

2.3 VYUŽITÍ ÚZEMÍ

2.3.1 ZÁKLADNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

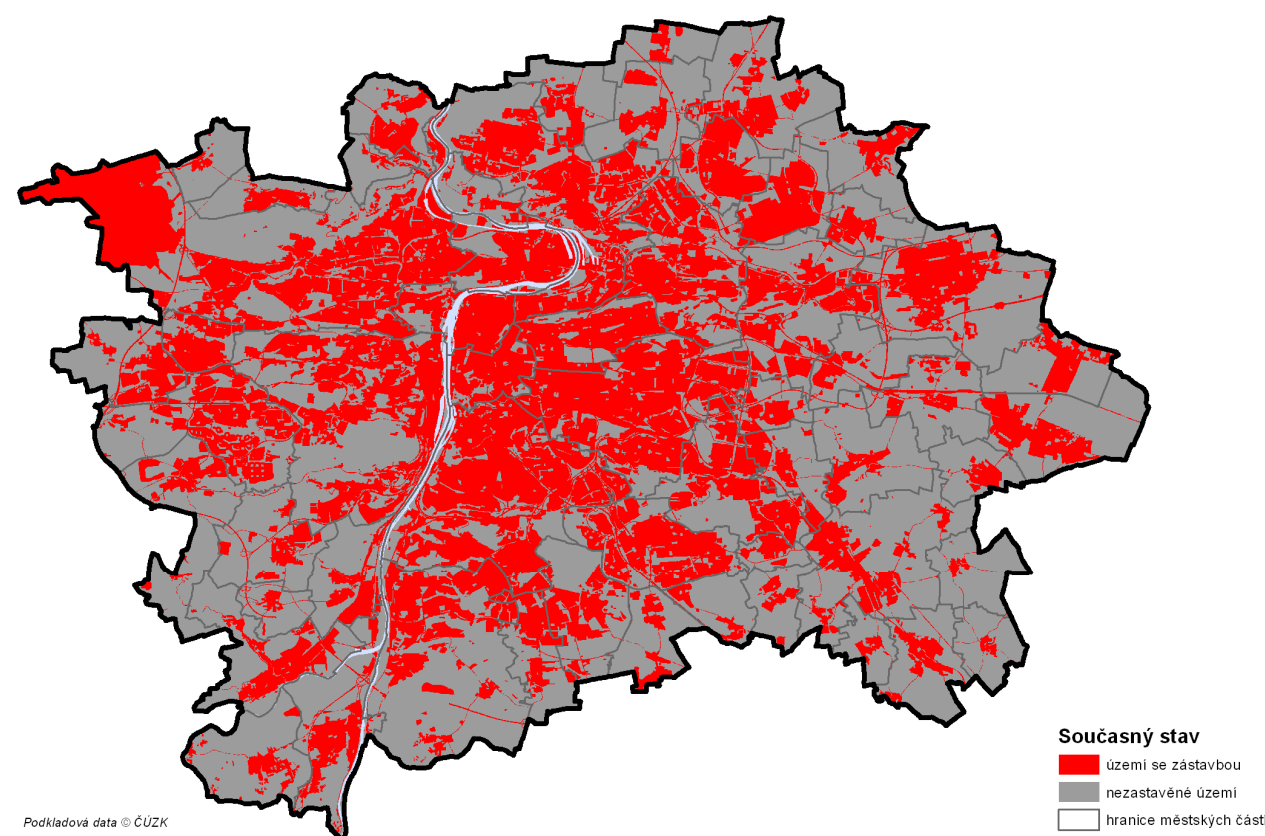
Způsob využití území a jeho fungování, je možné popisovat z různých hledisek. Jedním z nich je vyhodnocení území z hlediska jeho zastavěnosti.

Podle **základního využití** rozlišujeme dvě hlavní kategorie území – zastavěné plochy a nezastavěné plochy. Celková rozloha zastavěného území (území se zástavbou) v hl. m. Praze činí 21 023 ha, což představuje 42,4 % rozlohy města. Nezastavěné plochy zaujímají cca 57,6 %.

Zastavěné plochy jsou vymezovány v duchu § 2 bod c) stavebního zákona, avšak s tou odlišností, že pozemky vymezené jako zastavěné plochy nemusí být nutně stavebními pozemky, pokud byly zastavěny v rozporu s platnými předpisy, ale prioritním hlediskem je zaznamenat skutečný aktuální stav v území. Zastavěné plochy pak slouží jako podklad pro aktualizaci hranice zastavěného území stanovené v územně plánovací dokumentaci podle § 58 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Patří sem též plochy dopravní a technické infrastruktury, plochy stavenišť a opuštěných území se stavbami.

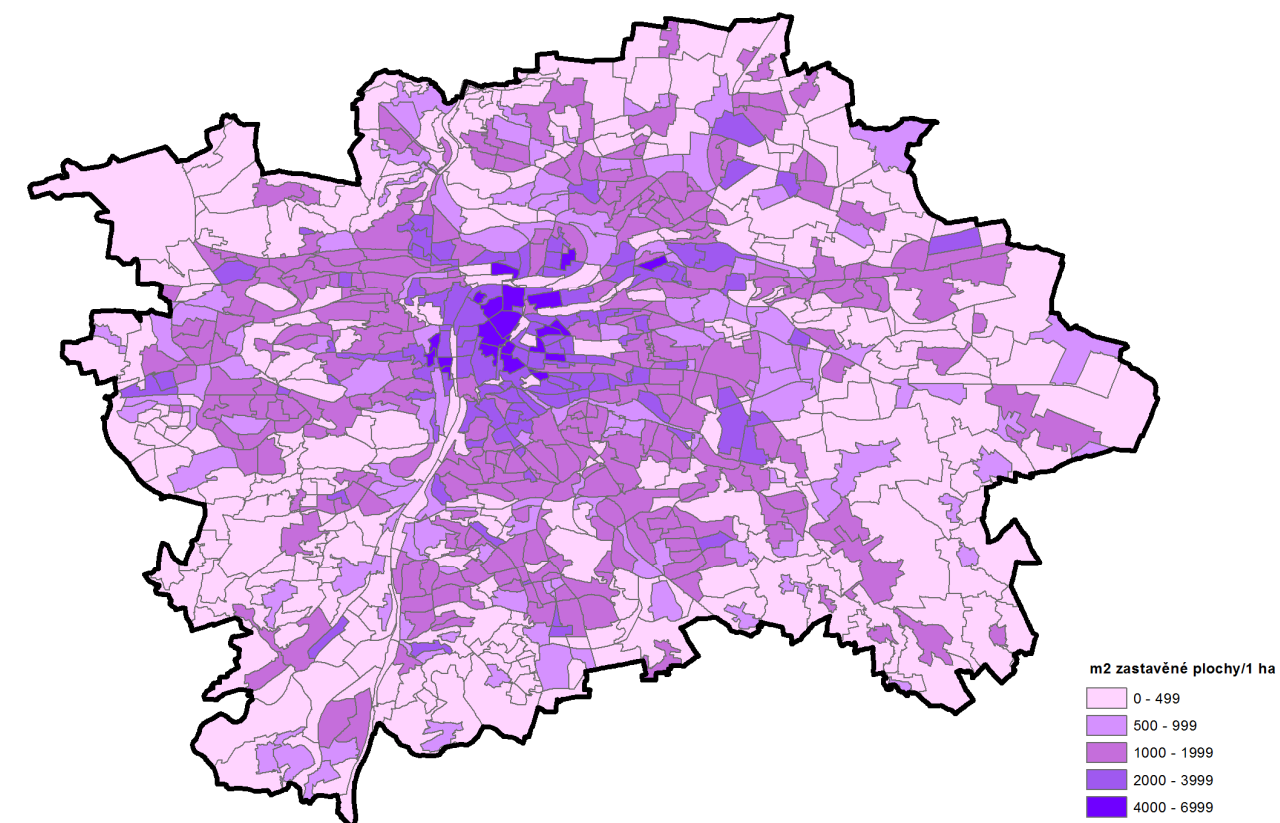
Jako nezastavěné plochy jsou v duchu § 2 bod e) stavebního zákona vymezeny takové pozemky, které jsou pozemky veřejné zeleně a lesními nebo zemědělskými pozemky, scelenými do ploch zpravidla větších než 0,25 ha. Patří sem též vodní plochy a toky, plochy rekreace, plochy těžby, deponie zeminy, rudérální plochy a vybraná komunikační propojení a veřejná prostranství.

Obr. Zastavěné a nezastavěné plochy



Zdroj: URM, 2011

Obr. Hustota zastavěné plochy budov



Zdroj: URM, 2012

Obrázek Hustota zastavěné plochy vyjadřuje podíl zastavěné plochy (tj. zastavěné plochy budovami) v základních sídelních jednotkách. Obrázek Hustota obyvatelstva vyjadřuje počet obyvatel na 1 ha, vztaženo na základní sídelní jednotky.

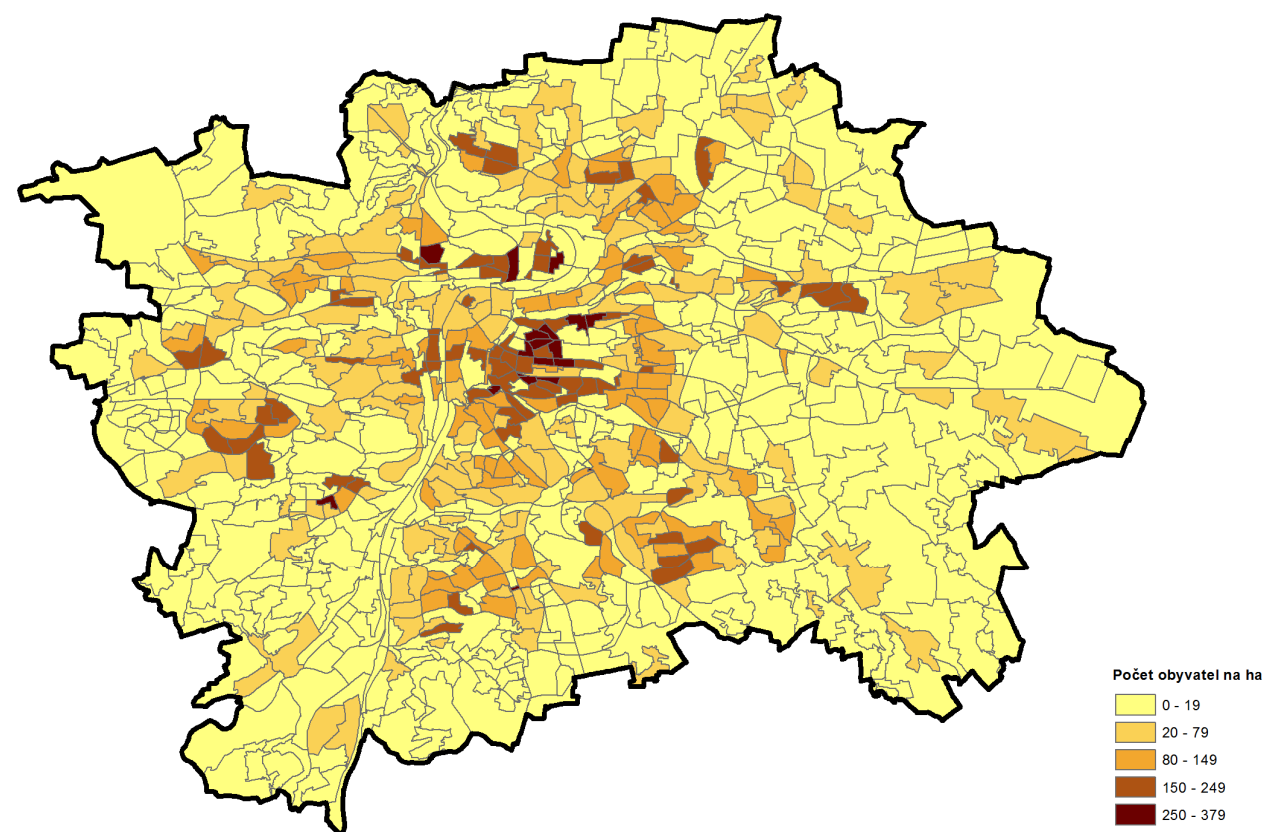
Z vyhodnocení zastavěných a nezastavěných ploch, hustot zastavěné plochy a hustot osídlení je město rozděleno na pásma – historické centrum města, kompaktní město s dělením na vnitřní kompaktní město a vnější kompaktní město a vnější pásmo. Rozčlenění města do pásem vyjadřuje nejen jeho rozdílnou charakteristiku danou hustotou zástavby, ale též strukturou, vývojem a způsobem i intenzitou využití území.

Vymezení historického centra města je totožné s hranicí Památkové rezervace v hlavním městě Praze. Pro pochopení funkcí, způsobu využívání a vazeb centrální oblasti města je vymezení centra v hranicích památkové rezervace nedostačující. Proto je vymezeno "celoměstské centrum", které plní centrální funkce města a je definované jako homogenní území města s charakteristickou strukturou a vývojem, se zástavbou a institucemi celoměstského a celostátního významu a zásadními symboly státu. Rozdíly ve vymezení historického centra a celoměstského centra a další odlišnosti jsou popsány níže (viz kapitola 2.3.2 v části Fungování území v pásmech města, Historické centrum, celoměstské centrum).

Na celkovém rozsahu zastavěných ploch se historické centrum podílí cca 2,8 %, vnitřní kompaktní město cca 23,3 %, vnější kompaktní město 36,4 % a vnější pásmo cca. 37,6 %. Na celkovém rozsahu nezastavěných ploch se historické centrum podílí cca 1,0 %, vnitřní kompaktní město 4,3 %, vnější kompaktní město 8,8 % a vnější pásmo 85,8 %. Z celového rozsahu zastavěných ploch celoměstské centrum zaujímá cca. 2,4 %, z celového rozsahu nezastavěných ploch cca 0,5 %.

Historické centrum města díky historickým parkům a veřejným prostranstvím má v porovnání s kompaktním městem vyšší podíl nezastavěných ploch (cca 33 %) a cca 67 % zástavby. U vnitřního kompaktního města je podíl zastavěných ploch (cca 80%) a nezastavěných ploch (cca 20%) v podstatě stejný jako v případě celoměstského centra. U vnějšího kompaktního města je podíl zastavěných a nezastavěných ploch cca 75 % a 25 %, obrácený poměr zastavěných (24 %) a nezastavěných (cca 76 %) ploch nalezneme ve vnějším pásmu.

Obr. Hustota obyvatelstva



Zdroj: URM podle ČSÚ, 2011

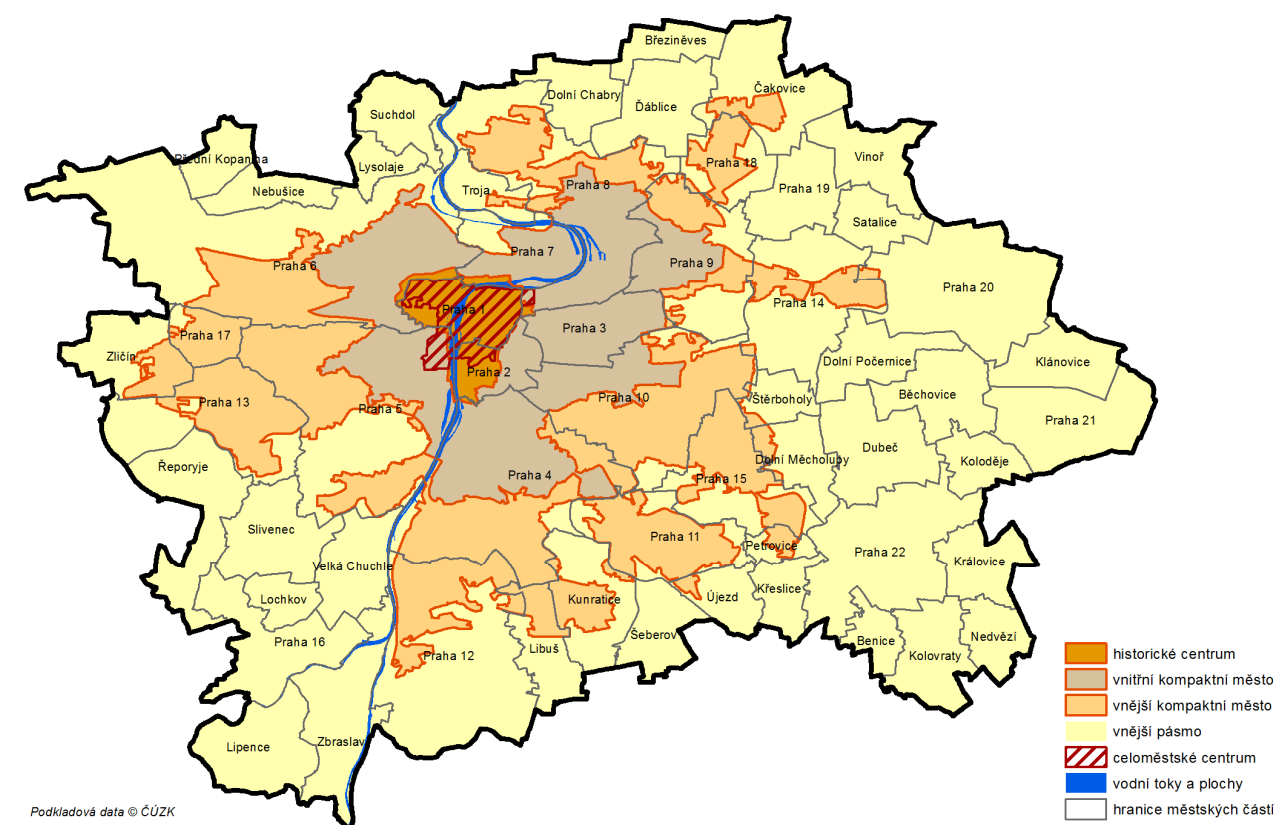
Tab. Pásma města – podíl zastavěných a nezastavěných ploch

Pásma města	Celková rozloha		Zastavěné plochy		Nezastavěné plochy	
	ha	ha	% z pásma	ha	% z pásma	
Historické centrum města	894,9	598,4	66,9	296,5	33,1	
Vnitřní kompaktní město	6 118,1	4 891,1	79,9	1 227,1	20,1	
Vnější kompaktní město	10 166,0	7 640,7	75,2	2 525,3	24,8	
Vnější pásmo	32 438,5	7 892,9	24,3	24 545,6	75,7	
Praha celkem	49 617,5	21 023,0	42,4	28 594,5	57,6	
Celoměstské centrum	644,2	511,5	79,4	132,6	20,6	

Zdroj: URM, 2011

Druhy zastavěných a nezastavěných ploch jsou v ÚAP hl. m. Prahy vymezeny ve výkrese Současný stav využití území.

Obr. Pásma města

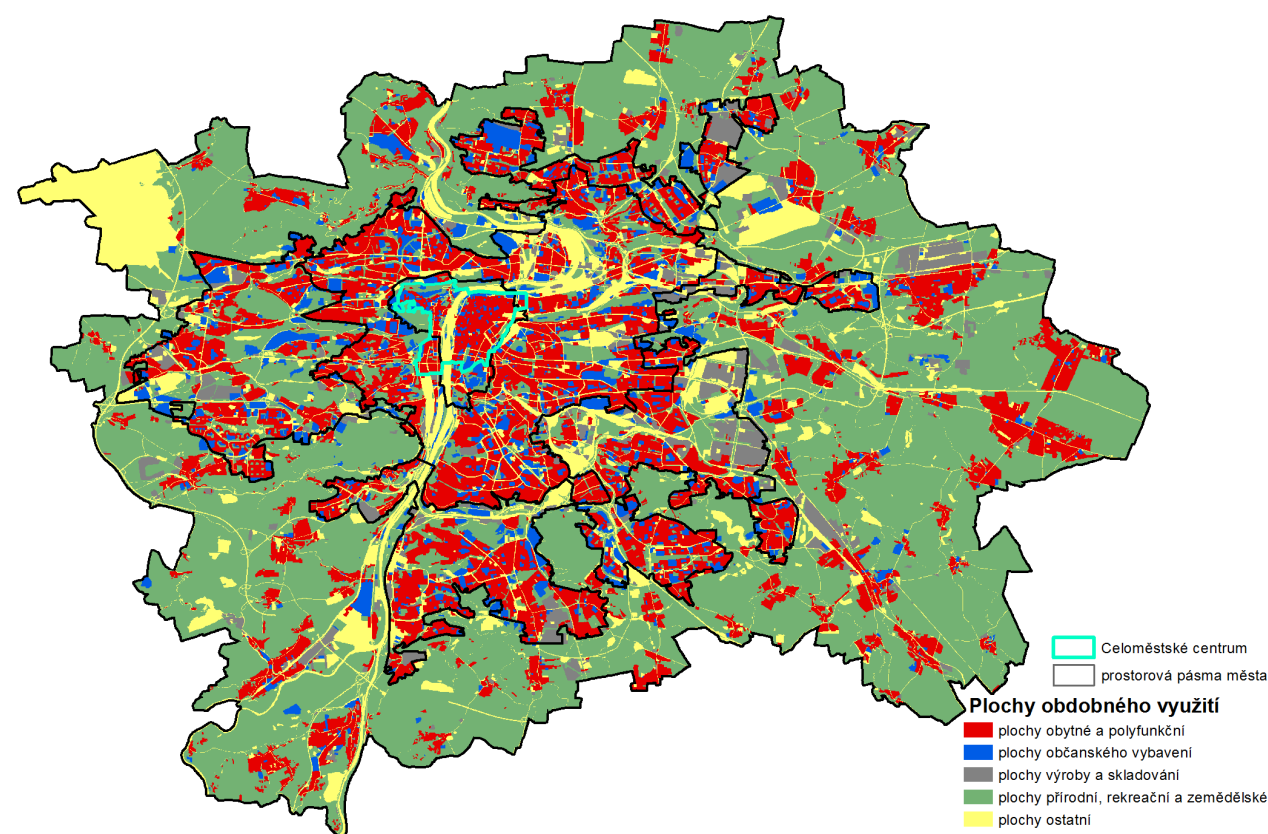


Zdroj: URM, 2011

Současný stav využití území

Současný stav využití území Prahy je z hlediska převažujícího funkčního využití popsán výkresem **Současný stav využití území**. Základní struktura využití území je odvozena z vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území. Podskupiny základní struktury využití území, které vyjadřují příbuzné druhy ploch, jsou ve výkrese vyjádřené barevným odstínem, jednotlivé kategorie funkčního využití jsou pak definovány kódem. Přes vybrané plochy městské zeleně a vybrané části zastavěných ploch jsou překryvem vymezena veřejná prostranství.

Obr: Funkční využití v Praze - plochy obdobného využití



Zdroj: URM, 2011

Základní strukturu využití území tvoří skupiny: bydlení, polyfunkční plochy, občanské vybavení, výroba, rekreační plochy, zeleň, pěšební plochy, voda, dopravní infrastruktura, technická infrastruktura, těžba, specifické plochy a ostatní plochy.

Bydlení je samostatnou kategorií, v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb. vymezuje území s převažující obytnou funkcí bez rozdílu struktury a druhu zástavby.

Polyfunkční plochy zahrnují území se směsí staveb a pozemků pro bydlení, různých typů občanské vybavení a nerušících služeb a provozů, u něhož není účelné rozlišovat jednotlivé prvky v území.

Občanské vybavení se podle druhu člení na podskupiny:

- občanské vybavení zvláštní zahrnuje zařízení výrazně celoměstského, regionálního až celorepublikového významu, je pro ně charakteristická vysoká a nárazová návštěvnost (zařízení vrcholového sportu, multifunkční haly, kongresová centra, výstaviště),
- občanské vybavení veřejné infrastruktury zahrnuje takové druhy zařízení péče o ducha a zdraví obyvatel, u nichž převažuje veřejný zřizovatel (zejména školství a vzdělávání všech stupňů, zdravotnictví, sociální péče, církevní a kulturní zařízení) a zařízení pro správu města i státu,
- sport zahrnuje sportovní areály výkonnostního sportu využitelné veřejností pro organizované i neorganizované pohybové aktivity,
- občanské vybavení běžné - zahrnuje zařízení základní komerční vybavenosti města, jako je maloobchod, administrativa, hotely, apod.

Výroba zahrnuje plochy pro sklady, služby a podnikání a podle míry negativních vlivů na své okolí se člení na podskupiny:

- nerušící – zahrnuje nevýrobní služby, podnikatelské aktivity, apod. a může zahrnovat i výrobní činnosti, které nevyvolávají za hranicí svých pozemků větší než přijatelnou míru zátěže,
- ostatní – zahrnuje činnosti, u nichž dochází k negativnímu ovlivňování životního prostředí v jejich okolí, včetně vstupu těžké nákladní dopravy. Patří sem průmyslová výroba, skladové a logistické

areály, areály zemědělské výroby, ostatní smíšené výrobní a skladové areály, které jsou často provizorního charakteru.

Rekreační plochy zahrnují vedle areálů golfových hřišť areály různých druhů rekreačních aktivit, které jsou provozovány v převažujícím přírodním prostředí a obsahují dominantní podíl zeleně. Jsou buď bez staveb, nebo s nízkým podílem zastavěné plochy, která je nezbytným zázemím k provozovaným aktivitám.

Zeleň zahrnuje souvislé plochy zeleně a podle charakteru se člení na podskupiny:

- lesní porosty,
- nelesní plochy zahrnují krajinnou zeleň včetně luk, pastvin a izolační zeleně kolem dopravních tahů,
- městská zeleň zahrnuje kultivované plochy zeleně samostatně vymezené v zástavbě, parky a hřbitovy. Může obsahovat stavby jako součásti vybavení parků nebo hřbitovů.

Pěšební plochy zahrnují plochy zemědělské půdy a člení se na podskupiny:

- orná půda,
- stabilní kultury zahrnují areály sadů, vinic, zahradnictví a zahrádkové osady. Mohou zahrnovat stavby jako součásti vybavení ploch.

Voda je samostatnou kategorií v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb.

Dopravní infrastruktura zahrnuje veškeré plochy pro dopravní infrastrukturu a člení se na podskupiny znázorňující jednotlivé dopravní systémy:

- komunikační systémy,
- železniční doprava,
- letecká doprava,
- ostatní dopravní infrastruktura zahrnuje zařízení pro veřejnou hromadnou dopravu, vodní dopravu a záchytná parkoviště,
- dopravní vybavení zahrnuje prvky dopravní infrastruktury, které nejsou součástí celoměstských systémů (garáže, ČSPH, parkoviště, lávky, mostní propojení, vybraná veřejná prostranství, apod.).

Technická infrastruktura zahrnuje plochy pro stavby a zařízení podle druhu média včetně nakládání s odpady.

Těžba je samostatnou skupinou v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb.

Specifické plochy zahrnují plochy pro objekty a zařízení pro obranu a bezpečnost státu a vězeňství.

Ostatní plochy lze společně charakterizovat přechodným využitím. Patří mezi ně staveniště, deponie zeminy a dále plochy bez reálného stávajícího využití, jako jsou opuštěná nevyužívaná území se zbytky staveb a devastované a ruderální plochy, které pomalu zarůstají náletovou zelení.

Tab. Základní struktura využití území v Praze - výměry ploch

Plochy obdobného využití	Základní struktura využití	Historické centrum		Vnitřní kompaktní město		Vnější kompaktní město		Vnější pásmo		Praha celkem	
		rozloha	%	rozloha	%	rozloha	%	rozloha	%	rozloha	%
		(ha)	z pásma	(ha)	z pásma	(ha)	z pásma	(ha)	z pásma	(ha)	z Prahy
Plochy obytné a polyfunkční	Bydlení	111	12	2507	41	3529	35	3381	10	9528	19
	Polyfunkční plochy	203	23	384	6	384	4	254	1	1224	2
Občanské vybavení	Občanské vybavení	163	18	768	13	1313	13	595	2	2839	6
Výroba	Výroba	3	0	204	3	1035	10	893	3	2136	4
Plochy přírodní, rekreační a zemědělské	Rekreační plochy	5	1	31	1	49	0	381	1	467	1
	Zeleň	178	20	838	14	1964	19	9207	28	12188	25
	Pěstební plochy	9	1	100	2	264	3	13707	42	14081	28
Ostatní plochy	Voda	103	12	155	3	55	1	685	2	998	2
	Dopravní infrastruktura	95	11	796	13	1090	11	2342	7	4323	9
	Technická infrastruktura	2	0	51	1	92	1	196	1	340	1
	Těžba	0	0	0	0	0	0	99	0	99	0
	Specifické plochy	15	2	40	1	51	1	45	0	150	0
	Ostatní plochy	8	1	244	4	338	3	653	2	1243	3
Praha celkem										49618	

Zdroj: URM, 2011

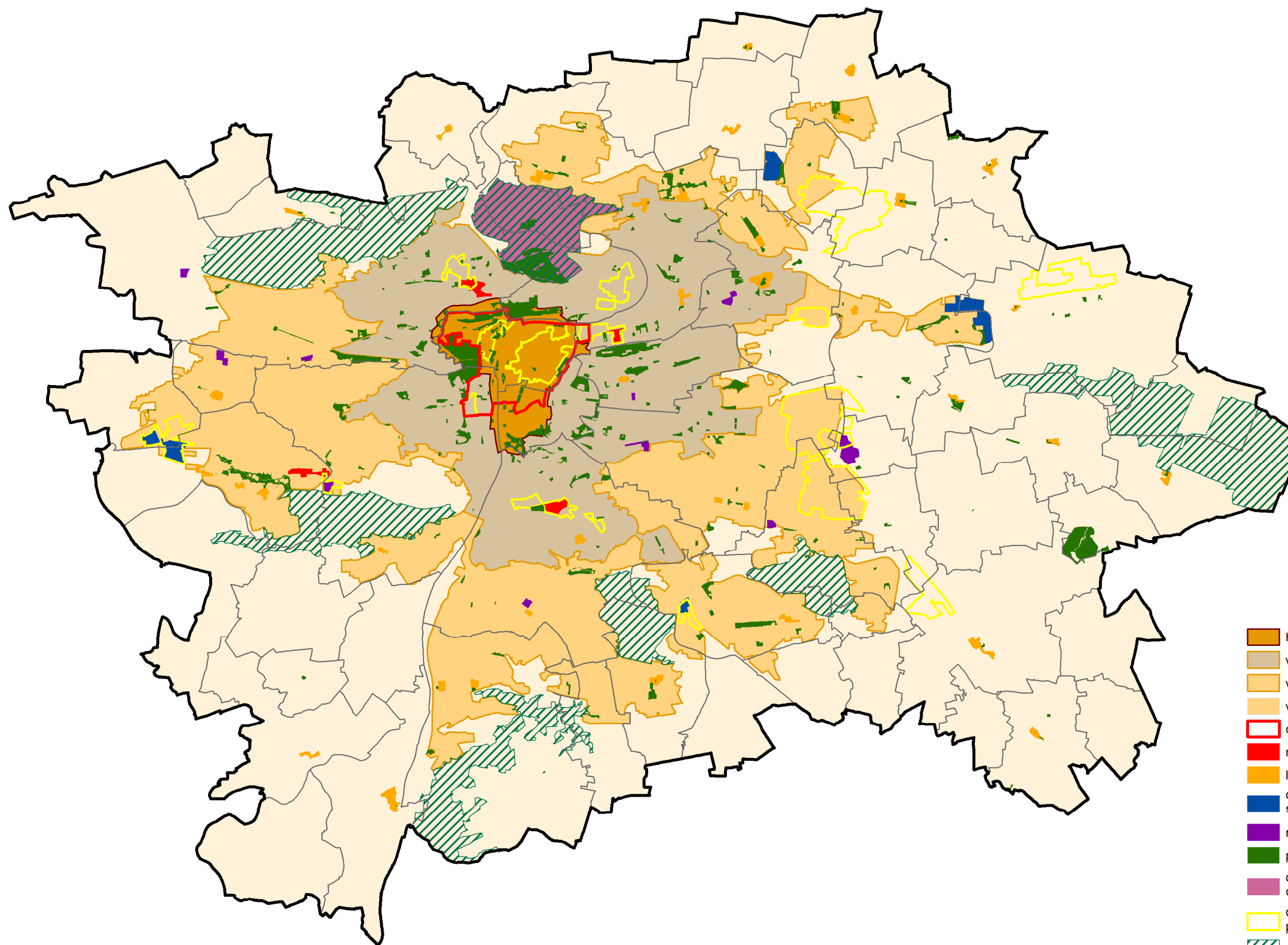
Vývoj od r. 2010

Základní využití území, podíl zastavěného a nezastavěného území, se mírně změnilo ve prospěch nezastavěných ploch. V rozloze hl. m. Prahy jde o 1 % území, tj. cca 42 ha. Rozdíl je patrný na území vnějšího pásma, v němž bylo realizováno golfové hřiště a část Pražského okruhu včetně konečné úpravy a ozelenění souvisejících ploch, které v současném stavu v roce 2010 byly hodnoceny jako staveniště - druh zastavěné plochy. Zvýšení podílu zastavěných ploch způsobuje rovněž zpřesnění mapy současného stavu v oblastech dokončovaných stavebních souborů, kde byly vymezeny plochy nově založené zeleně. K jistému zvýšení podílu nezastavěných území přispívá i skutečnost, že určitá část původně devastovaných území, např. podél řeky, byla vyčištěna a postupně zarůstá náletovou zelení.

V ÚAP 2012 bylo pozměněno barevné vyjádření výkresu současného stavu využití území a struktura legendy.

SCHÉMA SOUSTŘEDĚNÍ AKTIVIT

2 000 1 000 0 2 000 m



- historické centrum
- vnitřní kompaktní město
- vnější kompaktní město
- vnější pásmo
- celoměstské centrum
- městská centra
- lokální centra
- obchodně společenská centra s regionálním dosahem
- nákupní centra
- parkové plochy
- oblast s vysokou koncentrací celoměstských aktivit
- oblast s vysokou koncentrací pracovních příležitostí
- celoměstské rekreační oblasti
- hranice městských částí

2.3.2 FUNGOVÁNÍ MĚSTA

Hlavní město Praha je největším městem České republiky, je centrem politiky a mezinárodních vztahů s koncentrací funkcí správních, rezidenčních, kulturních, vzdělávacích, osvětových a rekreačně-společenských; funkcí nadmístního i nadregionálního významu včetně funkcí důležitých pro ekonomiku státu i města. Metropole je velkým zdrojem pracovních příležitostí, důležitým uzlem dálničních a železničních tras, centrem letecké dopravy republiky a je vybavena kvalitní sítí městské hromadné dopravy. Pro své obyvatele i jeho návštěvníky poskytuje rekreační zázemí ve vazbě na krajinné utváření města.

Fungování území v pásmech města

Historické centrum, celoměstské centrum

Historické centrum města je svým vymezením totožné s hranicí Památkové rezervace v hlavním městě Praze. Zahrnuje většinu území historické Prahy – území Prahy 1 a část Prahy 2 s navazujícími částmi Prahy 7 s Letenskou plání a Prahy 5 s pobřežní partií Vltavy na Smíchově.

Foto Šikmý letecký snímek části historického centra



Zdroj: URM, 2008

Vnější rámec historického centra je na levém břehu Vltavy utvářen historickými hradbami, historickými sady a parky Petřín a Letné; na Smíchově oblast končí tam, kde začínají transformační plochy okolo smíchovského nádraží. Na pravém břehu vytváří pomyslnou hranici především bariéry dopravních koridorů – železniční trati a severojižní magistrály, jižní hranice historického centra pak končí tam, kde začíná převážně monofunkční oblast vysokoškolských a nemocničních areálů Albertova.

Převážnou část historického centra města zahrnuje celoměstské centrum, které je definováno jako homogenní území města s charakteristickou strukturou a vývojem plnicí centrální funkce města. V rámci vymezení celoměstského centra lze lépe charakterizovat funkční a obsahově městotvorné hledisko popisu města, proto je text popisující první pásmo (historické centrum) zaměřen převážně na celoměstské centrum a střed města je popisován v hranicích celoměstského centra.

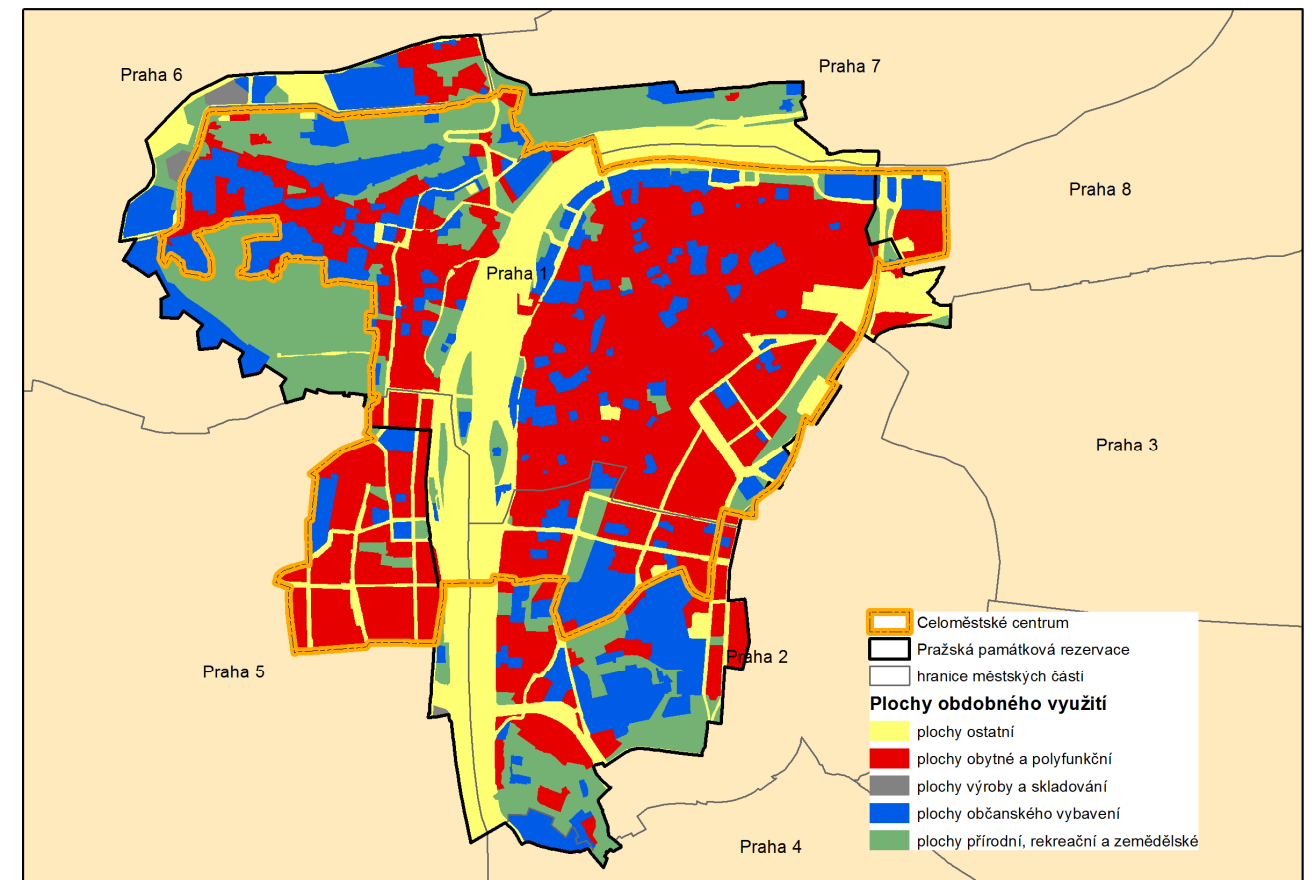
Celoměstské centrum zasahuje do přilehlé čtvrti Karlína v prostoru Těšnova až po linii Negrelliho viaduktu, dále zahrnuje část Vinohrad včetně náměstí Míru a I. P. Pavlova a část Smíchova v prostoru od náměstí

Kinských přes náměstí Arbesovo a 14. října až k Andělu. V jeho vymezení naopak není zahrnuta oblast Letenské pláně a dále novoměstská oblast Albertova s Vyšehradem. Celoměstské centrum města tak překračuje historické centrum města do sousedních (původních) předměstí s kompaktní městskou zástavbou 19. století.

Celoměstské centrum je svou podstatou skutečně polyfunkčním územím, kde se v rychlém sledu mísí nejrůznější občanská vybavenost s bydlením – funkce správní, kulturní, obchodní a administrativní, vzdělávací (zejména vysokoškolské), všeobecně společenská, zařízení církevní a zdravotnická zařízení a komunální služby, služby spojené s cestovním ruchem, zábavou a aktivitami volného času. Z hlediska významu jde rovněž o směs zařízení s lokálním, celoměstským i celostátním významem. V důsledku toho je tato oblast zcela výjimečnou koncentrací pracovních příležitostí – na území Prahy 1 a Prahy 2 pracuje podle posledních odhadů 70 000 až 80 000 lidí.

Dostupnost jednotlivých cílů v rámci celoměstského centra městskou hromadnou dopravou je velmi dobrá. Na území centra se kříží tři trasy metra, hustá síť tramvají má zde několik uzlových přestupních míst. Velmi složitá je však situace v individuální automobilové a autobusové dopravě, pro kterou nelze v současné době zajistit dostatečně kapacitní přístup a parkovací místa k jednotlivým cílům – jak k objektům občanské vybavenosti, tak k cílům turistickým. Soustředění významných správních, kulturních a zábavních zařízení trpí stejným problémem. Celoměstské centrum s navazujícími částmi kompaktního města je považováno za oblast s plošně přetíženou komunikační sítí, kde dochází stále častěji k dopravním kongescím a snižuje se rozdíl mezi zatížením v dopravních špičkách a mimo špičkové období. (Podrobněji v kapitole 2.12 Doprava.)

Obr. Funkční využití historického centra města a celoměstského centra



Zdroj: URM, 2011

Páteř celoměstského centra i historického centra tvoří řeka Vltava. Kompaktnost území centra zajišťuje velký počet mostních propojení, díky nim řeka město nerozděluje, ale svým výrazným kompozičním působením a rekreační přitažlivostí naopak sceluje. Problematickým místem jsou nábřeží, která jsou přetížena individuální automobilovou dopravou, což znepříjemňuje pobyt v tomto jinak vysoce atraktivním prostředí. Nábřeží a upravená snižená nábřeží jsou sezónně přetížena pěšími, jsou však nedostatečně vybavená. V celoměstském centru skýtá přítomnost vodního toku řadu atraktivních příležitostí, ale s nebezpečnými

tendencemi komerčního přetěžování nábřežních poloh. Chybí dostatečná koordinace různorodých zájmů spojených s řekou a jejich cílené směřování tak, aby bylo v první řadě využito rekreačního potenciálu řeky pro širší veřejnost za současného respektování požadavků ochrany přírody a životního prostředí. Na území historického centra je též nejvíce ostrovů, jejichž rekreační atraktivita je více než zřejmá; kroky směřující k obnově ostrovů se střetávají s památkovou ochranou a ochranou přírody.

Celoměstské centrum je specifickou a ohroženou oblastí jak z hlediska historického a dopravního, tak z hlediska funkčního využití, která čelí tlaku komerčních aktivit, turistického ruchu, úbytku bytů a obyvatel, a tím i ztrátou polyfunkčního charakteru.

Zvláštní problematikou celoměstského centra je turistický ruch. Praha a její historické centrum je nejvíce navštěvovaným místem České republiky vyhledávaným zejména pro své historické památky a úroveň a rozsah kulturní nabídky. Turistický ruch je významnou součástí pražské ekonomické základny, jeho mimořádně vysoká a nevyvážená koncentrace však přináší nejrůznější problémy v oblasti dopravy a deformace nabídky občanské vybavenosti, včetně rizika narušení „genia loci“ konkrétního místa se ztrátou jeho atraktivity. V oblasti vybavenosti není hlavním problémem její absence; problémem je její charakter. Služby jsou většinou určeny turistům a zaměstnancům prestižních institucí a firem se sídlem v celoměstském centru. Tomu odpovídá i cenová úroveň a sortiment zboží. Situace pro stále obyvatele v uspokojení základních služeb se zhoršuje.

Problémy přináší rovněž velké zatížení oblasti kolem Václavského náměstí, Národní třídy a ulice Na Příkopě a kolem hlavních turistických tras, vedoucích z Pražského hradu k Pražské bráně bývalou královskou cestou, zahradami a uličkami Malé Strany a Starého Města. Tento ruch, trvajícím do pozdních večerních hodin, obtěžuje stále obyvatele a je i jednou z mnoha příčin opouštění této lokality. Majoritní příčinou je velká atraktivita území pro investory, kteří preferují přeměnu a modernizaci objektů na výnosnější aktivity, než je klasické bydlení – na hotely nebo na sídla firem (viz též kapitola 2.4 Památková ochrana města a urbanistické hodnoty).

Další specifickou problematiku celoměstského centra tvoří složka bydlení, která prochází vývojem od masivního slábnutí v 90. letech minulého století k určité stabilizaci a posílení v poslední době s tím, že se zároveň mění struktura bytového fondu i jejich obyvatel. Tento trend je nutné nadále podporovat a neustále hledat cesty k udržení a zkvalitnění trvalého bydlení.

Nově budované nebo přestavované velké kapacity podlažních ploch obchodů a kanceláří, jakými je například nově otevřený obchodně administrativní komplex Palladium nebo transformující se území kolem ulice Na Florenci, zatěžují svými nároky na parkování komunikační síť a svými stoprocentně zastavěnými pozemky velmi omezují prostor pro vznik nových parků nebo ploch zeleně pro krátkodobý oddech obyvatel i zaměstnanců centra. Pro velký investorský zájem je také ohrožena existence stávajících parků a parčíků v celoměstském centru.

Problémem k řešení v oblasti územního plánování je způsob regulace využití území, směřující ke zlepšení situace. O rozvoji lze hovořit především ve smyslu kvalitativním, nikoli kvantitativním. Vývoj by měl směřovat k postupnému uvolňování centra od zbytných funkcí, jež s ním přímo nesouvisí a brzdí či přímo degradují kvalitní život. To se týká zejména provozů s vysokými nároky na počty zaměstnanců a příliš kapacitních nákupních center, které jsou náročné na obsluhu IAD. S tím rovněž souvisí nutnost odlehčení celoměstského centra od zbytné dopravy.

Celková rozloha historického centra města je 895 ha.

Celková rozloha celoměstského centra je 644 ha.

Kompaktní město

Na historické centrum Prahy (respektive na celoměstské centrum) navazuje kompaktní město zahrnující téměř celá území městských částí Prahy 3, Prahy 4, Prahy 7, Prahy 9, Prahy 10, Prahy 11, Prahy 13, Prahy 17 a části městských částí Prahy 5, Prahy 6, Prahy 8, Prahy 12, Prahy 14, Prahy 15, Prahy 18, Čakovice, Kunratic, Libuše, Petrovic a Zličína.

Území kompaktního města je podle struktury a hustoty zástavby rozděleno na vnitřní kompaktní město a vnější kompaktní město.

Vnitřní kompaktní město, prstenec kolem historického centra, je charakterizované převážně rezidenčními čtvrtěmi 19. a 20. století s jasnou a zřetelnou blokovou strukturou. Zahrnuje též velké části původních

průmyslových podniků. Jsou to městské čtvrti Smíchov, Dejvice, Střešovice, Bubeneč, Holešovice, Libeň, Karlín, Vysočany, Žižkov, Vinohrady, Vršovice, Strašnice, Pankrác, Spořilov, Michle, Nusle a Podolí.

Zástavba vnějšího kompaktního města, vytvořená ponejvíce v druhé polovině 20. stol. včetně novodobých založení, zahrnuje převážně obytné městské čtvrti a sídliště v radiálních směrech rozvoje městské hromadné dopravy. Vnitřní vazby jsou méně zřetelné, rozvolněná struktura nezakládá všude jasnou organizaci sídla. Jde o čtvrti Bohnice, Prosek, Letňany, Hloubětín, Hrdlořezy, Černý Most, Malešice, Hostivař, Zahradní Město, Petrovice, Jižní Město, Kunratic, Libuš, Lhotka, Braník, Krč, Modřany, Hlubočepy, Radlice, Motol, Košíře, Jinonice, Stodůlky, Zličín, Řepy, Liboc, Veleslavín a Vokovice. Značný podíl ve struktuře vnějšího kompaktního města mají panelová sídliště, ve kterých bydlí 40 % obyvatel Prahy. Největší z nich se rozkládají na severní terase na území Prahy 8, Prahy 9 a Prahy 18 – tzv. Severní Město, na východě na území Prahy 14 – sídliště Černý Most, v jihovýchodním sektoru města na území Prahy 4 a Prahy 11 – sídliště Jižní Město a v západní části města na území Prahy 17 a Prahy 13 – sídliště Jihozápadní Město.

Fungování kompaktního města je předurčeno morfologickými podmínkami území i historickým utvářením. Hlavní historické komunikační páteře jsou zároveň urbanistickými osami, které radiálně směřují do nejstarší centrální části města. Většina obyvatel v denním životě v rámci města cestuje téměř dostředným směrem za prací, vzděláním, kulturou, službami a nákupy, za společenským vyžitím. Radiálně dostřednému pohybu jsou přizpůsobeny i výkonné systémy městské hromadné dopravy. Vnitřní kompaktní město je vedle historického centra města místem největších koncentrací nejvíce různorodých pracovních příležitostí.

Foto Šikmý letecký snímek na východní část vnitřního kompaktního města



Zdroj: URM, 2008

Území zejména vnitřního kompaktního města je nejrovnoměrěji a nejvšestranněji vybaveno již z doby svého založení občanskou vybaveností v celé její šíři a výkonnosti od pravidelné sítě škol, zdravotnických zařízení včetně nemocnic, správy, úřadů, hřbitovů, přes obchodní ulice, areály sportovních zařízení a vysokých škol až po vysoce specializovaná nadstandardní zařízení typu městského výstaviště, kongresového centra, multifunkčních hal apod. Řada těchto zařízení přirozeně morálně i fyzicky stárne a při řešení své rekonstrukce naráží na meze vlastního rozvoje dané stísněnými prostorovými i dopravními podmínkami – v důsledku toho se struktura vybavenosti města postupně proměňuje. Nejvýraznější proměna je patrná v oblasti obchodních služeb, které se díky velkým nadnárodním řetězcům koncentrují do nákupních center.

V uzlových bodech pohybu obyvatel, vždy v bezprostřední vazbě na celoměstské centrum, se městotvorné funkce přirozeně a posléze i plánovitě soustředily v subcentrech městského významu s nabídkou správních, obslužných a kulturně-spoolečenských aktivit. Mezi taková městská centra počítáme ve vnitřním kompaktním městě Karlín, Pankrác a Dejvice. Obdobný charakter postupně získává i lokalita Nové Butovice, jako jediná ve vnějším kompaktním městě.

V okrajových částech vnějšího kompaktního města – v Letňanech, na Černém Mostě, ve Zličíně a na Chodově – jsou výrazným prvkem velkokapacitní plošná nákupní centra s regionálním dosahem; jejich vliv se projevuje zejména v okolním vnějším pásmu. Nákupní centra nalezneme jak ve vnitřním kompaktním městě (Harfa ve Vysočanech, Flóra na Vinohradech, Eden ve Vršovicích, Švehlova v Hostivaři), tak ve vnějším kompaktním městě (v Řepích, v Ruzyni, ve Štěrboholích, na Novodvorské, v Nových Butovicích a na Vypichu).

Rozsáhlé průmyslové plochy byly v době svého vzniku nositelem rozvoje zejména Smíchova, Karlína, Vysočan, Libně a Hloubětína. Od 90. let 20. století probíhá ve všech těchto územích různým tempem a s různou intenzitou transformace z produkční funkce na funkce obslužné, administrativní, smíšené i obytné. V druhé polovině 20. století byly plánovaně založeny průmyslové zóny Malešice–Hostivař a Kunratice–Libuš.

Foto Šikmý letecký snímek na jihovýchodní část vnějšího kompaktního města



Zdroj: URM, 2008

Malešicko-hostivařská průmyslová oblast je příkladem realizace velkorysé dobové koncepce z období centrálního plánování, jde o největší koncentraci technických a výrobních provozů na území Prahy na cca 667 ha. Je založena s velkorysou komunikační osnovou, podpořenou železnicí, v urbanistické struktuře města však vytváří bariérový efekt, který bude trvale omezovat přímé městské vztahy k ostatním východním oblastem města. V současné době probíhá kvalitativní transformace těžkého průmyslu na čistší výrobní provozy a posiluje se složka služeb.

V důsledku restrukturalizace průmyslové i celkové ekonomické základy Prahy došlo k postupnému opuštění průmyslových a výrobních území a také části drážních pozemků. Uvolňují se tak rozsáhlá území pro funkční a prostorovou transformaci, což se v různých částech města děje s různou intenzitou. Na území kompaktního města nalezneme největší počet a současně nejrozsáhlejší přestavbová území. Největší transformační oblasti a jejich koncentrace jsou v Praze 10 na Slatinách, v Praze 9 ve Vysočanech, v Praze 7 v Holešovicích, v Praze 8 jde o pobřežní oblast Maniny, dále na rozhraní MČ Prahy 13 a Zličína. Některá nevyužívaná nebo nevhodně využívaná území jsou ve stadiu stagnace až rozpadu se všemi nepříznivými dopady na své okolí (např. Žižkovské nákladové nádraží, prostor Holešovice–Bubny, Smíchovský lihovar,

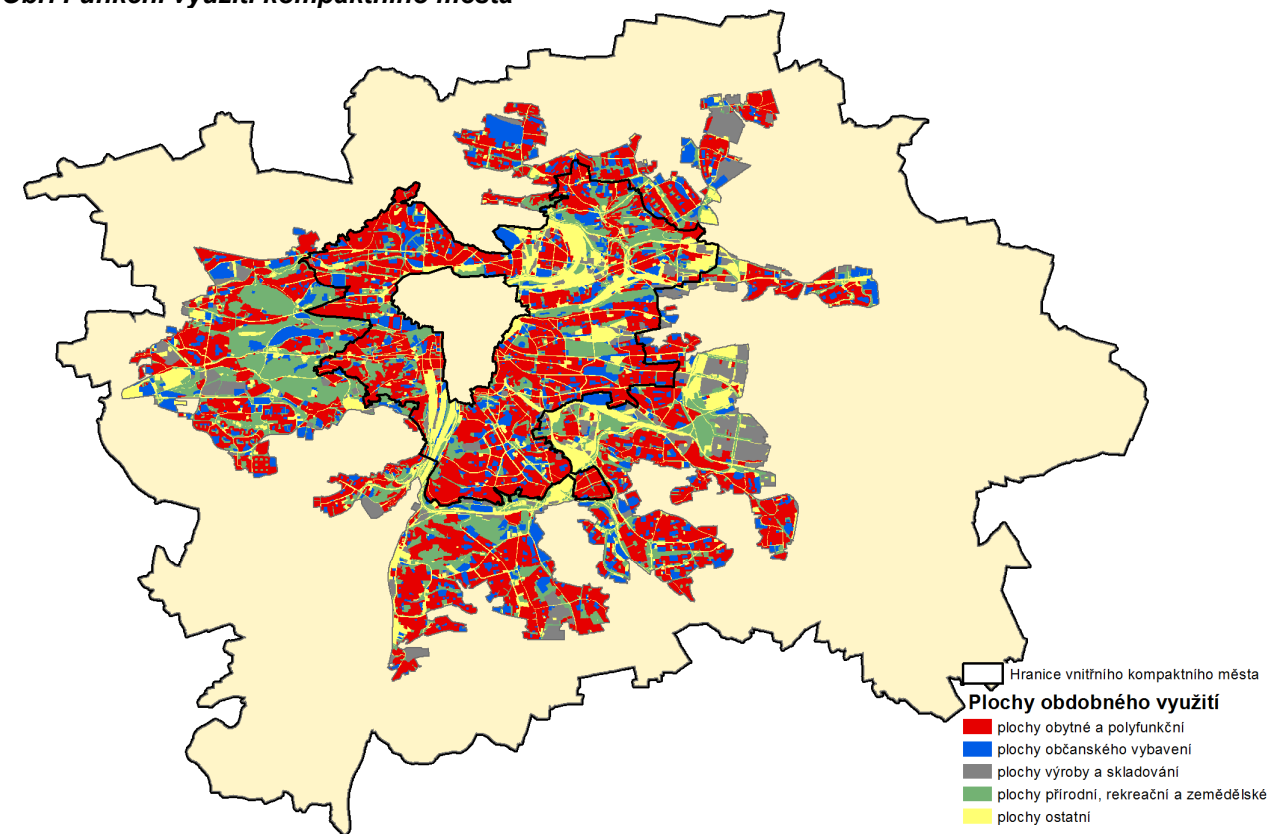
Masarykovo nádraží), v jiných územích se proces transformace rozjíždí (Vysočany, Rohanské nábřeží). Podrobněji v části 2.3.4 Rozvojové příležitosti města.

Dostupnost jednotlivých cílů v rámci celého kompaktního města je velmi dobrá městskou hromadnou dopravou. Soustavu MHD tvoří tři trasy metra spolu s hustou sítí tramvají, doplněnou autobusy městských linek. Většina území kompaktního města je obslužena systémem kolejové dopravy, kromě celého území Prahy 12 a okrajových čtvrtí vnějšího kompaktního města – Bohnic, Horních Měcholup a Ruzyně.

V automobilové dopravě je situace naopak velmi složitá. Zejména vnitřní kompaktní město je stejně jako historické centrum považováno za oblast s plošně přetíženou komunikační sítí, kde dochází stále častěji k dopravním kongescím. Téměř všechna dopravně kritická místa v Praze se nalézají buď na území kompaktního města, nebo v historickém centru. Základní skelet komunikační sítě kompaktního města tvoří v současné době úseky místních komunikací I. a II. třídy, které plní převážně sběrnou funkci. Nejvýznamnější místní komunikace patří zároveň dopravně nejzatíženějším. Systém komunikací a neúplná funkce nadřazeného komunikačního systému Prahy do značné míry determinuje fungování kompaktního města. (Podrobněji v kapitole 2.12 Doprava.)

Nezastupitelnou úlohu v městské struktuře vnitřního i vnějšího kompaktního města mají plochy zeleně ve všech svých formách. Jsou vázány především na údolí menších vodních toků a v podobě přírodních os dosahují téměř až k Vltavě. Břehy Vltavy fungují jako významná místa oddechu a rekreace. Svahy příčných údolí a vltavských břehů spolu s architektonickými dominantami vytvářejí nezastupitelnou kulisu města. Systém doplňují plochy historicky založených parků ve vnitřním městě a parků založených spolu s velkými sídlišti. V poměru k vysoké hustotě zástavby a počtu obyvatel je podíl zeleně nízký. To se negativně projevuje ve vnitřním kompaktním městě, které nemá přímé vazby na zeď ve vnějším pásmu. Některé části vnějšího kompaktního města mají silné vazby na přírodní osy, které pronikají z volné krajiny do města – to se týká zejména obytných čtvrtí Prahy 11, 12 a 15 na pravém břehu, sídliště Barrandova v Praze 5 a Jihozápadního Města na levém břehu. Pozitivní výjimku tvoří bezprostřední kontakt vnitřního kompaktního města v Praze 6 s lesním komplexem Tiché a Divoké Šárky. Opačný protipól nalezneme na Praze 8 a 9, kde naopak kontakt kompaktního města s vnějším pásmem nepřináší žádné hodnotné krajinné zázemí s vysokým podílem zeleně.

Obr. Funkční využití kompaktního města



Zdroj: URM, 2011

Fungování města ovlivňuje v nemalé míře řeka Vltava, která na jihu kompaktního města odděluje čtvrti Prahy 5 od Prahy 4 a na severu holešovický meandr rozděluje Prahu 8 a Prahu 7. Na rozdíl od celoměstského centra je mostní propojení řídkší, což se projevuje v daleko menším zapojení pobřežních oblastí do městské struktury. Oba úseky Vltavy mají svou problematiku. Obzvláště zatížený je holešovický meandr s vysokým podílem nevhodně využívaných ploch, značnými investorskými příležitostmi a s dopravními problémy. Na pravém břehu Vltavy přetrvávají rozsáhlé devastované a dočasně využívané plochy na libeňských kosách, v okolí Libeňského mostu a na Maninách. Rozvoj zástavby podél ulice Bubenské nábřeží naráží na potřebu zachování funkce přístavu a jeho provozní nároky. Stupňují se požadavky na komercializace rekreace, která se dostává do konfliktu s podmínkami inundace a ÚSES. Pro rozvoj rekreačního potenciálu území je prioritní uvolnění prostoru řeky pro všechny formy vegetačního doprovodu s posílením pěších vazeb v rámci nábřeží.

Břežní partie na jižním okraji kompaktního města slouží převážně jako dopravní tepny, území bezprostředně u vody je charakteristické nábřežími zaplněnými loděnicemi. Chybí další mostní propojení. V části Braník – Modřany na pravém břehu došlo k až překotnému rozrůstání rekreačních aktivit podél řeky (vznik golfového areálu, cyklostezky, freestyle areálu apod.), které paradoxně naráží na nedostatečnou prostupnost území. Všechny nové záměry jsou dále limitovány průchodem celoměstského systému zeleně a nadregionálního biokoridoru ÚSES. Kumulace nároků na dopravní a rekreační využití řeky se promítá do problematického využívání nábřežních poloh a zvýšených nároků na ně kladených.

Problémem k řešení kompaktního města v oblasti územního plánování není rozhodnutí, zda pokračovat v transformaci nevhodně využívaných území, ale v nasměrování této transformace směrem k obohacení polyfunkčnosti sídelní struktury včetně zeleně, bez vytváření nových monofunkčních zón ať už bydlení nebo monotematických nákupních center a současně ve snaze vyvarovat se nového přetížení území.

Vnitřní kompaktní město zabírá 6 118 ha, vnější kompaktní město 10 166 ha, což je dohromady cca 34 % z celé rozlohy Prahy.

Vnější pásmo

Oblast mezi kompaktním městem a administrativní hranicí Prahy je složena převážně z obcí přidružených k Praze a nově postavených obytných celků.

Zahrnuje správní obvody Prahy 16, 19, 20, 21 a 22 a vnější části obvodů Prahy 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 16, 17 a 18. Z městských částí zahrnuje Troju, Dolní Chabry, Březiněves, Čakovice, Vinoř, Satalice, Klánovice, Dolní Počernice, Koloděje, Dubeč, Královice, Nedvězí, Kolovraty, Benice, Křeslice, Újezd, Šeberov, Libuš, Zbraslav, Lipence, Velkou Chuchli, Lochkov, Slivenec, Řeporyje, Zličín, Nebušice, Přední Kopaninu, Lysolaje a Suchdol.

Vnější pásmo je oblastí s největším podílem zeleně a nezastavěných ploch (celkem cca 75 % rozlohy pásma). Je charakteristické ve velké míře rozvolněnou zástavbou obytných území, rodinných domů, venkovskou zástavbou obcí a velkým podílem volné zemědělské krajiny. Kompaktnější forma zástavby vznikala v pásech kolem radiálních přístupových komunikací. Stávající vývoj většinou dosud respektuje princip uchování samostatnosti jednotlivých sídel, která se rozvíjejí v odpovídající funkční skladbě ploch navazujících na jádrové území převážně původního historického jádra bývalých obcí.

Lokální centra městských částí vnějšího pásma se vytvořila většinou kolem historických jader původních obcí, často kolem kostela, zámku, školy nebo návsi. Historicky vzniklá centra jsou například na Zbraslavi, v Horních a Dolních Počernicích nebo Kunraticích. Další lokální centra vznikla plánovaně novým záměrem. Příkladem tohoto typu jsou centra Uhřetěvesi nebo Suchdola.

Území vnějšího pásma je výrazně ovlivněno velkokapacitními nákupními centry s regionálním dosahem, která vznikla v okrajových částech vnějšího kompaktního města (v Letňanech, na Černém Mostě a ve Zličíně). Tato centra jsou cílem IAD jak z území hl. m. Prahy, tak z přilehlého regionu, čímž negativně ovlivňují průjezdná území; na druhé straně tato centra vytvářejí významné pracovní příležitosti pro místní obyvatele a samozřejmě všestrannou nabídku nákupů.

Největší tradiční průmyslové zóny jsou v Radotíně a ve Kbělich. Cizorodým prvkem jsou logistické areály v těsném sousedství hranice města, zejména podél radiálních přístupových komunikací v Horních Počernicích, Dolních Měcholupech, Uhřetěvesi, menšího rozsahu také v Dolních Chabrech.

Foto Šikmý letecký snímek na jihovýchodní část vnějšího pásma



Zdroj: URM, 2008

V přesunu obyvatel za prací, vzděláním, nákupy a společenským životem je fungování vnějšího pásma výrazně dostředné stejně jako kompaktní město, s většími vzdálenostmi a řídnoucí sítí MHD je spojena větší závislost na IAD. S tím souvisí přetížení všech radiálních komunikací vedoucích v historických stopách přes centra bývalých obcí, které je umocněno vzrůstajícími dopravními nároky z okolních obcí regionu. Severní terasa a západní část území vnějšího pásma jsou spojeny s kompaktním městem autobusy, které směřují ke konečným stanicím metra na hranici obou pásem a zprostředkovávají tak vcelku dobré spojení s celoměstským centrem. Ostatní části pásma jsou odkázány převážně na autobusovou, v lepším případě železniční regionální dopravu.

Výrazně se uplatňuje fenomén Pražského (silničního) okruhu a radiál jako dominantních prvků v krajině. Odvedení dopravy na kapacitní komunikace má obrovský význam pro zklidnění původně průjezdných obcí. Rozdíl lze dobře pozorovat na západním okraji Prahy například ve Slivenci nebo Řeporyjích s realizovanou částí Pražského okruhu, oproti východnímu okraji Prahy s ucpanými dopravními tepnami Černokostelecké nebo Českobrodské ulice. Významně, a to nejen plošně, ale i svými dopady na okolí, se uplatňují pražská letiště, která jsou všechna součástí vnějšího pásma. Více v kapitole 2.12 Doprava.

Krajina vnějšího pásma je tvořena v menší míře produkčními zemědělskými plochami, více volnými partiemi a enklávami chráněných přírodních území, místy i nezastavěnými částmi s podílem devastovaných ploch. Do vnějšího pásma jsou zahrnuty i přírodní osy, které z volné krajiny pronikají hluboko do kompaktního města. Nejvýraznější celky vytvářejí Klánovický les s Běchovickým hájem, Hostivařské polesí, Kunratický les, Komořanské polesí, Prokopské a Dalejské údolí, Tichá a Divoká Šárka a oblast Trojské kotliny. Tyto části, které jsou součástí přírodních parků, disponují výrazným potenciálem rekreačních ploch a jsou sledovány jako **celoměstské rekreační oblasti** využívané pro oddech a rekreaci obyvatel celého města. Blíže jsou popsány v kapitole 2.9. Zeleň a rekreace část 2.9.2 Rekreace.

Z celoměstských rekreačních oblastí je třeba upozornit na obzvláště významný prostor Troja–Bubeneč vklíněný do vnitřního kompaktního města. Aktivita nadmístního a celostátního významu s vysokou návštěvností, narůstající zájem a návštěvnost přináší obtížně řešitelný problém zejména v dopravní obslužnosti území. Dokončení výstavby Městského okruhu přináší i aktivaci otázek s dopravní obsluhou a dalším rozšířením rekreačního využití.

Kromě celoměstských rekreačních oblastí jsou sledovány další významné krajinné celky vnějšího pásma:

Na pravém břehu Vltavy Vnořská obora spolu s navazující Satalickou bažantnicí tvoří založené rozsáhlé přírodní území, ojedinělý příklad barokní krajinné kompozice. Dnes málo udržované území je předmětem zájmu soukromých investorů na realizaci golfového hřiště.

Na území Letňan byl založen nový lesopark o rozloze cca 26 ha.

Na levém břehu Vltavy území přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj na území městských částí Radotín, Lochkova a Zadní Kopaniny, částečně zasahuje do chráněné krajinné oblasti Český kras. Přírodní park Košíře–Motol na území městské části Praha 5 zahrnuje několik zvláště chráněných území, obsahuje golfové hřiště a sportovní areály, disponuje významným rekreačním potenciálem zejména pro Jihozápadní Město. Jeho součástí je vrch Vidoule, předmět investorského zájmu o výstavbu.

Ve vnějším pásmu se vyskytuje i větší podíl devastovaných ploch, rekultivaci musí projít po skončení skládkování a čerpání bioplynu skládky Dolní Chabry a Ďáblice, se zřetelem na zapojení do okolní krajiny. Ďáblická skládka je předmětem sporů městských částí Ďáblice a Březiněves na její rozšiřování.

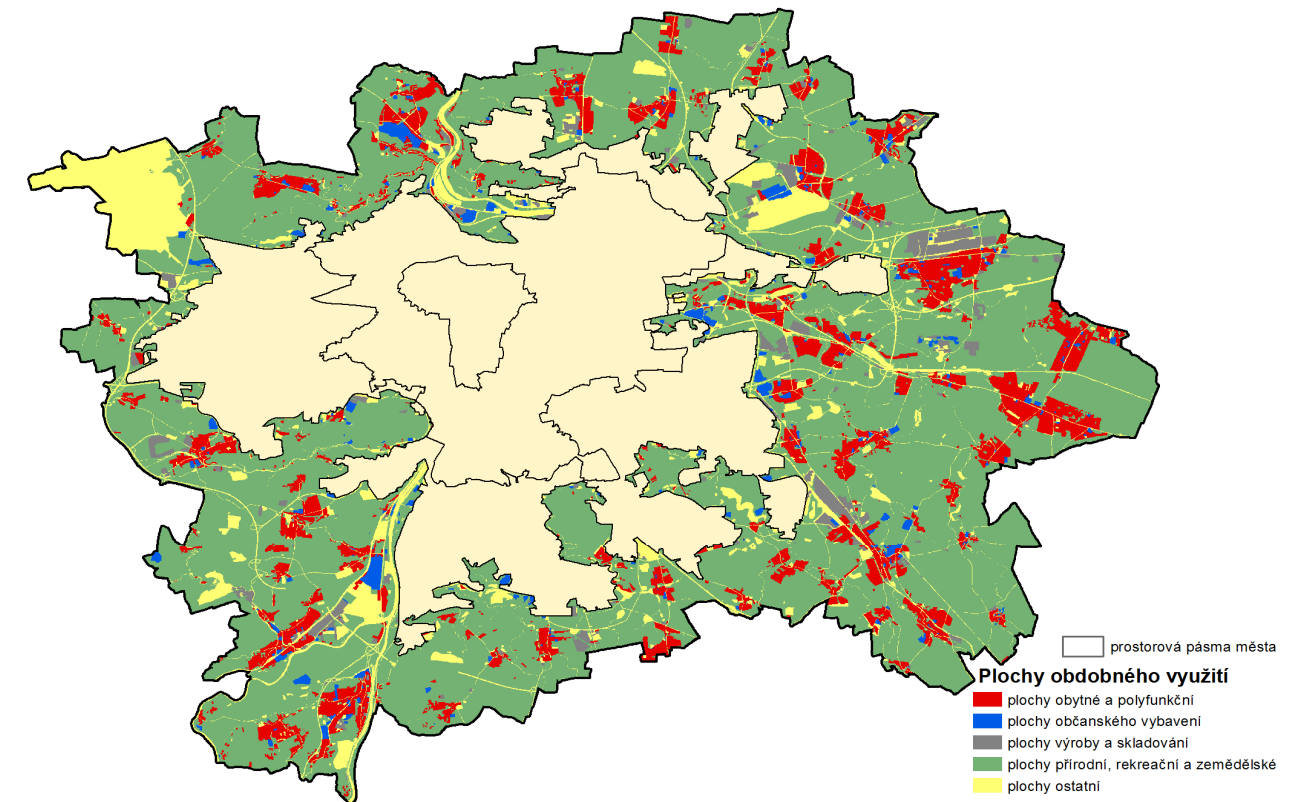
Řeka Vltava na severu v rekreační oblasti trojské kotliny plní funkci ústředního krajinného fenoménu. Po proudu dále však působí díky absenci mostů a krajinnému reliéfu jako 100% bariéra oddělující Suchdol od Bohnic a Čimic.

Na jihu oblast Radotín–Lahovice–Zbraslav je ovlivněna soutokem Vltavy a Berounky a jejich rozlivovými plochami s vymezenou aktivní zónou. Využití břehů opět směřuje k postupnému uvolňování od nežádoucích provozů ve prospěch rekreační funkce. V okolí řeky převažují zanedbané oblasti s ruderálními porosty, polodevastované plochy se zbytky bývalých provozů nebo s různými nevyhovujícími provozy zatěžujícími životní prostředí. Nacházejí se zde významná ložiska šterkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění budoucí charakter i funkční využití krajiny. Projektová příprava území a upřesnění budoucího využití je velmi aktuální i v souvislosti s dokončením Pražského okruhu a mimoúrovňové křižovatky na Strakonické.

Vnější pásmo je oblastí, ve které lze diagnostikovat negativní projevy vnitřní suburbanizace města. Vzhledem k technologicky jednoduššímu procesu výstavby na "zelené louce" logicky dochází k investorským tlakům na výstavbu ve vnějším pásmu města, ať už na stavebních pozemcích v souladu s územně plánovací dokumentací, nebo na zemědělské půdě po změně funkce využití území. Nová bytová výstavba obytných a rodinných domů, realizovaná po r. 2000, je však bez občanského vybavení, mnohdy s vysokou hustotou využití území a monofunkčně bytová (např. v Čakovicích nebo Uhříněvsi), což je spojeno se zvýšenou vynucenou mobilitou obyvatel za vybaveností, opět v radiálních směrech do centra města. Souvisejícím negativním jevem je i tendence postupného srůstání některých obytných území obcí v těsném sousedství Prahy (např. Klánovice–Šestajovice–Jirny, Vnoř–Přezletice).

Novým fenoménem a rizikem je rostoucí tlak na srůstání původních obcí ve větší celky, které mění prostorové působení i funkční vztahy v krajině. Nevhodná je také obvykle monofunkční náplň nově vznikajících obytných celků. Tendence srůstání lze pozorovat např. v oblasti Čakovic, kde dochází k přibližování k Třeboradicím a Miškovcům. Nekoordinovaně se tato tendence naplňuje na hranici Prahy a Středočeského kraje, kde je velmi obtížné sladit potřeby městských částí Prahy a kontaktních obcí regionu, jejich investiční a politické zájmy a založit společné koncepce rozvoje oblasti. Zatím se spíše rozvíjí nežádoucí suburbanizace a uzavírají se možnosti vyváženého rozvoje území (příkladem může být přibližování Vnoře s Přezleticemi nebo Klánovic s Jirny a Šestajovicemi).

Obr. Funkční využití vnějšího pásma



Zdroj: URM, 2011

Na území vnějšího pásma by bylo žádoucí vyrovnat celoměstské deficity zeleně a zpestřit a posílit stabilitu krajiny. Zalesňování zemědělské půdy je jednou z možností, jak posílit ekologickou funkci krajiny. Zalesňováním dochází ke stabilizaci hydrologických a mezoklimatických podmínek v krajině, k ochraně půdy i ochraně vod. Proces zalesňování by měl být uvážlivý a na odborné úrovni.

Celková rozloha vnějšího pásma je 32 438 ha.

Vývoj od r. 2010

Oproti ÚAP 2010 byla změněna koncepce kapitoly o využití území. Původní popis využití území zaměřený na jednotlivé funkční složky byl opuštěn a nahrazen celkovým pohledem na fungování území v jeho pásmech. Dílčí vývojové změny v území se projevují v jednotlivostech a jsou popsány v následujících tematických kapitolách. Z celoměstského hlediska nedošlo ve využití území za poslední 2 roky k zásadním změnám.

2.3.3 JÁDROVÁ A NESTABILIZOVANÁ ÚZEMÍ

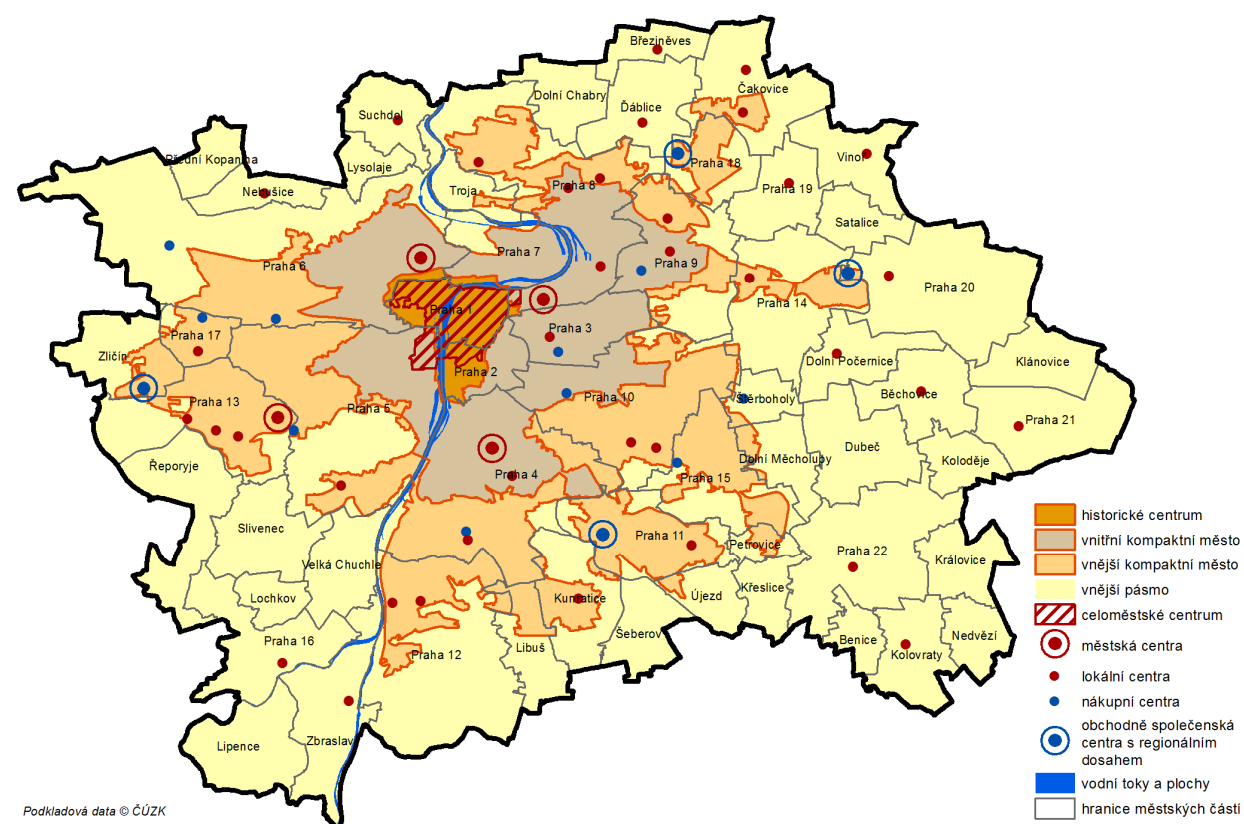
Jádrovými územími rozumíme oblasti s kumulacemi městotvorných aktivit. Zvláště jsou sledovány oblasti center a oblasti koncentrovaných pracovních příležitostí. Nestabilizovanými územími rozumíme území města specifická z hlediska jejich proměnné stability využití, nevyhovující kvality či jinak problematického využívání. Tato část se soustřeďuje na popis vybraných oblastí s tematikou:

- centra
- pracovní příležitosti
- přestavbová území

Centra

Na území města se vyprofilovala kumulace společenského života, správy, maloobchodu a pracovních příležitostí v oblastech, které nazýváme centra. Největším a nejsilnějším centrem je celoměstské centrum. Je vymezeno v městských částech Praze 1, 2, 5, 7 a 8 a zahrnuje k. ú. Staré Město, Josefov, Malá Strana a části k. ú. Nové Město, Smíchov, Holešovice a Karlín. Využití a komplexní problematika celoměstského centra je popsána výše v části kapitoly 2.3.2 Historické centrum města, celoměstské centrum.

Obr. Rozložení městských pásem a center



Zdroj: URM, 2011

Ostatní centra s významem zpravidla přesahujícím jednu městskou část nazýváme městská centra. Jsou to Pankrác, Dejvice, Karlín a Nové Butovice. Neopomenutelným znakem městských center je kvalitní výkonná obsluha MHD, vždy založená na metru. Městská centra se vyprofilovala na území kompaktního města a jsou velkou příležitostí pro odlehčení celoměstského centra.

Centrum **Pankrác** je vymezeno v Praze 4, k. ú. Nusle a Krč, v prostoru pankrácké pláň, lemované ulicemi 5. května, Na Strži, Milevská, Pujmanova a Hvězdova. Soustřeďuje sídla nadnárodních společností i celoměstských institucí, hotely, obchodní centrum, vše s vysokou kumulací pracovních příležitostí. Je výjimečné soustředěním výškových staveb, kvalitou a výkonem dopravního napojení nejen MHD, ale i IAD. Důležité jsou vazby do prostoru Kavčích hor s dominantním areálem České televize na západní straně, do nevyjasněného transformačního prostoru Rejtknechtů na východní straně a do oblasti kolem stanice metra Budějovická. Koncepte založení lokality je dlouhodobě diskutována, území má rezervy pro doplnění stavbami a rehabilitaci městského parteru.

Centrum **Dejvice** je vymezeno v Praze 6, k. ú. Dejvice a Bubeneč, v prostoru kolem Vítězného náměstí a Dejvické ulice a ulice Československé armády. Je koncentrací maloobchodu, městské a státní správy, administrativy včetně bank a pojišťoven a kulturních zařízení, vše s vysokou kumulací pracovních příležitostí. Zejména Dejvická ulice je typická obchodní ulice s živým městským parterem. Centrum je výjimečné urbanistickým založením na regulačních zásadách 1. poloviny 20. století. Důležité jsou vazby na vysokoškolský areál ČVUT s budovou Státní technické knihovny na severozápadní straně a do prostoru transformačního území v okolí stanice metra Hradčanské na jihovýchodní straně. Jádro oblasti Vítězného náměstí není dokončeno, o podobě ani funkci všech dostaveb není dosud rozhodnuto.

Centrum **Karlín** je vymezeno v Praze 8, k. ú. Karlín, v blokové zástavbě s jádrem kolem stanice metra Křížkova, na transformačních plochách bývalého ČKD, při ulici Křížkova a Pernerova. Je koncentrací maloobchodu, městské správy, administrativy a kulturních zařízení, vše s kumulací pracovních příležitostí, a též s relativně vysokým podílem bydlení. Centrum je výjimečné rozmachem, který prodělalo v rámci rehabilitace území po povodních v roce 2002. Důležité jsou vazby do transformační pobřežní oblasti Manin a Rohanského ostrova, kam se postupně rozšiřuje. Plošné rozvojové možnosti jsou skryty v individuální přestavbě dílčích objektů a bloků.

Centrum **Nové Butovice** je vymezeno v Praze 13, k. ú. Stodůlky, mezi stanicemi metra Hůrka a Nové Butovice. Je koncentrací maloobchodu, městské správy, administrativy a kulturních zařízení, to vše s kumulací pracovních příležitostí, a s vysokým podílem bydlení. Centrum je výjimečné již tím, že se vyprofilovalo v rámci sídlištní zástavby jako vstupní brána do Jihozápadního Města. Důležité jsou vazby do prostoru Centrálního parku na západní straně, na východní straně navazuje velké nákupní centrum a potenciál transformačního území kolem ulice Radlické.

Centra místního významu se spádovostí v rozsahu zpravidla obytné čtvrti či jiného sídelního celku nazýváme **lokální centra**. Lokální centra jsou zpravidla formována v historických jádrech bývalých obcí nebo v lokalitách se zdařilým vývojem urbánní struktury, která jsou dobře obsloužena MHD. Na území některých městských částí takto vzniklo jedno i více lokálních center (např. v Praze 8, 10, 12, 13, 14), ale stejně tak je možné, že v městské části nelze identifikovat žádné území, které by mělo vyhraněný charakter živého lokálního centra na srovnatelné úrovni (týká se zejména menších městských částí ve vnějším pásmu města). Celkem je vymezeno 37 lokálních center.

Tab. Lokální centra v Praze

KÓD	Lokální centra	Katastr	KÓD	Lokální centra	Katastr
1	Bohnice	Troja	26	Kolovraty	Kolovraty
3	Kobylisy	Kobylisy	27	Kolovraty	Háje
4	Ládví - sídliště Ďáblice	Kobylisy	29	Budějovická	Krč
5	Ďáblice	Ďáblice	30	Kunratice	Kunratice
6	Březiněves	Březiněves	31	Modřany	Modřany
7	Třeboradice	Třeboradice	32	Kamýk	Modřany
9	Čakovice	Čakovice	33	Zbraslav	Zbraslav
10	Vinoř	Vinoř	34	Radotín	Radotín
11	Kbely	Kbely	36	Barrandov II.	Hlubočepy
13	Prosek I	Prosek	38	Luka	Stodůlky
14	Prosek II	Vysočany	39	Západní město - Lužiny	Stodůlky
17	Horní Počernice	Horní Počernice	40	Stodůlky	Stodůlky
18	Hloubětín	Hloubětín	41	Řepy	Řepy
19	Dolní Počernice	Dolní Počernice	44	Nebušice	Nebušice
20	Běchovice	Běchovice	45	Suchdol	Suchdol
22	Újezd nad lesy	Újezd nad lesy	47	Nové Dvory I.	Braník
23	Zahradní Město	Záběhlice	56	Libeň - Palmovka	Libeň
24	Zahradní Město východ	Záběhlice	57	Olšanské náměstí	Žižkov
25	Uhřetěves	Uhřetěves			

Zdroj: URM, 2011

V souvislosti se změnou struktury maloobchodní sítě vznikla na území města ve své podstatě monofunkční velkokapacitní **nákupní centra**, z nichž ta největší jsou regionálního dosahu a jejich rozšířená nabídka do oblasti volného času z nich činí **obchodně-společenská centra s regionálním dosahem** (Letňany, Černý Most, Zličín a Chodov). Velkým soustředěním nových forem nákupních možností je celoměstské centrum města, nákupní možnosti jsou neopominutelnou složkou městských a lokálních center. Jde o výrazný fenomén ve funkčním členění Prahy, který se začal rozvíjet v 90. letech 20. století. Nákupní centra, hypermarkety, supermarkety a specializované velkoobchody a s nimi související velkosklady jsou rozmístěny v lokalitách s dobrou dopravní dostupností především IAD, ne vždy MHD, ale vždy v lokalitách s kapacitním klientským zázeminím. Obyvatelé sice nemusejí přejíždět za nákupy napříč celým městem, avšak soustředění nákupních příležitostí vytlačilo síť drobných obchodů, které byly rozmístěny v pěší dostupnosti. Přílišné rozrůstání velkokapacitních nákupních center přináší řadu problémů provozních, dopravních i ekologických – v důsledku závislosti na IAD vznikají rozsáhlá parkoviště na terénu a zvyšuje se podíl zpevněných ploch, centra v městské struktuře působí cizorodě a násilně ji proměňují v periferii.

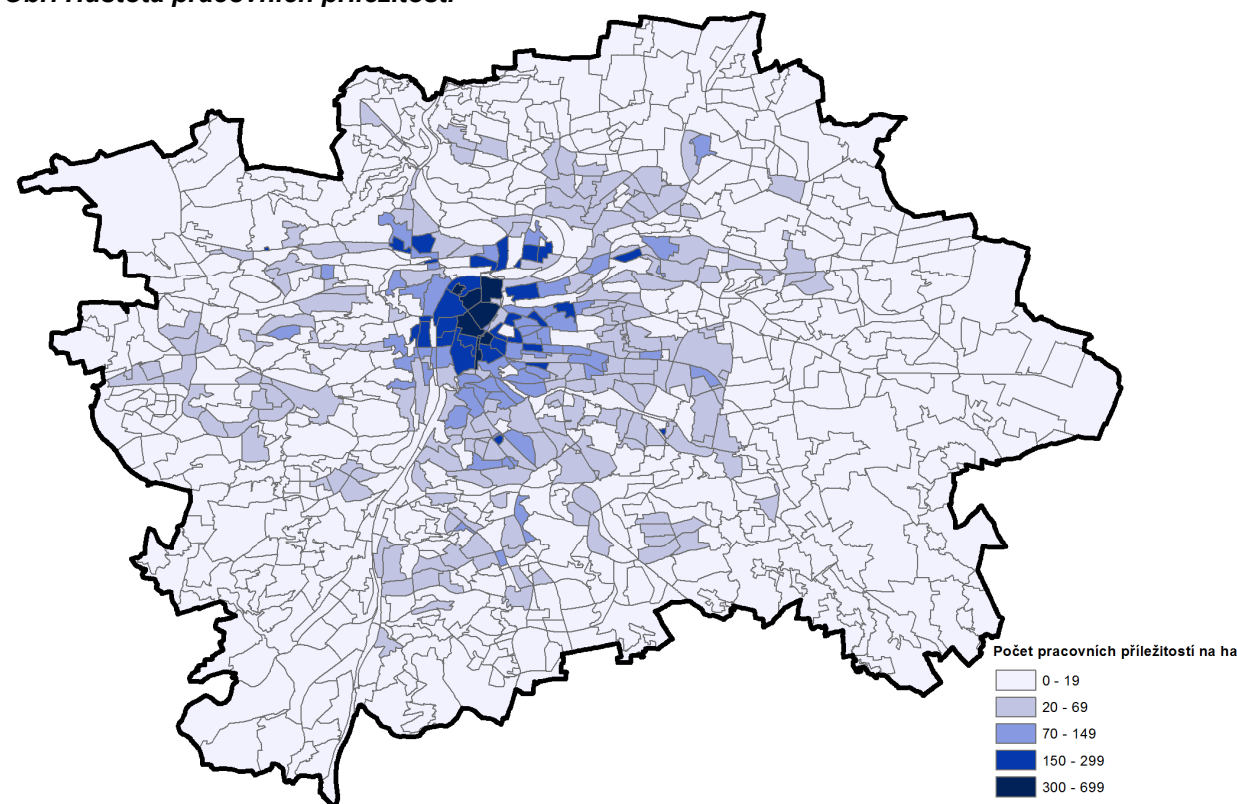
Pracovní příležitosti

Na vymezená městská, lokální a obchodně-společenská a nákupní centra včetně celoměstského centra zpravidla navazují zvýšené koncentrace pracovních příležitostí.

Velké soustředění pracovních příležitostí vyplývá z postavení Prahy jako hlavního města. Po ztrátě jejího významu jako převážně průmyslového města je největší podíl pracovních míst v terciární (obslužné) sféře, ve veřejné správě, v bankovníctví, peněžnictví, obchodu, ve zdravotnictví, školství, v kulturních institucích a zařízeních a dalších službách. Největší soustředění pracovních míst je v Praze 1. Centrum města je sídlem státních institucí, sídlem firem, jsou zde soustředěny velké objemy obchodních a kancelářských ploch.

Významný podíl pracovních příležitostí v Praze je ve službách a v úřednické sféře. Některé původní průmyslové plochy se transformovaly na smíšenou městskou strukturu, kde se složení nabídky pracovních míst posunula od dělnických a technických profesí k úřednickým a k profesím spojeným se širokou škálou služeb. Jedním z příkladů je vznik nového městského centra na Smíchově na plochách bývalých strojírenských podniků Tatra. Významný podíl na zaměstnanosti mají i aktivity spojené s turistickým ruchem – ubytování, stravování apod.

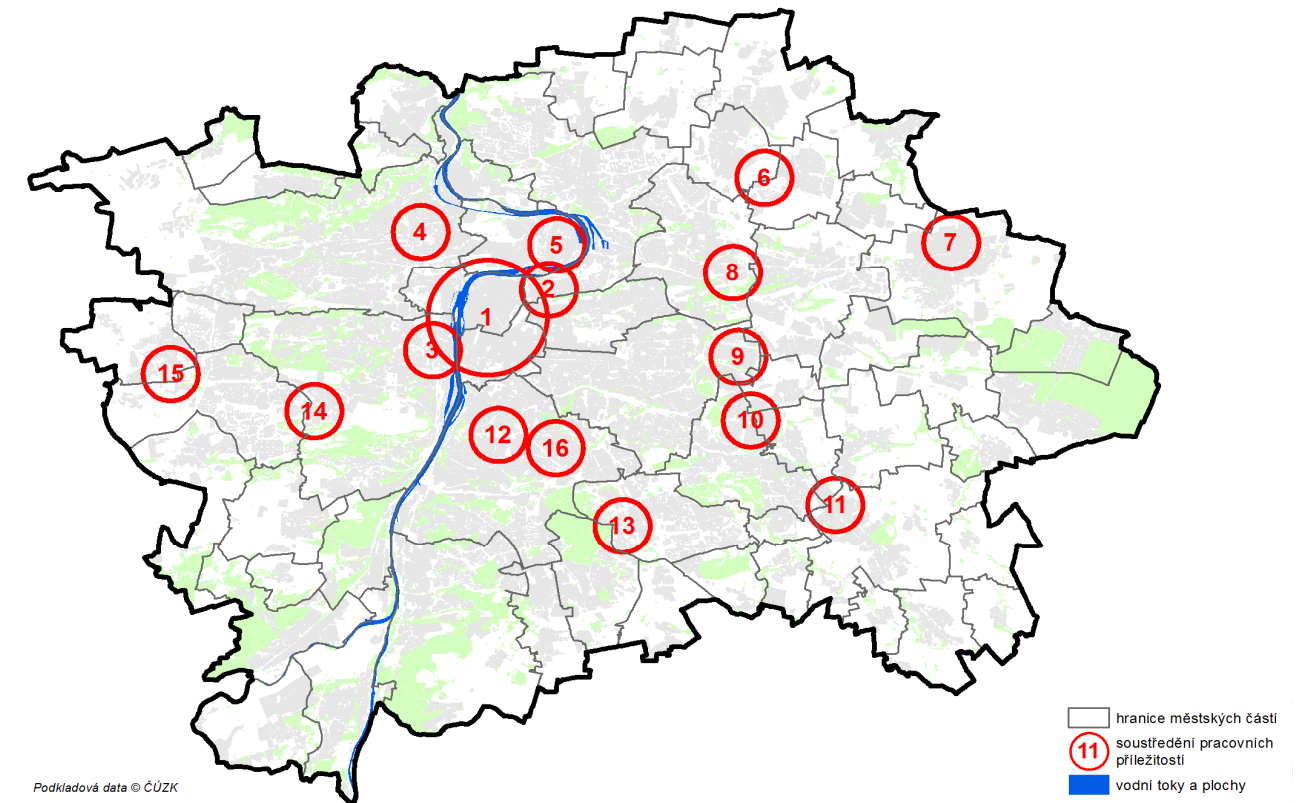
Obr. Hustota pracovních příležitostí



Zdroj: URM podle ČSÚ - SLDB 2001

Kapacitním zdrojem pracovních míst jsou tradiční stále existující průmyslové podniky a podniky malého a středního podnikání spolu s podniky zabývajícími se energiemi a novými informačními a administrativními technologiemi. Velký rozsah investiční výstavby v Praze poskytuje rovněž odpovídající nabídku pracovních míst ve stavebnictví, jejichž lokalizace je logicky proměnlivá.

Obr. Lokality s významným soustředěním výroby a služeb po r. 2000



Zdroj: URM, 2011

Vznik nových obchodně společenských a administrativních center na okraji Prahy – v Letňanech, na Chodově, v Michli a ve Zličíně jsou dalšími z nových nabídek pracovních míst, která nahrazují jejich úbytek v průmyslu. Dalším zdrojem pracovních příležitostí jsou logistická centra – největší vzniklo v Horních Počernicích. V Praze je nejmenší nezaměstnanost v České republice, začínají se však objevovat problémy s nedostatkem kvalifikované pracovní síly některých profesí, zejména ve zdravotnictví, školství a řemeslnických oborech.

Do oblastí s vysokou koncentrací pracovních příležitostí byly zahrnuty lokality s odhadem více než 5 000 pracovních míst a rozlohou větší než 10 ha, které představují významná soustředění výroby, obchodu a služeb, která vznikla zejména po roce 2000.

Některé oblasti pracovních příležitostí především ve vnějším pásmu jsou plošně rozsáhlé, avšak s nižší hustotou, jiné oblasti v centru a vnitřním kompaktním městě jsou bodově soustředěny do městských nebo lokálních center. Ačkoliv nejsou vymezeny jako konkrétní oblasti, projeví se ve schématu hustot pracovních příležitostí na hektar. Ve schématu naopak nejsou podchyceny novější realizace, neboť počty pracovních příležitostí pocházejí z dat Sčítání lidu, domů a bytů 2001, v době aktualizace ÚAP nebyly podrobné výsledky ze sčítání 2011 k dispozici.

Tab. Lokality pracovních příležitostí s významným soustředěním výroby a služeb po r. 2000

číslo lokality	městská část – katastrální území	odhad počtu pracovních příležitostí
1	Praha 1 – Nové Město	70 000
2	Praha 8 – Karlín	23 000
3	Praha 5 – Smíchov	9 500
4	Praha 6 – Dejvice	14 250
5	Praha 7 – Holešovice	12 000
6	Praha 18 – Letňany, Kbely	9 000
7	Praha 14 – Horní Počernice	14 100
8	Praha 9 – Vysočany	10 500
9	Praha 10 – Malešice	20 000
10	Praha 15, Hostivař, Štěrboholy	20 000
11	Praha 22 – Uhřetěves	10 000
12	Praha 4 – Pankrác	9 000
13	Praha 11 – Chodov	10 500
14	Praha 13 – Nové Butovice	5000
15	Praha 17 – Zličín	12 400
16	Praha 4 – Michle	9 000
celkem		258 250

Zdroj: URM, 2011

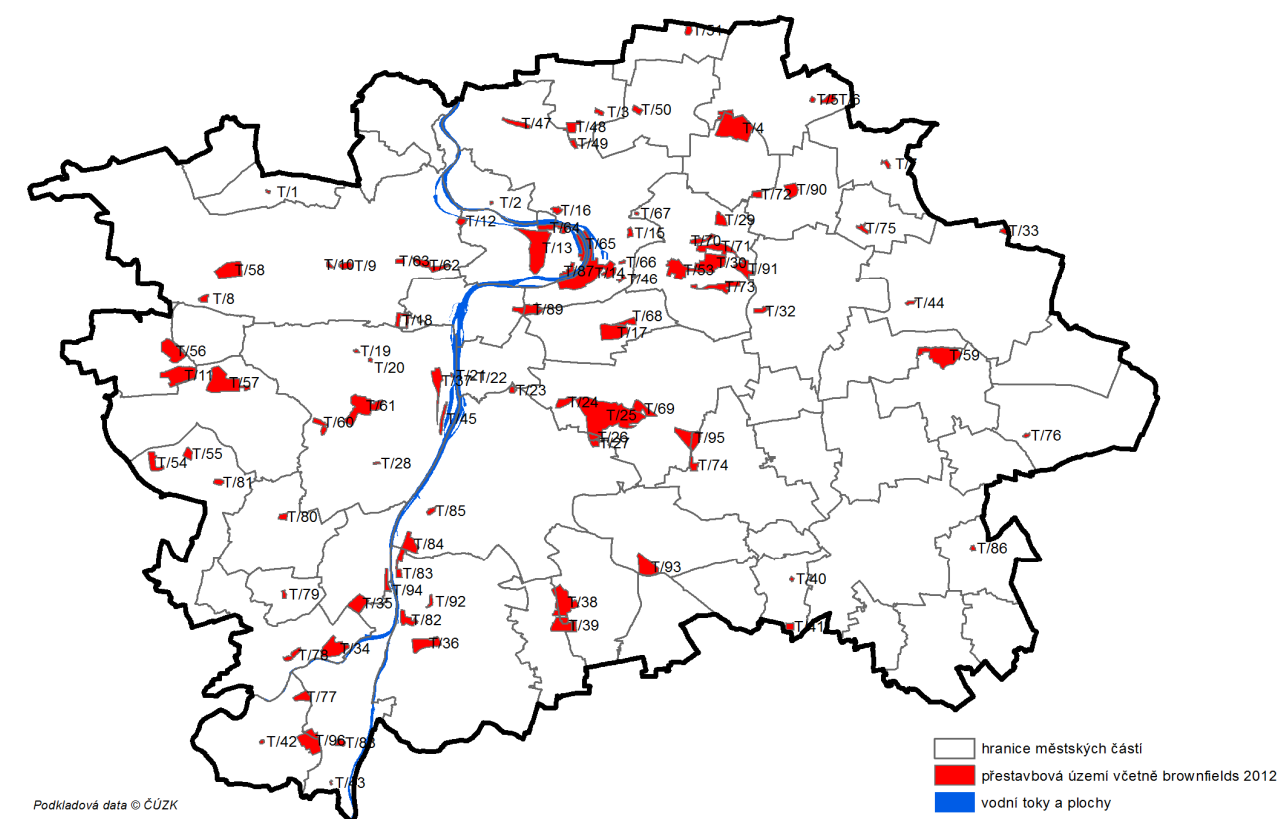
Přestavbová území

Součástí zastavěného území jsou plochy k obnově nebo opětovnému využití území, které zjednodušeně nazýváme přestavbová území nebo plochy (někdy brownfields).

Přestavbová území jsou území, z nichž původní funkce postupně a nezadržitelně mizí nebo která již svou původní funkci ztratila. Často jde o území zaniklých průmyslových a skladovacích areálů a objektů, zemědělských areálů a objektů, skleníků, části drážních území, opuštěných vojenských areálů a jiných původně zastavěných ploch. Kromě těchto území, u nichž se sanace území neobejde bez přestavby a funkční transformace, lze identifikovat území, která jsou z hlediska dnešní funkce města a jeho vývoje chápána jako problematická z důvodu nevhodného provozu v dané lokalitě produkujícího vysoké zátěže pro okolí a nevyhovujícího stavebního stavu objektů. Může jít o území naplněná aktivitami, které jsou kontroverzní z hlediska navazující městské struktury, jejího měřítka, polohy ve městě nebo z hlediska některého druhu ochrany území. Funkce a provoz neodpovídá významu a potenciálu místa, v němž se nacházejí. Přestavbové plochy mají zpravidla dobré podmínky pro obsluhu prostředky hromadné dopravy a skrývají mnohem výraznější ekonomický potenciál, než jaký v současné době vykazují. Proměna takových území může znamenat výrazně dlouhodobý proces.

Zvláštní problematickou skupinou jsou tzv. devastovaná území – území zanedbaná, již bez objektů, která často vznikají rovněž v souvislosti se stavební činností v okolí. Zatímco přestavbová území jsou zpravidla vždy zastavitelnými územími, devastovaná plochy jsou často území principiálně nezastavitelná, která je nutno rekultivovat a navrátit do ploch zeleně či případně do městské krajiny.

Obr. Přestavbové plochy v Praze 2012



Zdroj: URM, 2012

Přestavbová území představují významný rozvojový potenciál města, často v těsném kontaktu s centrem města. Jejich největší podíl se logicky nachází uvnitř kompaktního území. Proces hledání nového impulsu rozvoje a nové městotvorné náplně je velmi citlivý na vyvážené využití z pohledu potřeb města a na související vyvolanou dopravní a technickou zátěž území. Je žádoucí, aby byly zakládány po důkladné koncepční rozvaze v souladu s potřebami města i dané lokality.

V Praze je evidováno k roku 2012 celkem 94 přestavbových území o celkové rozloze cca 1 442 ha. Z toho je cca 47 ploch o celkové rozloze cca 1 259 ha identifikováno jako významné, neboť vzhledem ke své poloze mají neopominutelný vliv na své okolí a jsou průběžně sledovány systematickým průzkumem. Cca 37 přestavbových území má rozlohu větší než 10 ha, největší Slatiny – U Vršovického hřbitova – je v Praze 10 o rozloze 113 ha, dalších 5 ploch je větších než 50 ha, cca polovina z této skupiny je menší než 20 ha a 9 ploch je rozsahem menších než 10 ha.

V některých sledovaných lokalitách již byla zahájena funkční i prostorová přeměna odklonu od primární výrobní i zpracovatelské funkce k obslužné terciární sféře. Zejména zmizel těžký průmysl zatěžující životní prostředí a je nahrazován ekonomicky i ekologicky přijatelnějšími výrobami nebo funkcemi s náplní orientovanou na občanskou vybavenost, služby i na bydlení.

K přestavbovým plochám se obrací stále více investorů vzhledem k jejich atraktivní poloze. Využití těchto území je z hlediska ekonomického nakládání s pozemky velmi potřebné. Z toho důvodu je podpora ze strany města nanejvýš žádoucí, na rozdíl od podpory urbanizace volných nezastavěných území.

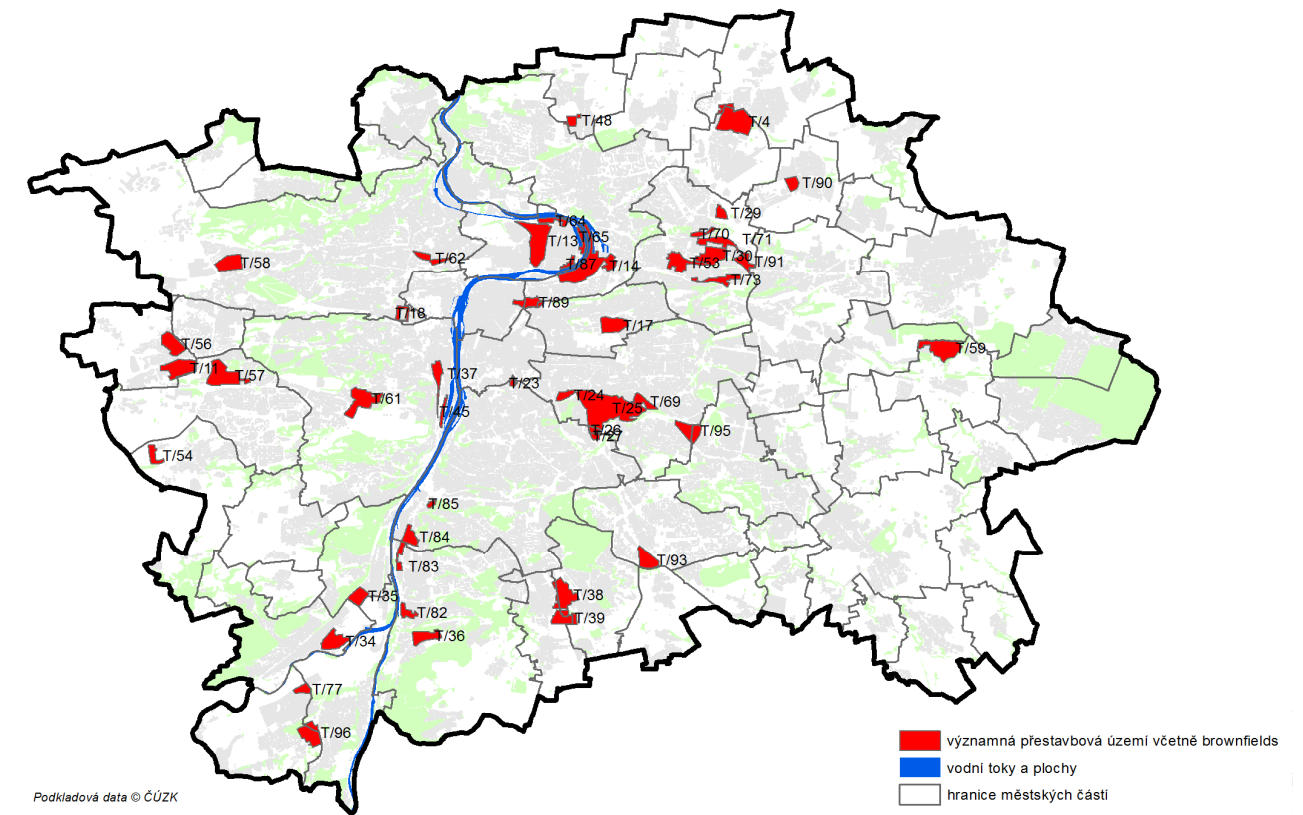
Přestavbové plochy jsou znázorněny ve výkresech Specifická území a Problémy v území. Přesný seznam s určením rozlohy, městské části a katastrálního území je součástí Doprovodných tabulek k urbanistickým prvkům a potenciálu území.

Významné přestavbové plochy

Tab. Významné přestavbové plochy v roce 2012

Kód	Název	Městská část
T/4	Kostelecká–Veselská	Praha 18, Praha – Čakovice
T/11	Na Radosti – Siemens	Praha-Zličín, Praha 13
T/13	Argentinská–Bubny–Zátory	Praha 7
T/14	Rohanské nábřeží – Maniny	Praha 8
T/17	Jana Želivského – Žižkovské nádraží	Praha 3
T/18	Vaničkova–Strahov	Praha 6
T/23	Bělehradská – Nuselský pivovar	Praha 4
T/24	Připotoční	Praha 10
T/25	U Vršovického hřbitova – Slatiny	Praha 10
T/26	Záběhlická	Praha 10
T/29	Čakovická–Klíčov	Praha 9
T/30	Kolbenova–Praga	Praha 9
T/34	Výpadová–skleníky	Praha 16
T/35	Radotínská – U Valtrů	Praha – Velká Chuchle
T/36	Do Koutů – Modřanské strojírny	Praha 12
T/37	Nádražní – Smíchovské nádraží	Praha 5
T/38	Dobronická–Paběnice	Praha-Kunratice, Praha-Libuš
T/39	V Lužích – masokombinát	Praha-Kunratice, Praha-Libuš
T/45	Strakonická– lihovar	Praha 5
T/48	Dopraváků	Praha – Dolní Chabry, Praha 8
T/53	Ocelářská	Praha 9
T/54	K Betonárně – stavební základna	Praha-Řeporyje
T/56	Strojírenská – V Pískovně	Praha-Zličín
T/57	Jeremiášova–Bavorská	Praha 13
T/58	Vlastina–kasárna	Praha 6
T/59	Podnikatelská – výzkumné ústavy	Praha-Běchovice
T/61	Radlická – Radlické údolí	Praha 5
T/62	Hradčanská – Prašný most	Praha 6
T/64	Most Barikádníků (za nádražím)	Praha 7
T/65	Bubenské nábřeží – Holešovický přístav	Praha 7
T/69	U Trati – Slatiny sever	Praha 10
T/70	Pod Krocínkou – Odkolek	Praha 9
T/71	Kolbenova ČKD	Praha 9
T/73	Poděbradská – U Elektry	Praha 9
T/77	K Radotínu	Praha-Lipence
T/82	Komořanská	Praha 12
T/83	Mezi Vodami – cukrovar	Praha 12
T/84	Šífařská	Praha 4
T/85	Údolní – Branický pivovar	Praha 4
T/87	Jankovcova	Praha 7
T/89	Hybernská – Masarykovo nádraží	Praha 1, Praha 3, Praha 8
T/90	Polaneckého – PAL Kbely	Praha 19
T/91	Na obrátce – lokalita Čína	Praha 9
T/93	Na Jelenách	Praha 11
T/95	Švehlova	Praha 10, Praha 15
T/96	Strakonická–Horka	Praha-Lipence, Praha-Zbraslav

Obr. Významné přestavbové plochy



Zdroj: URM, 2012

T/4 Kostelecká – Veselská – transformační plochy bývalého strojírenského podniku AVIA, dnes částečně nevyužívané. Předpokládá se přestavba na polyfunkční městskou čtvrť včetně bydlení, občanského vybavení a ploch pro podnikání pro zachování pracovních příležitostí v severním sektoru Prahy. Komunikační systém spádového území bude doplněn o severovýchodní část Pražského okruhu a komunikační propojení Letňany – Kbely, komunikační propojení mezi MUK Kbelská – Beranových a Pražským okruhem podél severního okraje letiště Letňany. Systém metra je stabilizován nedávno zprovozněným úsekem trasy C do Letňan. V souvislosti s dalším rozvojem lze v předmětném území předpokládat posílení autobusové dopravy ve vazbě na kolejové systémy.

T/11 Na Radosti – Siemens – areál na rozhraní katastrů Zličína a Třebonic byl od konce 80. let budován jako největší továrna na výrobu tramvajových souprav své doby. Závod ČKD Tatra zde zahájil výrobu v letech 1993–96, továrna pod novým jménem Siemens Kolejová vozidla fungovala do podzimu roku 2009. V současnosti je nevyužívaný areál majetkem společnosti Pražská správa nemovitostí, spol. s r. o.

Celek představuje kompaktní monoblok výrobních hal mezi ulicemi Sárskou a Na radosti. Dopravní infrastruktura v okolí je stabilizovaná a zajišťuje kvalitní napojení nejenom na MHD (metro, autobus), ale též na nadřazenou infrastrukturu města (Pražský okruh) a železnici. Vhodnou možností by bylo území využít pro technologický park.

T/13 Argentinská – Bubny–Zátory – dlouhodobě opuštěné drážní plochy. Předpokládá se transformace na polyfunkční městskou čtvrť s funkcí rozšířeného celoměstského centra. Transformaci komplikuje nedořešená památková ochrana některých železničních budov, ne zcela jednotné názory města a vlastníka pozemků na vhodný způsob a intenzitu zástavby v koordinaci s dalšími záměry v území, zejména se založením nového městského parku, transformací nádraží Holešovice-Bubny a nezbytným novým dopravním řešením.

Komunikační systém území dozná úpravy související s urbanizací daného prostoru. Nové přemostění Vltavy spolu s mostem Barikádníků nabídne na pravém břehu Vltavy napojení na Městský okruh, který je ve výstavbě, úpravy dozná technické řešení ul. Bubenské, která mimoúrovňově překříží modernizované železniční trati. Napojení území na oblast celoměstského centra bude s využitím stávajících mostů přes Vltavu. Prověřuje se problematika nového mostu přes Vltavu mezi Holešovicemi a Karlínem. Systém obsluhy

území veřejnou dopravou se zkvalitní výstavbou druhého vestibulu stanice metra Vltavská, lze předpokládat rovněž úpravy v tramvajové síti zlepšující plošnou obsluhu území. V území dojde k modernizaci stávajících železničních tratí včetně zastávky Bubny a nové zastávky Výstaviště, zvažuje se možnost přesunu stávající zastávky na trati Praha – Kralupy n. Vltavou.

T/14 Rohanské nábřeží – Maniny – zahájena transformace bývalých průmyslových, skladových a odstavných ploch na městskou strukturu jako doplnění souvisejících městských čtvrtí Karlína a Libně. Cílem je jednak vytvoření lokálního centra kolem stanice metra Invalidovna a na plochách bývalé továrny Rustonky s potenciálem ploch pro celoměstsky významnou budovu a jednak vytvoření nového nábřeží s rekreačními plochami přírodně upraveného parku podél Vltavy, založení nové parkové plochy v návaznosti na Kaizlový sady.

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

Foto Oblast Rohanského ostrova



Zdroj: URM, 2011

T/17 Jana Želivského – Žižkovské nádraží – území bývalého nákladového nádraží a dostavba Bazilejského náměstí s cílem vytvořit nové lokální centrum Prahy 3 s podílem nadmištních funkcí, s občanským vybavením a významným podílem bydlení. V území se střetávají požadavky vlastníků a investorů, požadavky města na podíl veřejného vybavení a parkových ploch, způsob budoucí dopravní obsluhy území a památková ochrana nádražní budovy.

Předpokládaný rozvoj v prostoru nákladového nádraží klade nové požadavky na zkvalitnění jeho dopravní obsluhy. Komunikační systém bude doplněn o Jarovskou spojku umožňující napojení území na budoucí Městský okruh v prostoru Jarova a Hrdlořez, sleduje se možnost zkvalitnění obsluhy území kolejovou MHD. Cílem transformace je odstranění nepropustné bariéry mezi sousedícími částmi Prahy 3 a Prahy 10 a zapojení tohoto území do města.

T/18 Vaničkova – Strahov – dlouhodobé hledání způsobu využití chátrajícího morálně i fyzicky zastarávajícího komplexu strahovských stadionů ležících na významném území v přímém kontaktu s historickým centrem města. Stadion byl založen pro masová tělovýchovná vystoupení, později komplex sloužil z části pro vrcholové středisko sportu ČSTV a pro ubytování a sportovní aktivity vysokých škol, v současné době je využíván omezeně, zejména neadekvátní je současná funkce hlavního Masarykova stadionu. Pronajata je pouze hrací plocha pro sportovní klub s nevhodnými dostavkami, tribuny stadionu jsou zčásti využité, zčásti chátrají. Stadion jako celek je zcela nefunkční a veřejnosti nepřístupný.

Území má potenciál pro nové funkční využití, včetně navazujícího rekreačního území směrem k oboře Hvězda. Na transformaci území byla vyhlášena urbanistická ideová soutěž, která sice přinesla mnoho nápadů, ale žádný z nich však není podrobněji sledován. Dlouhodobý pronájem hrací plochy a chybějící dostatečně nosná idea budoucí transformace a rovněž památková ochrana Masarykova stadionu znamená

zablokování stávajícího stavu na dlouhou dobu a způsobí další chátrání areálu. Problémy jsou spojeny také s limitovanou automobilovou dopravní obsluhou a obsluhou MHD pro kapacitní využití území.

T/23 Bělehradská – Nuselský pivovar – území sevřené obloukem železniční trati a korytem potoka Botiče v Nuslích. Komplex, jenž má svůj historický základ v první třetině 18. století, byl během 19. věku rozšiřován do současné rozlohy. Původní výroba zde zanikla v roce 1960. Chátrající areál prohlášený v roce 2000 za kulturní památku je v současné době majetkem rozličných soukromých subjektů a slouží skladování a drobné výrobě.

Poloha v rámci kompaktního města je zárukou dobré dopravní dostupnosti. Obsluhu prostřednictvím MHD v současnosti představují tramvajové trati v Křesomyslově a Bělehradské ulici. Výhledově se počítá s vybudováním stanice metra na nedalekém náměstí Bratří Synků v rámci výstavby trasy „D“.

Foto Nuselský pivovar



Zdroj: URM, 2011

T/24 Přípotoční – území představuje soubor několika samostatných areálů. Jde o areál bývalých i stávajících garáží v různém stupni degradace, provozů sloužících údržbě vozidel či jejich prodeji, jednoznačně provizorního charakteru. Část přestavbového území je v dobrém stavebně-technickém stavu, kde přestavba není diktována potřebou obnovy dožilého stavebního fondu, ale snahou dotvořit okraj obytné čtvrti s odpovídajícími urbanistickými kvalitami. Dobrou dopravní dostupnost prostřednictvím MHD zajišťují tramvajové trati a autobusové linky na Vršovické a Moskevské ulici.

T/25 U Vršovického hřbitova – Slatiny – jde o rozsáhlé a degradované území s nefunkčním seřadovacím nádražím. Žádoucí je transformace na novou městskou strukturu včetně bydlení a občanské vybavenosti začleněnou do okolní zástavby jako nové těžiště území. Dořešit je nutné odvodnění. Obecně se předpokládá kompaktnější forma zástavby na Bohdalci a rozvolněnější ve Slatinách.

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

T/26 Záběhlická – území mezi ulicemi Záběhlickou, Chodovskou a korytem potoka Botiče, poblíž kolejistě odstavného nádraží Praha-jih. Jde o devastovanou plochu po odstranění objektů Hasičské záchranné služby ČD. Dopravní obslužnost prostřednictvím MHD je zde zajištěna tramvajovou tratí a dále autobusovými linkami.

T/29 Čakovická–Klíčov – devastované území vzniklé zbořením objektů areálu někdejšího podniku Československá automobilová doprava Praha Klíčov, s. p. Soukromý majitel zde po r. 2005 plánoval výstavbu administrativně- obchodního komplexu, investice se nezdařila a území je bez využití. Lokalita má horší dopravní dostupnost prostředky MHD, jelikož je obsluhována pouze autobusovými linkami. Nejbližší stanice metra oddělená bariérou kapacitních komunikací je mimo docházkovou vzdálenost.

T/30 Kolbenova–Praga – části bývalého průmyslového gigantu ČKD v Praze se zbývajících továrními halami, částečně je území již vyklizené a probíhají v něj provizorní skladovací a nevýrobní provozy. Území s potenciálem zapojení do městské struktury s vazbou na již transformovaný vysočanský přednádražní prostor a náměstí OSN. Navazuje na z části již realizovanou obytnou zástavbu mezi Kolbenovou a Rokytkou. Vzhledem k existenci stanice metra má území výrazný potenciál pro umístění celoměstských aktivit, zejména severně od ulice Kolbenovy. Úkolem transformace je též stanovení optimální míry využití území a posouzení případných možností výškových objektů v území.

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

T/34 Výpádová–skleníky – území bývalých, již zcela zrušených, skleníků ve Velké Chuchli, se zbytky provizorně využívaných hal. Je v záplavovém území. Předpokládá se jejich úplné zrušení, území je ložiskem štěrkopísku a je zapojeno do projektu radotínských jezer s vybudování celoměstského rekreačního areálu se sportovním přístavem a plážemi pro koupání. Dopravní obsluha MHD je zajišťována autobusy a železnicí, žst. stanice Praha-Radotín je v dobré docházkové vzdálenosti.

T/35 Radotínská – U Valtrů – území bývalých skleníků ve Velké Chuchli, je v záplavovém území. Předpokládá se nové využití pro sport s minimálním podílem krytých sportovišť. Území je nutno situovat do pásu podél železnice. Dopravní obsluha MHD je zajišťována autobusy a železnicí, žst. zastávka Praha-Velká Chuchle je v dobré docházkové vzdálenosti.

T/36 Do Koutů – Modřanské strojírny – komplex někdejších průmyslových závodů Ing. Karla Schulze na výrobu acetyleny, páskového železa a trubek, poté podniku ČKD Dukla, po r. 1991 transformovaném postupně na Modřanské strojírny a poté na více samostatných drobnějších výrobních provozů s rušením původních těžkých provozů. Areál je v dobrém stavebně-technickém stavu, dopravně je napojen primárně na Komořanskou ulici, již jsou vedeny autobusové linky MHD.

T/37 Nádražní – Smíchovské nádraží – území nevyužívaných drážních ploch Smíchovského nádraží. Předpokládána je transformace severní a severozápadní části území, navazující na realizovanou přeměnu bývalých průmyslových a nevyužívaných drážních ploch na těžiště obvodového centra Smíchova. Transformace se připravuje s předpokladem doplnění městské obytné struktury nezbytným občanským vybavením, novým parkem, autobusovým nádražím, doplněním systému P+R a s prostorem pro centrum city logistiky v přímé vazbě na železniční stanici. V přípravě území se střetávají koncepční představy města o podílu celoměstských funkcí s případnou lokalizací celoměstsky významné budovy, s představami investora na umístění velkokapacitního nákupního centra. Dopravní systém území bude třeba koordinovat s celoměstskou koncepcí výhledového uspořádání železničního uzlu v oblasti celoměstského centra, komunikační systém pro obsluhu nové zástavby naváže na založenou komunikační síť Smíchova. Základem obsluhy území městskou hromadnou dopravou zůstane stávající trasa metra B se stanicemi Anděl a Smíchovské nádraží a tramvajová doprava v tradičních stopách.

T/38 Dobronická–Paběnice – velmi rozsáhlá průmyslová plocha o rozloze více než 43 ha, v níž se nalézají objekty areálu družstva Stavba Praha, bývalá stavební a výrobní základna podniku Vodní stavby, a. s., podnikatelský park společnosti VIMbau s cca 200 nájemci, stanice technické kontroly a skladový areál bývalého velkoobchodu potravin. Lokalita je hůře dopravně dostupná MHD – pouze autobusové linky Vídeňskou a Dobronickou ulicí. Zlepšení přinese výstavba trasy „D“ metra, nejbližší stanice u křižovatky ulice Novodvorské s ulicí V Hrobech však nebude v docházkové vzdálenosti do 1,5 km.

T/39 V Lužích – masokombinát – území bývalého masokombinátu. Transformace musí teprve nalézt nové funkční náplně a jejich začlenění do stávající struktury okolí, dořešit je nutno odvodnění a zabezpečení existence drobných vodních toků. Komunikační systém spádového území bude v budoucnu doplněn o východní obchvat Písnice, který umožní napojení území na realizovanou jižní část Pražského okruhu na hranici města. V návaznosti na východní obchvat Písnice bude komunikační systém území rovněž doplněn

o novou severojižní komunikaci mezi Kunraticemi a Libuší navrhovanou podél východního okraje areálu bývalého masokombinátu. Kvalitativní změnu v obsluze území veřejnou dopravou přinese budoucí trasa metra D, u její koncové stanice se počítá s terminálem veřejné dopravy umožňující přestupní vazby dopravu v regionu. Optimalizace umístění přestupního terminálu u depa Písnice je předmětem prověřování.

T/45 Strakonická–lihovar – továrna na výrobu lihu a octa z roku 1880, jejíž provoz byl ukončen v roce 2000. Výrazný objekt cukerné rafinerie a osmiboký komín jsou památkově chráněny. Areál je v soukromém vlastnictví a je vhodným objektem k celkové funkční konverzi, nicméně v současné době chátrání budov značně pokročilo. Dopravní dostupnost MHD je velmi kvalitní. Území je obsluhováno tramvajemi a autobusovými linkami v Nádražní ulici, do 1 km se nachází stanice metra a nádraží Praha-Smíchov.

T/48 Dopraváků – lokalita zvaná Beranov na jihozápadním okraji Dolních Chab. Na území se do 80. let těžily slévarenské písky, následně byly pískovny zavezeny a v současnosti je lokalita využívána pro logistiku a drobnou výrobu. Její jižní část při ulici Dopraváků zaujaly funkční soubory sloužící opravě a prodeji vozů (někdejší areál ČSAD), větší část na severu představuje povětšinou devastovanou plochu s dočasnými skládkami stavebního materiálu. Pro část této plochy bylo vydáno územní rozhodnutí na vybudování obytného souboru dvaceti viladomů. Území není příliš dobře dopravně dostupné. Z prostředků hromadné dopravy je obsluženo autobusovými linkami v ulici Ústecké a K Ládví. Konečná tramvaje vozovna Kobylisy je mimo docházkovou vzdálenost (cca 800 m).

T/53 Ocelářská – území bývalých průmyslových a skladových areálů, součásti ČKD a souvisejících provozů. Předpokládá se vyklizení provizorních provozů kolem ulice Ocelářské a přestavba území se smíšenými funkcemi a parkovými plochami v návaznosti na tok Rokytky. Území má vazbu na komplex „Zelený ostrov“, jehož jádrem je multifunkční hala O2 Aréna. Je výborně obsluženo MHD – stanice metra Českomoravská s autobusovým terminálem, tramvajové linky vedené ulicí Sokolovskou.

T/54 K Betonárně – území bylo využíváno jako stavební základna firem IPS, Skanska, Prefa - jako betonárna a deponie stavebního materiálu. Část areálu je dosud využívána stejným způsobem, současně probíhá postupné odstraňování staveb a deponií, byla zrušena vlečka a území je uvolňováno. Převažujícím vlastníkem pozemků je společnost Skanska, a. s. Velmi špatná je dopravní dostupnost MHD – jediná autobusová linka vede ulicí K Třebonicům. Železniční nádraží Praha-Řeporyje je v docházkové vzdálenosti cca 1 km; zdejší provoz má velmi nízkou frekvenci spojů.

T/56 Strojírenská – V Pískovně – bývalé průmyslové a skladové areály rozmístěné podél železniční trati Praha – Hostivice. Předpokládá se přestavba vymezené centrální části Zličína na plnohodnotnou městskou část s potřebnou občanskou vybaveností a nabídkou pracovních příležitostí a s vazbou na zastávky tramvaje a železnice. Pro snížení účinku železniční trati jako prostorové bariéry je žádoucí vzájemné prostorové a funkční propojení městských částí Zličín a Řepy přes železniční trať severně od nádraží.

T/57 Jeremiášova – Bavorská – výrobně skladovací provozy bývalých areálů Konstruktivy, Mototechny a IPS-Praha se stavebním dvorem. Severní okraj této lokality je z větší části ohraničen zeleným svahem přírodní památky U Hájků s historickým dvorem Háje. V současnosti jsou areály pronajaty rozličným subjektům pro skladové účely a drobnou výrobu. Obsluhu prostředky MHD zajišťují autobusové linky vedené Jeremiášovou a Bavorskou ulicí.

T/58 Vlastina–kasárna – rozsáhlý areál doposud využívaný armádou ČR. Soubor staveb zahrnuje skladovací kapacity, objekty někdejší tiskárny Naše Vojsko a vojenského gymnázia Jana Žižky. Pozemky jsou v majetku České republiky, což dává veřejné správě možnost aktivně přistoupit k rozvoji území, stanovit regulativy a požadovat umístění konkrétních staveb veřejné infrastruktury. Možnosti přestavby území byly prověřovány urbanistickými studiemi i ideovou soutěží vyhlášenou městskou částí Praha 6. Jednou z variant nové funkční náplně území bylo založení vysokoškolského kampusu.

Obsluhu ze strany MHD zajišťují autobusové linky vedené Vlastinou, Ruzyňskou a Drnovskou ulicí. Obratiště tramvaje na konečné stanici Šárka se nachází mimo docházkovou vzdálenost (cca 600 m). Jako značně výhodná se jeví blízkost trati č. 120 Praha – Kladno – Rakovník, kdy uvažovaná přestavba úseku mezi Ruzyní a centrem města na rychlodráhu zajistí rychlé a vysoce kapacitní dopravní spojení.

T/59 Podnikatelská – výzkumné ústavy – území vývojové a provozní základny výzkumných ústavů Praha-Běchovice, kterou provozovala Akademie věd ČR. Severní okraj území tvoří Xaverovský háj. S rozsáhlým souborem provozních budov, skladů a doplňkové infrastruktury se uvažovalo jako o budoucím technologickém parku, který by zde umožnil provozovat vysoce specializovaný a technologicky náročný vývoj a výrobu. V rámci vypořádání konkurzní podstaty došlo k rozpadu vlastnické struktury zdejších

nemovitostí včetně dopravní infrastruktury mezi množstvím soukromých subjektů. Proto je možnost ucelené koncepce rozvoje tohoto území značně ztížena.

Možnost napojení areálu na příslušný segment Pražského okruhu byla před nedávným časem posouzena negativně. Z toho důvodu zde není žádoucí provozování aktivit, které jsou náročné na přepravní kapacity, jako jsou logistické areály a výroba vyžadující přepravu velkých objemů, rovněž by byla problematická konverze na jiné funkce s velkou návštěvností. Komplex je obtížně dostupný prostředky MHD, obsluhu představují autobusové linky vedené ulicí Mladých Běchovic. Železniční stanice Praha-Běchovice je již mimo docházkovou vzdálenost (cca 2 km).

T/61 Radlická – Radlické údolí – rozsáhlé a různorodé území okolo Radlické ulice při stanici metra Jinonice. Na severní straně je již částečně vyklizený areál továrny Walter. Toto území je již projekčně připraveno na totální funkční i prostorovou proměnu v obytnou a smíšenou čtvrť. V území jižně od Radlické ulice je situován areál ministerstva obrany a VUSS Praha, který v území působí jako nežádoucí bariéra pro vstup do navazujících přírodních území. Podél Radlické jsou pak provizorní skladové a výrobní provozy. Navazující plochy na náhorní plošině Dívčích hradů jsou zájmovým územím pro výstavbu vysokoškolského kampusu Univerzity Karlovy.

Územím prochází železniční trať. Komunikační systém ve spádovém území bude v budoucnu doplněn dosud chybějícím úsekem Radlické radiály a napojení stávající ul. Radlické na tuto komunikaci u žst. Praha-Jinonice. Předpokládá se i nové komunikační propojení mezi ul. Radlická–Klíkatá. Obsluha území MHD bude zajišťována prioritně trasou metra B se stanicí Jinonice.

T/62 Hradčanská – Prašný most – protáhlé území podél železniční trati Praha – Kladno od ulice Gymnasijní k železničnímu přejezdu u stanice metra Hradčanská. Území tvoří 2 prostorově samostatné provozní celky. Východní polovinu území zaujímá areál nádraží Praha-Dejvice, s deponií stavebního materiálu ze stavby tunelu městského okruhu a s areálem někdejší prodejny paliva a stavebnin. V nádražním obvodu se nacházejí tři technické památky. Západní polovinu území mezi tratí a ulicí Generála Píky zabírá areál někdejších vojenských zásobáren s baráky vojenské nemocnice, využívaný logistickými složkami armády. Působí zde rovněž Ústav leteckého zdravotnictví.

Lokalita v blízkosti historického centra má vynikající obsluhu prostředky MHD – stanice Hradčanská trasy metra „A“, stanice příměstské železniční dopravy nádraží Praha-Dejvice, tramvajové a autobusové linky vedené ulicemi Milady Horákové a Pod Kaštany. Význam železničního spojení má být posílen přestavbou příslušného úseku železniční trati č. 120 mezi Ruzyní a centrem města na rychlodráhu.

T/64 Most Barikádníků (za nádražím) – území mezi nádražím Praha-Holešovice a vltavským břehem. Jeho část západně od mostu Barikádníků zaujímá převážně areál někdejší betonárky Prefa-Wolf. Areál je napojen na železnici skrze již nefunkční vlečku z nádraží Praha-Holešovice. Východní část území tvoří z větší části degradované plochy vltavského břehu s kolejištěm zaniklé přístavní dráhy, se zbytky degradovaných výrobních a skladových objektů. Část přestavbového území podél řeky je součástí záplavového území. Při přestavbě se počítá s využitím těchto ploch převážně pro vytvoření rekreačního zázemí pro zdejší silně urbanizovanou čtvrť. Plochy při severním okraji holešovického nádraží se jeví jako vhodné pro situování obchodní vybavenosti.

Obsluha MHD je zajištěna metrem „C“ se stanicí Nádraží Holešovice s autobusovým terminálem, tramvajovými linkami vedenými přes Ortenovo náměstí a železniční stanicí Praha-Holešovice.

T/65 Bubenské nábřeží – Holešovický přístav – poloostrov oddělující bazén holešovického přístavu od hlavního řečiště Vltavy, dále sem patří provozně související plochy jako např. výtah na opravovaná plavidla. Původní ochranný obchodní přístav vznikl koncem 19. století, stávající podobu získal poloostrov v roce 1926. Na střední kose je objekt veřejného skladiště se statutem kulturní památky, který je v dobrém stavebně-technickém stavu a slouží skladování. V budoucnu se počítá s konverzí na smíšenou zástavbu, která má navazovat na zástavbu komplexu Prague Marina vzniklou mezi roky 2007–2009 na západním břehu přístavního bazénu. Dopravní dostupnost MHD je zprostředkována tramvajovými linkami vedenými Dělnickou ulicí.

T/69 U Trati – Slatiny sever – území sevřené železniční tratí Praha – Benešov u Prahy a ranžirem zaniklého seřadovacího nádraží Praha-Vršovice, vyplněné různými provozovny malovýroby, opravárenství, autobazarů, skladování, maloobchodu a služeb. Území se postupně proměňuje od staveb provizorního charakteru k novostavbám hal obchodních řetězců. Přestavba území bude postupovat spíše v kvalitativní proměně, než v zásadní funkční transformaci. Dopravní dostupnost MHD je zprostředkována autobusovými linkami vedenými ulicí V Korytech.

T/70 Pod Krocínkou – Odkolek – bývalý areál parního mlýna a továrny na chléb z počátku 20. století, ve východní části navazuje soubor bývalého Freyova vysočanského cukrovaru a zelený svah zastavěný objekty skupinových garáží. Výrobní objekty Odkolkových pekáren jsou zachovány ve velmi dobrém stavu včetně architektonického detailu. Objekt bývalého ředitelství při ulici Ke Klíčovu (parc. č. 1244/8) požívá památkové ochrany. Areál je napojen na vlečku z nádraží Praha-Vysočany. Komplex je v majetku italského developera, předpokládá se konverze na obytný soubor. Obsluha území MHD je zajišťována autobusovými linkami vedenými skrze ulici Ke Klíčovu, tramvajemi z náměstí OSN a odtud též linkou metra „B“ ze stanice Vysočanská.

Foto Pekárny Odkolek



Zdroj: URM, 2011

T/71 Kolbenova ČKD – areál bývalé továrny ČKD v katastru Vysočany. Území je ohraničeno železniční tratí Praha – Lysá nad Labem a ulicí Kolbenova. Zachována je část objektů slévárny a několik izolovaných staveb někdejších provozů. Areál je využíván převážně pro skladování, část volných ploch slouží parkování či jako příležitostné tržiště a pouze v objektech někdejších sléváren stále běží výrobní provozy. Památkově je chráněn objekt „Elektrické přístroje“ (tzv. Mechanika) a sousední montovaná chladicí věž. Areál byl zavlečkován, provozuschopný je pouze krátký úsek. Komplex je v majetku různých soukromých subjektů. Předpokládá se konverze na novou městskou čtvrť se smíšeným využitím. Obsluha území MHD zprostředkovává metro B se stanicemi Kolbenova a Vysočanská, tramvajová doprava vedená Kolbenovu ulicí a autobusové linky přes nám. OSN.

T/73 Poděbradská – U Elektry – území mezi Poděbradskou ulicí a železniční tratí Praha – Kolín. Jde o území v západní části s degradovanou plochou zaniklého seřadiště Praha-Libeň, využívané jako deponie stavebního materiálu; ve východní části s areálem podniku Tesla s výškovou budovou při Poděbradské ulici, v níž fungují pronajimatelné kanceláře. Předpokládá se konverze na novou městskou čtvrť se smíšeným využitím. Obsluha území MHD zajišťuje tramvajová linka vedená Poděbradskou ulicí s vazbou na metro B.

T/77 K Radotínu – území v záplavovém území nivy Berounky je zastavěno objekty funkční velkotržnice vybudované na místě někdejšího areálu jahodárny. Předpokládá se vymístění velkotržnice a konverze na území sloužící oddechu ve vazbě na budoucí celoměstský rekreační areál kolem nových vodních ploch, které vzniknou po vytěžení štěrkopísků.

Sporou obsluhu území MHD zprostředkovává autobusová linka vedená ulicí Josefa Houdka. Přeměna území na rekreační oblast předpokládá i nový systém dopravní obsluhy.

T/82 Komořanská – v území již probíhá náhrada dožitých objektů novou výstavbou. Oblast blíže k Vltavě je atakována rozpornými záměry na umístění výškových objektů s bytovou funkcí, v této oblasti netypickými. Plochy při ulici Modřanské jsou vhodné pro umístění převážně nebytových funkcí. Z hlediska širších dopravních vztahů zůstane nejvýznamnější ul. Modřanská a její vazba na komunikaci Komořanskou. Pro území i v budoucnu je významná zkvalitněná tramvajová trať z Modřan do centra města. Spojení území s jižní částí regionu zajistí železniční trať Praha – Vrané nad Vltavou.

T/83 Mezi Vodami – cukrovar – plochy bývalého cukrovaru. Dnes zájmové území pro nové využití – převážně pro obytnou funkci, využívající atraktivní vazbu na Vltavu, s podílem občanského vybavení. Diskutabilní je míra využití území. Při volbě charakteru a měřítka budoucí zástavby je nutné zohlednit

fenomén řeky Vltavy, což naráží na představy potenciálních investorů na maximální exploataci území. Dopravní obsluhu území by v budoucnu mělo zkvalitnit napojení přeložky ul. Komořanské na nadřazený komunikační systém města na jihu Prahy. V souvislosti s rozvojem území je zvažována možnost zkvalitnění veřejné dopravy kolejovou MHD.

T/84 Šífařská – bývalé monofunkční průmyslové území mezi ulicemi Modřanskou a železniční tratí. Předpokládá se transformace na smíšené využití převážně pro komerční funkce a podnikání. Pobřežní pásmo je žádoucí věnovat pro sport a rekreaci s velkým podílem území pro případné rozšíření golfového hřiště. Dopravní systém v navazujícím území je stabilizován, dopravní obsluha lokality bude přizpůsobena urbanistickým nárokům. Vltavské břehy budou sloužit rekreaci obyvatel i návštěvníků kolem nového golfového hřiště.

T/85 Údolní - Branický pivovar – areál branického pivovaru, v němž byla ukončena výroba, představuje historicky cenné budovy. Žádoucí je přestavba na území, které by obohatilo polyfunkční městskou strukturu. Významné bude dopravní napojení ulicemi Modřanskou. Obsluhu hromadnou dopravou zajistí stávající pravobřežní tramvajová trať. Doplnkově bude mít význam i železniční trať se stanicí Praha-Braník.

T/87 Jankovcova – nesourodé území na levém vltavském břehu. Lokalitu tvoří degradovaná plocha Bubenského nábřeží, navazující opuštěné plochy po zbořených průmyslových areálech a dílem dosud zachované objekty výrobních staveb, využívané pro drobnou podnikatelskou činnost i administrativu, stavební a sběrný dvůr a několik provizorních parkovišť. Předpokládá se konverze na městskou zástavbu a začlenění do čtvrti Holešovic. Obsluhu prostřednictvím MHD zajišťují tramvajové linky vedené ulicemi Komunardů a Dělnickou.

T/89 Hyberská – opuštěné železniční plochy Masarykova nádraží, jednoho z dopravně nejexponovanějších území městského i historického centra. Plocha představuje obvod Masarykova nádraží v jeho největším rozsahu včetně ploch, které dnes již slouží jiným účelům a s provozem železnice nesouvisejí, jako je například autobusové nádraží Florenc. Nádraží je význačným cílem příměstské dopravy pro oblast východně od Prahy; ve světovém měřítku jde o poslední provozované velké nádraží z první éry budování železnic, zahrnuje řadu zapsaných kulturních památek a památkově chráněných objektů.

Vazba území k okolnímu městu je jednoduchá a bezbariérová. Obsluha MHD je dána přímým přestupem na stanici Náměstí republiky trasy metra B a tramvajové tratě vedené ulicemi Havlíčkovou, Na Poříčí a Bolzanovou. Historické centrum města je v pěší dosažitelnosti včetně svých nejrůznějších a nejatraktivnějších míst.

Nové využití části tohoto území pro městskou zástavbu má být první etapou v postupné proměně hlavového nádraží v plnohodnotné městské prostředí se smíšenými funkcemi a novým parkem. Než však bude možné tento krok realizovat, je nutné umožnit realizaci průjezdného modelu pražské železniční sítě (v obou dosud uvažovaných variantách dle koncepce ČD), bez níž není zrušení dopravní funkce Masarykova nádraží možné.

T/90 Polaneckého – PAL Kbely – území představuje ucelený soubor budov továrny PAL, která se zabývala výrobou přístrojů pro automobilový a letecký průmysl. Obsluha MHD je prostřednictvím autobusových linek na ulici Mladoboleslavské.

T/91 Na obrátce – lokalita Čína – území bývalé nouzové kolonie Čína, která zanikla v průběhu 80. let 20. st., kdy její valnou část pohltila výstavba moderních skladových hal při jižním okraji Kolbenovy ulice (dnes sklady firmy Pepsi-Cola), část území představuje degradované plochy, na nichž se nachází areál betonárky a sběrný dvůr a plochy neprostupné náletové zeleně. Předpokládá se konverze převážně na bytovou zástavbu, přičemž podél toku potoka bude zachován zelený pás hodnotné rekreační zeleně. Obsluhu prostřednictvím MHD zajišťují tramvajové linky vedené Poděbradskou a Kolbenovou ulicemi, autobusové spoje jsou dostupné na Kbelské ulici.

T/93 Na Jelenách – území sevřené ulicemi Roztylskou, Na Jelenách a dálnicí D1; okraj území tvoří mohutný násep – pozůstatek deponie stavebního materiálu, zbytek tvoří převážně volné plochy s extenzivní zelení. V území se nachází stavební dvůr, areál Pražských vodáren a pracoviště cizinecké policie. Předpokládá se vznik městské čtvrti s vybaveností, území má silné vazby na území v okolí stanice metra Opatov, které je sledováno jako lokalita s nedokončenou urbanistickou příležitostí. Konverze území je podmíněna novou plánovanou tramvajovou trasou, obsluhu MHD v současnosti zajišťují pouze autobusové linky vedené ulicemi Na Jelenách.

T/95 Švehlova – území na rozhraní Záběhlic a Hostivaře, jehož část je zastavěna objekty někdejší gumárny státního podniku MITAS, část při Švehlově ulici je degradovanou plochou po odstranění výrobních hal

zaniklého podniku Technometra. Předpokládá se konverze převážně pro obytnou zástavbu, podél Švehlovy ulice se smíšenými funkcemi. Obsluha prostřednictvím MHD je zajišťována tramvajovými a autobusovými linkami vedenými Švehlovou ulicí.

T/96 Strakonická – Horka – území uzavřené skládky na rozhraní katastrů Zbraslav a Lipence. Severní svah do nivy Berounky je porostlý převážně extenzivní nízkou a střední zelení, má charakter neudržované pastviny a nenacházejí se zde pozůstatky žádných staveb. Sporou obsluhu území MHD zprostředkovává autobusová linka vedená ulicemi Josefa Houdka. Nové využití území by předpokládalo i nový systém dopravní obsluhy.

Vývoj od r. 2010

Nákupní centrum Chodov posílilo do pozice obchodně-společenského centra s regionálním dosahem.

Místa koncentrovaných pracovních příležitostí zůstala zachována, jejich kapacita se v některých případech mění. Centrum města ve své vysoké koncentraci stagnuje, nově založená administrativní a obchodní centra v kompaktním městě se rozrůstají a počty pracovních příležitostí se zvětšují. Produkční plochy mění svou funkční náplň a počty zaměstnanců klesají.

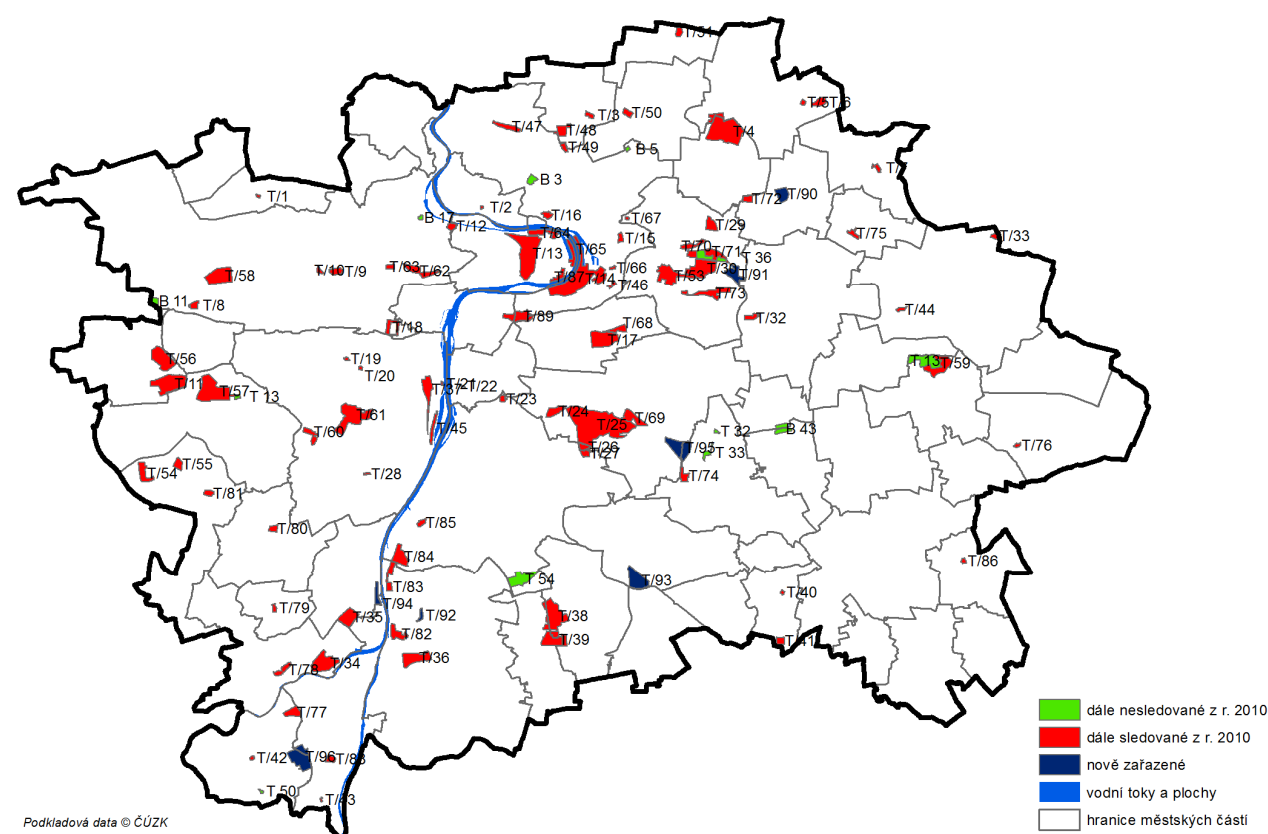
Oproti UAP 2010 se již nesledují transformační území (plochy k obnově a opětovnému využití území) ve dvou skupinách – brownfields a přestavbových ploch, ale jednotně jako přestavbové plochy. Důvodem je častý kontinuální vývoj dotčených ploch, který není možno ve dvouletých cyklech podchytit, a celkové zjednodušení agendy. Bylo provedeno přehodnocení významných přestavbových ploch.

V řadě přestavbových území byla zahájena investiční činnost, která je v různých stupních příprav, resp. realizace. Zájem o přestavbová území se zvýšil v souvislosti se snahou o využití dalších atraktivních míst v kompaktním městě. V pokročilém stupni realizace jsou přestavby v Holešovicích, Karlíně, ve Vysočanech, na Smíchově a v Modřanech. Územní příprava v různých stupních probíhá v Jinonicích, Letňanech, na plochách nádraží na Smíchově, na Žižkově, v Holešovicích a na Masarykově nádraží v Praze 1.

Došlo k reálnému využití a nové výstavbě v několika územích, původně zařazených jako brownfields: v Ruzyni–Palouky, v Podbabě, částečně ve Štěrboholích – skladový areál, a ve Vysočanech- bývalé ČKD a v Kejřově mlýně, Modřínová v Kobylisích. Dále byly vyřazeny příliš malé a nevýznamné přestavbové plochy. Jedna lokalita byla přehodnocena jako rozvojová, 3 lokality jako stabilizované území, lokalita Šutka byla vyřazena z důvodu pokročilé územně plánovací přípravy v území. Celkem přestalo být sledováno 14 lokalit o celkové rozloze cca 92 ha.

Nově bylo mezi přestavbové plochy zařazeno 7 lokalit o celkové rozloze cca 130 ha, k největším patří lokalita Strakonická–Horka ve Zbraslavi a Lipencích o rozloze cca 34 ha.

Obr. Vývoj přestavbových ploch



Zdroj: URM, 2011

2.3.4 ROZVOJOVÉ PŘÍLEŽITOSTI MĚSTA

Město jako celek je živým organismem, který se v různých obdobích a s různou intenzitou, neustále proměňuje a rozvíjí. Značnou část města však můžeme považovat za dlouhodobě převážně stabilizovanou. Z hlediska porozumění a poznání potřeb města a předvídatelnosti budoucího vývoje je důležité soustředit se v popisu města na jeho rozvojový potenciál:

- rozvojové příležitosti v pásmech města
- nedokončené urbanistické příležitosti

Rozvojové příležitosti v pásmech města

Rozvojové příležitosti města jsou přirozeně vázány na odlišné prostředí ve všech pásmech města, vycházející z jejich specifiky.

Historické centrum, celoměstské centrum

Rozvojové příležitosti historického centra i celoměstského centra města jsou primárně vázány na dostavby zbývajících proluk. Sekundárně jde o dostavbu nebo výměnu stávajících morálně i fyzicky stárnoucích objektů, což může vyvolat střety nejen s památkovou ochranou, ale i s veřejným míněním.

Největší rozvojovou příležitostí na území historického i celoměstského centra jsou přestavbové plochy Masarykova nádraží a jeho opuštěné železniční plochy, které svým vymezením přesahují do oblasti vnitřního kompaktního města. Pozemky v historickém i celoměstském centru jsou vždy investorsky vysoce atraktivní. Zájmem města je vytvořit městské prostředí s parkovou plochou, zájmem investorů je maximálně zhodnotit pozemky. V dlouhodobém výhledu je sledována koncepce průjezdného modelu pražské železniční sítě, což v důsledku znamená postupné zrušení hlavového Masarykova nádraží.

Vnitřní kompaktní město

Největší rozvojové možnosti vnitřního kompaktního města představují jeho přestavbové plochy, ať už jde o území bývalých průmyslových podniků, opuštěné drážní pozemky nebo podvyužité či nevhodně využívané plochy v kontaktu s tokem Vltavy. Všechna tato území vzhledem ke své bezprostřední vazbě na celoměstské centrum a kvalitní obsluhu prostředky hromadné dopravy skýtají řadu možností pro umístění celoměstských funkcí a příležitosti realizovat atraktivní projekty, zároveň však kladou velké nároky na koordinaci dopravní obsluhy a volbu únosných kapacit přinášející vyvážený rozvoj oblasti. Přímá vazba těchto přestavbových ploch k PPR podmiňuje význam jejich prostorové formy i pro pražské veduty.

Velká přestavbová území

Jedno z největších přestavbových území se nalézá na území Manin – Rohanského ostrova na katastru Karlína a Libně. Součástí známých velkorýsových projektů je založení nových obytných bloků a zástavby, která bude mít význam pro celoměstské centrum i centrální oblast města. Současně by měly být založeny městské parky a celá oblast při Vltavě přetvořena v území s přírodně-krajinářskými úpravami. Znovuvytvoření Rohanského ostrova má tak příležitost stát se rekreačním zázemím pro obyvatele centra města. I. etapa výstavby krajinářského parku má vydané územní rozhodnutí, vlastní realizace však zatím stagnuje. Postupně se naplňuje pás urbanizovaného území podél ulice Rohanské nábřeží.

Velkou koncentrací rozvojových příležitostí představují stále území bývalého pražského průmyslového gigantu ČKD ve Vysočanech. Zejména v jádrových územích Vysočan v okolí náměstí OSN, stanice metra Kolbenovy a v okolí Harfy lze výhledově očekávat vznik nových lokálních center, a to zejména s ohledem na dobrou dopravní i hromadnou obsluhu a polohu s vazbami na funkční kapacitní obytné oblasti.

Významný zdroj rozvojových příležitostí představují pražská nádraží v Holešovicích, na Smíchově a na Žižkově. Skutečnost, že pozemky Českých drah získaly v majetkoprávním řízení developerské společnosti, je nutno označit za nevyužitou příležitost města přímo ovlivňovat rozvoj těchto oblastí.

Dlouhodobou diskusí o programové náplni a projekčním ověřováním prochází prostor nádraží Holešovice-Bubny. Koncepční představy města o založení městského parku a situování významných budov celoměstského významu je v konfliktu s představami investora na založení kapacitní obytné čtvrti a nákupního centra.

Obdobným procesem hledání konsenzu procházejí opuštěné plochy smíchovského nádraží a navazující plochy kolem železniční stanice, mezi ulicí Nádražní a Strakonickou a dále až k Vltavskému nábřeží. Zvláštní pozornost zde zaslouží nábřežní polohy a jejich organizace s ohledem na potřeby přístavu i města.

Dosud nezhodnocenou lokalitou je bývalé Žižkovské nákladové nádraží, které prochází projektovou přípravou. Zásadním vstupem bude rozhodnutí o památkové ochraně původních skladových prostor. Jedním z klíčových bodů budoucího uspořádání území je způsob navázání na velkoryse založenou osu Olšanské ulice. Lokalita má předpoklady pro vznik budoucího spádového centra Prahy 3, v ohnisku zájmu investora je se však především výstavba nákupního centra.

Významnou rozvojovou příležitostí je nádraží Praha-Dejvice a související oblast v okolí Špejcharu, které prošly etapou výstavby části městského okruhu; další etapa rozvoje bude spojena s rekonstrukcí železniční tratě. Území je městskou třídou Dejvická funkčně a významově propojené s prostorem Vítězného náměstí.

Mezi rozvojové příležitosti, které mohou přispět k vytvoření dalšího z městských center, je prostor rušeného autobusového nádraží Palmovka v Libni.

Ostatní rozvojové příležitosti

Významné rozvojové příležitosti nabízejí lokality Pelc Tyrolka, Vítězné náměstí a Pankrác, které jsou sledovány jako "nedokončené urbanistické příležitosti".

Otevřeným problémem a obrovskou neuchopenou příležitostí dlouhodobě zůstává území celého Strahova a hledání jeho nové koncepce včetně programové náplně, což lze označit za jeden z klíčových politických a urbanistických problémů centrální oblasti města. Jádrem oblasti je využití Masarykova stadionu na Strahově, rehabilitace dožívajících vysokoškolských kolejí i celková transformace a navazujících prostorů.

Foto Šikmý letecký snímek na Strahovský stadion, Praha 6



Zdroj: URM, 2011

Příležitostí pro realizaci městsky hodnotných programů a obohacení veřejného parteru je dále záměr na propojení parkových ploch od Letné, v okraji hradebních bastionů až po Pohořelec a Hládkov, které jsou aktuální zejména s ohledem na závěrečnou finalizaci úprav spojených s výstavbou tunelového vedení městského okruhu v daném úseku.

Na svou rehabilitaci a zpřístupnění vltavských nábřeží čeká oblast Holešovického meandru, související s transformací panelárny, přístavu a navazujících ploch; situace je komplikována přítomností záplavového území a přáním města posílit přírodní prvky v území s rekreačními funkcemi, což se logicky investory lákavou příležitostí již nejeví.

Specifickou příležitostí je rekonstrukce a dostavba výstavního areálu v Holešovicích, včetně navazujících ploch s Křížkovou fontánou. Předpokládaná tendence proměny využití od tradičního výstavního areálu spíše ke kulturnímu a zábavnímu využití byla nastartována realizací divadelních scén (divadla Globe, které následně po požáru zaniklo a divadelní scény Spirála). Areál, který kromě povodní postihl ničivý požár Průmyslového paláce, je v očekávání důsledné transformace.

Na okraji zájmu zůstává prostor kolem ulice Papírenské navazující na železniční zastávku Praha-Bubeneč s atraktivními příležitostmi v prostoru bývalého Císařského mlýna a v navazujících plochách. Okrajová část Dejvic v prostoru Podbaby se dostavuje.

Vnější kompaktní město

Území vnějšího kompaktního města představuje zásadní potenciál pro intenzivní rozvoj města, a to zejména na plochách přestavby a dále na nezastavěných zastavitelných plochách navazujících na neukončenou výstavbu. Orientace rozvoje do intravilánu na přestavbové plochy bude mít zásadní dopad na kvalitu městského prostředí, je významnou příležitostí pro rozvoj města a obranou proti záboru dalších nezastavěných ploch.

Přestavbové plochy

Smišené založení starších čtvrtí uvnitř oblasti produkuje řadu přestavbových ploch, které dohromady vytvářejí obrovskou banku rozvojových příležitostí. Sem patří největší soustava přestavbových ploch v oblasti Bohdalce-Slatin v Praze 10, území bývalých závodů Letov a Avia v Letňanech a z vnitřního kompaktního města přesahuje rozsáhlá oblast Vysočan v Praze 9. Přestavbové plochy menšího plošného rozsahu nalezneme např. na území masokombinátu v Libuši, strojíren a cukrovaru v Modřanech, pobřeží Vltavy v Náklich, opuštěných pivovarů v Nuslích a Braníku, ležáren v Braníku, mrazíren v Sedlci, průmyslového podniku Siemens a ploch okolo nádraží ve Zličíně, průmyslových závodů Tatra a Walter a navazujících ploch v Radlicích a Jinonicích, věznice v Ruzyni, teplárny ve Veleslavíně apod.

Přestavbová území jsou na jedné straně vysoce investory přitažlivá díky své poloze uvnitř fungujícího města s občanskou vybaveností, na druhé straně komplikovaná díky zvýšenému výskytu zátěží a nutných investic do sanace pozemku nebo památkové ochraně stávajících budov a nutnosti přizpůsobit se v nové struktuře okolnímu prostředí. Ze strany města je velmi důležitá nejen podpora investorů, ale stejně tak koordinace jejich rozvojových záměrů s potřebami města. Příliš kapacitní výstavba v těchto územích by mohla vyvolat značné problémy v dopravní infrastruktuře města a jednostranná orientace na obytnou výstavbu bez stanovení podmínek vnitřního podílu vybavenosti a ploch městské zeleně negativně ovlivní i stabilizované prostory navazující městské zástavby. V případě vyváženého rozvoje naopak mohou přestavbová území obohatit městskou strukturu a otevřít nové vazby, které budou impulsem ke zlepšení i sousedních oblastí. Je nanejvýš žádoucí, aby město v těchto citlivých oblastech převzalo nejen roli koordinátora rozvoje, ale nositele vůdčí myšlenky a cíle transformace.

Městská a lokální centra

Městská a lokální centra, založená na stanicích metra velkých sídlišť, nebyla důsledně realizována a jejich naplňování probíhá velmi pozvolna, problematické je i hledání odpovídající programové náplně. To vše vytváří zajímavé příležitosti pro rozvoj města. Funkční městská jádra jsou zásadní pro vytvoření identity místa a podpory identifikace obyvatel se svým prostředím, navázání sociálních vazeb, jsou výrazem specifčnosti jednotlivých městských čtvrtí. Z tohoto pohledu je žádoucí stimulace a podpora těchto urbanizačních ohnisek jak v procesu územního plánování, tak v procesu hledání investičních příležitostí.

Centrum Pankrác, Černý Most, Opatov, Střížkov a Bohnice jsou sledovány jako "nedokončené urbanistické příležitosti".

Centrum Nové Butovice nabývá na významu postupným doplňováním svého programu. Významu nabývají i další lokální centra Stodůlky, Vysočany, Budějovická a Prosek I.

V mnoha případech je zřetelný zájem městských částí na revitalizaci jádrových území, obnově veřejného parteru, rekonstrukci či nové výstavbě místních úřadů a podpoře oživení a investic v těchto prostorech. V souvislosti s dobudováním trasy metra se rozvíjí centrum Kobylisy a Ládví. Charakter lokálního centra mají i Modřany, Barrandov a Řepy, rozvíjí se centrum na Evropské.

Ostatní příležitosti

Zcela atypickou oblastí s řadou vnitřních rezerv je Malešicko-hostivařská průmyslová oblast, v níž probíhá postupná proměna původních těžkých výrobních provozů na pružnější působení v oblasti služeb a lehké výroby i jiné komerční využití.

Rozvojové příležitosti se rovněž skrývají v převážně monofunkční sídlištní zástavbě 2. poloviny 20. století. Sídlíště byla často založena s velkorysími veřejnými prostranstvími, na kterých však nebyl vybudován kvalitní veřejný parter a neudržované a nevyužívané území se stalo příležitostí pro zahušťování sídlištních celků. Namísto doplňování chybějící občanské vybavenosti a doplňování kvalitního veřejného parteru se však ponejvíce prosazují záměry dalších bytových dostaveb a nástaveb. Na sídlištních jdou mnohdy proti

sobě zájmy stálých obyvatel, kteří vnímají hodnoty volných veřejných prostranství a potřebu jejich ochrany, se zájmy developerů, kteří se orientují především na bytovou výstavbu.

Ve vnějším kompaktním městě jsou nezastavěné plochy, které jsou dlouhodobě rezervovanými plochami pro občanskou vybavenost a jejichž rozvoj je vázán na realizaci kapacitního přístupu MHD. V ÚAP se sledují jako území s rozvojovým potenciálem pro městskou zástavbu:

- komerčně industriální zóna (KIZ) II. na Chodově v Praze 11 (PR5), území mezi ulicemi Brněnskou, Roztylskou a Na Jelenách, které má být obslouženo novou tramvajovou trasou, počítá se s obdobnou programovou náplní, jako je KIZ I při Brněnské ulici severněji,
- lokality na budoucí trase metra D – Libuš (PR6) – území v centrální části Libuše při Novodvorské ulici,
- Krč-Zálesí v Praze 4 (PR8) území v blízkosti Thomayerovy ulice,

Nové Dvory na rozhraní Prahy 4 a 12 (PR13) – území mezi ulicemi V Štíhlách a Jalodvorskou, kde se uvažuje se založením většího sportovního areálu.

Území s rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci je sledováno v lokalitě Vidoule (PZ20) na území Prahy 5. Jde o náhorní plošinu v pěší dostupnosti Jihozápadního Města, částečně s obdělávanou ornou půdou a částečně s neudržovanými zelenými plochami se zbytky opuštěných vojenských objektů. Území má potenciál převzít část zátěže rekreačního území Prokopského a Dalejského údolí.

Vnější pásmo

Vnější pásmo má zásadní význam pro rozvoj města na dosud nezastavěných plochách. Jde zejména o nezastavěná území dlouhodobě připravovaných rozvojových ploch pro založení nových městských celků nebo dosud volné plochy navazujících na kapacitní zástavbu vnějšího kompaktního města. Ze seznamu 14 v ÚAP definovaných lokalit s rozvojovou příležitostí pro městskou zástavbu je 10 vymezeno právě v oblasti vnějšího pásma města:

Foto Šikmý letecký snímek na severní okraj vnějšího pásma



Zdroj: URM, 2008

Rozvojová území pro městskou zástavbu:

Letňany (PR1) – dosud obdělávaná pole na pomezí katastrálních území Letňany, Kbely, Vysočany. Lokalita byla dlouhodobě rezervována pro výstavbu Pražského výstavního areálu evropského standardu. Byla vybudována infrastruktura hromadné dopravy – stanice metra s autobusovým terminálem pro příměstskou dopravu. V době ověřování možností olympijské kandidatury Prahy byl do území umístěn hlavní olympijský cluster. V současné době se pouští od záměru na vybudování výstaviště a hledá se nové využití tohoto výjimečně kvalitně dopravně obsluženého území.

Horní Počernice (PR2) – dosud obdělávaná pole na okraji obce i hlavního města. Záměrem je arondace obce včetně výstavby školského areálu.

Srovnatelnou příležitost mají Dolní Počernice – Běchovice, navíc v souvislosti s dobrou obsluhou příměstskou železniční dopravou.

Dubeč–Štěrboholy (PR3) – rozsáhlé území s ornou půdou a zahrádkářskými osadami, s ústředním prvkem vodní nádrže Slatina je výhledově rezervován pro založení nové městské čtvrti tzv. Východního Města s řádově desítkami tisíc nových obyvatel, se školami, sportovní vybaveností a nemocnicí. Součástí území je rezerva pro založení nového kampusu pro Univerzitu Karlovu. Rozvoj území a jeho kapacita je přímo podmíněna rozvojem hromadné kolejové dopravy a volby dopravního prostředku – metra nebo tramvaje.

Horní Měcholupy (PR4) – Uhříněves – ruderalní plochy na pomezí katastrálních území Horní Měcholupy, Dolní Měcholupy, Uhříněves a Petrovice. Programovou náplní je rozšíření malovýrobní, logistické a podnikatelské zóny ve vazbě na železniční trať.

Libuš a Kunratice (PR7) – volné plochy na pomezí katastrálních území Libuše, Písnice a Kunratic. Výstavba v tomto území je podmíněna zlepšením dopravní obsluhy – výstavbou metra D.

Barrandov–Slivenec (PR9) – orná půda na pomezí katastrálních území Hlubočepy, Holyně, Slivenec má dobré předpoklady pro dostavbu Barrandova západním směrem v souvislosti s prodloužením tramvajové trati, která tento rozvoj podmiňuje.

Tzv. Západní Město (PR10) – na levém břehu Vltavy je největším rozvojovým územím, dlouhodobě plánovaným na katastrálních územích Třebonice, Stodůlky, Řeporyje, s řádově desítkami tisíc nových obyvatel, se školami, sportovní vybaveností a nemocnicí. Území je již částečně obsluženo metrem, s jehož prodloužením se počítá. V současné době se začínají naplňovat rozvojové plochy v okolí nevyužité stanice metra. V území se střetává silný investorský tlak na maximální exploataci území s odsunutím nároků na občanskou vybavenost do sousedního Jihozápadního Města, s původní koncepční představou na založení samostatné městské čtvrti s plnohodnotným občanským vybavením včetně střední školy. Rozvoj území je podmíněn vyřešením vytápění oblasti a vybudováním dopravní infrastruktury.

Lokalita Drnovská (PR11) v katastru Ruzyně je poněkud rozporuplnou lokalitou, výjimečná svou bezprostřední blízkostí k mezinárodnímu letišti a hotové části Pražského okruhu, což je její nespornou výhodou a zároveň omezením v důsledku vysoké hlukové zátěže.

Divčí hrady (PR12) - západní část náhorní plošiny v Jinonicích je vysoce atraktivní investorskou příležitostí. Území je dlouhodobě rezervováno pro kampus University Karlovy, rozvoj je limitován výškově a v té souvislosti i prostorově ve vztahu k ochraně panoramat města. Další komplikací představuje areál ministerstva vnitra, umístěný jako nežádoucí bariéra na okraji rozvojového území v nejvýhodnější pozici ke stanici metra.

Hloubětín, Kbely (PR14) – území na pomezí katastrálních území Hloubětína a Kyjí, na okraji letiště Praha-Kbely, je kromě předpokládané obytné zástavby v prostoru Kyje–Hutě zcela specifickou lokalitou pro umístění dopravního polygonu.

Přestavbové plochy

Přestavbové plochy nalezneme ve vnějším pásmu spíše omezeně, jednou z mála významných území tohoto typu jsou bývalé běchovické výzkumné ústavy, které se pozvolna mění v podnikatelský park, ale nedořešené dopravní napojení a souvislosti s přírodním parkem Klánovice Čihadla omezují jejich značný potenciál. V současné době jsou ambice na významnější rozvoj velmi omezené.

Transformační příležitostí je dále např. bývalý drubežářský areál Xaverov, výzkumné ústavy v Běchovicích na pravém břehu Vltavy a na levém břehu je třeba zmínit zejména území bývalých skleníků v Radotíně a Strakonickou ve Zbraslavi.

Rozvojová území pro zeleň a rekreaci

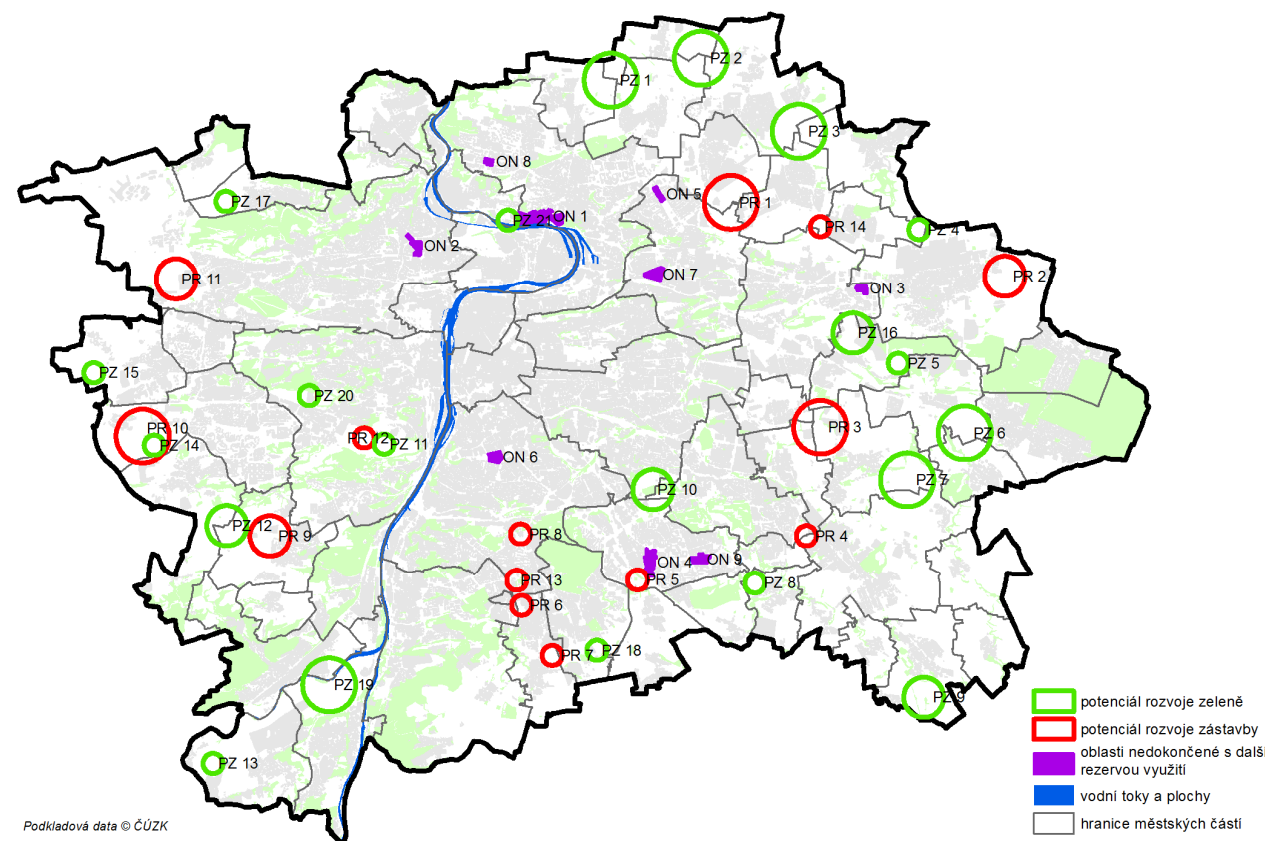
Vnější pásmo je nejen bankou rozvojových příležitostí pro městskou zástavbu, ale stejně tak příležitostí pro zakládání nových zelených ploch a posílení rekreačního potenciálu krajiny. Novou příležitostí pro založení zeleně v Praze je podpora přírodních os, jejich propojení a vazby na současné krajinné a reliéfní hodnoty v Praze i na území Středočeského kraje. Takto založené zelené klíny by se měly stát základní součástí urbanistické koncepce města. Významné kroky v tomto směru učinila Praha přijetím koncepce tzv. zeleného pásu Prahy, jejímž cílem je realizace dostatečných ploch zeleně a rekreace pro obyvatele Prahy i urbanizovaného území při hranici města a omezení tendencí srůstání zástavby v nepřehledná kontinuální

předměstí. Na území vnějšího pásma se nalézají 20 z 21 rozvojových území pro zeleň a rekreaci, které jsou v ÚAP sledovány.

Na pravém břehu Vltavy v severní části města je žádoucí výraznější nárůst zeleně především v podobě zalesňování zemědělské půdy v oblasti Březiněvsi – Dolních Chaběr (PZ1), Březiněvsi–Čakovic (PZ2), Kbel (PZ3) a Horních Počernic (PZ4). Posílení přírodní osy směřující z Klánovic k Vítkovu je žádoucí v oblasti Černého Mostu – Dolní Počernice (PZ16 – oblast "U Čeňku" jako zázemí především sídliště Černý Most) a Dolní Počernice – Vinice (PZ5). K posílení přírodní osy kolem Rokytky přispěje zalesnění území Běchovice – Újezd nad Lesy, Koloděje (PZ6) a v okolí Dubče (Litožnice, Jankov – PZ7). Pro posílení osy Botič, Milíčov jsou významné lokality Křeslice (PZ8), Kolovraty (PZ9) a zejména Trojmezí (PZ10), území ve vazbě na přírodní park Hostivař–Záběhlice, které současně čelí tlaku na rozvoj zástavby. Pro ukončení osy vedoucí od Vltavy Branickým údolím přes Kunratický les je žádoucí posílení zeleně v oblasti Kunratic – Šeberov (PZ18).

Na levém břehu Vltavy je nejrozsáhlejší potenciální rekreační oblastí Radotín – Lahovice – Zbraslav (PZ19), kde je změna funkce podmíněna těžbou šterkopísků. K posílení přírodní osy směřující z Košíř přes Prokopské údolí na hranici Prahy přispějí lokality Vidoule, (PZ20), Dívčí hrady (PZ11 a Slivenec–Lochkov (PZ12). Ostrůvky potenciálních ploch zeleně mimo hlavní přírodní osy jsou pak lokality při hranici hl. m. Prahy v Lipencích (PZ13), v Třebonicích (PZ14 – jako centrální park potenciální nové městské čtvrti) a v Sobíně (PZ15). Na přírodní osu Šáreckého potoka pak váže lokalita Nebušice-západ (PZ17).

Obr. Oblasti s potenciálem rozvoje pro zástavbu nebo pro zeleň



Zdroj: URM, 2012

Nedokončené urbanistické příležitosti

Nedokončené oblasti s rezervou využití jsou rovněž důležitými rozvojovými příležitostmi města. Jde vesměs o lokality v atraktivních polohách s původními významnými projekty, které buď nebyly realizovány vůbec, nebo jen částečně. Jejich koncepce je poplatná době svého vzniku, v současné době nebývá již v plném rozsahu aktuální a v řadě případů se na ni jen obtížně navazuje jak z důvodu změn názorů na potřeby a význam dané lokality, tak z důvodů změny potenciálního investora. Logicky dochází ke změnám programu výstavby i budoucího využití.

Jako oblasti s nedokončenou koncepcí jsou vymezeny:

Pelc Tyrolka (ON1) – území na severním předpolí mostu Barikádníků bylo určeno pro založení vysokoškolského komplexu Univerzity Karlovy; z velkorysé koncepce byla postavena pouze část patřící Matematicko-fyzikální fakultě a objekt vysokoškolských kolejí. Původní koncepce výstavby kampusu již byla překonána, do území vstoupily nové požadavky na řešení protipovodňové ochrany a dopravní obsluhy v souvislosti s výstavbou části Městského okruhu tunelu Blanka. Nové řešení nebylo dosud potvrzeno. Územně plánovací činnost byla obnovena s potřebou transformace studentské menzy a dostavby Matematicko-fyzikální fakulty. S končící výstavbou úseku Městského okruhu se ukazují i další podněty pro organizaci a využití navazujícího území (požadavek města na stavbu centra pražské záchranné služby, rozšíření rekreačních příležitostí ve vazbě na řeku a organizace dopravní obsluhy celého rekreačního území Troji).

Vítězné náměstí (ON2) v Dejvicích – území, které představuje nedokončenou kompozici podle regulačního plánu Dejvic architekta Engela. Vítězné náměstí je dlouhodobě uvažováno pro doplnění městskou strukturou obvodového centra s obchodními a administrativními plochami při respektování vysokoškolského programu ve vazbě na stávající areál, reflektující potřeby vysokých škol ČVUT a VŠCHT. Do úvahy je možné vzít i veřejnou budovu celoměstského významu např. nový koncertní sál.

Černý Most – centrum (ON3) – z původní koncepce velkoryse založeného centra nadmístního významu při konečné stanici metra byl realizován komplex prodejních hal Černý Most, multikino a sportovně-zábavní centrum. Cílem je vytvořit více polyfunkční "obchodně-sociální centrum s regionálním dosahem". Předpokládaná smíšená městská zástavba a kancelářské prostory nebyly realizovány. V současné době probíhá výstavba dalšího nákupního centra, jehož investor slibuje též vznik společenských a zábavních příležitostí.

Jižní Město Opatov (ON4) – jde o dosud nerealizované lokální centrum Prahy 11 kolem stanice metra Opatov. Rozvoj oblasti je výrazně ovlivněn výstavbou obchodně-sociálních aktivit velkokapacitního nákupního centra Chodov a kapacitních kancelářských ploch západně od komunikace D1 při stanici Chodov a ploch bývalé komerčně-industriální zóny. I přes dílčí realizace se zde nedaří podpořit atraktivitu a kontinuitu veřejných prostorů; situace je komplikovaná rozdílnými názory na polohu nové tramvajové trati. Rozvoj oblasti Chodova představuje pro centrum Opatov velmi silnou konkurenci.

Střížkov (ON5) – území v okolí stanice metra Prosek I. Z ambiciózního záměru na vybudování budoucího lokálního centra s obchodem, službami a kancelářskými plochami byla realizována pouze stanice metra jako monofunkční architektonický solitér. Dokončení centra je ve stadiu územní přípravy s posuzováním celkového řešení staveb v lokalitě.

Pankrác (ON6) – stávající městské centrum Pankrác je příležitostí pro rozvoj i odlehčení celoměstského centra. Jeho prostorová koncepce výškových staveb byla založena již v minulých územních plánech, je však stále diskutovaným tématem. Koncepce byla opakovaně prověřována a dosud nebyla s konečnou platností potvrzena. Kromě nové výstavby je žádoucí zkulturnění veřejných prostranství. Význam prostoru podtrhují další vazby do atraktivních prostorů Soudního náměstí, Budějovické a Kavčích hor.

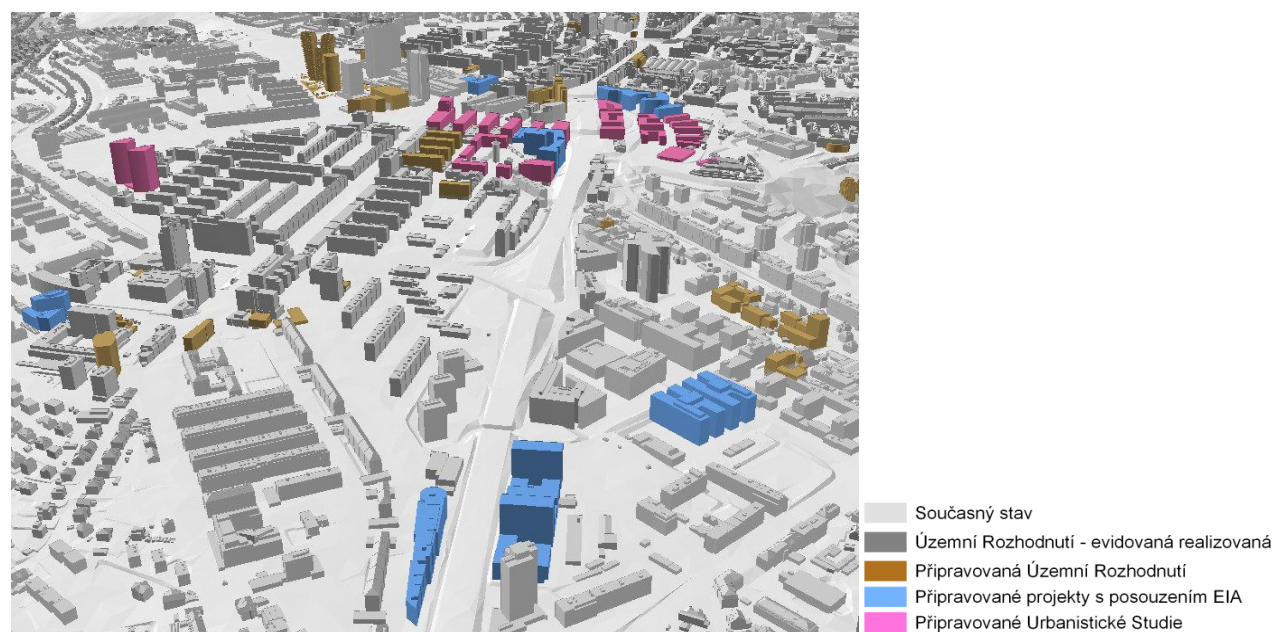
Foto Šikmý letecký snímek na Pankráckou pláň, Praha 4, vnitřní kompaktní město



Zdroj: URM, 2008

S Pankráckou plání bezprostředně souvisí zejména prostor Reitknechtky, který společně s transformací ploch stávajícího Bauhausu bude do budoucna rozhodující pro prostorové dotvoření této výškové enklávy. Dílčí rezervy provázející průběh severojižní magistrály jsou atraktivní pro dostavby významnějších staveb (Beryl, BB centrum) a ovlivní její městský charakter. Již nyní je patrné, že stavby severojižní magistrály zdůrazní její stopu v panoramatech města a celý soubor výškových staveb na Pankráci může doznat novou formu (viz "Prostorové působení pankrácké pláň v panoramatech města", analýza URM, leden 2011).

Obr. Pankrác, třída 5. Května – připravované projekty



Zdroj: URM, 2011

Dlouhodobě neukončené dále zůstává předpolí Nuselského mostu v prostoru Pankráckého náměstí. Tento polohou exkluzivní prostor před vstupem na Vyšehrad zůstává neutěšenou dopravní smyčkou. Jeho možnosti dalšího vývoje jsou výrazně spjaty s dořešením mimoúrovňových křížení na magistrále a její humanizací.

Vysočany Harfa (ON7) – dlouhodobě realizovaný projekt při stanici metra Českomoravská na místě přestavbového území průmyslového areálu ČKD. Součástí projektu je městská hala O2 arena, obchodní centrum Harfa a související administrativní centrum, další uvažované stavby nejsou realizovány, včetně parkové plochy symbolizující jeho název "Zelený ostrov".

Bohnice centrum (ON8) – je nefunkční lokální centrum sídliště, území vyžadující regeneraci, včetně založení ústředního náměstí, s menšími příležitostmi pro dostavbu a rozvoj.

Háje centrum (ON9) – dosud neuzavřená dlouhodobě hledaná koncepce lokálního centra, s náměty na prostorové zdůraznění výškovými stavbami při stanici metra.

Vývoj od r. 2010

Územně analytické podklady sledují rozvojové příležitosti města, které jsou v kontextu města významné a dlouhodobě sledované. Takové příležitosti se za poslední dva roky v zásadě nezměnily, přitom v jejich rámci dochází průběžně k určitým dílčím změnám a vývoji. V jedné z největších rozvojových příležitostí v Praze, v budoucím Západním Městě, se začaly naplňovat rozvojové plochy západně od stanice metra Stodůlky. V některých vymezených oblastech pro rozvoj zástavby se posunuly názory na budoucí využití území, například v rozvojové lokalitě Letňany se upouští od výstavby nového komplexu výstaviště mezinárodních rozměrů; na území nedokončené lokality Pelc Tyrolka byl umístěn záměr na výstavbu centrály záchranné služby, který byl původně zamýšlen v jiné lokalitě. Na území obchodně-společenského centra Černý Most aktuálně probíhá výstavba nového – dalšího regionálního nákupního centra.

Založením lesoparku na území Letňan začalo postupné naplňování území s potenciálem pro rozvoj zeleně.

Oproti 5 sledovaným oblastem nedokončených urbanistických příležitostí v UAP 2010 aktuální dokument 2012 sleduje 9 takových oblastí, to je však způsobeno přesnějším vyhodnocením stavu v území než jeho faktickou proměnou.

2.3.5 TRENDY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Přetrvávají snahy o neúměrné zvyšování míry využití území na obytných plochách, a to po celém území města.

Přetrvává trend výstavby převážně monofunkční a vysoce kapacitní zástavby, ať už jde o funkce obchodních zařízení, kancelářských budov nebo obytné výstavby.

Nadále se očekává vysoká rozestavěnost bytové výstavby a malý zájem ze strany developerů o výstavbu doprovodné veřejné vybavenosti nových bytových komplexů.

Očekává se zvýšení zájmu investorů o degradovaná území v atraktivních polohách, zejména Smíchova, Vysočan, Holešovic, Libně a Karlína. V procesu plánování přestavby mají investoři jen zřídka vůli zachovávat prvky industriální architektury, silnější je trend přistupovat k těmto územím po totální asanaci jako k čistým greenfields.

Na produkčních plochách se výrazný rozvoj neočekává, očekává se však změna jejich struktury i kvality zejména ve prospěch skladovacích a obslužných ploch.

Očekává se pokračující tlak na rozšiřování zastavěných ploch na nezastavěném území pro novou zástavbu, zejména se skladovací funkcí v kontaktu s kapacitními komunikacemi nebo pro obytnou funkci v území sousedícím s přírodními oblastmi.

Nežádoucím trendem je stagnace stávajících lokálních center v důsledku posilování pozice center s novou výstavbou, u nichž však chybí vazba na kapacitní systémy hromadné dopravy.

SWOT – VYUŽITÍ ÚZEMÍ

SILNÉ STRÁNKY (stávající příznivé charakteristiky Prahy)

OBEČNÉ

- nabídka atraktivních transformačních ploch v zastavěných částech města
- dostatek vnitřních rezerv pro rozvoj a pro zajištění nezbytných podmínek fungování města
- velká přitažlivost města pro investorskou činnost a rozvoj všech městských funkcí včetně turistického ruchu
- přírodní osy pronikající z volné krajiny až na hranici historického centra města

SPECIFICKÉ

- soustředění městotvorných funkcí ve stávajících subcentrech obvodového a lokálního významu s nabídkou správních, obslužných a kulturně společenských aktivit
- množství veřejně přístupných historických zahrad v celoměstském centru na levém břehu Vltavy, existence rozsáhlých parkových ploch v kontaktu s centrem Prahy - Stromovka, Petřín, Letná
- prostorové rezervy pro umístění potřebných celoměstských funkcí v centrální oblasti města na transformačních a rozvojových plochách
- rozvojové rezervy většiny lokálních center
- rozvojové rezervy pro založení plnohodnotných městských částí obslužených kolejovými systémy hromadné dopravy

SLABÉ STRÁNKY (stávající rizikové a negativní charakteristiky Prahy)

OBEČNÉ

- nedostatečná podpora veřejného sektoru při naplňování komerčně méně atraktivních funkcí, zejména veřejného vybavení, zeleně, rekreace aj.
- nová výstavba na nezastavěných plochách na úkor zemědělské půdy, krajiny a potenciálních rekreačních ploch, generující zvýšené nároky na dopravu
- restriktivní funkční regulativy územně plánovací dokumentace, svazující možnosti rychlé transformace území

SPECIFICKÉ

- soustředění většiny občanské vybavenosti, pracovních příležitostí a správy do centra Prahy
- silné zaměření služeb a funkcí v celoměstském centru na turisty a zaměstnance prestižních institucí a firem, které zde mají sídlo
- nedostatečná nabídka atraktivních lokalit k využívání pro turistický ruch mimo celoměstské centrum
- nedostatečná občanská vybavenost a chybějící pracovní příležitosti ve velkých sídlištních celcích vnějšího kompaktního města a v nově zakládaných obytných souborech ve vnějším pásmu
- posilování monofunkční skladby sídlišť zahušťováním bytovými dostavbami bez komplexní regenerace parteru a doplnění vybavenosti
- nedostatečný management území ve smyslu přípravy území pro lokalizaci areálů veřejné vybavenosti a vysokého školství
- vysoké zatížení vltavských nábřeží automobilovou dopravou
- výrazný deficit zeleně v celoměstském centru na pravém břehu Vltavy bez možnosti doplnění nových ploch zeleně
- deficit zeleně a omezené rekreační příležitosti na severním, severovýchodním a jihovýchodním okraji Prahy

PŘÍLEŽITOSTI (stávající a pravděpodobné budoucí příznivé vnější vlivy)

OBEČNÉ

- využití dotací z EU a projektů PPP pro posílení trvale udržitelného rozvoje v oblasti revitalizace města, např. zeleně, vodních ploch a rekreačních území
- zvýšení zájmu investorů o využití přestavbových území
- vybudování silných městských a lokálních center

SPECIFICKÉ

- návrat bytové funkce do centra města
- doplnění přirozené mnohavrstevné městské struktury v územích s nedokončenou koncepcí
- zájem městských samospráv na realizaci rekreačního zázemí sídlišť a parkových ploch
- založení zeleného pásu při hranici města

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

OBEČNÁ

- tlak na výstavbu na volných nezastavěných plochách
- zvýšené nároky na dopravní obsluhu a nadměrné zatížení komunikační sítě Prahy v důsledku výstavby kapacitních monofunkčních zón - obchodních, administrativních, skladovacích a distribučních areálů a kapacitních obytných souborů - ve vnějším pásmu města a v kontaktním území Prahy
- destrukce přirozené městské struktury i zhoršení podmínek pro její revitalizaci v důsledku výstavby kapacitních monofunkčních zón
- nezájem investorů o realizaci plnohodnotných polyfunkčních území s odpovídajícím podílem veřejného vybavení, parkových ploch a celoměstských funkcí
- tlak na maximální využití území a ekonomickou výhodnost projektů bez ohledu na potřeby vyváženosti, limity a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu
- pokračující expanzivní rozvoj v okolí Prahy s nároky na vybavenost i infrastrukturu města
- obtížná majetková dostupnost ploch pro realizaci městské infrastruktury a výsadby zeleně

SPECIFICKÁ

- ztráta polyfunkčního charakteru celoměstského centra, provázeného úbytkem bytů a obyvatel
- tlak na využití objektů a ploch veřejného vybavení pro komerční funkce, zejména v celoměstském centru a kompaktním městě
- zakládání nových obytných souborů ve vnějším pásmu města bez návaznosti na systémy kapacitní hromadné dopravy a potřebnou technickou infrastrukturu, bez pracovních příležitostí a bez dostatečné občanské vybavenosti zajišťující celkovou kvalitu bydlení
- stagnace stávajících lokálních center v důsledku posilování monofunkčních zón

PROBLÉMY K ŘEŠENÍ - VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Problémy k řešení nástroji územního plánování

- Narušování racionální urbánní struktury.
- Vznik monofunkčních zón, deformujících přirozené městské prostředí a generujících zvýšené nároky na dopravní obsluhu.
- Chybějící celková koncepce umisťování celoměstsky významných staveb občanského vybavení.
- Nedostatečné využívání územně plánovacích nástrojů pro nasměrování investorů do přestavbových území.
- Tlak na výstavbu a rozšiřování velkokapacitních nákupních komplexů na volných plochách.
- Tlak na kapacitní bytovou výstavbu na volných plochách ve vnějším pásmu města a v kontaktním území Prahy, bez vazeb na dopravní a technickou infrastrukturu bez potřebného občanského vybavení
- Nedostatečná koordinace výstavby skladovacích a logistických areálů v Praze a jejím kontaktním území.
- Nepružnost územně plánovací dokumentace, komplikující proces funkční a prostorové transformace území.

Mimo kompetenci územního plánování

- Slabý politický zájem o dodržování cílů a úkolů územního plánování.
- Prosazování maximální ekonomické výhodnosti využití území bez ohledu na potřeby a podmínky území, dopady na životní prostředí a nároky na dopravní i technickou infrastrukturu.
- Malý zájem investorů o realizaci polyfunkčních území a doplňování založených center sídlištních celků.
- Chybějící ekonomické nástroje pro upřednostnění přestavbových ploch před výstavbou na nezastavěných plochách.
- Ze strany města nedostatečný management územní a pozemkové přípravy staveb významných veřejných budov, veřejného vybavení a vysokého školství.

Odkazy na jevy ÚAP (seznam jevů, které se kapitoly dotýkají)

Číslo	Název
A001	Zastavěné území
A002	Plochy výroby
A003	Plochy občanského vybavení
A004	Plochy k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území
A113	Ochranné pásmo hřbitova, krematoria
A113/01	Ochranné pásmo hřbitova, krematoria
A117	Zastavitelná plocha
A119	Další dostupné informace, např.
A119/10	Současný stav využití území

Odkazy na výkresy (seznam výkresů, které se kapitoly dotýkají)

Číslo	Název
1	Hodnoty území
2	Limity využití území
4	Problémy v území
5	Širší vztahy
6	Specifická území
11	Současný stav využití území

Indikátory (seznam indikátorů, které se kapitoly dotýkají)

Číslo	Název
33	Rozloha transformačních území
35	Míra změny zastavěných a zpevněných ploch (% změna proti minulému období)
37	Typy využití území
44	Počet funkčních lokálních a obvodových center
45	Rozloha funkčních lokálních a obvodových center

Přílohy

Doprovodné tabulky k urbanistickým prvkům a potenciálu území, Územně analytické podklady hlavního města Prahy, URM, Praha, 2012

Reference

Cushman&Wakefield, European Cities Monitor, 2007

Český statistický úřad, URL: www.czso.cz

Statistická ročenka hl. m. Prahy 2010, ČSÚ, 2011

Studie obchodních, logistických a administrativních ploch, INCOMA Research, s.r.o., 2007

Územně analytické podklady hl. m. Prahy, URM, 2008, 2010

Zdravotnická záchranná služba hlavního města Prahy, URL: www.zzshmp.cz/

Průvodní zpráva k ÚPn HMP – návrh, 1999

Průvodní zpráva k ÚPn HMP – koncept, 1995

Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2008, URM, 2009

Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy, ÚRHMP, 1999 ve znění platných změn a úprav

Zásady územního rozvoje hl. města Prahy 2009