

PROMĚNY JÁDROVÉHO ÚZEMÍ STŘEDOČESKÉHO PROSTORU V OBDOBÍ 1991–2018

Milan Körner

Předmětem následujícího textu je především vývoj (změna) sídelní struktury v území zahrnujícím hlavní město Prahu a její region. V důsledku „nepřipravenosti“ územně plánovací dokumentace (ÚP hl. m. Prahy v r. 2000, ÚP VÚC Pražského regionu v r. 2006) a její nízké autority zde dochází k nekorigovanému suburbánnímu rozvoji zejména v příměstském území hl. m. Prahy (a též v jejím administrativním vymezení).

Vzhledem k tomu, že na rozdíl od jiných zemí nejsou v České republice vymezeny metropolitní regiony, resp. sídelní aglomerace, je komentováno území Rozvojové oblasti Praha, vymezené v ZÚR Středočeského kraje. Sledované území se výrazně odlišuje od ostatních regionů ČR vysokou ekonomickou výkonností i velkým nárůstem počtu obyvatel po roce 1990. Nárůst počtu obyvatel ve sledovaném území (mimo Prahu) o cca 46 % se promítl i do změn sídelní struktury.

Text se zabývá zejména vývojem center osídlení a jejich vazbami. Významnější autonomii ve středočeském prostoru vykazují rozvojové oblasti „nižšího“ řádu – Mladoboleslavsko s vysokým ekonomickým potenciálem a Střední Polabí s dvojcentrem Kolín – Kutná Hora.

Vymezení rozvojové oblasti

Rozvojová oblast (dále RO) Praha (dle PÚR ČR OB1) byla vymezena v ZÚR Středočeského kraje (schválené 19. 11. 2011). Rozsah území je 2 339,8 km², v r. 1991 zde žilo 1 607,7 tis. obyvatel, z toho 1 214,4 tis. v Praze a 393,3 tis. ve Středočeském kraji. V roce 2018 již 1 868,4 tis., z toho 1 294,5 v Praze a 573,9 ve Středočeském kraji. Počet obyvatel RO se zvýšil o 260,8 tis. obyv., z toho o 80,3 tis. v Praze a o 180,5 tis. ve Středočeském kraji. Nárůst počtu obyvatel v RO představuje 84,7 % nárůstu České republiky.

Kritéria pro vymezení rozvojové oblasti Praha

Hustota zalidnění:

rozvojová oblast > 300 obyv./ km²

zařazované obce > 150 obyv./ km²

Velikost jádra > 1 mil. obyv.

Zastoupení:

středních center > 20 tis. obyv.

nižších center > 10, resp. 5 tis. obyv.
větších obcí > 2, resp. 1 tis. obyv.

Do rozvojové oblasti **nebyla zařazována území:**

- ležící mimo koridory dopravní infrastruktury;
- vyznačující se vysokou ochranou přírodních hodnot (CHKO a další významné přírodní areály)
- bez významnějšího sídelního potenciálu a infrastruktury;
- s horší dostupností Prahy a významnějších center.

V RO Praha je mimo hl. m. Prahy 253 obcí. Počátkem 90. let se jejich počet poměrně výrazně zvýšil. Odloučením od dřívějších obcí vznikla řada, převážně velmi malých obcí – 12 nových obcí mělo v roce 1991 méně než 200 obyvatel.

V některých případech na jejich území došlo ke značnému rozvoji bydlení i komerční výstavby.

Rozvojová oblast (RO) Praha ve vztahu k územně administrativnímu uspořádání

V Rozvojové oblasti Praha jsou (mimo území hl. m. Prahy) zahrnuta téměř celá území okresů Praha-východ (ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a ORP Říčany) a Praha-západ (dnes ORP Černošice). Z hlediska vazeb je území okresu Praha-západ členěno přibližně tokem Vltavy na západ s nejméně významným centrem Hostivice a východ s nejméně významným centrem Jesenice (do tohoto území je v následujícím přehledu zahrnuto SO POÚ Kamenice z okresu Praha-východ).

Dále RO zahrnuje části území okresů Benešov, Beroun, Kladno, Kolín (Český Brod), Mělník (Kralupy nad Vltavou, Neratovice), Nymburk (Lysá nad Labem) a Rakovník (Nové Strašecí).

Vývoj spádových obvodů (SO ORP)

		počet obcí	počet obyvatel v tis. 2018	nárůst počtu obyvatel v tis. 1991–2018	obyv./km ² 2018	počet zaměstnanců v tis. 2016	výstavba bytů 1997–2017
Brandýs nad Labem	v RO	49	103,7	42,4	340	39,8	16 508
Stará Boleslav	mimo RO	9	4,6	1,2	61	1	408
Říčany	v RO	34	53,5	24,2	254	25,9	7053
(bez SO POÚ Kamenice)	mimo RO	13	7,3	2,2	57	1	587

Černošice (západ)	v RO	50	91,8	39,8	284	34,8	14 009
	mimo RO	7	3	1,3	61	0,3	252
Černošice (východ), (vč. SO POÚ Kamenice)	v RO	24	52,3	30,7	252	14,9	8 479
	mimo RO	3	3,1	0,9	76	0,8	352
Benešov	v RO	10	15,7	3,2	160	3,3	1 662
	mimo RO	41	42,6	4,2	74	19	3636
Beroun	v RO	14	39,1	8,5	347	17,5	4 027
	mimo RO	34	23,8	4,8	78	5,8	1539
Český Brod	v RO	11	13,3	2,1	153	3,4	969
	mimo RO	13	7,5	2,1	78	1,1	681
Kladno	v RO	35	116,4	8,7	506	44,2	5 999
	mimo RO	7	7,7	1,4	64	1	501
Kralupy nad Vltavou	v RO	9	26,8	3,5	378	10,5	1 789
	mimo RO	9	4,7	1	80	1,1	283
Lysá nad Labem	v RO	5	20,9	11,8	270	4,9	2 680
	mimo RO	4	2,7	1	76	1,2	183
Neratovice	v RO	9	29,5	4,4	351	7,1	1 311
	mimo RO	3	2,3	0,7	79	0,5	283
Rakovník*	v RO	2	6,5	0,9	334	1,7	426

* Jedná se o dvě obce (Nové Strašecí a Rynholec), neměly by být součástí RO Praha

V souvislosti s **komerční suburbanizací** vznikla řada pracovních míst zejména ve vazbě na MÚK nadřazené silniční síti na území velmi malých obcí:

D6 Dobrovíz – 8,8 tis. zam. vs. 0,6 tis. obyv., Jeneč – 1,9 tis. zam. vs. 1,3 tis. obyv.,

D1 Modletice – 2,9 tis. zam. vs. 0,6 tis. obyv., Čestlice – 2,8 tis. zam. vs. 0,6 tis. obyv.,

D11 Jirny – 2,6 tis. zam. vs. 1,5 tis. obyv.,

D5 Loděnice – 2,2 tis. zam. vs. 1,9 tis. obyv., (mimo RO Žebrák – 4,8 tis. zam. vs. 2,2 tis. obyv.)

D8 Husinec – 1,4 tis. zam. vs. 1,5 tis. obyv.

Mimo Čestlic, které lze považovat za součást centra Průhonice (viz výše) a Husince (VÚ Řež) se jedná o obce s vysokým rozvojem logistiky. Zaměstnanci těchto areálů se ve značném rozsahu rekrutují z obcí mimo RO Praha a často i z obcí mimo Středočeský kraj.

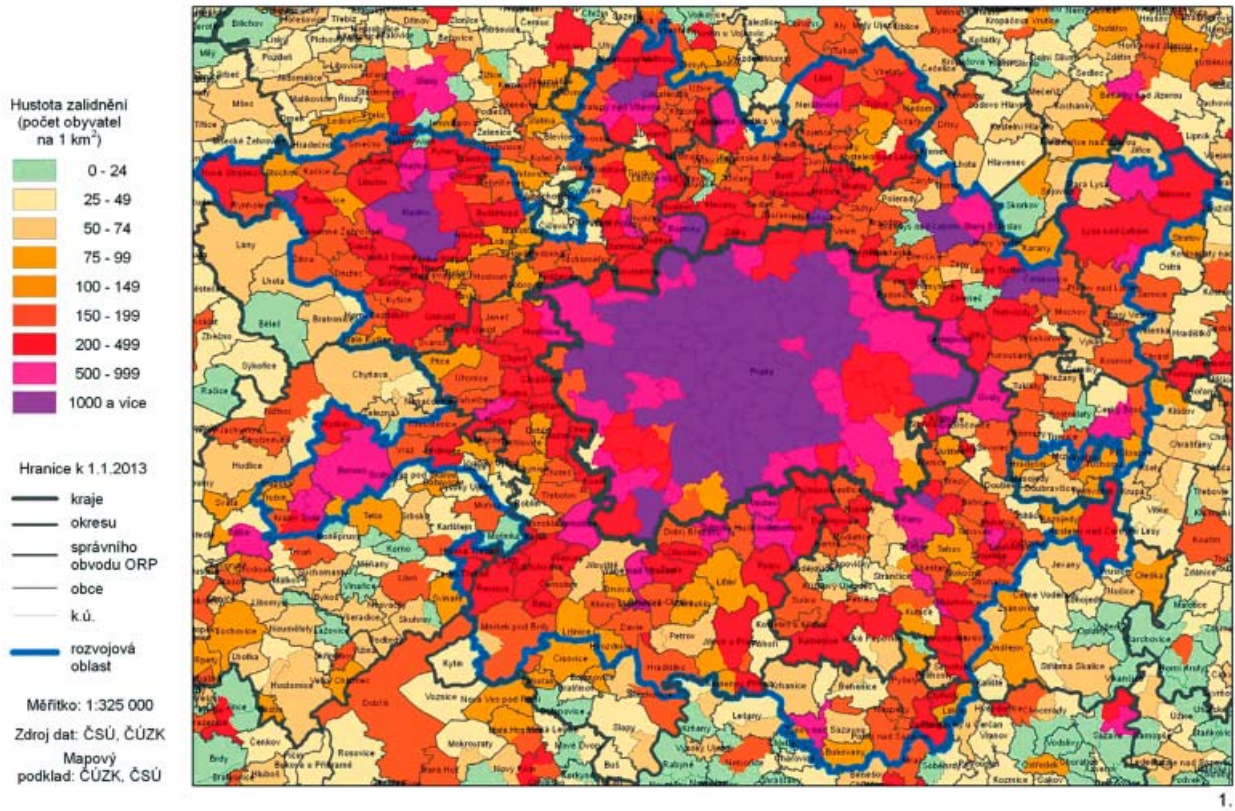
Zaměstnanci (tis.) v centrech jednotlivých obvodů (v rámci RO):

Brandýs nad Labem-Stará Boleslav 11,7 – Odolena Voda 2,9
 Říčany 10,9
 Roztoky 1,7 – Hostivice 3,6 – Černošice 1,2 – Mníšek pod Brdy 1,7
 Jesenice 3,4
 Týnec nad Sázavou 1,1
 Beroun 11,6 – Králův Dvůr 2,5
 Český Brod 2,8
 Kladno 35,4
 Kralupy nad Vltavou 7,9
 Lysá nad Labem 2,6
 Neratovice 4,7

Zaměstnanci (tis.) v SO POÚ (> 30 zam/100 obyv.):

	zam. (v tis.)	na 100 obyv.
Praha	1 020,0	79,7
Beroun	23,3	37,8
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	16,6	41,2
Odolena Voda	11,3	46,6
Úvaly	6,5	34,2
Hostivice	23,9	70,7
Jesenice	10,5	38,1
Kladno	42,8	37,3
Kralupy nad Vltavou	11,6	37,0
Říčany	24,6	50,0

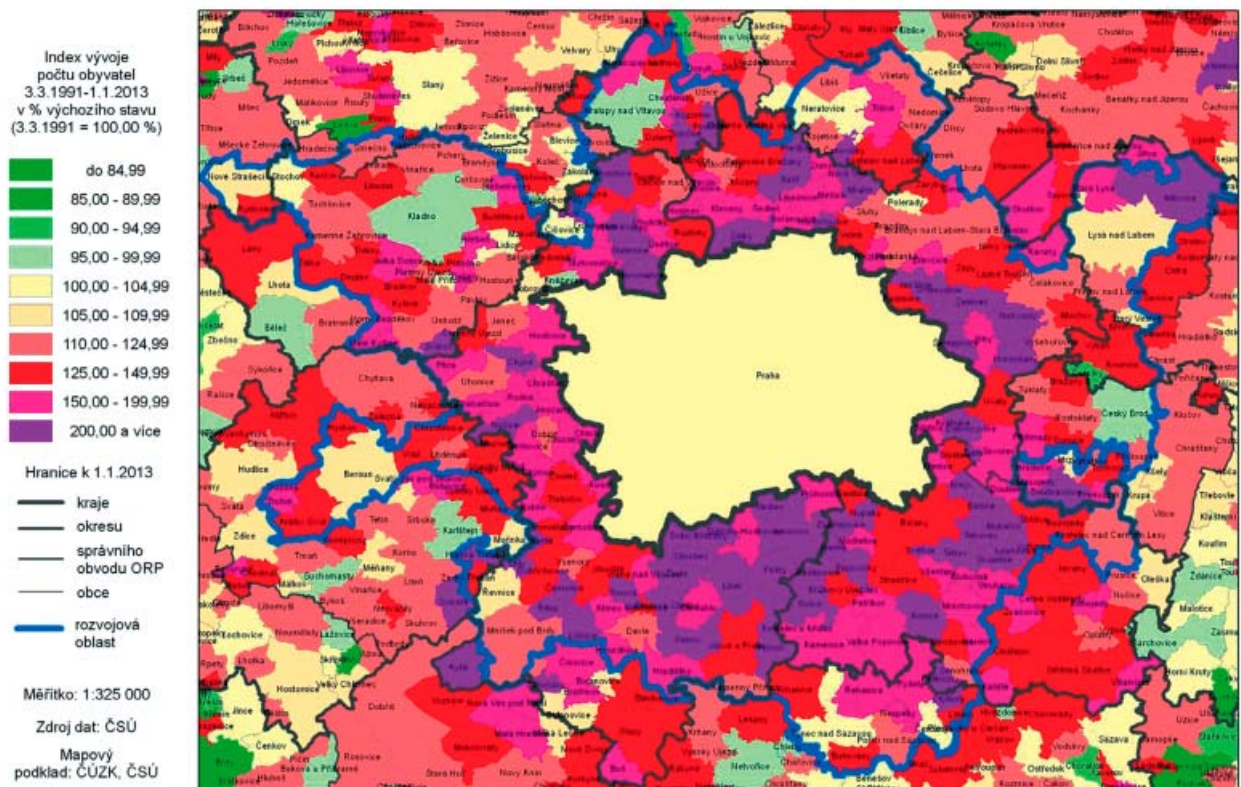
Mimořádná koncentrace je v SO POÚ Hostivice, po Mladé Boleslavi nejvyšší v relaci k počtu obyvatel ve Středočeském kraji.

Rozvojová oblast Praha - Hustota zalidnění (počet obyvatel na 1 km²) k 26.3.2011 podle k.ú.

1.

Hustota osídlení

Rozvojová oblast Praha - Vývoj počtu obyvatel 3.3.1991-1.1.2013 podle obcí

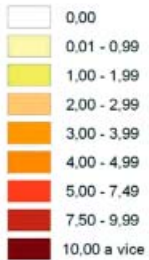


2.

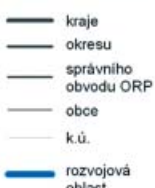
Vývoj počtu obyvatel

Rozvojová oblast Praha - Intenzita bytové výstavby 1997-2012 dle k.ú.

Počet dokončených bytů 1997-2012 na 1 000 obyvatel průměrně ročně



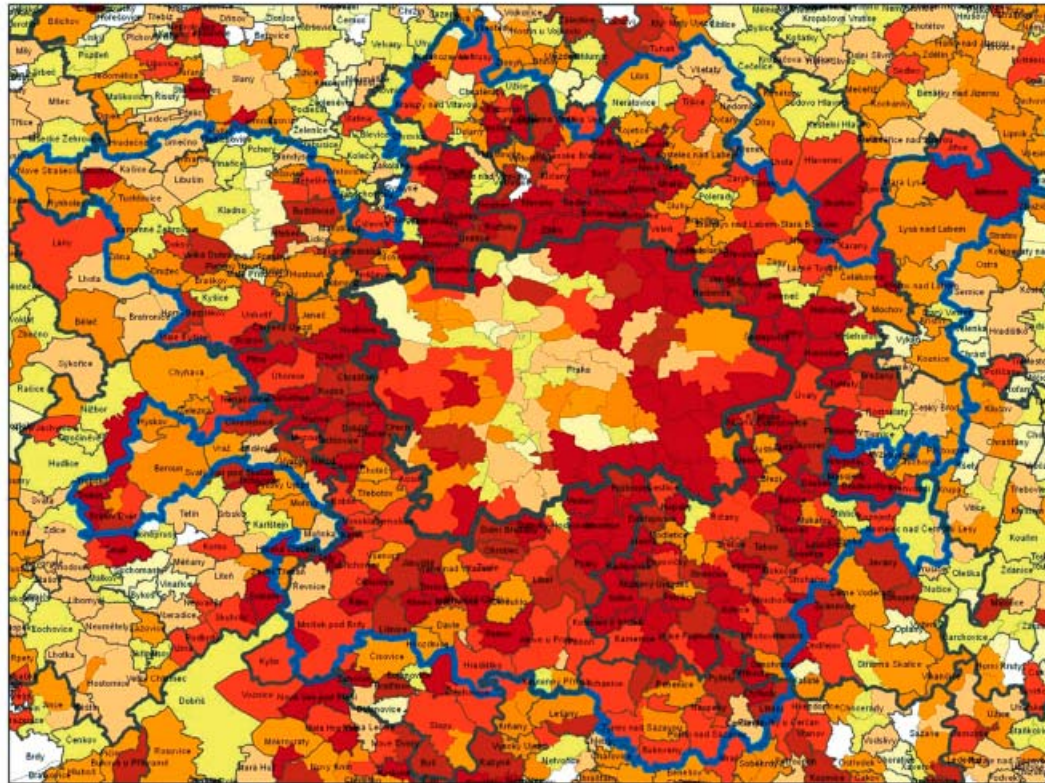
Hranice k 1.1.2013



Měřítko: 1:325 000

Zdroj dat: ČSÚ

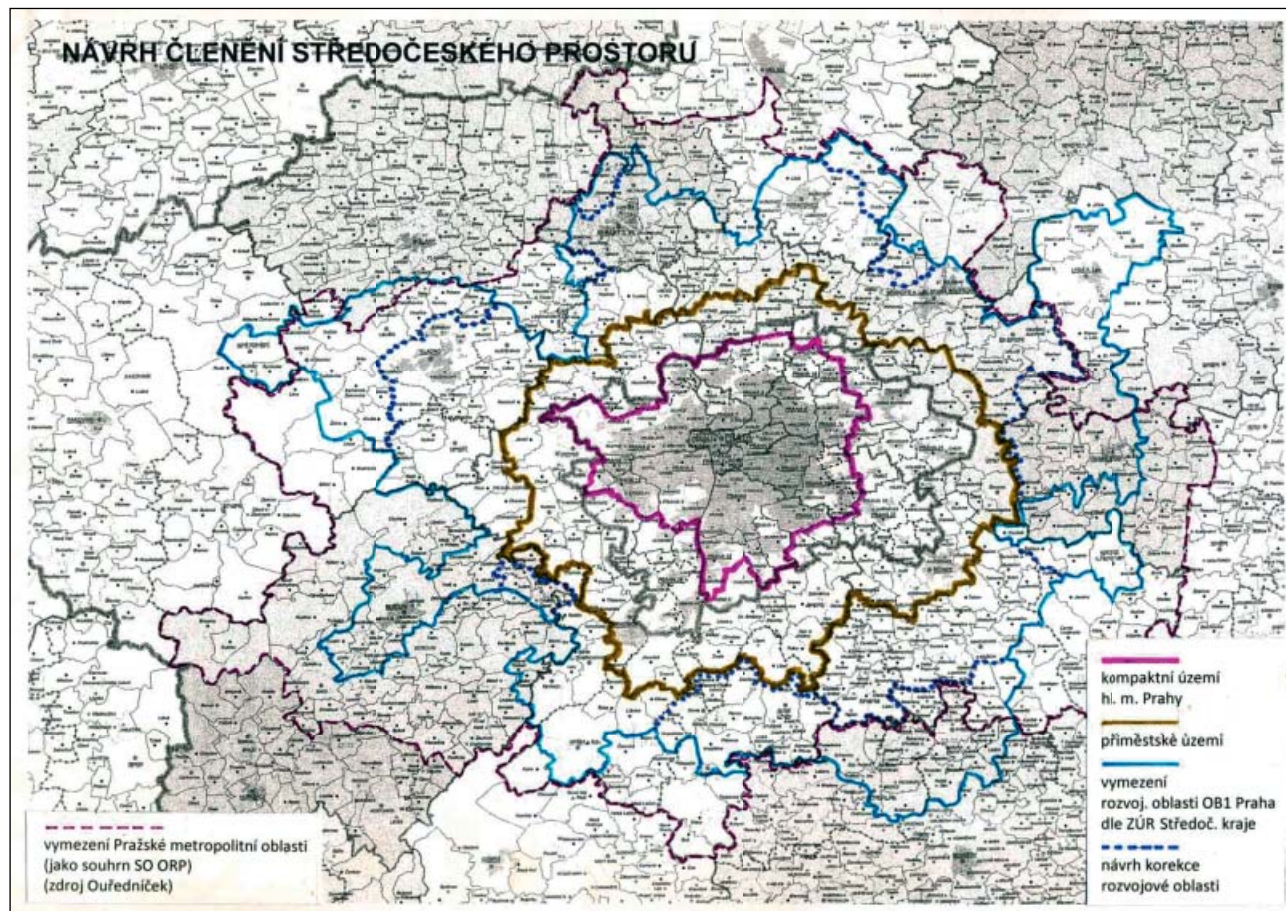
Mapový podklad: ČÚZK, ČSÚ



3.

Zdroj: AURS

Intezita bytové výstavby



Zdroj: AURS

Členění středočeského prostoru

Struktura osídlení

Struktura osídlení Středočeského kraje je výrazně ovlivněna hlavním městem Prahou, jejíž regionální význam zastihuje význam středočeských měst, zejména v území Pražského metropolitního regionu.

ZÚR Středočeského kraje navrhuje v rozvojové oblasti Praha následující **kategorie center**:

metropolitní centrum	Praha (samostatný kraj)
vyšší centrum ostatní	Kladno
střední centra významná	Beroun, Kralupy nad Vltavou, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
střední centra ostatní	Neratovice, Říčany
nižší centra významná	Čelákovice, Český Brod, Lysá nad Labem, Milovice, Hostivice
nižší centra ostatní	Černošice, Jesenice (u Prahy), Odolena Voda, Roztoky, Stochov, Týnec nad Sázavou, Úvaly
lokální centra	Čerčany, Dobříchovice, Dolní Břežany, Jílové u Prahy, Kamenice, Kostelec nad Černými Lesy, Kostelec nad Labem, Králův Dvůr, Mnichovice, Mníšek pod Brdy, Rudná, Řevnice, Unhošť

Kritéria pro kategorizaci center vycházejí z počtu obyvatel města a spádového území, ze schopnosti saturovat pro své spádové území významnou nabídku pracovních míst a služeb:

vyšší centra ostatní	> 50 tis. obyv.
střední centra významná	> 20 tis. obyv.
střední centra ostatní	> 15 tis. obyv.
nižší centra významná	> 10 tis. obyv.
nižší centra ostatní	> 5 tis. obyv.

Vývoj center osídlení

Počty obyvatel jsou k r. 2018, počty zaměstnanců z r. 2016 a údaje o výstavbě bytů se vztahují k období 1997–2016.

Metropolitní centrum

Praha (centrum rozvojové) – hl. m. ČR – 1294,5 (nárůst 80,3) tis. obyv., hustota osídlení 2609 obyv./km², 1020,0 tis. zaměstnanců, výstavba 98,7 tis. bytů v letech 1997–2016
V období 1991–2001 pokles o 45,1 tis. obyv., následný růst.

Přestože jsou na území rozsáhlé pře-stavbové plochy, s výjimkou posledních let, kdy byly realizovány významné soubory (Karlín, Libeň, Jinonice aj.), probíhala výstavba, negativně ovlivněna vysokým počtem městských částí (57), bez jasné rozvojové koncepce.

Město vykazuje závažné deficity v dopravní (železniční i silniční) infrastruktuře. Praha má rozsáhlou síť MHD (metro, tramvaje, autobusy), nedostatky jsou zejména ve vazbách systémů, hlavně na regionální železnice/metro. Velmi nízký je počet parkovacích míst P+R u vnějších stanic metra a železnice, i u významných cílů v podzemí a v parkovacích domech. Výjimkou jsou velká obchodní centra s vazbou na metro (Zličín, Černý Most, Chodov).

Vyšší centra ostatní

Kladno (centrum stabilizované, okresní město, ORP) – 68,8 tis. obyv. (pokles 2,9), hustota osídlení 1861 obyv./km², 35,4 tis. zaměstnanců, výstavba 1678 bytů

Město vytváří lokální aglomeraci, ve které některé obce zaznamenaly nárůst počtu obyvatel: Velké Přítočno

(+ 0,8 tis.), Doksy (+ 0,6 tis.), Velká Dobrá (+ 0,6 tis.), Hřebeč (+ 0,7 tis.), Buštěhrad (+ 0,7 tis.), které ztrátu obyvatel města kompenzují.

Město má poměrně vysokou hustotu zalidnění, významnou částí území jsou rozsáhlé lesy a průmyslové brownfields, zejména areál Poldi (významný rozvojový potenciál). Vzhledem k blízkosti Prahy je regionální význam města nižší, než by odpovídalo jeho velikosti. Významným rozvojovým potenciálem je i blízkost letiště Praha Ruzyně. Město leží mezi radiálami D6 a D7, na které nemá vyhovující napojení, chybí tzv. aglomerační okruh.

Velkým problémem je zcela nevyhovující železniční spojení s Prahou, jehož realizace, vč. odbočky na letiště Ruzyně, se stále oddaluje.

Střední centra významná

V ose Praha – Plzeň

(Nürnberg – München)

Beroun-Králův Dvůr (centrum rozvojové, okresní město, ORP)

- Beroun – 19,4 (nárůst 1,4) tis. obyv., hustota osídlení 682 obyv./km², 11,6 tis. zaměstnanců, výstavba 1 450 bytů
- Králův Dvůr – 8,9 (nárůst 3,3) tis. obyv., hustota osídlení 583 obyv./km², 2,5 tis. zaměstnanců, výstavba 1213 bytů
- celkem – 28,3 (nárůst 4,7) tis. obyv., 14,1 tis. zaměstnanců, výstavba 2 663 bytů

Před r. 1990 jedno město.

Spojení s Prahou dálnicí D5 a 2 železničními tratěmi (hlavní údolím Berounky, vedlejší přes Nučice).

V ose Praha – Mladá Boleslav

– Liberec

Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (centrum rozvojové, ORP)

- 18,8 (nárůst 3,2) tis. obyv., 831 obyv./km², 11,7 tis. zaměstnanců, výstavba 1742 bytů

Spojení s Prahou dálnicí D10, leží mimo radiální železniční tratě. Chybí aglomerační okruh, spojení Úvaly – Neratovice – Ůzice (D8).

Napojení města na D10 je na území obce Zápý (0,9 tis. obyv./nárůst 0,3 tis.). Na jejím území je též významná část komerční zóny jih.

V ose Praha – Ústí nad Labem (Dresden)

Kralupy nad Vltavou-Veltrusy

(centrum stabilizované, ORP)

- Kralupy nad Vltavou – 18,1 (nárůst 0,2) tis. obyv., 826 obyv./ km², 7,9 tis. zam., výstavba 663 bytů
- Veltrusy – 2,1 (nárůst 0,6) tis. obyv., 264 obyv./ km², 0,3 tis. zam., výstavba 203 bytů
- celkem – 20,1 (nárůst 0,8) tis. obyv., 8,2 tis. zaměstnanců, výstavba 666 bytů

Spojení s Prahou dálnicí D8 a přivaděčem od MÚK Úžice a hlavní železniční tratí. Hlavním problémem je absence trasy aglomeračního okruhu od MÚK Úžice (D8) a propojení na D7 (letišť).

Střední centra ostatní

Říčany-Světlava (centrum rozvojové, ORP)

- Říčany – 15,4 (nárůst 4,8) tis. obyv., 598 obyv./ km², 10,9 tis. zaměstnanců, výstavba 1482 bytů
- Světlava – 1,1 (nárůst 0,7) tis. obyv., 1035 obyv./ km², 0,2 tis. zaměstnanců, výstavba 150 bytů

Leží v ose Praha – Tábor – České Budějovice na hlavní železniční trati.

Spojení s Prahou dálnicí D1 přivaděčem (II/101), hlavní komerční aktivity jsou při D1 v zóně Modletice-Jažlovice (součást města Říčany).

Potenciální rozvojové plochy pro bydlení jsou na jižním obvodu zástavby Říčan a severně od železniční zastávky Světlava.

Hlavními problémy jsou neexistence Pražského okruhu D0 (propojení D1 – I/12) a převedení silnice I/2 do nové trasy jižně od Říčan.

Neratovice-Libiš (centrum stabilizované, ORP, před rokem 1990 jedno město)

- Neratovice – 16,2 (nárůst 0,3) tis. obyv., 809 obyv./ km², 4,7 tis. zaměstnanců, výstavba 197 bytů
- Libiš – 2,2 (nárůst 0,1) tis. obyv., 311 obyv./ km², 0,3 tis. zaměstnanců, výstavba 150 bytů

Spojení s Prahou vedlejší železniční tratí Praha – Všetaty – Mělník a silnicí I/9, která v MÚK Zdiby navazuje na dálnici D8.

Nižší regionální význam vzhledem k blízkým (významnějším) centrům Kralupy nad Vltavou a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Chybí kvalitní silniční napojení (aglomerační okruh) k dálnicím D8 (MÚK Úžice) a D10 (MÚK Zápy).

Vyšší centrum Kladno a střední centra Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Neratovice lze považovat za stabilizovaná. Střední centra Beroun-Králov Dvůr, Kralupy nad Vltavou-Veltrusy a Říčany-Světlava lze považovat, zejména v souvislosti s dostavbou nadřazené silniční sítě (aglomerační a pražský okruh), za rozvojová. V případě Kralup nad Vltavou se bude jednat především o ekonomické aktivity, v případě Říčan spíše o bydlení.

Nižší centra významná

V této kategorii došlo v řadě případů k významnému nárůstu počtu obyvatel a v některých případech též k velkému rozvoji ekonomických aktivit. K nejvýznamnějšímu nárůstu obyvatel, téměř o 10 tis., došlo v dvojměstí Lysá nad Labem-Milovice, zejména v souvislosti s regenerací bytů a dalších objektů v bývalém centru vojenského prostoru Mladá. Rozvoj ekonomických aktivit se zde však opožďuje i v důsledku dosud nerealizovaných dopravních záměrů – obchvat Lysé nad Labem – silnice II/172 a železniční propojení Lysá nad Labem – Milovice – Všeň (směr Mladá Boleslav). Vzhledem k tomu, že centrum Lysá nad Labem-Milovice přesáhlo 20 tis. obyvatel, je možné jej považovat za střední centrum ostatní.

Lysá nad Labem-Milovice (centrum rozvojové, ORP) – možné přeřazení do středních center

- Lysá nad Labem – 9,6 (nárůst 1,1) tis. obyv., 284 obyv./ km², 2,6 tis. zaměstnanců, výstavba 713 bytů
- Milovice – 11,5 (nárůst 10,0) tis. obyv., 407 obyv./ km², 1,7 tis. zaměstnanců, výstavba 1768 bytů
- celkem – 21,1 (nárůst 11,1) tis. obyv., 4,3 tis. zaměstnanců, výstavba 2081 bytů

Spojení s Prahou hlavní železniční tratí Praha – Lysá nad Labem – Nymburk a přivaděčem (II/172) na D11.

Napojení Milovic je lokální železniční tratí, která by výhledově měla být přešestavěna a umožňovat (tzv. všejanskou spojkou) propojení Lysá nad Labem – Mladá Boleslav.

Hostivice-Jeneč (centrum rozvojové, POÚ – perspektivně ORP)

- Hostivice – 8,3 (nárůst 4,3) tis. obyv., 576 obyv./ km², 3,6 tis. zaměstnanců, výstavba 2181 bytů
- Jeneč – 1,3 (nárůst 0,2) tis. obyv., 173 obyv./ km², 1,9 tis. zaměstnanců, výstavba 98 bytů
- celkem – 9,6 (nárůst 4,5) tis. obyv., 4,5 tis. zaměstnanců, výstavba 2 279 bytů

Hostivice leží jižně od letiště Praha Ruzyně, cca 12 km od centra Prahy, v koridoru dálnice D6 a železniční trati Praha – Kladno, navazují na Pražský okruh (D0). Vysoký polohový potenciál ovlivnil rozvoj bydlení (v Hostivici) a následně i ekonomických aktivit (převážně logistika v Jenči). Vzhledem k poloze a velikosti je Hostivice nejvýznamnějším centrem západní části okresu Praha-západ. V centru města jsou poměrně rozsáhlé přestavbové plochy, které umožňují jeho transformaci na soudobé potřeby. Přestavba železniční trati (vč. napojení na letiště) by mohla být potenciálem pro lokalizaci výzkumných a technologických pracovišť.

Jesenice-Vestec (centrum rozvojové, před r. 1990 jedna obec, POÚ – perspektivně ORP)

- Jesenice – 9,1 (nárůst 7,4) tis. obyv., 521 obyv./ km², 3,4 tis. zaměstnanců, výstavba 3356 bytů
- Vestec – 2,6 (nárůst 2,2) tis. obyv., 551 obyv./ km², 2,0 tis. zaměstnanců, výstavba 561 bytů
- celkem – 11,7 (nárůst 9,6) tis. obyv., 5,4 tis. zaměstnanců, výstavba 3 917 bytů

Jesenice leží na jižním obvodu Prahy (vzdálenost od centra je cca 12 km), na křižovatce Pražského okruhu s historickou silnicí (I/3) na České Budějovice (Vídeň). Nová bytová výstavba je orientována východním směrem (k Průhonickému parku) na k.ú. Zdimeřice a Osnice, jižní část města Horní Jirčany (oddělena D0) vytváří souvislé zastavění území s obcí Psáry – 3,6 (nárůst 2,3) tis. obyv.,

Problémem je dosud nerealizovaná přeložka silnice II/101, s přímým napojením do MÚK na D0, která by umožnila realizaci nového centra města s využitím přestavbových ploch.

Regionální význam Jesenice (největšího centra v jižní části okresu Praha-západ a části okresu Praha-východ, západně od D1, Kamenicko), nepochybně vzroste po realizaci severní části dálnice D3. V této souvislosti je sledováno i prodloužení (povrchové) budoucí trasy metra D z Písnice o dvě stanice Vestec a Jesenice, s možností rozsáhlého P+R u budoucího napojení D3 na Pražský okruh.

Čelákovice (centrum stabilizované, POÚ)
– 12,2 (nárůst 2,0) tis. obyv., 769 obyv./km², 3,3 tis. zaměstnanců, výstavba 947 bytů

Město leží na hlavní železniční trati Praha – Lysá nad Labem – Nymburk severně od dálnice D11, na kterou dosud nemá přímé napojení. Vzhledem k blízkosti silnějších center nemá větší regionální význam.

Český Brod (centrum stabilizované, ORP – spíše POÚ)
– 7,0 tis. obyv. (stagnace), 355 obyv./km², 2,7 tis. zaměstnanců, výstavba 311 bytů

Významné historické město, leží na hlavní železniční trati Praha – Kolín – Česká Třebová a silnici I/12. V regionálních koncepcích byl většinou předpokládán, vzhledem k dobrému spojení s Prahou, poměrně významný rozvoj. Začleněním obvodu blízkého Kostelce nad Černými Lesy do obvodu Říčany výrazně poklesl regionální význam. Český Brod lze, vzhledem k malému spádovému území, uvažovat jako nižší centrum ostatní.

Nižší centra ostatní

Roztoky (centrum stabilizované, POÚ)
– 8,4 (nárůst 2,6) tis. obyv., 1026 obyv./km², 1,7 tis. zaměstnanců, výstavba 1276 bytů

Spojení s Prahou hlavní železniční trati Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a silnicí II/242. Vzhledem k izolované poloze v údolí Vltavy, spá-

dují západně ležící obce v koridoru silnice II/240 (Velké Přílepy, Statenice) přímo k Praze (k MČ Suchdol).

Černošice (centrum stabilizované, ORP – formálně, reálně spíše POÚ)
– 7,0 (nárůst 2,7) tis. obyv., 778 obyv./km², 1,2 tis. zaměstnanců, výstavba 758 bytů

Spojení s Prahou hlavní železniční trati Praha – Beroun – Plzeň (chybí P+R). Silniční spojení (II/115) je velmi špatné (průjezd Radotínem).

Úvaly (centrum rozvojové, POÚ)
– 6,7 (nárůst 2,1) tis. obyv., 664 obyv./km², 1,6 tis. zaměstnanců, výstavba 664 bytů

Spojení s Prahou hlavní železniční trati Praha – Kolín – Česká Třebová a silnicí I/12. Sledována je nová, kapacitní trasa v úseku D0 (Běchovice) – Úvaly (obchvat).

Chybí aglomerační okruh – spojení Brandýs nad Labem (D10) – Říčany (D0).

Odolena Voda (centrum rozvojové, POÚ)
– 6,0 (nárůst 1,7) tis. obyv., 530 obyv./km², 2,9 tis. zaměstnanců, výstavba 852 bytů

Město leží při dálnici D8 Praha – Ústí nad Labem, není na ní přímo napojeno. Je zde tovární letiště Aero Vodochody, uvažuje se s možným využitím pro civilní dopravu (nová MÚK na D8). Severně při MÚK Úžice je rozsáhlá komerční zóna Úžice-Kozomín.

Mníšek pod Brdy (centrum rozvojové, POÚ)
– 5,7 (nárůst 1,8) tis. obyv., 216 obyv./km², 1,7 tis. zaměstnanců, výstavba 664 bytů

Spojení s Prahou dálnicí D4 (na území Prahy kapacitní problémy).

Týnec nad Sázavou (centrum stabilizované, POÚ)
– 5,5 (nárůst 0,3) tis. obyv., 221 obyv./km², 1,1 tis. zaměstnanců, výstavba 512 bytů

Železniční spojení přes Čerčany, silniční spojení přes Kamenici v pod-

statě souvislou zástavbou. Významné zlepšení dopravních vzev po realizaci severní části dálnice D3.

Nové Strašecí (centrum stabilizované, POÚ)
– 5,5 (nárůst 0,5) tis. obyv., 413 obyv./km², 1,6 tis. zaměstnanců, výstavba 341 bytů

Leží na dálnici D6 (zatím poslední MÚK, ve stavbě je následný úsek do Řevničova).

Stochov (centrum stabilizované)
– 5,5 (nárůst 0,1) tis. obyv., 575 obyv./km², 1,2 tis. zaměstnanců, výstavba 331 bytů
– a obce Tuchlovice (2,5 tis. obyv.), Lány (2,1), Kačice (1,2), Kamenné Žehrovice (1,7), Žilina (0,8), Lhota (0,6).

Leží při dálnici D6, město by mohlo být POÚ se spádovým obvodem cca 15 tis. obyvatel (více než řada SO ORP), dnes je ale součástí POÚ Kladno. Po ukončení těžby uhlí v blízkém dole Tuchlovice byl sledován záměr strategické zóny s novou MUK na D6 v prostoru Kamenné Žehrovice.

V této souvislosti byla města Stochov a Nové Strašecí zařazena do rozvojové oblasti Praha, mohla by z ní být vyjmuta.

Lokální centra

Klecany-Zdiby (centrum rozvojové)
– Klecany 3,6 (nárůst 1,6) tis. obyv., 350 obyv./km², 2,2 tis. zaměstnanců, výstavba 720 bytů
– Zdiby 3,5 (nárůst 2,6) tis. obyv., 354 obyv./km², 1,6 tis. zaměstnanců, výstavba 749 bytů
– celkem 7,1 (nárůst 4,2) tis. obyv., 3,8 tis. zaměstnanců, výstavba 1469 bytů

Dvojměstí leží bezprostředně na obvodě hl. m. Prahy při dálnici D8, dobrá dostupnost stanice metra C Kobylisy kapacitní trasou II/608.

Rudná
– 5,1 (nárůst 2,3) tis. obyv., 624 obyv./km², 2,5 tis. zaměstnanců, výstavba 884 bytů

Město leží v koridoru dálnice D5, cca 3 km od metra C Zličín. Spojení s Prahou je též silnicí II/605 a lokální železniční tratí (žst. Smíchov). Město vytváří souvisle „zastavěné“ území se sousedními obcemi Chrástany (0,9 tis. obyv.), Nučice (1,2 tis. obyv.) a Drahelčice (1,0 tis. obyv.). Problémem je (vzhledem k přetížení D5) vedení staré plzeňské silnice (II/605) mezi MÚK Drahelčice (AO) a MÚK s pražským okruhem (D0) souvislou zástavbou.

Jílové u Prahy (POÚ)

– 4,7 (nárůst 1,4) tis. obyv., 291 obyv./km², 1,2 tis. zaměstnanců, 414 bytů

Staré hornické město ležící severně od Sázavy. Výhledově by mělo být s Prahou spojeno dálnicí D3. Přes dnešní problémové spojení (II/105) zaznamenalo město poměrně značný nárůst počtu obyvatel.

Železniční zastávka leží více než 2 km od města, obsluhuje spíše rekreační území Dolního Posázaví.

Unhošť (POÚ)

– 4,7 (nárůst 1,2) tis. obyv., 270 obyv./km², 1,6 tis. zaměstnanců, výstavba 498 bytů

– dříve byl součástí města Svárov – 0,6 (nárůst 0,4) tis. obyv., 143 obyv./km², výstavba 124 bytů

Město, ležící cca 1,5 km od dálnice D6 a železniční tratě Praha – Kladno. Problémem je, mimo přestavby kladenské tratě, odkládání realizace aglomeračního okruhu Kladno – Unhošť – Rudná (D5) a na něj navazujícího přivaděče do Kladna.

Kamenice (POÚ)

– 4,5 (nárůst 2,2) tis. obyv., 257 obyv./km², 1,3 tis. zaměstnanců, výstavba 751 bytů

Město leží na staré budějovické silnici Jesenice – Benešov (II/603). V současné době je SO POÚ Kamenice součástí SO ORP Říčany, ale spadáje radiálním směrem na Jesenici a Prahu.

Velmi rozsáhlá výstavba (483 bytů) byla též v sousední, severně ležící obci Sulice (1,9 tis. obyv., nárůst 1,4)

Kostelec nad Labem

– 4,2 (nárůst 1,3) tis. obyv., 269 obyv./km², 0,8 tis. zaměstnanců, výstavba 322 bytů

Město leží mezi středními centry Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Neratovice

Dolní Břežany

– 4,0 (nárůst 2,9) tis. obyv., 376 obyv./km², 1,5 tis. zaměstnanců, výstavba 471 bytů

Obec leží jižně od Pražského okruhu (D0), dokončená MÚK Písnice nebyla, vzhledem k obstrukcím hl. m. Prahy, dosud uvedena do provozu.

Obec má nové centrum, rozsáhlé parkové úpravy a areál výzkumných ústavů. Je centrem jižně ležící, dříve převážně rekreační oblasti (Ohrobec, Zvole, Březová-Oleško), ve které probíhá významný rozvoj bydlení, vč. transformace dřívějších objektů.

Mnichovice-Strančice

– Mnichovice – 3,8 (nárůst 1,8) tis. obyv., 453 obyv./km², 0,6 tis. zaměstnanců, výstavba 385 bytů

– Strančice – 2,4 (nárůst 1,0) tis. obyv., 205 obyv./km², 1,9 tis. zaměstnanců, výstavba 303 bytů

Centrum koridoru osídlení ve vazbě na hlavní železniční trať Praha – Benešov. Území leží v blízkosti dálnice D1, je na ni napojeno MÚK Všehromy (součást obce Strančice) a MÚK Mírošovice.

Kostelec nad Černými Lesy (POÚ)

– 3,7 (nárůst 0,5) tis. obyv., 208 obyv./km², 1,6 tis. zaměstnanců, výstavba 146 bytů

Město leží na silnici I/2 Říčany – Kutná Hora, dříve bylo v okrese Kolín. Vzdálenost do Říčan cca 14 km, do Českého Brodu cca 9 km (okres Kolín).

Dobřichovice-Všenory (součást osídlení Dolního Poberouní)

– Dobřichovice – 3,6 (nárůst 1,2) tis. obyv., 331 obyv./km², 0,8 tis. zaměstnanců, výstavba 444 bytů

– Všenory – 1,6 (nárůst 0,3) tis. obyv., 463 obyv./km², 0,5 tis. zaměstnanců, výstavba 108 bytů

Spojení s Prahou hlavní železniční tratí Praha – Plzeň, spojení silnicí II/115 přes Černošice a Radotín je velmi špatné. Ze Všenor je možné spojení silnicemi III. třídy přes Jíloviště a D4. Železniční stanice Dobřichovice je poměrně vzdálená od centra města, má však relativně rozsáhlé záchytné parkoviště (cca 200 stání). V blízkosti žst. je významná rozvojová plocha, z větší části na území Všenor. Dobřichovice mají velmi malé spádové území (Karlík, část Let).

Řevnice-Lety

– Řevnice – 3,5 (nárůst 0,5) tis. obyv., 336 obyv./km², 0,7 tis. zaměstnanců, výstavba 157 bytů

– Lety – 1,5 (nárůst 0,9) tis. obyv., 474 obyv./km², 0,5 tis. zaměstnanců, výstavba 242 bytů

Řevnice leží převážně na pravém břehu Berounky a podél ní jsou propojeny se Zadní Třebání (0,8 tis. obyv.). Levo-břežní část „Rovina“ je rozdělena do tří k. ú. – Řevnice, Lety, Hlásná Třeňbaň (1,0 tis. obyv., výstavba 170 bytů). Významné rozvojové plochy jsou též mezi Řevnicemi a Zadní Třebání.

Území má spojení s Prahou hlavní železniční tratí Praha – Plzeň. Silniční spojení (II/115) je vedeno řadou obcí. Ověřováno bylo nové propojení (II/116) do MÚK Jinočany na Pražském okruhu (D0). Z Řevnic je možné spojení (II/116) přes Mníšek pod Brdy s využitím dálnice D4.

V současné době představuje Dolní Poberouní v rozsahu Zadní Třeňbaň – Řevnice (vč. Roviny) – Lety – Dobřichovice – Všenory v podstatě souvislou zástavbu s vazbou na železnici. Území bylo před rokem 1970 společně řešeno „jedním“ územním plánem, k dohodě obcí však nedošlo.

Významnější komerční plochy byly realizovány při silnici II/115 ve východní části Let.

Průhonice-Čestlice

– Průhonice – 2,8 (nárůst 1,2) tis. obyv., 367 obyv./km², 2,3 tis. zaměstnanců, výstavba 540 bytů

– Čestlice – 0,7 (nárůst 0,3) tis. obyv., 148 obyv./km², 2,8 tis. zaměstnanců, výstavba 81 bytů

– Nupaky – 1,8 (nárůst 1,7) tis. obyv., 555 obyv./km², 0,4 tis. zaměstnanců, výstavba 643 bytů

– Dobřejovice – 1,1 (nárůst 0,7) tis. obyv., 294 obyv./ km², 0,2 tis. zaměstnanců, výstavba 134 bytů

Sledované území se rozkládá oboustranně dálnice D1. Koncepce předpokládala na jihozápadní straně Průhonice, Dobřejovice (obě obce leží na obvodě Průhonického parku) rozvoj bydlení a na severovýchodní straně Čestlice, Nupaky (před r. 1990 součást Čestlic) rozvoj ekonomických aktivit. Čestlice mají rozsáhlou komerční zónu (včetně největšího aquaparku v ČR), se zastoupením většiny významných obchodních firem a rozsáhlou nabídkou služeb (zejména v oblasti prodeje a servisu automobilů). Oproti předpokladům byla v Nupakách realizována rozsáhlá výstavba bytů a počet obyvatel se řádově zvýšil. Průhonice mají zatím nevyužitě územní rezervy pro bydlení. Jejich využití je podmíněno novou MÚK na D1 severně od sídla. V současné době je realizován obytný soubor severně od Průhonického parku, zahrnující též bývalý areál slévárny.

Čerčany-Pyšely

– Čerčany – 2,8 (nárůst 0,2) tis. obyv., 438 obyv./ km², 0,7 tis. zaměstnanců, výstavba 148 bytů
– Pyšely – 1,9 (nárůst 0,8) tis. obyv., 151 obyv./ km², 0,2 tis. zaměstnanců, výstavba 311 bytů

– Poříčí nad Sázavou – 1,3 (nárůst 0,3) tis. obyv., 118 obyv./ km², 0,9 tis. zaměstnanců, výstavba 118 bytů

Území má velmi dobré spojení s Prahou hlavní železniční tratí Praha – České Budějovice a silnicí I/3 Benešov – Mirošovice a dále dálnicí D1. Rozvoj ekonomických aktivit v Poříčí nad Sázavou ve vazbě na MÚK na I/3.

Změny vývoje po roce 2011

Vývoj počtu obyvatel lze rozdělit do tří období: 1991–2001, 2001–2011, 2011–2018.

V období 1991–2001 zaznamenala řada center, vč. Prahy pokles počtu obyvatel nebo stagnovala.

Počátkem devadesátých let se v Praze a větších (průmyslových) městech regionu dokončovala dřívější sídliště či obytné soubory. Praha měla nový územní plán až v r. 2000, řada příměstských obcí již před rokem 1995.

Některé příměstské obce měly dobrou **dostupnost stanic metra** (Zličín, Černý Most) – u nich se rozvíjely rozsáhlé nákupní zóny.

Významnější nárůsty počtu obyvatel měla malá města a obce: 0,7 tis. Jesenice

0,6 tis. Hostivice
0,5 tis. Kamenice, Psáry
0,4 tis. Hovorčovice, Dolní Břežany, Dobřichovice
0,3 tis. Černošice, Rudná, Libčice nad Vltavou, Ohrobec
0,2 tis. Statenice, Lety

V období 2001–2011 byl výrazný nárůst počtu obyvatel v řadě obcí RO.

Období 2011–2018 znamenalo v některých případech významné změny v dynamice vývoje počtu obyvatel.

Sledovaná jsou města/obce s více než 3 tis. obyvateli v roce 2018.

Metropolitní centrum Praha

Výrazně se zrychlil nárůst počtu obyvatel o 58,6 tis. obyv., tj. cca 73 % z celkového nárůstu (1991–2018).

Vyšší centrum Kladno dále stagnovalo.

Střední centra

Beroun měl nárůst 0,8 tis. obyv., tj. 57 % celkového nárůstu (1991–2018).

Brandýs nad Labem-Stará Boleslav měl nárůst 1,5 tis. obyv., tj. 47 % celkového nárůstu (1991–2018).

Kralupy nad Vltavou a Neratovice znamenaly mírný pokles počtu obyvatel.



Průhonice – náměstí – dostavba a úprava z počátku 90. let

Foto: Blanka Almasy

Nižší centra

město/obec	nárůst 2011–2018 v tis.	% z celk. nárůstu 1991–2018	pozn.
Lysá nad Labem	0,8	81	významné zrychlení
Milovice	1,9	19	významný útlum
Říčany	1,9	40	
Jesenice	2,4	30	
Čelákovice	0,7	37	
Český Brod	0	stagnace	
Králův Dvůr	2	60	zrychlení
Roztoky	0,7	27	útlum
Hostivice	1	23	útlum
Černošice	0,7	10	významný útlum
Úvaly	0,7	33	
Odolena Voda	0,4	24	útlum
Mníšek pod Brdy	1,2	67	zrychlení

Lokální centra, větší obce

město/obec	nárůst 2011–2018 v tis.	% z celk. nárůstu 1991–2018	pozn.
Rudná	0,5	45	
Jílové u Prahy	0,5	34	
Unhošť	0,7	58	zrychlení
Kamenice	0,5	49	
Kostelec nad Labem	0,7	54	zrychlení
Horoměřice	0,8	61	zrychlení
Dolní Břežany	0,7	73	významné zrychlení
Psáry	0,6	67	zrychlení
Mnichovice	0,7	47	
Šestajovice	0,8	73	významné zrychlení
Kostelec nad Černými Lesy	0,1	14	významný útlum
Dobřichovice	0,3	30	
Klecany	0,7	44	
Zdiby	0,9	74	významný zrychlení
Řevnice	0,4	80	významné zrychlení
Buštěhrad	0,6	32	
Velké Přílepy	0,5	20	útlum
Libčice nad Vltavou	0,1	25	útlum
Libušín	0,3	33	
Zeleneč	0,3	17	významný útlum
Nehvizdy	1,1	74	významné zrychlení
Chýně	1,1	80	významné zrychlení

Nad 70 % z celkového nárůstu počtu obyvatel (1991–2018) uvedených měst bylo realizováno v Praze, Dolních Břežanech, Šestajovicích, Zdibech, Řevnici, Nehvizdech a Chýni. Mimo Prahy jde o malé obce.

Nad 50 % z celkového nárůstu počtu obyvatel (1991–2018) bylo realizováno v Králově Dvoře, Unhošti, Mníšku pod Brdy, Horoměřicích, Psárech a Kostelci nad Labem.

Nad 40 % z celkového nárůstu počtu obyvatel (1991–2018) bylo realizováno v Kamenici, Rudné, Mnichovicích, Klecanech, Říčanech.

Nárůst větších měst (nad 5 tis. obyv.) Jesenice, Roztoky, Hostivice, Odolena Voda byl v období 2011–2018 nižší než 30 %, Černošice jen 10 %.

Nárůst Lysé nad Labem byl v období 2011–2018 cca 80 % z celkového nárůstu, ten však byl velmi nízký (1,1 tis. obyv.).

Mimo Prahu byl v období 2011–2018 nárůst počtu obyvatel nejvyšší: > 2,0 tis. v Jesenici a Králově Dvoře > 1,5 tis. v Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi, Milovicích a Říčanech > 1,0 tis. v Hostivici, Mníšku pod Brdy, Nehvizdech a Chýni

Nárůst obyvatel v území mimo Prahu nesouvisí jen s výstavbou bytů, ale též s „mladší“ demografickou strukturou, která se promítá do vyšší natality.

V územních plánech obcí jsou vymezeny rozsáhlé zastavitelné plochy. Některé pozemky jsou developery „vybaveny“ infrastrukturou a prodány subjektům, spekulujícím s jejich zhodnocením.

Osídlení v koridorech železničních tratí

Stanice v obcích nad 0,3 tis. obyv. včetně sídel a městských částí ve vnějším území Prahy, počty obyvatel v tis. (2018/změna oproti r. 1991). Počet obyvatel je za město/obec celkem, není přiřazován k jednotlivým zastávkám (v případě, že je jich více).

Hlavní tratě

- S1 Dolní Počernice (2,3/0,5) – Běchovice (2,6/1,0) – Klánovice (3,4/1,1) – Šestajovice 3 km (3,7/2,7) – Úvaly (6,7/2,1) – Český Brod (7,0/0) – Poříčany (1,5/0,3)
- S2 Horní Počernice (15,2/3,0) – Zeleneč (3,2/1,8) – Čelákovice (12,2/1,9) – Lysá nad Labem (9,5/1,1) – Milovice (11,5/10,2)

- S4 Roztoky (8,4/2,6) – Husinec/Řež (1,5/0,6) – Libčice nad Vltavou (3,4/0,4) – Dolany (0,9) – Kralupy nad Vltavou (18,1/0,2) – Nelahozeves (2,0/0,8) – Vraňany (0,9)
- S5 Hostivice (8,3/4,3) – Jeneč (1,3/0,2) – Unhošť (4,7/1,2) – Kladno (68,1/-2,9)
- S7 Velká Chuchle (2,3/0,7) – Radotín (8,3/1,2) – Černošice (7,0/2,6) – Všenory (1,6/0,3) – Dobřichovice (3,6/1,2) – Řevnice (3,5/0,5)/Lety (1,5/0,9) – Zadní Třebaň (0,8)/Hlásná Třebaň (1,0/0,6) – Karlštejn (0,8/0,0) – Srbsko (0,5/0,1) – Beroun (19,4/1,4) – Králův Dvůr (8,9/3,3) – Zdice (4,2/0,4)
- S9 Uhřetěves (10,2/3,7) – Kolovraty (3,5/2,1) – Říčany (15,4/4,8) – Světlice (1,2/0,7) – Strančice (2,4/1,0) – Mnichovice (3,8/1,8) – Mirošovice (1,3/0,5) – Senohraby (1,2/0,3) – Čtyřkoly (0,6/0,4) – Pyšely (1,9/0,8) – Čerčany (2,8/0,2) – Mrač (0,8/0,2) – Benešov (16,5/0,6)

Ostatní tratě

- S6 Řeporyje(4,3/2,2) – Zbuzany (1,2/0,7) – Jinočany (1,9/1,2) – Rudná (5,1/2,3) – Nučice (2,2/1,3) – Lodenice (1,9/0,4) – Vráž (1,2/0,4) – Beroun.
- S8 Komořany (1,9/0,2) – Zbraslav (9,8) – Vrané nad Vltavou (2,6/1,0) – Davle (1,7/0,5) – Petrov (0,6/0,1) – Jílové u Prahy (4,7/1,4) – Kamenný Přívoz (1,4/0,2) – Krhanice (0,9/0,2) – Týnec nad Sázavou (5,7/0,1) – Poříčí nad Sázavou (1,2/0,3) – Čerčany (2,8/0,2)
- S3 Satalice (2,5/1,1) – Kbely (6,9/2,2) – Čakovice (10,3) – Hovorčovice (2,4/1,4) – Měšice (1,9/1,0) – Kojetice (0,8) – Neratovice (16,2/0,5) – Tišice (2,3/1,0) – Všetaty (2,3/0,3) – Mělník (19,4/-0,3)

Největší nárůst obyvatel zaznamenalo město Milovice (+ 10,2 tis. obyv.).

Nárůst o více než 50 % měly: Šestajovice, Zeleneč, Hostivice, Lety, Hlásná Třebaň, Světlice, Zbuzany, Jinočany, Hovorčovice. S výjimkou Hostivice se jedná o malé obce. V případě Zbuzan a Jinočan generátorem rozvoje nebylo železniční spojení, ale poloha u MÚK na Pražském okruhu a velmi dobrá dostupnost metra C Zličín.



Dolní Břežany – nové náměstí

Foto: Blanka Almasy



Dolní Břežany – nový park v centru obce

Foto: Blanka Almasy



Dolní Břežany – areál výzkumných ústavů

Foto: Blanka Almasy

Železniční spojení ovlivnilo větší vývoj osídlení v oblasti bydlení jen v některých případech, v oblasti rozvoje ekonomických aktivit prakticky téměř vůbec. Důvodem je bezesporu velmi nízká úroveň železniční infrastruktury jak z hlediska rychlosti (v území rozvojových oblastí není nikde dosaženo standardu hlavních tratí 160 km/hod), tak v řadě případů i kapacity (jen 1 krátký tříkolejný úsek, velký podíl jednokolejných tratí).

Dostupnost železničních stanic/zastávek v řadě případů neumožňuje pěší docházku, až na výjimky nejsou u stanic/zastávek parkoviště P+R, resp. B+R.

Osídlení v koridorech silnic

Obce nad 1000 obyvatel, na vybraných trasách (D, I. a II. třídy)

Počet obyvatel v tis. (změna oproti r. 1991)

Sledovat lze v zásadě dvě situace: územím neprochází železniční trať silnice je hlavním radiálním spojením

Silnice:

II/603

Jesenice – Sulice (1,9/1,4) – Kamenice (4,5/2,2) – Poříčí nad Sázavou (1,3/0,3)

II/105

Jesenice – Psáry (3,9/2,6) – Libeň (1,4/0,9) – Jílové u Prahy (4,7/1,4) – Kamenný Přívoz (1,4/0,3)

D4

Zbraslav – Řitka (1,2/0,8) – Mníšek pod Brdy (5,7/1,8) – Dobříš (9,0/1,2)

D7

Tuchoměřice (1,5/0,6) – Středokluky (1,2/0,3) – Buštěhrad (3,4/1,1) – Brandýsek (1,9/0,4) – Slaný (15,3/0,3)

II/240

Bořislavka – Horoměřice (4,1/2,5) – Státenice (1,5/1,0) – Velké Přílepy (3,4/2,5)

D8 (II/608)

Zdiby (3,5/2,6) – Klecany (3,6/1,6) – Odolena Voda (6,0/1,7) – Úžice (0,9/0,1) – Veltrusy (2,1/0,6)

D10

Horní Počernice – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (18,8/3,2) – Benátky nad Jizerou (7,4/0,8)

I/2

Říčany – Mukařov (2,5/1,5) – Kostelec nad Černými Lesy (3,7/0,5)

D1

Průhonice (2,8/1,2) – Nupaky (1,7/0,9) – Velké Popovice (2,8/1,1)

D6 (II/606)

Braškov (1,1/0,3) – Velká Dobrá (1,8/0,8), Doksy (1,7/0,6), Družec (1,1/0,2), Kamenné Žehrovice (1,7/0,2), Tuchlovice (2,5/0,6)

Největší nárůsty počtu obyvatel byly v Jesenici (7,4 tis.), Brandýse nad Labem-Staré Boleslavi (3,2 tis.). Nárůst nad 2,5 tis. obyv. zaznamenaly obce Zdiby, Psáry, Horoměřice a Velké Přílepy. S výjimkou Zdib (D8) se jednalo o obce při silnicích nižší úrovně

V podstatě jen v některých osách osídlení vede jak hlavní železniční trať, tak dálnice, resp. hlavní silnice. Osídlení se historicky vyvíjelo při významných silnicích a železničních tratích, vedení dálnic v oddálených trasách tuto situaci zásadně nezměnilo.

Řada relativně velkých měst (např. Čelákovice, Lysá nad Labem, Kralupy nad Vltavou, Kladno) nemá k dálnici kvalitní napojení.

Územní plán Prahy i ÚP VÚC Pražského regionu předpokládaly realizaci dálnic a hlavních silnic i modernizaci hlavních železničních tratí v horizontu 2010–2015.

Rozvoj bydlení i ekonomických aktivit do značné míry reagoval na tyto záměry územně plánovací dokumentace. Na rozdíl od veřejných investorů v oblasti dopravy (stát, hl. m. Praha a Středočeský kraj) byl rozvoj realizován „schopnými“ developery. V řadě případů je lokalizace problematická, neboť leží i mimo budoucí trasy dopravní infrastruktury. To znamená přetížení silnic nižších tříd (vyjíždka obyvatel) i jejich zatížení těžkou nákladní dopravou (výroba, sklady). Důsledkem je výrazné zhoršení kvality prostředí (hluk, emise) okolních obcí. V některých případech došlo k poměrně významnému rozvoji bydlení v území na kvalitních zemědělských půdách a nízkou hodnotou krajinného prostředí. A někdy i bez přímé vazby na stávající sídla.

Problémy dopravní infrastruktury

Závažné problémy jsou zejména v železniční infrastruktuře. Jedná se o stavby: optimalizace tratí Praha (hl. nádraží, Smíchov) – Černošice – 2018, optimalizace trati Praha (Vysočany) – Lysá nad Labem – 2018, modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště – 2022, jejichž plánované termíny dokončení jsou proklamací a nikoliv realitou.

V železniční síti se jedná (s výjimkou tratě Praha – Kladno) o rekonstrukce.

V silniční síti se naopak jedná o novostavby – dálnice, hlavní silnice (investor stát), přivaděče, obchvaty aj. (investor Praha, Středočeský kraj).



Vestec – areál výzkumného ústavu BIOCEV

Hlavní deficity v silniční síti (D0 – Pražský okruh, AO – aglomerační okruh):

- Pražský okruh (D0) Modletice (D1) – Běchovice (I/12)
- kapacitní silnice I(12 Běchovice (D0) – Úvaly
- propojení D8 (Úžice) trasou aglomeračního okruhu (AO) na nový most jižně od Kralup nad Vltavou a dále severozápadní tangentou (nová trasa II/240) na D7 (Tuchoměřice), významné pro přístup k letišti Praha-Ruzyně
- přeložka trasy I/61 (AO) v Kladně vč. přivaděče do města
- AO Unhošť – Rudná (D0)
- AO Říčany – Úvaly – Zápy – Neratovice – Úžice
- zprovoznění MÚK Písnice (D0), vč. obchvatů Písnice a Dolní Břežany
- přeložka trasy II/101 u Jesenice, přímé napojení do MÚK
- propojení D10 a D11 východně od Horních Počernic
- severní úsek dálnice D3 a na něj navazující Václavická spojka do Benešova

Výrazné zlepšení vazeb ve sledovaném území zřejmě nelze v blízké době předpokládat.

Shrnutí

Suburbánní vývoj v příměstském území Prahy (ale i na jejím území) nebyl v důsledku oslabení role plánování (nejen územního) koncepčně korigován. Negativně se do něj promítl i rozpad řady obcí, z jejichž části vznikly obce nové, většinou ambiciózní. Při rozvoji



Jesenice/Zdiměřice – školský areál (MŠ, ZŠ, gymnázium)

Foto: Blanka Almasy



Chýně – nová ZŠ, realizace dle mezinárodní soutěže

Foto: Blanka Almasy

obcí nebyl zohledněn jejich polohový potenciál ani vybavení sociální infrastrukturou. Rozvoj řady obcí znamenal negativní důsledky na obce sousední, a to jak dopravou (dojíždka, indukce komerčních areálů), tak zejména zatížením jejich zařízení, zejména škol.

Postupně se začala situace zlepšovat a většina obcí s více jak 3 tis. obyvateli má novou nebo rozšířenou úplnou základní školu. Podobně jako v Hos-

tivici a Jesenici budou zřejmě města s cca 10 tis. obyvatel schopna pokrývat (ve svém spádovém obvodu) střední školství (gymnázia).

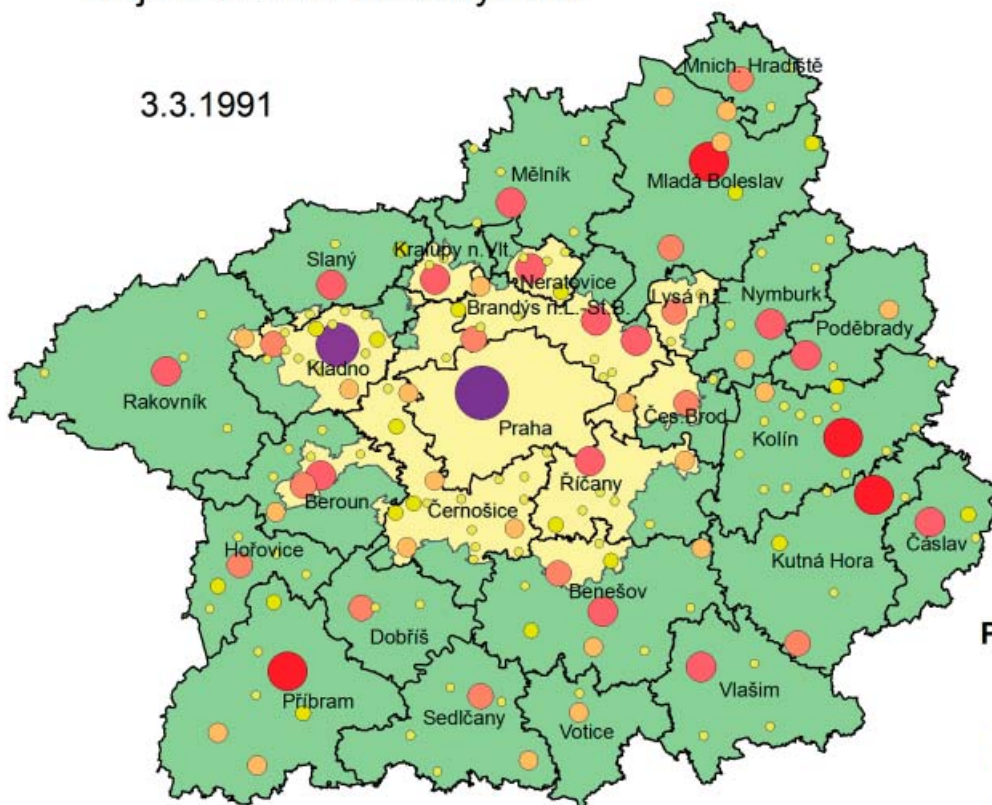
Za pozitivní lze považovat skutečnost, že se některá města ve sledovaném území RO na území Středočeského kraje začala svou sociální infrastrukturou přibližovat velikosti a standardu vybavení středních, resp. významných nižších center.

Vývoj center v RO (změny jejich velikosti)

počty obyvatel	v roce 1991	v roce 2018
> 50 tis.	Kladno	
> 15 tis.	Beroun, Brandýs nad Labem, Kralupy nad Vltavou, Neratovice	+ Říčany
> 10 tis.	Říčany, Čelákovice	+ Milovice,
> 8 tis.	Lysá n. L	+ Jesenice, Králův Dvůr, Roztoky, Hostivice
> 5 tis.	Králův Dvůr, Roztoky, Český Brod, Týnec nad Labem, Nové Strašecí, Stochov	+ Černošice, Úvaly, Odolena Voda, Mníšek pod Brdy, Rudná

Počet obyvatel obcí Středočeského kraje s 1 000 a více obyvateli

3.3.1991



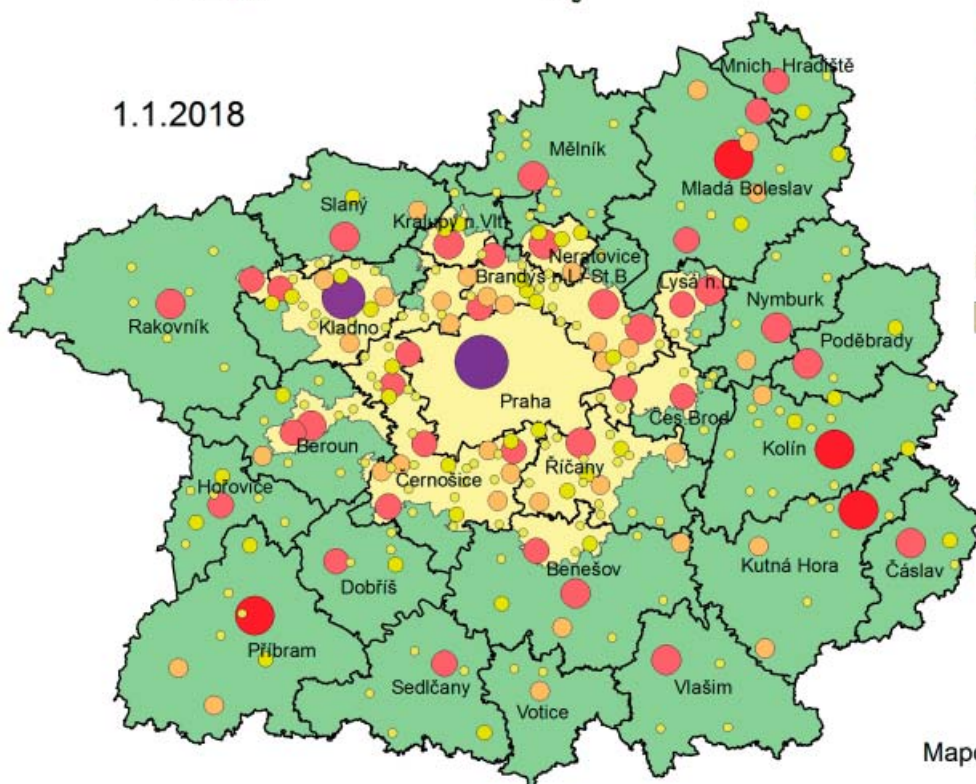
Počet obyvatel

- 1 000 - 1 999
- 2 000 - 2 999
- 3 000 - 4 999
- 5 000 - 9 999
- 10 000 - 19 999
- 20 000 - 49 999
- 50 000 - 99 999
- 100 000 a více

Rozvojová oblast

- OB1 Praha dle ZÚR SK 2011

1.1.2018



Mapový podklad: © ČÚZK

Zdroj: Jan Müller

Změny ve velikostních kategoriích center

V rozvojové oblasti se výrazně zvýšil počet měst/obcí s počtem obyvatel 3 000–10 000

V roce 1991 mělo v RO (mimo Prahy) více než 5 tis. obyv. 14 měst, v r. 2018 již 22 měst

V roce 1991 mělo více než 3 tis. obyv. 25 obcí, v r. 2018 již 43 obcí.

Toto zvýšení počtu měst lze považovat za pozitivní výsledek vývoje sídelní struktury.

Centra osídlení, navržená v ZÚR Středočeského kraje, v podstatě dosáhla velikosti (počtu obyvatel) v příslušné kategorii nebo je reálný předpoklad dosažení v blízké budoucnosti. Počet obyvatel k r. 2015 v Prognóze Pražského regionu (zpracované v r. 1995) byl u většiny sledovaných center v r. 2018 dosažen, resp. překročen (Králov Dvůr, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Úvaly, Mnichovice, Zdiby/Klecany, Jesenice/Vestec, Hostivice a Mníšek pod Brdy. Prognózané velikosti nedosáhla centra Kladno, Český Brod a Průhonice/Čestlice.

Je velmi pravděpodobné, že v „nových městech“ bude dále narůstat počet obyvatel, neboť v řadě případů dochází k odklonu od kobercové zástavby rodinných domů a orientaci na vícepodlažní obytné soubory s upravenými veřejnými prostranstvími. Zatím, až na výjimky, se nejedná o přestavby či dostavby centrálních částí těchto měst, což je pochopitelně **významný nedostatek dosavadního vývoje**. Vzhledem k tomu, že v posledních dvou letech bylo dokončeno či zahájeno velké množství bytů, lze předpokládat k r. 2020 v území Rozvojové oblasti Praha pokračování nárůstu počtu obyvatel.

V r. 2017 bylo v RO dokončeno 5846 bytů na území hl. m. Prahy a 3140 bytů na území Středočeského kraje. Nejvíce to bylo v SO ORP Brandýs nad Labem-Stará Boleslav (812), Kladno

(428), Černošice západ (407), Černošice východ (388) a Říčany (363).

Mimo rozsáhlé výstavby bytů (převážně v izolovaných rodinných domech s vysokými nároky na pozemky) byla v příměstském území realizována rozsáhlá výstavba areálů ekonomických aktivit (logistika, výroba, služby). Na území hl. m. Prahy je jen 1 zóna tohoto charakteru v Horních Počernicích (u MÚK na D10). Lokalizace logistických areálů v území RO je vyvolána vysokou koncentrací obyvatel, ekonomickou výkonností a s tím související spotřebou v tomto území.

Určitým pozitivem po r. 1990 je, že průmyslová města z předcházejícího období, přes zánik velkého počtu pracovních příležitostí (těžba, hutnictví, chemie, strojírenství), nezaznamenala (s výjimkou Kladna) ztrátu obyvatel. Pochopitelně v této situaci byla významným faktorem Praha, která mohla akceptovat nárůst dojížděky z těchto měst.

Nízký nárůst počtu obyvatel **vyšších a středních center** do určité míry souvisí i s lokální suburbanizací, výstavbou bytů v menších obcích v jejich příměstských územích.

Významně se zvýšil počet obyvatel nižších center (+ 38,6 tis.) a lokálních center (+22,7 tis.).

Celkem v centrech osídlení byl nárůst 73,0 tis. obyv., tj. 40,4 % z celkového nárůstu obyvatel ve středočeské části RO (je to přibližně polovina nárůstu obyvatel, realizovaného na území hl. m. Prahy).

V obcích mimo centra osídlení se počet obyvatel zvýšil o 107,5 tis., z toho cca 40,0 tis. bylo v obcích, které měly v r. 1991 méně než 1,0 tis. obyvatel.

Nárůst počtu obyvatel center (v tis.)	
<u>metropolitní</u>	<u>80,3 (Praha)</u>
vyšší	- 2,9
střední	14,6
nižší	38,6
<u>lokální</u>	<u>22,7</u>
celkem	73,0 (mimo Prahu)

V centrech osídlení bylo realizováno 40,4 % z celkového nárůstu v RO na území Středočeského kraje.

Nárůsty počty obyvatel obcí, které měly v r. 1991 méně než 1,0 tis. obyv. (v tis.):	
tis. obyv.	nárůst
0,5–1,0	22,0
0,2–0,5	12,1
<u>≤ 0,2</u>	<u>5,9</u>
celkem	40,0

V těchto obcích bylo realizováno 22,2 % celkového nárůstu.

V ostatních obcích, mimo centra a velmi malé obce (v r. 1991 < 1 tis. obyv.), bylo realizováno 38,4 % nárůstu obyvatel Středočeského kraje.

V RO Praha v řadě případů dochází k vytváření spojitého zastavěného území dvou nebo více obcí. V těchto případech je žádoucí společné plánování, zejména veřejné infrastruktury.

Zajímavé je srovnání území zahrnutého do RO s ostatním územím Středočeského kraje (viz tabulka).

Z celkového nárůstu počtu obyvatel Středočeského kraje 239,5 tis. je realizováno na území rozvojové oblasti 75,4 %. Na počtu malých bytů ve Středočeském kraji se RO podílela jen 59,7 %.

počet obyvatel (2018)	RO	573,9 tis.	nárůst 180,5 tis.; 31,5 %
	ost.	778,8 tis.	nárůst 59,0 tis.; 7,6 %
počet zaměstnanců (2016)	RO	208,6 tis.	39,8 %
	ost.	316,3 tis.	60,2 %
počet nových bytů	RO	61,9 tis.	59,7 %
	ost.	41,8 tis.	40,3 %

Srovnání území zahrnutého do RO s ostatním územím Středočeského kraje



Zdroj: www.seznam.cz

Nový satelit na pomezí Šibřina – Křenice – Sluštice

V KÚ Šibřina – Křenice – Sluštice bylo vymezeno: Šibřina 142 % pozemků – využito 68; Křenice 146 % – využito 66; Sluštice 70 % – využito 37 pozemků. Vzdálenost od obce Šibřiny 700 m, Křenice 500 m, Sluštice 500 m.

V Šibřině v roce 1991 bylo 455 obyv., v r. 2018: 870 obyv., nárůst o 425 obyv.; dokončeno 133 bytů.

V Křenicích v roce 1991 bylo 277 obyv., v r. 2018: 761 obyv., nárůst o 484 obyv.; dokončeno 215 bytů.

V Slušticích v roce 1991 bylo 278 obyv., v r. 2018: 496 obyv., nárůst o 318 obyv.; dokončeno 84 bytů.



Zdroj: www.seznam.cz

Vysoký Újezd

V územním plánu bylo vymezeno v I. etapě 415 pozemků, celkem 720 pozemků. Počet obyvatel v roce 1991: 170, 2018: 191

Suburbánní rozvoj jádrového území **stře- dočeského prostoru** se výrazně odlišuje od situace v jiných zemích (např. **regionu Mnichova**). Zásadní rozdíly jsou zejména tyto:

- počátky 60. léta min. století, s určitými výkyvy stále probíhá
- počátky 90. léta min. století
- jádrové území má vysokou hustotu zalidnění
- Praha vzhledem k anexím území v letech 1968 a 1974 má výrazně nižší hustotu osídlení
- v aglomeraci, která je obvykle vymezena, je zastoupení měst nad 50, 30, 20 tis. obyv.
- v „aglomeraci“ Prahy je zastoupení těchto center výrazně nižší
- v aglomeraci je řada měst nad 10 tis. obyv.
- v „aglomeraci“ Prahy je jich velmi málo
- výjimečné jsou obce s méně než 5 tis. obyv. (v důsledku slučování)
- převažují obce s velikostí pod 3 tis. obyv., mimořádně velký je počet obcí pod 1 tis. obyv.
- vysoký podíl obyvatel je koncentrován do koridorů S-Bahn
- nízký počet obyvatel je v koridoru příměstské železnice, její parametry jsou substandardní
- koncentrace obyvatel jen v koridoru hlavní silnice je spíše výjimečná
- k suburbánnímu rozvoji dochází často v obcích mimo koridory železnic a hlavních silnic

V důsledku těchto odlišností lze dosavadní trend rozvoje „Pražského regionu“ považovat za **značně problematický**. V územních plánech obcí příměstského území jsou vymezeny velmi rozsáhlé zastavitelné plochy (v některých případech i vybavené infrastrukturou), ve kterých dlouhodobě není realizována výstavba. V řadě případů tyto lokality ani nenavazují na zastavěná území větších sídel.

V současné české legislativní situaci nemá regionální plánovací dokumentace reálnou možnost usměrňovat vývoj území. Je možné zrušit v územních plánech zastavitelné plochy, které nejsou 5 let po jejich vymezení využity, tento nástroj je však využíván jen zcela výjimečně. **V jiných zemích má vymezení nových zastavitelných ploch výrazné ekonomické a infrastrukturální souvislosti.**

Pro budoucí plánování je žádoucí upustit od vymezení rozsáhlých „rozvojových oblastí“ s nízkou hustotou zalidnění a rozptýlenými ostatními aktivitami. Preferovat by se měla regenerace vnitřních území měst a dalších obcí a vymezení menších „rozvojových území“ s vysokým polo- hovým potenciálem. Tyto proměny sídelní struktury by měly sledovat **kvalitativní parametry sídel a krajiny.**

Poznámka – článek měl být věnován jen vývoji center a měl navazovat na původně avizovaný text RNDr. Jana Müllera „Demografické změny v jádrovém území středočeského prostoru“. Ten dosud nebyl dokončen, přičemž některé jeho rozpracované podklady byly využity v tomto článku.

Použité zdroje:

- AURS, spol. s r. o. Souvislosti územně plánovací úrovně regionální a vyšší. Výzkumný úkol: Metodika zadávání územních plánů. FA ČVUT v Praze, Praha: 2015.
- AURS, spol. s r. o. *Praha a její metropolitní region*, 2014.
- Ministerstvo dopravy. *Dopravní sektorové strategie*, 2013.
- AURS, spol. s r. o. *ZÚR Středočeského kraje*, 2011.
- AURS, spol. s r. o. *Širší vztahy pro koncept ÚP hl. m. Prahy*, 2008.
- AURS, spol. s r. o. *ÚP VÚC Pražského regionu*, 2006.
- KÖRNER, Milan. Čtvrtstoletí plánování a vývoje středočeského prostoru a některá srovnání s regionem Mnichova. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, č. 4/2016.
- KÖRNER, Milan. Proměny středočeského prostoru, In: *Urbanismus a územní rozvoj*, č. 6/2004.
- KÖRNER, Milan. Pražský metropolitní region – význam vazeb. In: *Doprava*, 2003.
- KÖRNER, Milan. Koncept územní prognózy pražského regionu. In: *Architekt*, 1995.
- MÜLLER, Jan. *Demografické změny a jejich územní souvislosti*. In: *Urbanismus a územní rozvoj*, č. 5/2010.

*Ing. arch. Milan Körner, CSc.
AURS, s. r. o.*

ENGLISH ABSTRACT

Transformation in the core part of Central Bohemia between 1991 and 2018, by Milan Körner

The pivotal subject of this article is development and change of settlement structures in Prague and the surrounding region of Central Bohemia. As a consequence of obsolete physical planning documents (a Prague masterplan dating back to 2000 and the masterplan of Prague as a higher administration unit from 2006) and the low authority of these documents, there is a lot of uncontrolled suburban development today, mainly on the outskirts of Prague but also within the borders of the city administration. Due to the fact that, unlike in other countries, in the Czech Republic metropolitan regions and settlement agglomerations are not defined, the territory we address is that of the Development Area of Prague as delimited by Spatial Development Principles. It is a territory that differs from other Czech regions due to its very high economic power and a considerable increase in its population since 1990. This increase, by 46% in the suburban area outside Prague, has been reflected in changes in the structures of settlements. As to other locations in Central Bohemia, significant autonomy is typical of two development areas of slightly lesser importance: the region of Mladá Boleslav, of high economic potential, and the lowlands along the River Elbe, with Kolín and Kutná Hora as adjacent centres.