

NÁVRH ÚZEMNÍHO PLÁNU PRAHY

Petr Durdík

Rekapitulace postupu prací

Na základě celospolečenských změn po listopadu roku 1989 vstala naléhavá potřeba revize územního plánu z roku 1986, který přestal vyhovovat jak po stránce faktické, tak po stránce metodické.

Prvním krokem k novému územnímu plánu bylo vytvoření nového pojetí dokumentace, jejíž vypovídací schopnost by odpovídala vznikajícímu tržnímu prostředí a svým pojetím se blížila obdobným nástrojům územního plánování praktikovaným v západní Evropě. Vzhledem k tomu, že se ústřední orgán územního plánování - Ministerstvo životního prostředí, nezabýval žádnými pokusy o sjednocení nově vznikajících metodik a pojetí územně plánovacích dokumentací, zpracoval Útvar hlavního architekta (ÚHA, dnes Útvar rozvoje hl.m. Prahy - ÚRM) legendu plánu využití ploch, která - po projednání na úrovni města, městských částí a s nadřazeným orgánem pro územní plánování - byla přijata jako vstupní materiál pro tvorbu územního plánu (ÚPn) i dílčí územně plánovací dokumentace na území hlavního města.

V roce 1991 a 1992 předložil ÚHA k veřejné diskusi tzv. 1. a 2. čtení k přípravě územního plánu. Tyto materiály se pokusily formulovat hlavní problémy, které by měl řešit nový ÚPn města s ohledem na zásadně změněné společenskopolitické podmínky. Poznatky z diskuse s veřejností k zadání a pojetí nového územního plánu byly využity při formulaci územních a hospodářských zásad.

Protože zpracování komplexního ÚPn pro město velikosti Prahy trvá poměrně dlouho a stavební vývoj města nelze zastavit, rozhodly samosprávné orgány města, že bude zpracován přechodný plán - Plán stabilizovaných území, který bude platit pro krátké časové období. Současně se vláda ČR vzdala vyhrazeného práva schvalovat územní plán hlavního města. Dále bylo dohodnuto, že nový územní plán bude zpracováván jako Územní plán sídelního útvaru (ÚPnSÚ) a byly zahájeny práce na Územních a hospodářských zásadách (ÚHZ) pro plán nový.

Koncept ÚHZ byl předložen k projednání v červnu 1993, v téže době byl projednáván koncept Plánu stabilizovaných území. V říjnu 1993 byly ÚHZ schváleny Zastupitelstvem hl. m. Prahy a ÚHA bylo uloženo zpracovat koncept nového územního plánu.

Dne 24.2.1994 schválilo Zastupitelstvo Územní plán hl. m. Prahy - Plán stabilizovaných území a zrušilo platnost starého územního plánu z roku 1986.

V souběhu s pracemi na novém územním plánu Prahy zahájilo Ministerstvo hospodářství práce na územně plánovací dokumentaci (ÚPD) velkého územního celku - Územní prognóze pražského metropolitního regionu. Po ukončení projednání tohoto dokumentu měla být souborná stanoviska obou ÚPD koordinována a zpracována současně. Dnes je zřejmé, že další pokračování na vyšší dokumentaci (již na územním plánu velkého územního celku pražského regionu) se výrazně opozdí a jeho schválení nelze očekávat v tomto roce a zřejmě ani v roce příštím.

Dne 30.6.1995 byl odevzdán zpracovaný koncept nového územního plánu hlavního města a bylo zahájeno jeho projednání. Vzhledem k výrazným názorovým rozdílům na řešení dopravní obsluhy Prahy bylo vyhodnocení připomínek a dohadovací řízení značně časově náročné. Příprava souborného stanoviska (zadání pro konečný

návrh) proto skončila až v září 1996. Souborné stanovisko schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy v listopadu 1996 a v prosinci tak mohly být zahájeny práce na výsledném návrhu ÚPn. Souborné stanovisko potvrdilo základní směry urbanistického rozvoje hlavního města Prahy, obsažené v konceptu územního plánu z roku 1995, a rozhodlo o variantních řešeních a základních sporných bodech, což umožnilo zpracovat návrh územního plánu v souladu se stavebním zákonem, tedy bez variantní nabídky, ale s určením všech ploch a území z hlediska funkčního využití.

Práce na návrhu územního plánu byly ukončeny 30.4.1998. Dokumentace je nyní předložena k veřejnému projednání se všemi orgány, organizacemi a občany hlavního města Prahy. Projednání bude probíhat do září roku 1998 a předpokládá se, že současné Zastupitelstvo hl.m. Prahy ho schválí ještě na podzim před komunálními volbami.

Urbanistická koncepce

Každý územní plán je ve svém výsledku průmětem mnoha faktorů, v některých případech si i odporujících, které je nutno skloubit v jeden celek, a to i za cenu kompromisních řešení, jež budou ze všech hledisek akceptovatelná.

Je nutno vycházet ze dvou základních podmínek:

- 1) Prvotní podmínkou jsou možnosti území, které vyplývají z přírodních a kulturně historických daností. Většina těchto údajů a faktů je svým způsobem limitní a návrh je musí plně respektovat.
- 2) Druhým vstupem jsou požadavky urbanizační, které jsou obsaženy v územních a hospodářských zásadách a potvrzeny v souborném stanovisku. Jedná se o uspokojení potřeb občanů hl. m. Prahy, které při vzrůstajících požadavcích na životní standard vyvolávají potřebu další výstavby, a tím i zabírání nových ploch.

Vymezení pojmů

- Historické jádro Prahy - jedná se o území Pražské památkové rezervace (PPR).
- Současné centrum města - tvoří severní polovina PPR, která se vyznačuje výraznou koncentrací komerčních aktivit.
- Současné kompaktní město - zahrnuje vnitřní a vnější souvisle zastavěné město.
- Vnitřní souvisle zastavěné město - zahrnuje původní pražská předměstí s blokovou zástavbou a prvorepubliková zahradní města.
- Vnější souvisle zastavěné město - zahrnuje poválečnou výstavbu, většinou sídlištního charakteru, původní obce touto zástavbou pohlcené a velké soustředěné průmyslové areály.
- Vnější pásmo - je území připojených obcí za hranicí současného kompaktního města.

Urbanistické zásady obsažené v návrhu územního plánu

- Dekontrace celoměstských, obvodních i regionálních funkcí mimo současné centrum města. S tím souvisí návrh na rozšíření tohoto území a vytváření předpokladů pro vznik dalších městských a lokálních center.
- Nové vymezení hranice kompaktního města, které by mělo uspokojit nároky na soustředěnou městskou zástavbu.

- Rozvoj obcí v rámci vnějšího pásma formou postupného narůstání stávajících sídel. Nepředpokládá se zakládání nových celků bez vazeb na stávající strukturu osídlení.
- Nově rozvíjená území splňují požadavky na soběstačnost z hlediska pracovních příležitostí v místě bydliště.
- Kromě urbanizace nových ploch se počítá s funkční transformací a kvalitativními změnami v rámci stávajícího zastavěného území.
- Za hranicí kompaktního města jsou navrhovány rozsáhlé areály krátkodobé rekreace s celoměstskou působností.
- V rámci vnějšího pásma je rozvoj orientován především na tradiční urbanizační osy, důraz byl kladen na území obslužená kolejovou příměstskou dopravou.
- Při výběru ploch byla preferována ta území, která mají dobrou dopravní dostupnost, zejména městskou hromadnou dopravou.
- Výběr rozvojových území byl ovlivněn možnostmi a náročností obsluhy inženýrskou infrastrukturou.
- Byly respektovány všechny chráněné přírodní plochy a památkové soubory. Byly dodrženy zásady ekologických zón, které byly stanoveny v analytické části konceptu územního plánu.
- Plně jsou akceptovány závazné prvky Generelu územního systému ekologické stability. Některé navrhované části, které nejsou v generelu přesně lokalizovány, jsou modifikovány a rozvíjeny.
- Nové zelené plochy jsou situovány tak, aby tvořily ucelený, spojitý systém, který podpoří již dříve založené zelené klíny pronikající radiálně do kompaktní zástavby.

Časový horizont územního plánu

Navrhovaný územní rozvoj počítá s časovým horizontem 2010 jako obdobím, pro které je třeba rozhodnout o možnostech, způsobu a pravidlech využívání území. Ne všechny záměry jsou realizovatelné v tomto období, některé směřují za časový horizont plánu. Proto jsou vymezeny určité územní rezervy pro výstavbu i po roce 2010. Kritériem pro výběr těchto lokalit byly zejména finanční náročnost, celková dopravní dostupnost včetně možnosti obsluhy městskou hromadnou dopravou, dále kontinuita rozvoje sídel a míra jejich přirozeného růstu.

Do tohoto výhledového období při hodnocení realizačních možností případnou také dílčí úseky nadřazené silniční síti, trasy vysokorychlostních tratí (VRT), některé plochy zeleně a zcela určitě i části územního systému ekologické stability (ÚSES), pro který se však etapizace nenavrhuje.

Pro časový horizont plánu se předpokládá potřeba 141 000 bytů, z toho 31 000 pro dlouhodobě přítomné. Počet trvale bydlících obyvatel se příliš nezmění a může se pohybovat okolo 1 250 - 1 300 tisíc obyvatel. Jde tedy o výrazné zvyšování standardu bytového fondu, jehož realizace je závislá na ekonomických podmínkách, které se s největší pravděpodobností v nejbližších letech převratným způsobem nezlepší a růst ekonomické síly bude spíše pozvolný. Z těchto důvodů bylo v souborném stanovisku uloženo počet navrhovaných bytů redukovat ve prospěch výhledového období. Návrh uvažuje se spodní hranicí potřeby bytů. I tato položka je však ideálním stavem a zřejmě se v časovém horizontu plánu zcela nenaplní. Jsme však povinni pro požadované množství bytů zajistit potřebné plochy.

V návrhu je ale třeba počítat s určitým podílem bydlení i mimo hranice města, kde již dochází a bude docházet k rozvoji bytové funkce v rámci rodinné výstavby. Návrh územního plánu uvažuje asi s 25% účastí regionu na řešení této otázky.

Hlavní urbanizační směry na území Prahy budou probíhat v několika základních úrovních

- Vzhledem k předpokládané expanzi centrálních funkcí do okolního území návrh širěji vymezuje městské jádro (centrum města). Tento proces přinese stavební činnost zejména do relativně volných ploch (např. uvolňování drážních pozemků a pod.) a do proluk, kde bude docházet k přestavbám objektů. Tato činnost vyžaduje důsledný památkový dohled a ochranu kulturních hodnot.
- Dojde k částečné funkční transformaci a kvalitativní proměně stávajícího kompaktního města. Opět se jedná o přestavby a dostavby, výstavbu v prolukách a na volných pozemcích.
- Návrh předpokládá rozšíření kompaktního města, které s sebou přinese intenzivní stavební činnost na nových plochách. Jedná se o soustředěnější výstavbu, která by především měla řešit otázku městského bydlení, doplněného pracovními příležitostmi, ve středněpodlažní zástavbě.
- V rámci vnějšího pásma by se měla rozvíjet stávající osídlení s ohledem na přírodní podmínky v území, pozvolný přechod do volné příměstské krajiny a zachování svébytnosti sídel. Nová výstavba by se měla soustředit převážně na nízkopodlažní formy bydlení. Nezbytné je zachovat a podporovat vstup stávajících zelených klínů do vnitřního města.

Terénní podmínky ovlivňují zejména levý břeh Vltavy. Střídající se hluboká údolí a náhorní planiny jednoznačně předznamenávají možnosti urbanizace. Nejvýraznějšími směry, které vycházejí z vnitřního města, jsou dejvicko-libocký a košířsko-motolský, které mají vazby na komunikace R7, R6 a D5. Směrem k jihu se jedná o směr barrandovsko-slivenecký, který je zcela samostatný a není vázán směrem do regionu na radiální komunikační síť. Radotínsko-zbraslavský prostor je rozdělen nivou řeky Berounky, která by měla být významným městským rekreačním územím. Na severu je město uzavřeno suchdolsko-lysolajským prostorem. V jižní části je další rozvoj uzavřen díky kvalitnímu přírodnímu území a chráněné krajinné oblasti Český kras. Sever a severozápad je výrazně determinován provozem stávajícího letiště Praha Ruzyně. Směrem na západ budou urbanizační směry pokračovat podél komunikací D5 na Rudensko a podél komunikace R6 na Hostivicko-Jenečsko.

Na pravém břehu je výrazným urbanizačním prostorem severní terasa. Významné rozvojové území je vymezeno Vysočanskou radiálou a komunikací D8. Jedná se o prostor letňansko-kbelský, který má možnosti uspokojit i velké celoměstské aktivity. Další urbanizační osou je směr vysočansko-hornopočernický, který se váže na komunikace R10 a D11. Na komunikaci I/12 je navázán směr dolnopočernicko-běchovický, který v regionu dále pokračuje do prostoru úvalského. Výrazná osa je založena na komunikaci II/333, kde se jedná o uhřetovsko-kolovratský směr, jenž má pokračování do Říčan. Jihovýchodní rozvoj je vázán na komunikaci D1, která se v současnosti stává nositelkou aktivit za hranicemi města v prostoru Průhonice. Jižní prostor libušsko-pisnický a modřansko-komořanský není vázán na žádnou stávající nadřazenou komunikační síť.

Hlavní rozvojové plochy mimo kompaktní město se váží převážně na radiální komunikace. V rámci rozvojových celků je počítáno s umístěním komerčních center tak, aby byla co nejvíce pokryta potřeba po těchto aktivitách a aby mohlo dojít ke snížení přepravních vztahů a k odlehčení centrální části města (snížení hustoty komerčních ploch v jádrovém území).

Celoměstské centrum a jeho rozvoj

Nejcitlivější a přitom klíčový problém Prahy je ve vymezení územních možností rozvoje centrální části města, která je v současnosti vnímána především jako severní polovina Pražské památkové rezervace. V předstihu je nutné vytvářet podmínky pro rozšíření centra, a tím předejít nebezpečí, že se bude stupňovat tlak na další komercializaci tohoto území. Důsledkem těchto aktivit by bylo další vyvlastňování a likvidace bytové funkce. Jedním ze základních požadavků při restrukturalizaci centra je proto zásadní ochrana stávajícího bydlení a požadavek na procentuální podíl nového bydlení v navrhovaných aktivitách. Rozšíření jádra města a jeho dekoncentrace jsou nezbytnou podmínkou pro zachování identity Prahy jako takové a zároveň by mělo přinést i snížení dopravní zátěže v území.

Z těchto důvodů jsou navrženy jako rozvojová území centra plochy Smíchova a část Karlína. Dále plochy na Pankráci od předmostí Nuselského mostu (s vazbou na Vyšehrad) po Náměstí Hrdinů. Ve směru severním jsou k transformaci pro centrální funkce navrženy pozemky nádraží Praha-Bubny a území Zátor. Velké rozvojové tendence na pozemcích Hlavního a Masarykova nádraží by měly být omezeny pouze na dostavbu při ulici Na Florenci a v okolí Churchilova náměstí na Žižkově.

Kompaktní město

V současně zastavěném kompaktním městě bude docházet ke kvalitativním proměnám jak v bytové, tak v obslužné a výrobní sféře. Předpokládá se rozvoj významných městských center - Dejvice, JZM-Nové Butovice, Palmovka, Letňany, Vršovice-Eden, Černý Most, Hostivař - stanice metra, Jižní Město a Nové Dvory - které by měly přenášet celoměstské funkce dále od vlastní centrální zóny. Vzhledem k asymetrii Prahy jsou na pravém břehu tyto lokality řazeny do dvou prstenců, aby pokrývaly potřeby celého území. Dále jsou rozvíjena významná centra lokální, která by měla zajišťovat určitou soběstačnost jednotlivých čtvrtí města a městských částí s omezenou spádovostí. Na významných radiálních dopravních tazích jsou navržena čtyři obchodní centra celoměstského a regionálního významu - Černý Most, Letňany, Zličín a Šeberov - Průhonice, jejichž dostupnost by měla pokrýt potřeby celé Prahy.

S výraznějšími přeměnami návrh počítá v sídlištních strukturních, kde vytváří podmínky pro polyfunkční využití území a doplnění chybějících pracovních příležitostí a vybavenosti území.

V rámci rozšíření kompaktního města jsou navrhovány nové plochy pro soustředěnou urbanizaci.

Na levém břehu Vltavy je největším rozvojovým celkem prostor Třebonice - Chaby - Horka - Řeporyje. Jedná se o lokalitu, která je již dnes obsloužena metrem. Z hlediska inženýrské infrastruktury byly v rámci výstavby JZM připraveny podmínky pro připojení této lokality, dříve uváděné jako JZM II, dnes nazývané Západní Město. V blízkosti metra je navrhována intenzivní bytová výstavba, směrem na jih přecházející v rodinné domky. Podél silničního okruhu se počítá s pracovními příležitostmi. Západním směrem navazuje dostavba Velké Ohrady. Zastavba je rozdělena do dvou časových horizontů, jižní část je plánována ve výhledu po roce 2010.

Druhým větším prostorem je Barandov - Slivenec, kde se předpokládá převážně bytová zastavba, ve Slivenci pak nové pracovní příležitosti a podél silničního okruhu jsou plochy určené pro obslužné areály. Část tohoto území by měla být využita opět až po roce 2010.

Jedním z nejkrásnějších pražských prostorů jsou Divčí hrady, poslední nezastavěný příčný hřbet na území města. Je navrhován

omezený rozvoj v západní části území, jehož využití je však orientováno také do výhledu. Předpokládá se zastavba obytného charakteru a rezervní plochy pro vysoké školství.

Tím jsou v rámci kompaktního města na levém břehu Vltavy větší možnosti rozvoje vyčerpány.

Na pravém břehu Vltavy dochází k největšímu rozvoji v severovýchodní a východní části městského území.

Jedná se především o Letňany a Kbely, které jsou v návrhu propojeny v jeden celek. Navrhuje se vytvoření samostatné enklávy oddělené od vlastního města zeleným pásem podél Prosecké radiály, která bude dlouhodobě plnit funkci expresního okruhu. Předpokládá se zachování obou letišť. Mezi oběma městskými částmi je navržena plocha pro nové pražské výstaviště, které bude mít po prodloužení metra C odpovídající napojení na MHD.

Kromě komerčního centra a dostavby sídliště Černý Most se počítá se zastavbou v území Černý Most-sever, kde se předpokládá rozvoj obslužné výrobních aktivit.

Dalším prstem kompaktního města, který vybíhá směrem na východ, jsou Horní Počernice. Severní část tohoto sídelního útvaru je věnována obslužné výrobním účelům. Navržená plocha splňuje podmínky dobré dopravní dostupnosti jak silniční, tak železniční. Jižní část území je určena pro rozvoj bydlení.

Mezi Dolními Počernicemi a Běchovicemi navazuje na stávající areál výzkumných ústavů technologický park s vazbou na nové dolnopočernické centrum.

Jednou z potenciálně největších rozvojových ploch je území mezi Šterboholy, Dolními Počernicemi, Dubčí a Dolními Měcholupy. Toto území je rozsáhlou rezervou, která může řešit otázku městského bydlení střední třídy v Praze. Výrazný rozvoj je však podmíněn prodloužením metra A do tohoto území, a proto je většina ploch navržena jako výhledová po roce 2010. V území se počítá také s rezervní plochou pro vysoké školství.

Na jihu se předpokládá rozvoj Šeberova a Kunratic směrem východním a jižním jak pro komerční účely podél dálnice D1, tak pro bydlení. V Písnici se jedná o rozšíření bytové funkce východně okolo stávající obce, směrem severním pak nárůst ploch pro nerušící výrobu a služby.

Těsně za hranicí kompaktního města se nacházejí stávající nebo navrhované a rozšiřované celoměstské areály pro krátkodobou rekreaci.

Urbanizace a tvorba vnějšího pásma

Za hranicemi kompaktního města se nacházejí sídla, která byla k městu připojena podle dřívějších představ o velkém rozvoji Prahy. Ve velké většině reprezentují dříve zemědělsky orientované obce s rozsáhlými polnostmi na svých katastrech.

Tento prsteneček malých sídel by si měl zachovat svůj charakter. Je navrhován postupný rozvoj sídel s tím, že jsou respektována jejich historická založení a nové struktury je doplňují. Vzhled krajiny se změní ve prospěch obytnosti a rekreace místo intenzivního zemědělského využívání. I když jsou vytypována území, kde by mělo být i nadále zemědělství podporováno (s orientací na rostlinnou výrobu a malé chovy), ostatní plochy budou - částečně k roku 2010 a dle výhledově - přeměněny na zeleň. Vzhledem k prostorovým možnostem je v daném území plnohodnotně rozvinut územní systém ekologické stability, který je v kompaktním městě omezen pouze na nezbytně nutné plochy.

Větší urbanizace sídel je vázána na dopravní tahy a rekreační potenciál území.

Na levém břehu se západní hranice kompaktního města kryje s administrativní hranicí Prahy. Vnější pásmo se zde výrazně přesune do regionu za hranici města. Vzhledem k dopravní atraktivitě a blízkosti letiště Praha-Ruzyně je očekáván poměrně značný rozvoj území Hostivice-Jeneč, který zahrnuje jak aktivity komerční, tak výstavbu bytovou. Převážně komerční aktivity a částečně bydlení vznikne podél D5 v prostoru Chrástany-Rudná. V souvislosti se silničním okruhem počítají s velkým rozvojem obce Ořech, Zbuzany a Jinočany. Další komerčně rozvojovou plochou je oblast Tuchoměřice, Kněževes, Středokluky ve vazbě na R7.

Městské části na severu území předpokládají spíše nárůst obytných ploch. Jedná se o Nebušice, jejichž atraktivita stoupá se založením americké školy a souvisejícího rezidenčního bydlení. Další rozvojové možnosti mají Lysolaje a zejména Suchdol, který svou polohou na silničním okruhu bude atraktivní i pro další aktivity. Jedinou nerozvojovou obcí v této oblasti je Přední Kopanina, která je a bude limitována vzletovými a přistávacími drahami letiště. Do regionu přechází zemědělská krajina s obcemi, jejichž rozvoj se převážně orientuje na obytné funkce. Kvalitní prostředí pro nové bydlení mají zejména Roztoky.

Jih levobřežního území tvoří Radotín a Velká Chuchle, s rozvojovými možnostmi obytné funkce Na Hvězdárně, dále Zbraslav a Lipence. Zvláště Lipence mají velké ambice na nárůst bydlení v prostoru od Zbraslavi až po Berounku. Vzhledem k nedostatečné dopravní obsluze MHD je část tohoto území zahrnutá do výhledu až po roce 2010. V rámci Zadní Kopaniny a Lochkova se nepředpokládá výraznější nová zastavba.

Další rozvoj Poberouní je dán přírodními podmínkami a toto území zůstane pro město vždy jako kvalitní zázemí dlouhodobé rekreace.

Vnější pásmo na pravém břehu řeky přerušují na východě rozvojové celky, které však nelze zařadit do kompaktního města, protože jejich intenzita využití není tak vysoká a ani není žádoucí, aby takové kapacity dosáhly. Nejvýraznějšími centry jsou Běchovice-Újezd a Uhřetěves-Kolovraty. Běchovice-Újezd mají obytný charakter a velmi dobré přírodní zázemí v Klánovickém lese. Na severu navazují Klánovice, které pozvolna srůstají s Šestajovicemi a Jirny a souvisle zastavěné území tak překračuje administrativní hranici Prahy. Dále se do regionu budou rozrůstat Úvaly, jako potenciální centrum širší spádové oblasti. Uhřetěves-Kolovraty počítá s výraznou arondací svých území. Do regionu pokračuje rozvoj v rámci Řičan, které jsou také spádovou oblastí širšího území. Městské části mezi Běchovicemi a Kolovraty - Královce, Hájek a Koloděje - počítají s omezenými možnostmi nového zastavění s důrazem na kvalitu krajiny. Ani sídla dále v regionu nemají velkou perspektivu překotného růstu.

V severní části Prahy bude docházet k rozvoji jednotlivých městských částí v těsném kontaktu s kompaktním městem. Jedná se o Dolní Chabry, Ďáblice a Čakovice. Omezené možnosti mají Třeboradice, Miškovice a Vnoň, která však bude pozvolna srůstat s Přezleticemi za hranicí Prahy. V odlišné situaci je na první pohled Březiněves, která je vázána na stopu silničního okruhu, ale je zcela samostatným sídlem, bez výrazné spádové oblasti a její rozvoj by tomu měl odpovídat. Celý severní kvadrant území je v současné době ryze zemědělskou krajinou. Proto jsou zde navrhovány poměrně rozsáhlé plochy zeleně, které by toto území učinily atraktivnější. V budoucnosti se počítá i se zapojením rekreačních funkcí do nově zakládaných přírodních ploch, avšak v současné době i v blízké budoucnosti zůstává pro tyto účely stále atraktivní nedaleké Polabí. Směrem do regionu se také neprojevují velké rozvojové tendence,

snad s výjimkou Přezletic a Radonic, kde se dá očekávat nárůst bydlení. Zcela neúměrný je předpoklad budoucí velikosti Mstětic, které sice leží na aglomeračním okruhu, ale jejich význam v rámci okolního osídlení nedává žádný předpoklad, který by tento rozvoj činil reálným.

Jižní okraj Prahy tvoří úzký pás území mezi hranicemi města a kompaktní zastavbou. Nacházejí se zde drobné obce, které nabízejí možnosti omezeného růstu, dostavby a arondace. Jedná se o Cholupec, Točnou, Hrnčíře, Újezd u Průhonice a Křeslice. Rozsáhlejší obytná zastavba se předpokládá v prostoru Pitkovice-Benice. Vzhledem k tomu, že toto území nemá předpoklady pro dobrou obsluhu hromadnou dopravou, je rozvoj převážně většiny tohoto území zařazen do výhledu po roce 2010. V souvislosti s dálnicí D1 vzniká v současné době za hranicí Prahy velké soustředění komerčních aktivit v prostoru Průhonice. S dalšími velkými rozvojovými ambicemi počítá Jesenice, Vestec a Osnice. Tyto nároky jsou zřejmě předimenzované a měly by být zváženy a redukovány. Směrem k Vltavě se počítá s rozvojem Dolních Břežan, Zvole, Ohrobců a Vraného nad Vltavou.

Areály celoměstské rekreace

S ohledem na rozsah a kapacitu kompaktního města je nutno pro obyvatele Prahy podpořit vznik areálů krátkodobé rekreace. Tyto aktivity však musí být dostupné tak, aby byly z časových důvodů ještě atraktivní. Proto jsou, kromě využití a doplnění stávajících ploch, navrhovány rozsáhlé celoměstské rekreační areály v těsném kontaktu s hranicí kompaktního města. Mnohdy tato území vnikají klínovitě do zastavby v návaznosti na radiální systém zeleně.

Významnou celoměstskou lokalitou spojenou s Vltavou je Trojská kotlina na severu území. Jedná se o jednu z největších ploch v blízkosti centrální části města, která zahrnuje stávající areály Střemovky, zoologické a botanické zahrady. Toto území by mělo být rozšířeno na Císařském ostrově o plochu Ústřední čistírny odpadních vod, jenž by měla být postupně vymístována. Dále je navrhována změna funkce v ulici Papírenské a v průmyslových plochách v Podbabě, které budou zázemím pro toto rekreační území.

S vodním tokem Berounky je spojeno rekreační území mezi Radotínem a Zbraslaví, které bude orientováno především na rekreaci související s vodou a vodními sporty.

Severní okraj kompaktního města na levém břehu Vltavy je navázán na rekreační areál Divoké Šárky s koupalištěm Džbán. Využití území by ve své západní části mohlo být posíleno sportovními aktivitami bez staveb, chránícími přírodní prostředí. V této lokalitě se také navrhuje golfové hřiště. Západní část města je orientována na rekreační zónu za hranicemi Prahy, která je vázána na Břevské rybníky. Možnosti rekreačního využití jsou zde však omezeny díky ornitologické ochraně. V rámci kompaktního města se nachází stávající motolský golfový a tenisový areál, který přechází do zvláštního území sloužícího oddechu na Vidouli, který by měl odlehčit neúměrně zatíženému Prokopskému údolí.

V severní části města se počítá s novým areálem jižně od Čakovice, zvyšovat se bude také význam rekreačních možností mimo Prahu v Polabí. Na východě je navrhován nový areál jižně od Horních Počernic v kontaktu s technologickým parkem v Běchovicích, pokračující do Klánovického lesa. Další možnosti nabízí stávající areál Hostivařské přehrady, který je propojován s Milíčovským lesem a podél Pitkovického potoka je veden až k jižnímu okraji Uhřetěvesi. Nové plochy jsou navrhovány severně od Cholupic v souvislosti s doplněním stávajících hmot zeleně.

Velice stručně o technických disciplínách

Předpokladem pro dobře fungující a ekonomicky se rozvíjející město a jeho region je optimálně vyřešená integrovaná dopravní soustava, schopná s minimálními dopady na životní prostředí zajistit odpovídající dopravní obsluhu města a jeho okolí.

Současné zkušenosti z evropských metropolí a i z Prahy dokládají, že město není schopno uspokojit všechny nároky individuální automobilové dopravy (IAD), a je tedy v jeho zájmu tuto dopravu regulovat. Důležitou součástí regulace IAD ve městě je mimo jiné i dobře fungující městská hromadná doprava (MHD) a systém nadřazených městských komunikací, které chrání město, především jeho centrální část před nadměrným tlakem dopravy.

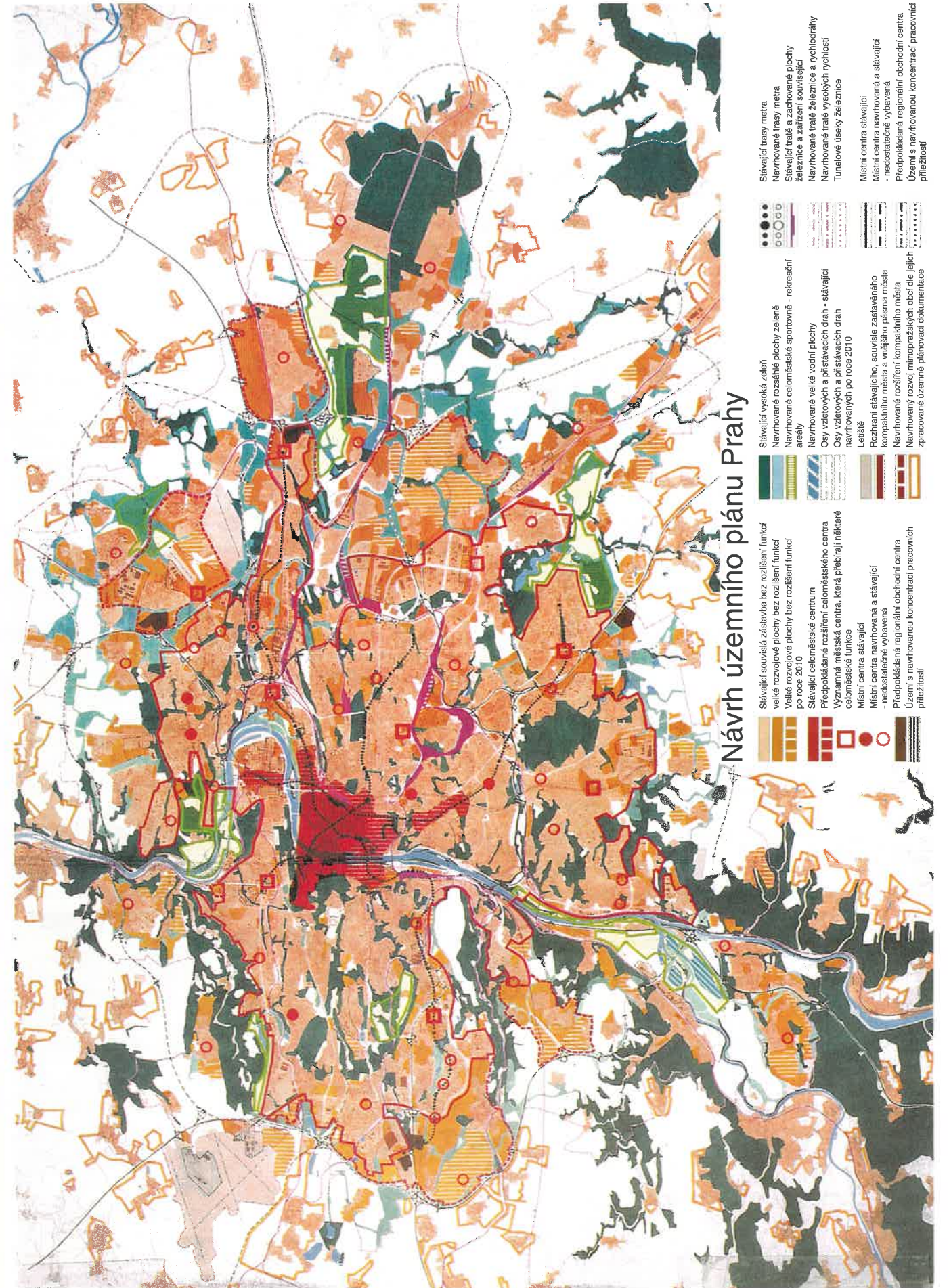
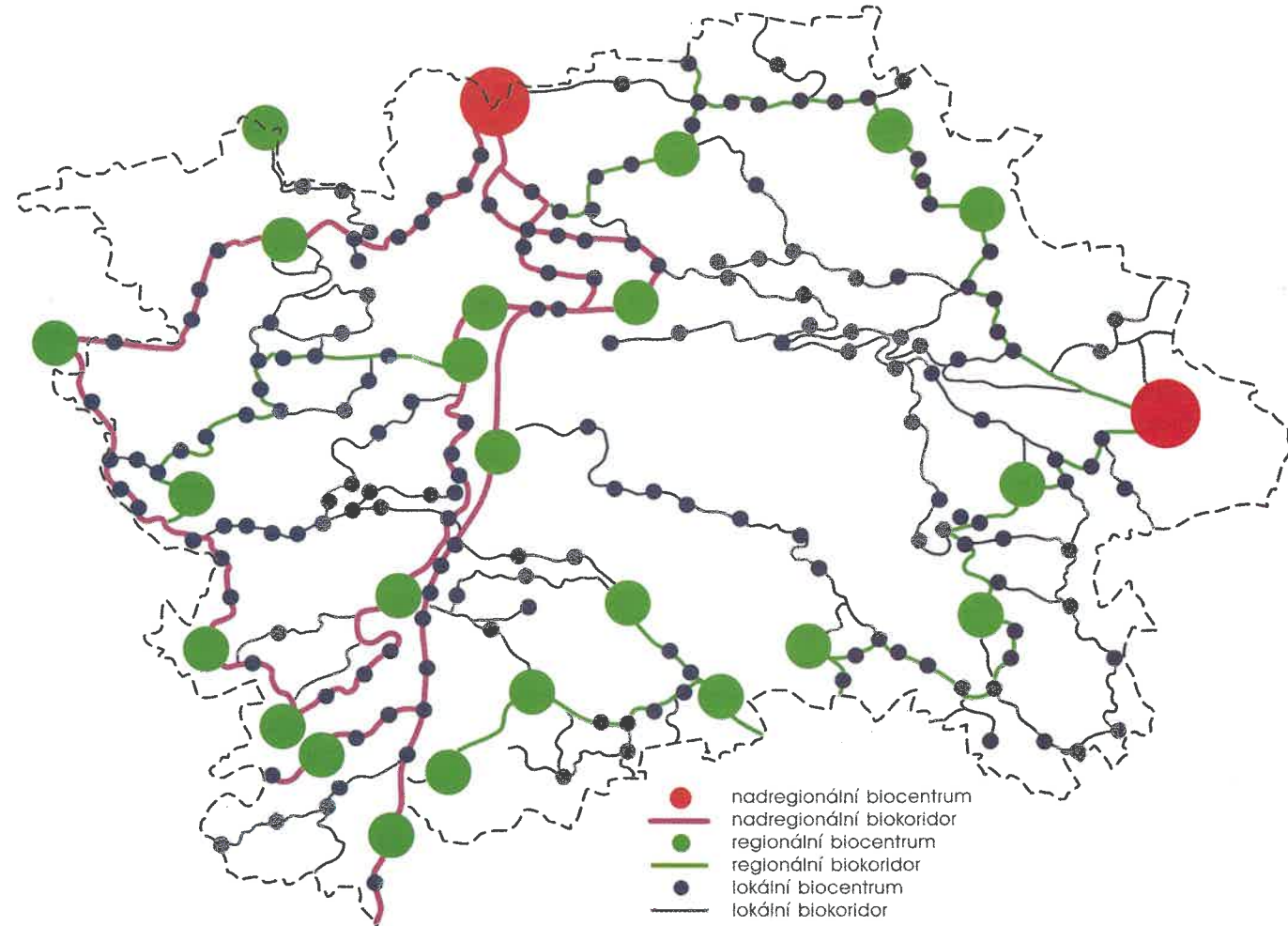
V rámci tohoto dopravního modelu je tedy nutné dále rozvíjet tříprvkový systém MHD s metrem jako základním přepravním prostředkem a tramvajovou a autobusovou dopravou jako doplňkovými systémy.

Ve stávající tíživé dopravní situaci ve městě je velmi důležitým prvkem výstavba nových nadřazených městských komunikací. Prioritní funkcí v dopravním systému města plní soustava dvou okruhů a navazujících radiál. Jedná se o dostavbu silničního okruhu (SO) a městského okruhu (MO).

Uskutečnění záměrů rozvoje města navrhovaného územním plánem je podmínováno rozvojem oborů městského inženýrství zaměřeného na realizaci potřebných opatření a výstavbu zařízení na vodních tocích, v zásobování vodou, odkanalizování a čištění odpadních vod, v zásobování energiemi, v přenosu informací i územní organizaci především liniových staveb. Rozvoj je zaměřen na ochranu pozemků přilehlých k vodním tokům před účinky velkých vod, na zajištění potřebného množství kvalitní pitné vody, na zajištění čistoty vody ve vodních tocích, potocích, odpovídající jejich nezastupitelné funkci v utváření kulturního městského prostředí. Rozvoj předpokládá zajištění potřebného množství energií při nepřekročení přípustných limitů znečištění ovzduší, vytvoření podmínek pro spolehlivý přenos informací, organizaci nadřazených inženýrských sítí umožňující racionální využívání území a jejich soustředěné ukládání do kolektorů v centrální části města.

Rozvoj oborů městského inženýrství je zaměřen rovněž na zajištění spolehlivé funkce nadřazených systémů, dosažení úrovně vybavení a účinnosti systémů odpovídající evropské legislativě a obslužení nových rozvojových území města.

*Ing. arch. Petr Durdík
Útvar rozvoje hl. m. Prahy*



CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM
ZELENĚ



ÚZEMNÍ SYSTÉM
EKOLOGICKE STABILITY



PRODUKČNÍ PLOCHY



NAVROVANÉ PLOCHY
ZELENĚ



STÁVAJÍCÍ PLOCHY
ZELENĚ

