uveden v následující tabulce.

Tabulka 45: Podrobný přehled skladby finančních vztahů z rozpočtu HMP vůči MČ Praha 1 v letech 2014–2022 (v tis. Kč)

	Dle DPFO (průměr inkasa 2014–2016)	Dle počtu obyv. MČ k 1. 1. předchozího roku dle ČSÚ	Dle rozlohy území MČ	Dle počtu žáků ZŠ, MŠ k 30. 9. předchozího roku	Dle plochy zeleně	Dle plochy vozovek	Návrh FVz k MČ před dokrytím	Dokrytí na min.výši xx tis./obyv.	Návrh FVz k MČ po dokrytí	Dorovnání na úroveň předchozího roku	Příspěvek na školství (PnŠ)	Celkem FVz k MČ vč. PnŠ po dorovnání	Příspěvek na výkon státní správy	Transfery celkem
2014	22 895	19 399	4 464	22 106	9 939	785	79 587	0	79 587	0	4 207	83 794	15 352	99 146
2015	22 762	20 624	4 760	23 223	10 614	1 022	83 005	0	83 005	0	4 330	87 335	15 255	102 590
2016	24 211	20 446	3 238	22 456	9 415	2 187	81 953	3 847	85 799	0	4 463	90 262	15 599	105 861
2017	27 546	23 161	3 687	25 574	8 000	559	88 527	0	88 527	0	6 563	95 090	17 390	112 480
2018	31 749	25 799	4 155	28 785	9 278	743	100 508	0	100 508	0	6 787	107 294	19 407	126 701
2019	0	29 779	4 862	32 048	13 813	861	81 362	7 135	88 497	11 154	9 158	108 809	25 106	133 915
2020	0	29 931	4 943	32 577	13 644	875	81 970	6 488	88 458	11 193	10 854	110 505	24 587	135 092
2021	0	27 512	4 585	29 771	12 523	807	75 198	13 491	88 689	10 962	10 862	110 513	35 156	145 668
2022	0	31 435	5 170	32 842	14 569	909	84 926	5 681	90 606	0	10 712	101 318	34 244	135 563

Zdroj: rozpočet HMP (2022), vlastní zpracování M.C. TRITON

Výhodou MČ Prahy 1 je fakt, že je rovněž správním obvodem a získává tak významný příspěvek na výkon státní správy. MČ Praha 1 má k dispozici zhruba 34 mil. Kč ročně, což oproti „nesprávním obvodům“ zvyšuje podíl „běžných příjmů“, a MČ Praha 1 tak má větší šanci udržovat kladné provozní saldo rozpočtu.

3.6.1.1 SHRUTÍ OBLASTI

Shrnutí:
- MČ Praha 1 má podprůměrnou bilanci FVz mezi centrálními „velkými“ městskými částmi. Z hlediska celkového transferu z rozpočtu hl. m. Prahy je na 15 místě z 22 městských částí (správních obvodů). - Tento výsledek je významně ovlivněn především nižším počtem obyvatel (a s tím souvisejícím nižším počtem žáků místních MŠ a ZŠ). To v reálu znamená, že MČ Praha 1 oproti sousedícím městským částem, které mají téměř stejnou rozlohu (případně i výrazně menší – jako například MČ Praha 2), ale bydlí v nich výrazně více obyvatel, má výrazně nižší příspěvky ze strany HMP v rámci finančních vztahů. Navíc nemůže spoléhat ani na významné „dorovnávací“ platby. - Finanční vztahy hl. m. Prahy ve vztahu k MČ Praha 1 je dobré vnímat z hlediska budoucího rozvoje městské části a prognóz růstu počtu obyvatel či dětí. Jakýkoli významnější nárůst počtu obyvatel může znamenat významné navýšení příjmové stránky rozpočtu MČ Praha 1. - Z hlediska udržitelnosti je aspekt finančních vztahů hl. města Prahy vůči MČ Praha 1 nástrojem pro částečnou realizaci politiky udržitelnosti. Díky FVz může MČ Praha 1 realizovat aktivity směřující k trvale udržitelnému rozvoji. V praxi se ale ukazuje, že FVz rozhodně nepokrývají veškeré rozpočtové výdaje MČ a ta je tak nutná hledat další příjmy - především v oblasti vlastní hospodářské činnosti.

3.6.2 ANALÝZA FINANČNÍHO ZDRAVÍ MČ PRAHA 1

Analýza finančního zdraví MČ Praha 1 vychází ze závěrečných účtů a účetních uzávěrek za roky 2011 – 2021 a se schváleným rozpočtem na rok 2022 před jednotlivými rozpočtovými opatřeními.

Analýza slouží především jako orientační prvek pro zmapování finančních toků a trendů ovlivňujících hospodaření MČ Prahy 1.

Velkou „nevýhodou“ hospodaření pražských městských částí oproti jiným českým samosprávám je způsob přerozdělování daňových příjmů a rozdělování těchto příjmů podle jiných parametrů. Městské části Prahy nemají mnoho prostředků, jak výrazně svoje příjmy navyšovat. V rámci finančních výkazů se hospodaření městských částí může poté jevit jako vysoce efektivní a ziskové, nicméně tento fakt je zkreslen účelovými transfery z rozpočtu hl. m. Prahy, převody mezi vlastními fondy atp.

Níže jsou uvedeny nejdůležitější závěry analýzy finančního zdraví MČ Praha 1.

Výše zmíněný fenomén hospodaření městských částí v hl. m. Praze je patrný z níže uvedené tabulky, která ukazuje vývoj běžných příjmů, běžných a kapitálových výdajů. Např. v roce 2020 byly běžné příjmy MČ Praha 1 ve výši 893 mil. Kč. Jde ale o částku před konsolidací (především převody mezi vlastními fondy a poskytnutými účelovými dotacemi). Po konsolidaci jsou příjmy o téměř 400 mil. Kč nižší, odečteme-li k tomu účelové (investiční) dotace ze strany hl. m. Prahy, jsme na reálné sumě běžných příjmů ve výši cca 494 mil. Kč (pro tento účel je vhodné orientačně využít výkaz zisků a ztrát ze stránek Ministerstva financí ČR). To znamená, že MČ Praha 1 může každý rok počítat se sumou zhruba 170 - 200 mil. Kč vlastních příjmů a v rámci transferů FVz z rozpočtu HMP obdrží zhruba 270 - 300 mil. Kč (finanční vztahy + příspěvek na výkon státní správy + neúčelové neinvestiční dotace). Všechny ostatní prvky rozpočtu jsou velmi proměnlivé a vždy záleží na straně vedení MČ, kolik se podaří získat z investiční rezervy rozpočtu HMP na realizované projekty, jak se hospodaří s vlastním majetkem atp.

Tabulka 46: Vývoj vybraných ukazatelů příjmů a výdajů městské části Praha 1 v tis. Kč

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Daňové příjmy	195 243	183 451	189 401	192 435	184 169	191 115	193 159	203 600	215 309	123 683	142 405
Nedaňové příjmy	12 684	15 885	16 545	14 296	16 523	14 751	7 668	25 640	48 532	45 309	67 909
Kapitálové příjmy	46	0	0	29	14	20	99	950	79	0	500
Transfery	348 433	247 575	270 827	244 409	216 510	233 148	227 763	269 665	285 489	325 076	316 830
Běžné příjmy celkem	556 406	446 911	476 773	451 169	417 216	439 034	428 689	499 855	549 409	494 068	527 644
Převody z VFHČ	415 000	403 000	353 000	547 000	395 000	373 000	400 000	502 633	236 000	371 622	359 714
Investiční dotace	4 250	25 000		999	15 255		103 500	18 117	14 795	27 733	10 043
Reálné příjmy celkem	975 656	874 911	829 773	999 168	827 471	812 034	932 189	1 020 605	800 204	893 423	897 401
Běžné výdaje	679 213	620 039	600 570	710 755	606 483	626 342	669 327	755 937	719 619	771 329	755 350
Kapitálové výdaje	202 013	160 649	188 173	280 923	216 508	173 740	247 998	250 280	78 540	117 044	137 113
Výdaje celkem	881 226	780 688	788 743	991 678	822 991	1 426 424	917 325	1 006 217	798 159	888 373	892 463
Saldo příjmů a výdajů	94 430	94 223	41 030	7 490	4 480	11 952	14 864	14 388	2 045	5 050	4 938

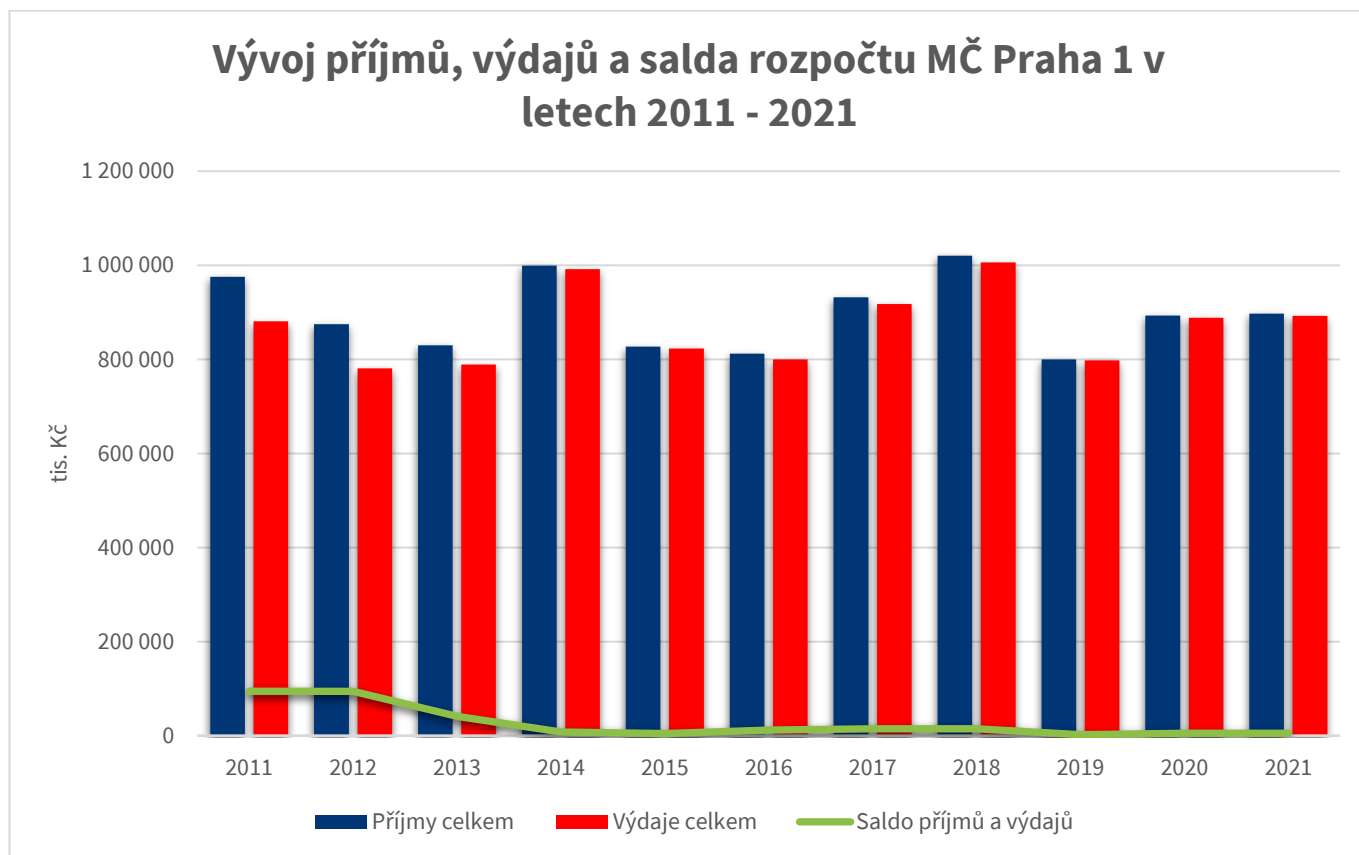
Zdroj: rozpočet MČ Praha 1 (2021), vlastní zpracování M.C. TRITON

Výše uvedená tabulka je čistě orientační. Pro bližší pochopení a zhodnocení hospodaření MČ Praha 1 je nutné znát odlišnosti rozpočtování standardních samosprávních celků a městských částí Prahy. Např. investiční dotace jsou často součástí tzv. transferů, z toho důvodu – např. při výpočtu provozního salda – je nutné jít do většího detailu.

Po podrobném zhodnocení závěrečných účtů a účetních závěrek MČ Prahy 1 lze konstatovat následující závěry z analýzy finančního zdraví MČ Praha 1:

Rozpočty městské části Praha 1 byly od roku 2011 vždy přebytkové. Celkově městská část hospodařila rozpočtově správně. Rozpočet na rok 2022 byl schválen se saldem ve výši cca 200 mil. Kč, které bude kryto z vlastních zdrojů MČ. Předpokládá se, že po konsolidaci rozpočtu a započítání všech transferů bude realita odlišná.

Graf 24: Vývoj příjmů, výdajů a salda rozpočtu MČ Praha 1 v letech 2010 – 2020 (v tis. Kč)



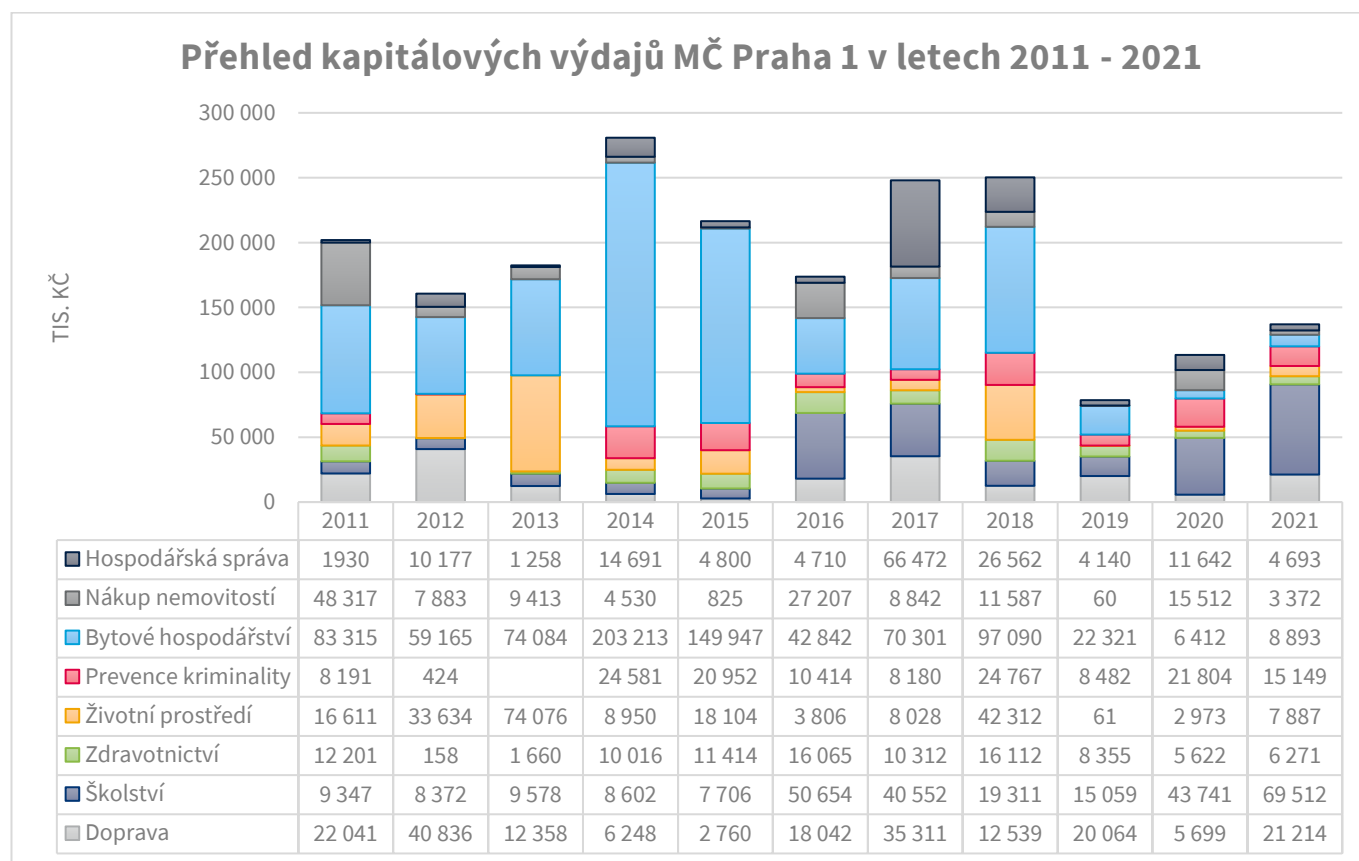
Zdroj: rozpočet MČ Praha 1 (2021), vlastní zpracování M.C.TRITON

Stabilní a téměř jistá základna běžných příjmů MČ Praha 1 je někde na úrovni **500 mil. Kč** ročně (vycházíme z daňových příjmů, snížených nedaňových příjmů a stagnujících běžných dotací), což je za normálních okolností naprostá většina příjmů městské části (v případě MČ Praha 1 je významnou příjmovou položkou převod z fondů vlastní hospodářské činnosti).

MČ Praha 1 celkem od roku 2011 do roku 2021 získala 219 mil. Kč investičních dotací (především v rámci investičních transferů a účelových dotací ze strany HMP) a 1,74 mil. Kč kapitálových příjmů. MČ Praha 1 tedy získala od roku 2011 do roku 2021 celkem 221,4 mil. Kč mimořádných příjmů, což je cca 7.331 tis. Kč na obyvatele. MČ Praha 1 prakticky nezískala jedinou investiční dotaci z jiných zdrojů (EU fondy, národní fondy). Např. některé městské části Prahy se pohybují ve výši investičních dotací na úrovni až 20 tis. Kč na 1 obyvatele.

Investiční aktivita MČ Praha 1 byla od roku 2011 do 2021 zaměřena na řadu akcí – především na investice do stávajícího majetku (zateplení a modernizace ZŠ, zateplení a rekonstrukce bytových domů, úpravy komunikací, rekonstrukce a revitalizace parků a veřejných ploch atp.). MČ Praha 1 se tedy soustředila na obnovu majetku a od roku 2011 investovala cca 2,7 miliard Kč, tedy celkem cca 88,7 tis. Kč na každého obyvatele, což je v porovnání s ostatními městskými částmi Prahy výborné číslo.

Graf 25: Přehled kapitálových výdajů MČ Praha 1 v letech 2011 – 2021 (v tis. Kč)

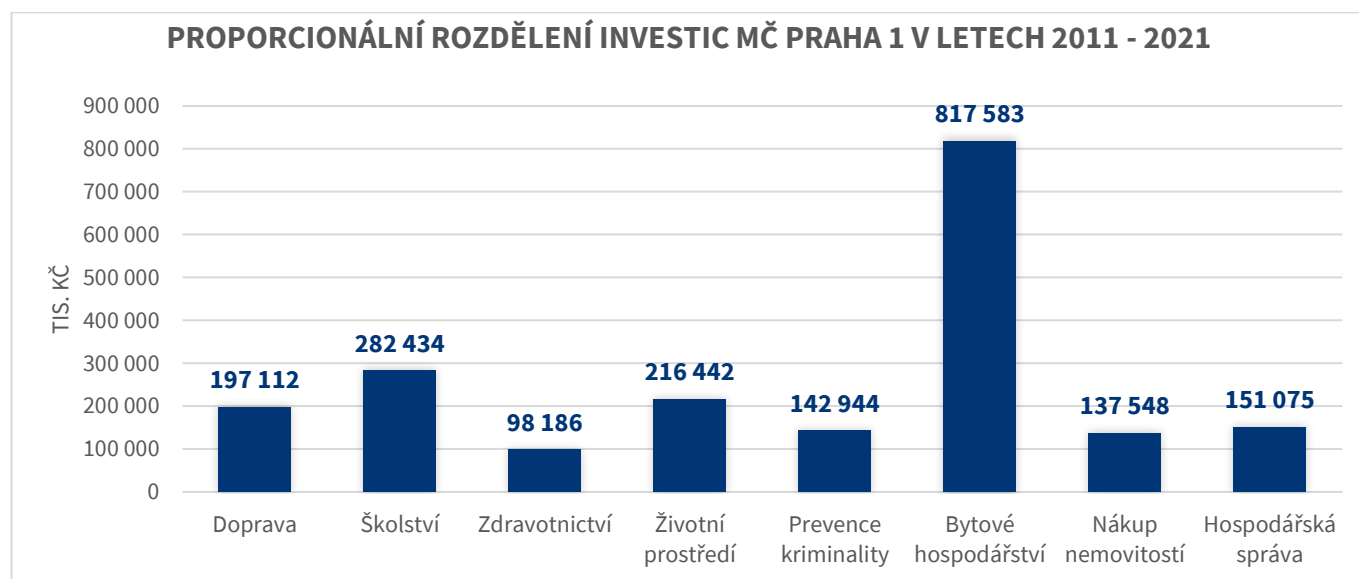


Zdroj: rozpočet MČ Praha 1 (2021), vlastní zpracování M.C.TRITON

Z výše uvedeného grafu je patrné, že proporční rozdělení investic MČ Praha 1 není rovnoměrné. Celých 40 % všech investičních výdajů MČ Praha 1 v období posledních 10 let směřovalo do oblasti správy bytového fondu. Dalších cca 14 % pak směřovalo do investic zřízovaných MŠ a ZŠ, 10 % do oblasti dopravy a 10 % do oblasti ochrany životního prostředí (odpovídá celopražskému standardu). Zajímavostí je 7% podíl investic v oblasti prevence kriminality.

Pro vyšší přehlednost byly z tabulky výše vypuštěny investice do sociálních služeb (pouze 91 tisíc Kč v roce 2014), investice v oblasti kultury (1 tis. Kč v roce 2014) a kapitálové výdaje všeobecné pokladní správy (63 tisíc Kč v roce 2021).

Graf 26: Proporční rozdělení investic MČ Praha 1 v letech 2011 – 2021 podle jednotlivých oblastí



Zdroj: rozpočet MČ Praha 1 (2021), vlastní zpracování M.C.TRITON