

ČTVRTSTOLETÍ PLÁNOVÁNÍ A VÝVOJE STŘEDOČESKÉHO PROSTORU A NĚKTERÁ SROVNÁNÍ S REGIONEM MNICHOVA

Milan Körner

Vývoj osídlení ve středočeském prostoru byl po roce 1990 výrazně odlišný od ostatních regionů České republiky. Uplynulé čtvrtstoletí potvrdilo mimořádný rozvojový potenciál Prahy nejen v rámci ČR, ale i středovýchodní části Evropy. Výrazně diferencován byl i vývoj Středočeského kraje, kde nejvyšší dynamiku vykazuje pražský metropolitní region a Mladoboleslavsko. V příměstském území Prahy došlo (v rámci ČR) k největšímu rozvoji bydlení i ekonomických aktivit (zejména logistiky). Rozvoj území však nebyl doprovázen odpovídajícími investicemi do dopravní infrastruktury. Tato skutečnost společně s nekoordinovaným suburbánním vývojem je závažným problémem vazeb i kvality prostředí.

Vývoj středočeského prostoru¹⁾ je porovnáván s vývojem mnichovského regionu. Ten dlouhodobě aplikuje odlišné plánovací přístupy, jejichž cílem je optimalizace komplexního rozvoje území s vysokou kvalitou regionálních vazeb. Přijaté principy (stanovení priorit) ovlivňují vývoj regionu Mnichova již více než 50 let. Osídlení je rozvíjeno především v korydorech regionální kolejové dopravy (S-Bahn) v menším počtu měst a obcí. Dynamika vývoje byla i v posledních 25 letech vyšší než ve středočeském území. Významným problémem českého regionálního plánování je „nepropojenost“ reálného rozvoje území s prioritami a realizací veřejných investic.

Středočeský prostor

Od roku 1990 uplynulo 25 let, ve kterých byl vývoj České republiky významně ovlivněn politickými, sociálními a ekonomickými změnami. I přes nedokončenou transformaci ekonomiky je zřetelná rozdílnost potenciálů jednotlivých regionů i velkých měst. Ta se pochopitelně promítá i do vývoje osídlení pražského (metropolitního) regionu, který se odlišuje od ostatních území ČR.

Středočeský prostor je zásadně ovlivňován hlavním městem Prahou, která je jediným českým městem s více než milionem obyvatel a jádrem jediného českého metropolitního regionu. Atraktivita Prahy včetně její ekonomické výkonnosti významně ovlivňuje prosperitu metropolitního regionu, jehož dynamika je výrazně vyšší než u ostatních území Středočeského kraje (s výjimkou Mladoboleslavska) a celé ČR.

Situace před rokem 1990

Před rokem 1990 byly v České republice vymezovány sídelní regionální aglomerace (SRA) a městské regiony (MR). Vymezení těchto území bylo schvalováno usneseními vlády v roce 1976 a následně v roce 1983. Pro SRA byly zpracovávány tzv. územní plány rajónu (ÚPR).

Pražská středočeská aglomerace (PSA)

V roce 1976 bylo toto území vymezeno jako souhrn území hlavního města Prahy, okresů Praha-východ a Praha-západ a spádových obvodů středisek osídlení obvodního významu (SOOV) Beroun, Kladno, Kralupy n. Vltavou, Mělník a Český Brod.

Rozloha PSA byla 3 350 km² a v roce 1970 zde žilo 1,6 mil. obyv. (hustota zalidnění 478 obyv./km²).

ÚPR PSA byl schválen 23. 6. 1976. Předpokládal nárůst počtu obyvatel k roku 1990 na 1,8 mil. obyvatel a ve výhledu (2010) na 2,0 milionu.

V roce 1983 bylo území PSA rozšířeno o Slánsko. Rozšířené území mělo rozlohu 3 632,8 km² a v roce 1980 zde bylo 1 682,7 tis. obyv. (hustota zalidnění 463 obyv./km²).

Následně zpracované a dne 21. 1. 1986 schválené Změny a doplňky ÚPR PSA znamenaly korekci prognózovaného vývoje k roku 2000 na 1 630–1 650 tis. obyv., z toho v Praze 1 130 tis. obyv. V současné době je na takto vymezeném území cca 1 900 tis. obyvatel.

Situace po roce 1990

Po roce 1990 byly zahájeny práce na nové Koncepci územního rozvoje ČR (resp. ČSFR). Posledním výstupem byly Zásady prostorového uspořádání ČR z roku 1992. Byl zpracován předběžný návrh kategorizace sídel a předběžný návrh prostorového uspořádání, kde byla též vymezena jádrová území prostorů koncentrace (SRA a MR). Vymezení území pražské středočeské aglomerace (PSA) bylo pochopitelně ovlivňováno dojížděkovými vazbami ku Praze, administrativním uspořádáním a předpokládaným rozvojem center.

Na regionální úrovni se zpracovávaly (resp. aktualizovaly) územní plány velkých územních celků (ÚP VÚC), nové většinou ve vymezení okresů (resp. jejich souhrn).

Územní plán VÚC pražského regionu

V roce 1993 byly zahájeny práce na novém ÚP VÚC pražského metropolitního regionu (PMR). Vzhledem k tomu, že dříve bylo řešeno území ÚP VÚC Mladá (schválen v roce 1994), nebyl prostor Lysá nad Labem – Milovice zahrnut do vymezení ÚP VÚC PMR. Vypuštěno bylo území severního

1) Pozn. redakce: Středočeský prostor zahrnuje Středočeský kraj a hlavní město Prahu.

Benešovska, které bylo řešeno až v samostatném ÚP VÚC okresu Benešov.

Požizovatelem ÚP VÚC bylo Ministerstvo hospodářství ČR.

Po obnově krajů v roce 1997 byl ÚP VÚC Pražského regionu pořizován Středočeským krajem a byl řešen bez území hl. m. Prahy.

Podklady pro územní prognózu (ÚPG PMR) byly zpracovány v březnu 1993, koncept ÚPG v říjnu 1994 a jeho doplněk, reagující na koncept územního plánu hl. m. Prahy (ÚP hl. m. Prahy) v prosinci 1995. Koncept ÚP hl. m.

Prahy byl dokončen v červnu 1996, návrh v dubnu 1998 a v září 1999 byl územní plán schválen.

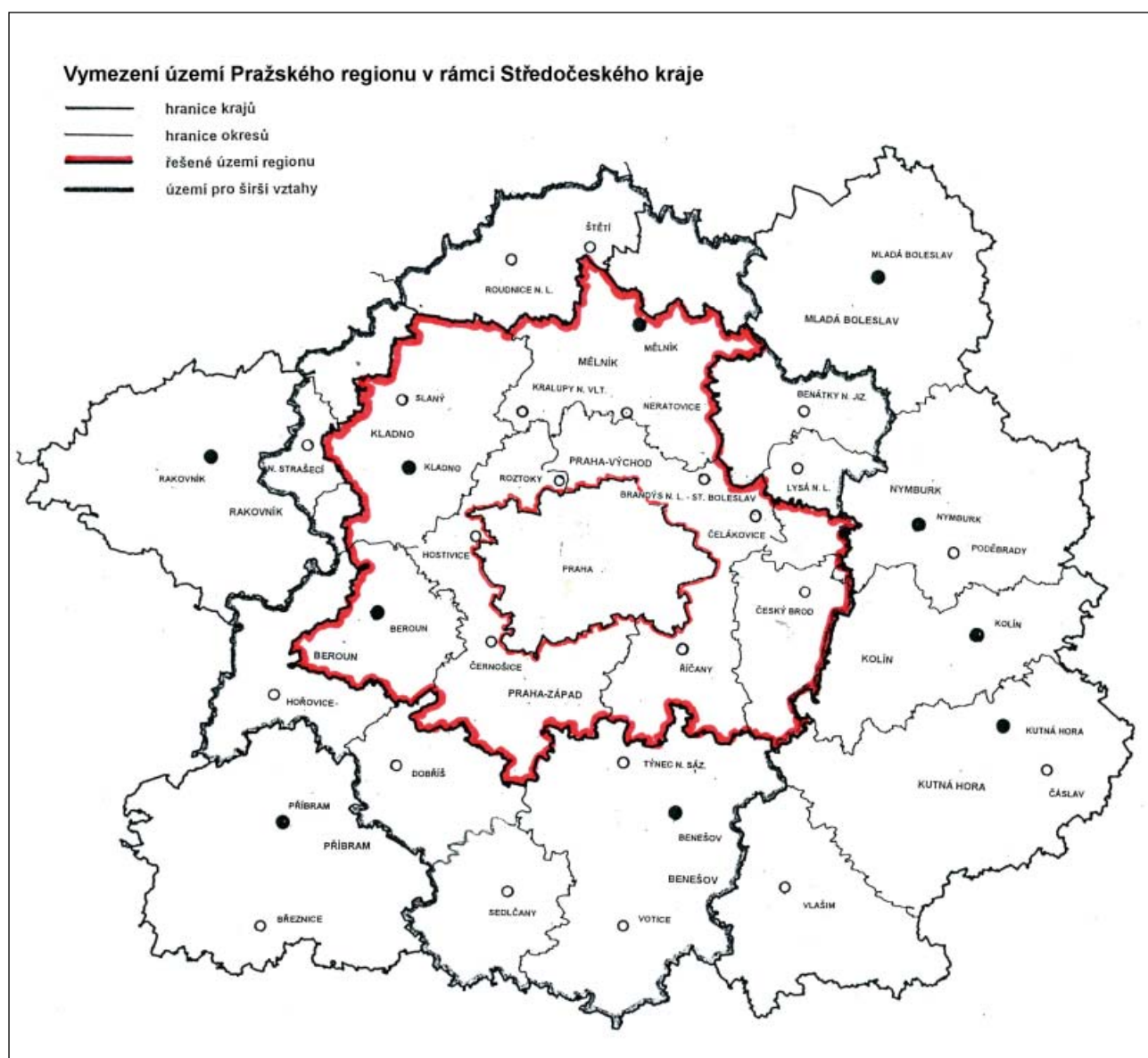
Pracovní verze návrhu ÚP VÚC Pražského regionu byla dokončena v listopadu 1999, koncept byl dokončen v říjnu 2001 a upravený návrh v červnu 2006. V rámci ÚP VÚC nebyla vymezena „Pražská aglomerace“.

Vymezení území pražského regionu

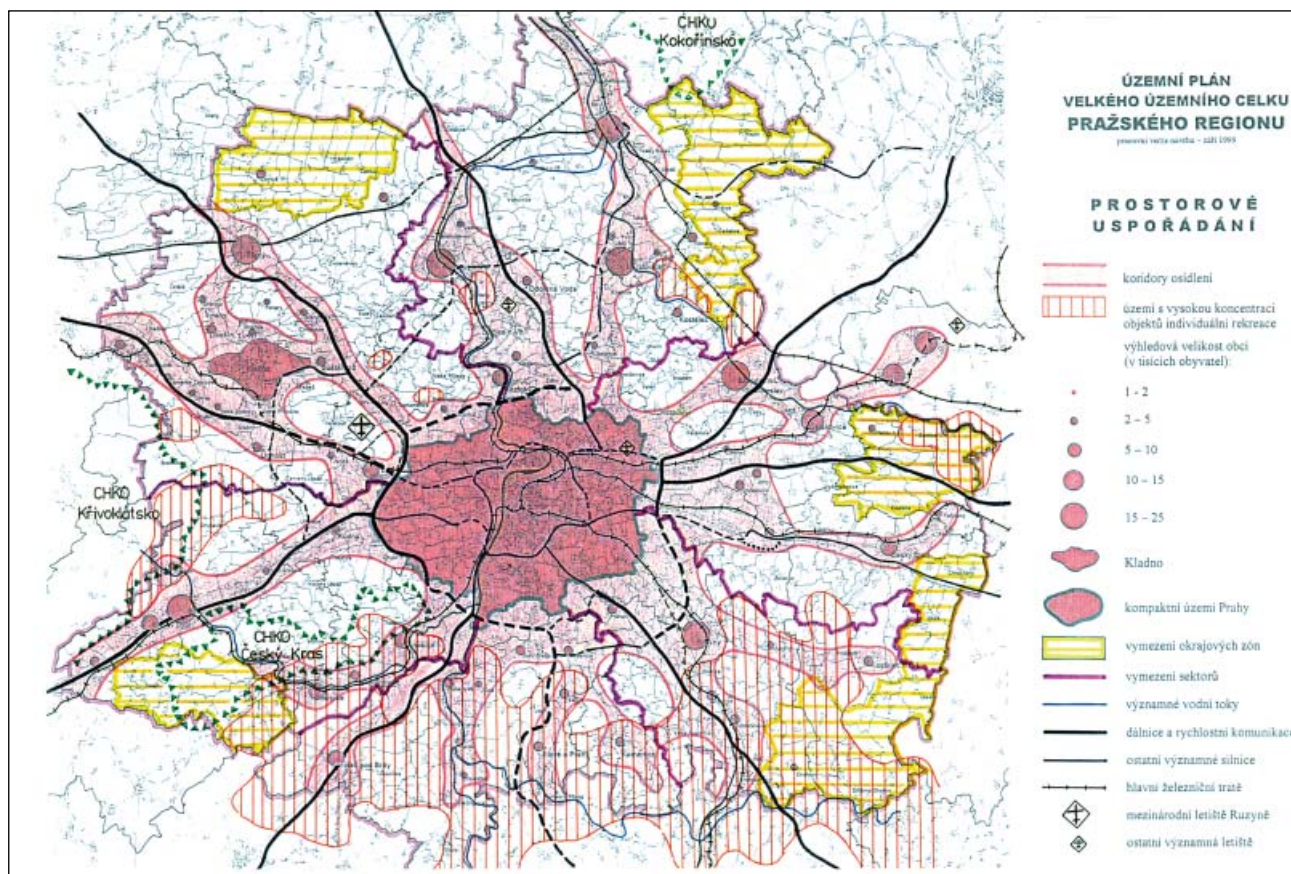
Praha	496 km ²	rok 1999	prognóza 2015
		1 193 tis. obyv.	1 150 tis. obyv.
mimo Prahu	2851,3 km ²	492 tis. obyv.	550 tis. obyv.
celkem	3 347,7 km ²	1 685 tis. obyv.	1 700 tis. obyv.

Prognóza počtu obyvatel Prahy byla převzata z územního plánu města. Ovlivněna byla poklesem počtu obyvatel počátkem 90. let. V roce 2015 měla Praha 1 259 tis. obyvatel (o 109 tis. více).

ÚP VÚC Pražského regionu byl schválen 18. 12. 2006, stejně jako ÚP VÚC „sousedních“ území – okresu Benešov, středního Polabí a Rakovnicka.



Vymezení území pražského regionu v rámci Středočeského kraje



Prostorové uspořádání VÚC pražského regionu

Situace po roce 2004

V období 2004–2006 byla zpracována Politika územního rozvoje ČR (PÚR) a následně se zpracovávaly zásady územního rozvoje jednotlivých krajů. Politikou územního rozvoje ČR byly stanoveny rozvojové oblasti republikového významu u krajských měst, ačkoliv jejich sídelní a zejména rozvojový (ekonomický) potenciál je velmi rozdílný a existují aglomerace s potenciálem vyšším. Předmětem ZÚR bylo zpřesnění těchto rozvojových oblastí.

Zásady územního rozvoje

Zásady územního rozvoje (ZÚR) jednotlivých krajů obsahují vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os. Rozvojové oblasti nelze ztotožňovat s dříve vymezovanými sídelními aglomeracemi. Mělo by jít o území s vyšší hustotou zalidnění a rozvojovým potenciálem. Potenciál byl vývojem v uplynulých 25 letech v některých územích

potvrzen, v jiných je výrazně nižší. Mezi nezpochybnitelné rozvojové faktory patří pozitivní vývoj (resp. stabilita) počtu obyvatel související s výstavbou bytů a existence perspektivního ekonomického potenciálu.

ZÚR Středočeského kraje

Do ZÚR byla převzata podstatná část významných infrastrukturních záměrů z dřívějších ÚP VÚC. Nejvýznamnější rozvoj spojený s nárůstem počtu obyvatel v období 1991–2015 byl v Praze 44,9 tis. obyvv., v okrese Praha-východ 62,1 tis. obyvv., v okrese Praha-západ 60,1 tis. obyvv., tedy celkem cca 165 tis. obyvv.

Významnější nárůsty byly i v okresech Kladno – 11,0 tis. obyvv., Mělník – 10,7 tis. obyvv., Nymburk – 15,4 tis. obyvv., Mladá Boleslav 15,3 tis. obyvv.

V případě okresů Kladno a Mělník se jednalo zejména o nárůsty obyvatel v obcích spádujících do Prahy. V okrese Nymburk je nárůst důsledkem re-

generace bytového fondu v bývalém vojenském prostoru Mladá. Počet obyvatel Milovic se zvýšil o 9,3 tis. Nárůst počtu obyvatel v okr. Mladá Boleslav je důsledkem prosperity Mladé Boleslavi a některých dalších center.

Významnou odlišnost středočeského prostoru lze dokumentovat výstavbou bytů. V období 1997–2014 bylo v Praze dokončeno 92,9 tis. bytů a ve Středočeském kraji 99,2 tis. bytů, z toho 41,9 tis. v okresech Praha-východ a Praha-západ.

Rozvojové oblasti

by měly zahrnovat urbanizované území se silnými vazbami na jádrové město. Měl by v nich být zohledněn pozitivní vývoj (bydlení a jiné aktivity), realizovaný po roce 1990.

Rozvojová oblast Praha je území s nezpochybnitelným rozvojovým potenciálem. To ostatně prokázal vývoj v období 1990–2005 (PÚR ČR byla schválena v r. 2006). Rozvojová oblast vymezená

Rozvojová oblast Praha	2 304,9 km ²	1 800 tis. obyv. (2015)	hustota 781 obyv./ km ²
Pražská středočeská aglomerace	3 632,8 km ²	1900 tis. obyv.	hustota 525 obyv./ km ²
Území řešené ÚP VÚC Praž. regionu	3 347,7 km ²	1 810 tis. obyv. (2015)	hustota 541 obyv./ km ²

v ZÚR je výrazně menší než dřívější vymezení Pražské středočeské aglomerace nebo ÚP VÚC Pražského regionu.

Rozvojová oblast Praha je v rámci ČR výjimečným územím, zahrnuje města v kategorii středních a nižších center a řadu velkých obcí v blízkosti hlavního města, které vytvářejí její suburbánní okolí. Významné je „koridorové“ osídlení při hlavních železničních tratích a hlavních silnicích umožňujících radiální spojení k Praze. Mimo hustoty zalidnění a intenzity vazeb je významným kritériem pro vymezení vývoje po roce 1990, kdy se výrazně změnila dřívější trendy.

Nový vývoj se projevil zejména těmito faktory:

- stagnací větších, dříve výrazně průmyslově orientovaných center;
- posilováním některých center, zejména v příměstském území Prahy;
- orientací rozvoje bydlení do území s vyšší kvalitou prostředí (zejména jižně od Prahy);
- rozvojem malých obcí (sídel) bez základní technické a sociální infrastruktury, v řadě případů i bez vazeb na hromadnou dopravu (negativním důsledkem je zatížení sousedních a dalších obcí);
- v některých případech i značným rozvojem bydlení v územích s velmi nízkým krajinným potenciálem, kde jsou negativním důsledkem i zábory hodnotného půdního fondu;
- rozvojem rozsáhlých komerčních areálů s vysokým podílem logistiky s vazbou na mimoúrovňové křižovatky na

hlavních trasách silniční dopravy; tento rozvoj je mimo geografické polohy Prahy též ovlivňován vysokou výkonností (rozsahem výstavby i spotřebou obyvatel) nejvýznamnější rozvojové oblasti ČR.

Do rozvojové oblasti nebyla zařazována území:

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

Budoucí rozvoj by měl být výrazněji orientován na využívání vnitřních rezerv měst i dalších sídel – rozsah těchto transformačních ploch je poměrně vysoký.

Rozvojovými oblastmi (krajského významu) ve středočeském prostoru jsou Mladoboleslavsko a střední Polabí, které zahrnuje více měst s významným kulturně historickým potenciálem. Jádrovým územím je Kolín – Kutná Hora.

Rozvojové osy zahrnují osídlení v koridorech silnic a železnic, ve kterých jsou realizovány významné regionální vazby včetně vedení spojů hromadné dopravy. Nové trasy dálnic a rychlostních silnic v některých případech vedou mimo koridory osídlení a přenášejí především tranzitní vazby.

Vymezování rozvojových os a oblastí vycházelo z katastrálních území (k. ú.), která jsou nejstabilnější a nejmenší územní jednotkou. Důvodem k tomuto přístupu (využití k. ú.) byla skutečnost, že podstatná část potenciálu (sídelního i demografického) je soustředěna na k. ú. hlavního (příp. dalšího) sídla v administrativním vymezení měst (obcí).

Specifické oblasti jsou vymezovány v územích, ve kterých se v porovnání s ostatním územím ČR dlouhodobě projevují problémy z hlediska udržitelného rozvoje území. Mezi základní kritéria pro jejich vymezování patří významné ztráty počtu obyvatel, velmi nízká hustota osídlení (většinou menší než 25 obyv./ km²), absence větších obcí v území, na které je vázána sociální infrastruktura, větší vzdálenost od silnějších center poskytujících zajištění obslužných funkcí a nabídku pracovních příležitostí, poloha mimo hlavní dopravní trasy, velmi malá výstavba bytů a nízký standard stávajících fondů a horší věková a vzdělanostní charakteristika obyvatelstva.

Centra osídlení

Struktura osídlení Středočeského kraje je výrazně ovlivněna Prahou, jejíž regionální význam zastiňuje, zejména v území PMR, význam dalších středočeských měst. Významnější autonomii vykazují jen prostory středního Polabí a Mladoboleslavsko. Nižší intenzitu vazeb vykazují města v západní části kraje – Příbram a Rakovník, která leží v řídce osídleném území.

ZÚR navrhuje následující kategorie center:

Metropolitní centrum	Praha (mimo území kraje)
Vyšší centra	Kladno, Mladá Boleslav (vč. Kosmonos) a Kolín (v kooperaci s K. Horou)
Střední centra významná	8 měst (16–35 tis. obyv.) – Příbram, Beroun (vč. Králova Dvora), Benešov, Kralupy nad Vltavou, Kutná Hora, Mělník, Rakovník
Střední centra ostatní	6 měst (12–18 tis. obyv.) – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav, Neratovice, Nymburk, Poděbrady, Říčany, Slaný a Vlašim
Nižší centra významná	11 měst (7–12 tis. obyv.) – Benátky nad Jizerou, Čáslav, Čelákovice, Český Brod, Hořovice, Lysá nad Labem, Mnichovo Hradiště, Sedlčany, Milovice, Hostivice a Dobříš
Nižší centra ostatní	12 měst (5–7 tis. obyv.) – Bělá pod Bezdězem, Černošice, Jesenice u Prahy, Nové Strašecí, Odolena Voda, Roztoky, Stochov, Týnec nad Sázavou, Úvaly, Votice a Zruč nad Sázavou
Lokální centra	33 měst resp. obcí (většinou více než 3 tis. obyv.) Centra této kategorie v příměstském území Prahy souvisejí s demografickým rozvojem tohoto území, který vyvolává potřebu posílení obslužných funkcí.

Regionální význam Kladna (69 tis. obyv.) je vzhledem k blízkosti Prahy a polohy mimo radiální silnice nižší, než by odpovídalo jeho velikosti. Město si vytváří vlastní suburbánní zónu. Má velký rozsah a kvalitu obslužných funkcí, nenabízí však dostatek pracovních míst. Významná část obyvatel tohoto území vyjíždí za prací do Prahy.

Mladá Boleslav má regionální význam mimořádný (v důsledku ekonomické výkonnosti), překračující hranice kraje. Součástí centra Mladé Boleslavi je mimo vlastního města (cca 45 tis. obyv.) dnes samostatné město Kosmonosy (5 tis. obyv.).

Dalším regionálně významným centrem je Kolín (31 tis. obyv.), a to zejména jako dvojměstí s Kutnou Horou (21 tis. obyv.) – vzdálenost center obou měst je 10 km.

Specifické je postavení center v území Pražského metropolitního regionu. Mimo již zmíněného Kladna je nejvýznamnějším centrem Beroun (19,1 tis. obyv.), který s dnes samostatným městem Králův Dvůr (7,8 tis. obyv.) má

celkem cca 27 tis. obyvatel. Toto centrum leží na významné radiále (dálnice D5, železnice) ve směru na Plzeň.

Dalším centrem jsou Kralupy nad Vltavou (18,0 tis. obyv., s Veltrusy a Nelaževsí cca 21 tis. obyv.) ležící v ose osídlení ve směru na Ústí nad Labem. Problémem je chybějící nový most přes Vltavu i nízká kvalita napojení na dálnici D8 (MÚK Úžice).

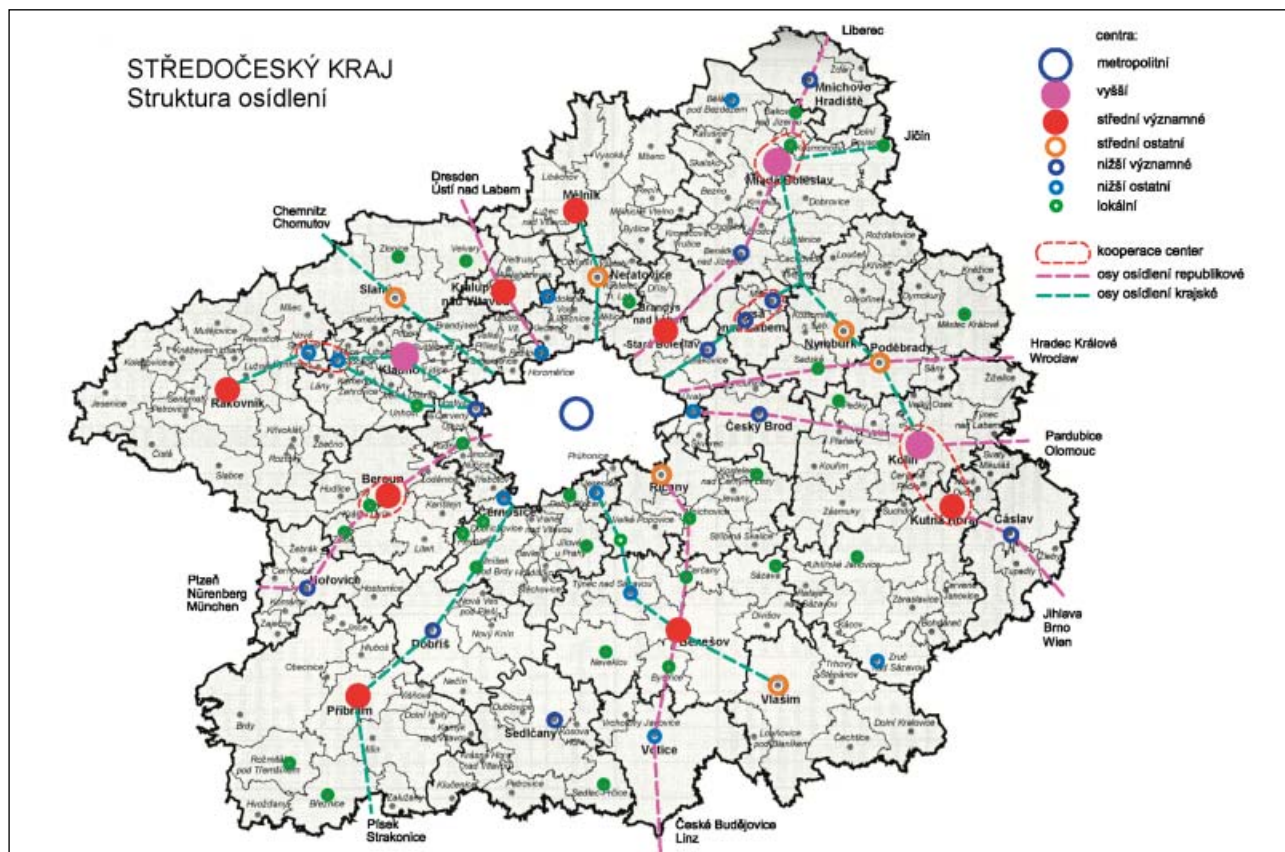
Brandýs nad Labem – Stará Boleslav (18,0 tis. obyv.) leží mimo radiální železniční spojení, silniční spojení v trase D10 je naopak velmi dobré. D10 je dopravní páteří rozvojové osy Praha – Mladá Boleslav – Liberec.

Významný je koridor osídlení při lysecké trati. Jeho součástí jsou města Čelákovice (11,9 tis. obyv.), Lysá nad Labem (9,2 tis. obyv.) a Milovice (10,6 tis. obyv.). V souvislosti s rozvojem obytné funkce (v některých případech i ekonomických aktivit) výrazně rostou některá nižší centra. Hostivice a Roztoky mají cca 8 tis. obyv., Černošice téměř 7 tis. obyv., Jesenice s 8,2 tis. obyv., společně s Vestcem (dříve součást obce) má cca

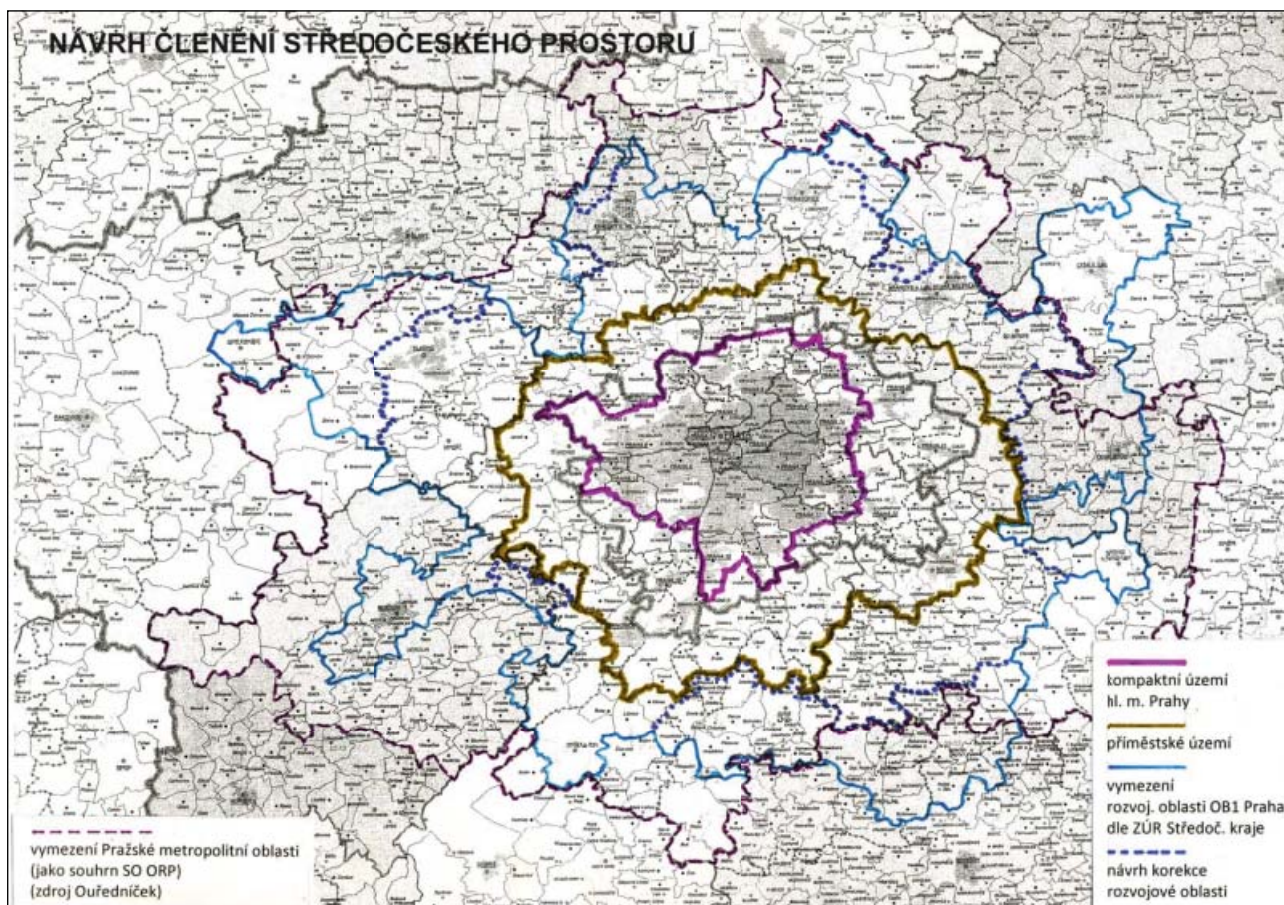
10,9 tis. obyv. a s blízkými Psáry má toto seskupení cca 14,5 tis. obyv. Pětitisícovou velikost již překročila města Odolena Voda, Úvaly, Týnec nad Sázavou a Mníšek pod Brdy.

Centra mimo území rozvojové oblasti Praha

Role Mladé Boleslavi a Kolína–Kutné Hory již byla zmíněna. V území rozvojové oblasti střední Polabí jsou další dvě střední centra – Nymburk (14,5 tis. obyv.) a Poděbrady (13,5 tis. obyv.). Další střední centra Slaný (15,1 tis. obyv.), Benešov (16,6 tis. obyv.) a Mělník (19,2 tis. obyv.) leží v blízkosti pražské rozvojové oblasti a jejich regionální význam je především pro okrajové území kraje. Benešov má velmi dobré silniční i železniční spojení s Prahou. V poměrně velké vzdálenosti od Prahy pak leží centra Příbram (34,2 tis. obyv.) a Rakovník (16,5 tis. obyv.). Pro zabezpečení obslužných funkcí na obvodě území kraje jsou významná i nižší centra – Vlašim (12,0 tis. obyv.), Čáslav (10,1 tis. obyv.), Hořovice (6,7 tis. obyv.), Sedlčany (7,6 tis. obyv.), Votice (4,6 tis. obyv.) a Zruč nad Sázavou (5,0 tis. obyv.).



Struktura osídlení



Návrh členění středočeského prostoru

Prognóza a realita vývoje center

V rámci prací na ÚP VÚC Pražského regionu byl zpracován též návrh na možný vývoj center (nad 5 000 obyv.) k roku 2015. V následujícím přehledu je uvedeno srovnání se současnou realitou (v tis. obyv.).

Relativně autonomní města Slaný a Mělník nebyla zahrnuta do Rozvojové oblasti Praha. Obě města také nedosáhla prognózované velikosti. Prognózní úvahy byly ve většině případů realizovány. Výjimkou je Český Brod. Naopak rozvoj v blízkých Úvalech byl vyšší než prognóza. Prognózní velikost nedosá-

hl též prostor Řevnice-Lety a Průhonice-Čestlice. Ve druhém případě došlo k nárůstu počtu obyvatel v sousedních obcích Dobřejovice a Nupaky na cca 2,5 tis. obyv. V území Čestlice – Nupaky došlo k významnému rozvoji ekonomických aktivit znamenajících vytvoření velkého počtu pracovních míst.

	<i>předpoklad</i>	<i>skutečnost</i>
Beroun-Králův Dvůr	24,7	26,9
Kladno, Hřebeč, Buštěhrad	74,0	73,8
Slaný, Studeněves	17,3	16,0
Stochov	5,2	5,5
Český Brod	8,0	6,9
Mělník	20,5	19,2
Kralupy nad Vltavou, Veltrusy	19,0	20,0
Neratovice, Libiš	18,7	18,3
Říčany-Světlice	15,0	15,8
Brandýs nad Labem-Stará Boleslav-Zápy	17,0	18,9

	<i>předpoklad</i>	<i>skutečnost</i>
Úvaly	5,5	6,4
Čelákovice	11,5	11,9
Mnichovice-Strančice-Všestary	5,5	7,4
Klecany-Zdiby	4,5	6,4
Černošice	6,0	6,8
Řevnice-Lety	5,5	4,8
Roztoky	7,0	8,1
Jesenice-Vestec	6,0	10,6
Průhonice-Čestlice	5,0	3,4
Hostovice	6,0	7,9
Mníšek pod Brdy	5,0	5,2

Pozn.: předpoklad dle AURS, skutečnost dle ČSÚ

Největší rozvoj zaznamenalo území Jesenice – Vestec, které překročilo 10 tis. obyv. Rozvoj prostoru Lysá nad Labem – Milovice byl prognózován v ÚP VÚC Mladá v roce 1994. Předpokládaný počet obyvatel (21,0 tis.) byl v podstatě realizován (19,8 tis.), zejména v důsledku vývoje Milovic (10,6 tis. obyv.).

Mimo rozvojové záměry v ÚP VÚC Pražského regionu, sledující stabilizaci, resp. posílení nižších center v příměstském území Prahy, došlo k problematickému rozvoji obcí (velmi malých), které nemají vazby na železniční a silniční infrastrukturu. Některé z těchto obcí leží v území s nízkým obytným a rekreačním potenciálem.

V následující tabulce jsou uvedeny obce, které měly v roce 1991 méně než 900 obyvatel a k roku 2015 měly více než dvojnásobný nárůst (uvedena dostupnost vybrané silniční sítě). Řazeno dle velikosti v roce 1991.

obec	počet obyv. v tis.		nárůst	pozn.
	1991	2015		
Nupaky	81	1400	17,3	D1
Květnice	115	1447	12,6	
Nová Ves	213	1043	4,9	
Ohrobec	259	1226	4,7	
Horoušany	367	1157	3,2	
Vestec	369	2357	6,4	D0
Dobřejovice	425	1310	3,1	D1
Řitka	440	1103	2,5	D4
Sulice	492	1673	3,4	

Pozn.: zdroj ČSÚ

Žádná z těchto obcí neleží na železniční trati, jen některé mají napojení na dálnici. Hodnotné krajinné prostředí mají obce Dobřejovice, Ohrobec, Zvole a Sulice. Významná nabídka pracovních míst je v obcích Vestec, Nupaky a Kunice.

Polohový potenciál – dopravní infrastruktura

Polohový potenciál Prahy ve střední Evropě je ovlivňován nejlepší polohou (ze středovýchodních metropolí) k hlavním sídelním a ekonomickým oblastem střední Evropy. Vzhledem k dominanci

Prahy v českém prostoru je významná i dojíždka z center mimo střední Čechy, která nespádají ke „svým“ krajským městům [Sociogeografická regionalizace Česka]. Praha je pochopitelně centrem intenzivní dojíždky nejen ze svého příměstského území, ale i z některých center a území středních Čech.

V minulosti se v pražském regionu rozvíjela především průmyslová města severně od Prahy (Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem a západně od Prahy Beroun (vč. Králova Dvora). Tato města leží ve vzdálenost 20–25 km od centra Prahy).

Polohový potenciál měst /obcí je mimo vzdálenosti od jádrového území aglomerace (u Prahy je menší než administrativní území) významně ovlivňován kvalitou dopravního spojení (časová dostupnost). Nejlepší spojení má s Prahou Beroun (D5, dvě železniční tratě). Velmi špatné spojení má Kladno (že-

měla mimo jiné optimalizovat rozložení zastávek ve vztahu k aktivitám na území Prahy, včetně jejich provázání s MHD (zejména metra).

Větší část radiálních silnic (mimo D3 a I/12) je na území metropolitního regionu v kapacitních parametrech. Chybí však úseky okružního (nebo tangenciálního) propojení na jihovýchodě (mezi D1 a I/12) a na severozápadě (mezi D8 a D7).

Jediné významné české mezinárodní letiště (Praha-Ruzyně; cca 12 mil. cestujících za rok) nemá kolejové propojení s centrem města a vzhledem k deficitům v severozápadním sektoru regionu ani odpovídající silniční napojení.

Koncepce pražského metra je založena na dálkových trasách, některé vedou v obdobných koridorech jako železniční a tramvajové tratě. Vzhledem k tomu, že systém není větvený, umož-

obec	počet obyv. v tis.		nárůst	pozn.
	1991	2015		
Kunice	522	1358	2,6	D1
Statenice	524	1386	2,6	
Mratín	538	1310	2,4	
Chýně	545	2419	4,4	
Zvole	553	1730	3,1	
Bašť	555	1989	3,6	
Holubice	577	1753	3,0	
Nehvizdy	825	2917	3,5	
Velké Přílepy	851	3293	3,9	

lezniční trať má parametry předminulého století, městu chybí přivaděč na radiální dálnici D6).

Modernizace železničních koridorů ve směrech na Kolín, Kralupy nad Vltavou a Benešov neznamenala žádoucí zvýšení rychlosti a kapacity. Realizace nových vstupů hlavních železničních tratí (příp. VRT), která by uvolnila využití stávající trati pro regionální dopravu, je mimo blízký časový horizont. S výjimkou tzv. „nového spojení“ (tunely pod Žižkovem) nedošlo k zásadnější přestavbě železniční infrastruktury na území Prahy. Ta by

ňuje metro omezenou přímou obsluhu jádrového území města. To vyžaduje rozsáhlou tramvajovou a autobusovou síť. Využívání MHD v Praze je oproti srovnatelným městům vysoké, efektivita provozu problematická. Nové trasy do Letňan a Motola nemají optimální návaznost na vnější regionální dopravu (BUS, P+R pro IAD).

Podobně jako železniční spojení do Kladna a na letiště Praha-Ruzyně je odsouvána realizace jižní trasy metra (resp. větve C) k území s největším rozvojem bydlení a dalších aktivit.

Významné dopravní stavby ve středočeském prostoru

<i>silnice</i>	<i>plán výstavby v letech</i>	<i>VPS v ZÚR Středočes. kraje</i>
I/16 Slaný – Velvary	2016–2019	D032
I/3 Mírošovice – Benešov	2015–2016 (rozšíření)	D081
R1 (D0) Běchovice – D1 (Nupaky)	2017–2021	D003 (část v Praze)
R1 (D0) Satalice – Běchovice	2019–2021 (zkapacitnění)	na území Prahy
R6 (D6) Nové Strašecí – Řevničov	2016–2019	D008
R6 (D6) Řevničov obchvat	2016–2019	D008
R7 (D7) Slaný – Bítovceves	2016 →	D010 (i mimo kraj)
I/12 R1 – Úvaly	2018 →	D021
I/61 Kladno obchvat	2020 →	D052
<i>železnice</i>	<i>plán výstavby v letech</i>	<i>VPS v ZÚR Středočes. kraje</i>
modernizace Praha – Kladno/Ruzyně	2019–2022	D209
modernizace Praha Radotín – Praha Vršovice	2015–2017	na území Prahy
optimalizace Praha Smíchov – Černošice	2015–2017	*
optimalizace Praha Hostivař – hlavní nádraží	2015–2017	*
optimalizace Praha hlavní nádraží – Praha Smíchov	2016–2018	*
optimalizace Černošice – Beroun	2016–2018	*
optimalizace Praha Vysočany – Lysá nad Labem	2016–2018	

Pozn: * pro optimalizace stávajících tratí nebyly vymezovány VPS

Pramen: Dopravní sektorové strategie, schválené vládou ČR v listopadu 2013.

Z priorit sledovaných v ZÚR Středočeského kraje nejsou k zahájení výstavby (do r. 2020) v uvedené strategii zařazeny stavby: železnice Lysá nad Labem – Milovice – Čachovice (D207), silnice D3 Jesenice – Chrášťany s přivaděčem do Benešova (D005, D081) a R1 Ruzyně – Březiněves (D001) – převážně na území Prahy.

Rozvoj příměstského území – deficit dopravní infrastruktury

Skutečnost neujasněného vývoje Prahy (město mělo územní plán až v roce 2000) vedla k tomu, že řada rozvojových záměrů směřovala do obcí za jejími hranicemi. Většina obcí v příměstském území měla územní plány již před rokem 1995. Ty nabízely plochy pro bydlení i ekonomické aktivity (zejména logistiku). Rozvojové ambice obcí nebyly korigovány plánovací dokumentací, ÚP VÚC Pražského regionu byl schválen až v roce 2006. Jeho regulační či koordinační kompetence jak vůči Praze, tak pro obce v řešeném území, byly

velmi omezené (infrastruktura, ÚSES). Koncepce rozvoje sledované v Prognóze VÚC PMR se do něj nepromítly.

Územně plánovací dokumentace (jak ZÚR Středočeského kraje, tak ÚP Prahy) obsahuje potřebné záměry republikových a regionálních dopravních sítí. Nejsou však stanoveny priority jejich realizace.

Významné logistické areály jsou (s výjimkou Horních Počernic) realizovány v mimopražském území a leží při křižovatkách na dálničních či silničních trasách. Většinou se jedná o mimoúrovňové křižovatky (MÚK) s Pražským okruhem a tzv. aglomeračním okruhem (AO).²⁾ V podstatě byly realizovány v souladu s ÚPD v dobré víře, že Pražský okruh bude (dle ÚP Prahy) realizován do roku 2010. V současné době stále chybějí úseky v severozápadním a jihovýchodním segmentu, kde je trasa téměř v celém rozsahu na území hl. m. Prahy. Jihozápadní segment, propojující radiály dálnic 7, 6, 5, 4 a 1, vedený převážně po území Středočeského kraje,

byl uveden do provozu v září 2010. Již dříve bylo realizováno východní propojení D10, D11 a I/2 (a jejich napojení na Štěrboholskou radiálu).

Propojení existujících částí Pražského okruhu (D0) je v současné době vedeno od MÚK Modletice po D1 do MÚK Spořilov (délka 9,0 km), propojení na Jižní spojku (délka 1,5 km) prochází obytným územím, dále využívá Jižní a Štěrboholskou spojku do MÚK Běchovice (délka 10 km), délka celkem je 20,5 km. Délka stavby 511 Pražského okruhu je 12,6 km a znamená úsporu cca 8 km. Významným přínosem je vyložení těžké tranzitní dopravy ze Spořilova, snížení zatížení na D1 (Modletice – Spořilov), Jižní spoje (součást městského okruhu MO) i na Štěrboholské radiále. Vysočanská radiála umožňuje společně s ulicí Kbelskou (v délce 9,5 km) propojení východní části Pražského okruhu na dálnici D8.

Na aglomeračním okruhu byl po roce 1990 realizován jen krátký úsek (1,8 km) – přivaděč od Unhoště k teh-

2) Aglomerační okruh propojuje města Rudná, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem, Úvaly, Říčany. V jihozápadním segmentu Rudná – Říčany je totožný s D5 a D0.

dejší R6. Dříve byl realizován přivaděč z Kladna na R7 v délce 9,5 km a přivaděč z Říčany na D1 v délce 5 km. Vzhledem k současnému stavu silnice II/101 jsou pro AO využitelné (po přestavbě) jen velmi krátké úseky. Hlavními deficity jsou úseky Kladno – Rudná (D5), propojení Říčany – Úvaly – Jirny (D11) – Neratovice – Úžice (D8). Prioritou je propojení dálnic D7 a D8 (nové trasy II/240 a II/101) s novým mostem jižně od Kralup nad Vltavou. Až na výjimky je trasa AO navržena jako dvoupruhová, mimo sídla, s převážně mimoúrovňovými křižovatkami.

I přes významné deficity v dopravní infrastruktuře – mimo vlastní území (jedná se o chybějící silniční a železniční propojení na blízké regiony Německa a Rakouska) – má území pražského metropolitního regionu vyšší polohový a rozvojový potenciál než jiné regiony ČR.

Středočeský prostor a mnichovský region

Vzhledem k výjimečnosti středočeského prostoru v rámci České republiky je uvedeno srovnání s regionem Mnichova. Praha a Mnichov jsou velikostně srovnatelná hlavní města zemí s podobnou strukturou osídlení. Mnichovský region je považován za úspěšný jak z hlediska koncepce rozvoje, tak její realizace.

Plánovací region München je počtem obyvatel srovnatelný se středočeským regionem (Praha + Středočeský kraj). Hustota zalidnění je 2,2x vyšší, nárůst počtu obyvatel po roce 1990 je vyšší 2,3 x.

München (město) je srovnatelný s Prahou; hustota zalidnění je však 1,8x vyšší, nárůst počtu obyvatel po roce 1990 je 4,5x vyšší.

Porovnání aglomerací

V regionálních plánech Německa jsou vymezovány aglomerace hlavních center.

Rozvojové oblasti v ČR nelze považovat za obdobu aglomerací v jiných zemích. Jako rozvojová sídelní území jsou například v německých regionálních plánech vymezovány jen relativně malé části aglomerací. V plánu mnichovského regionu je vymezeno 20 území zahrnujících 1–3 obce. Většina těchto obcí má 10–30 tis. obyvatel a odpovídající sociální infrastrukturu. Všechna rozvojová území leží v koridorech S-Bahn, s výjimkou je Garching, kam vede metro. Mají též napojení na kapacitní silnice.

Porovnání vývoje středočeského prostoru s plánovacím regionem München sleduje region, hlavní město, příměstský okres

	Region München	Praha + Středočeský kraj
rozloha	5 503,8 km ²	11 511,5 km ²
počet obyv.	2 768,5 tis.	2 574,4 tis.
hustota zalidnění	499 obyv./km ²	224 obyv./km ²
nárůst počtu obyv. za 25 let	560 tis.	247 tis.
	München	Praha
rozloha	310,1 km ²	496 km ²
počet obyv.	1 429,6 tis.	1 259,1 tis.
hustota zalidnění	4 606 obyv./km ²	2 538 obyv./km ²
nárůst počtu obyv. za 25 let	200,6 tis.	44,9 tis.
	München Landkreis	okres Praha-východ
rozloha	667,3 km ²	755 km ²
počet obyvatel	322,8 tis.	169,0 tis.
hustota zalidnění	499 obyv./km ²	217 obyv./km ²
nárůst počtu obyvatel za 25 let	52,8 tis.	62,9 tis.
počet obyvatel v městech nad 10 tisíc	183,2 tis. (12 obcí, z toho 3 nad 20 tis.)	44,6 tis. (3 města)
počet obcí	29, z toho 2 města	110, z toho 8 měst
Ø počet obyvatel obce	11 131	1 536

	Aglomerace München	Rozvojová oblast Praha
rozloha (km ²)	užší vymezení 1 908,4 širší vymezení 2 544,0	2 304,9
počet obyvatel v tisících (2015)	užší vymezení 2 274,0 širší vymezení 2 421,0	1 800,6
hustota zalidnění – obyv./km ² (2015)	užší vymezení 1 192,0 širší vymezení 952,0	781,0

*V regionálním plánu Německa jsou vymezovány aglomerace hlavních center.
V Zásadách územního rozvoje ČR jsou vymezovány rozvojové oblasti.*

Přístupy k vymezení prostorů koncentrace

V podstatě lze sledovat tři úrovně vazeb:

Aglomerace je intenzivně urbanizované území s vysokou četností vazeb k jádrovému území tvořenému jedním, případně více městy prostorově propojenými. Jádrová území obvykle vykazují hustotu zalidnění nad 3 000 obyv./km².

Vymezené území aglomerace by nemělo mít zalidnění výrazně pod 1 000 obyv./km². Aglomerace obvykle zahrnuje blízká střední centra osídlení, nikoliv však jejich odstředivé „spádové“ území.

Metropolitní region je obvykle širší území, zahrnující (v některých případech i vzdálenější) střední centra osídlení a jejich intenzivní, nikoliv administrativní spádová území.

Makroregion je území zahrnující metropolitní region hlavního centra a blízké aglomerace. Makroregion Mnichov

zahrnuje aglomerace Augsburgu, Ingolstadtu, Landshutu a Rosenheimu a pochopitelně mezilehlé území.

Rozdíly mezi mnichovským a pražským regionem

Správní úroveň

Mnichov nemá postavení spolkové země, ale okresu. Územní správa je založena na silných okresech, jejichž centra jsou poměrně silná, většinou historická města. Osídlení v aglomeraci má převážně městský charakter, přestože z 25 největších obcí je jen 9 měst, přičemž nejmenší z nich má 16,5 tis. obyvatel. Největší „neměsto“ má 23,7 tis. obyvatel.

Praha má postavení kraje. Okresy mají v podstatě statistický význam. Z 10 obcí s rozšířenou působností (ORP) jsou 3 zároveň městy okresními, z dalších 7 měst mají jen 3 více než 10 tis. obyvatel.

Vývoj osídlení (center) srovnávaných regionů

Na následujících stranách je v tabulkách uvedeno 25 největších měst a obcí regionu. Data jsou aktualizována k roku 2015.

Region Praha

Region Praha se od většiny srovnatelných evropských regionů odlišuje rozsáhlým administrativním územím hlavního centra a do roku 1990 na 50 let přerušným rozvojem příměstského území. V nejvýznamnějším poválečném „rozvojovém“ období (1970–1990) došlo k rozsáhlé sídlištní výstavbě v Praze a v některých průmyslových městech v regionu. Počet obyvatel mimo tato „centra“ stagnoval, případně klesal.

Území Prahy se v 70. letech minulého století výrazně zvětšilo (o cca 200 km²) na 496 km². Uvažované záměry velkých sídlišť ve značné vzdálenosti

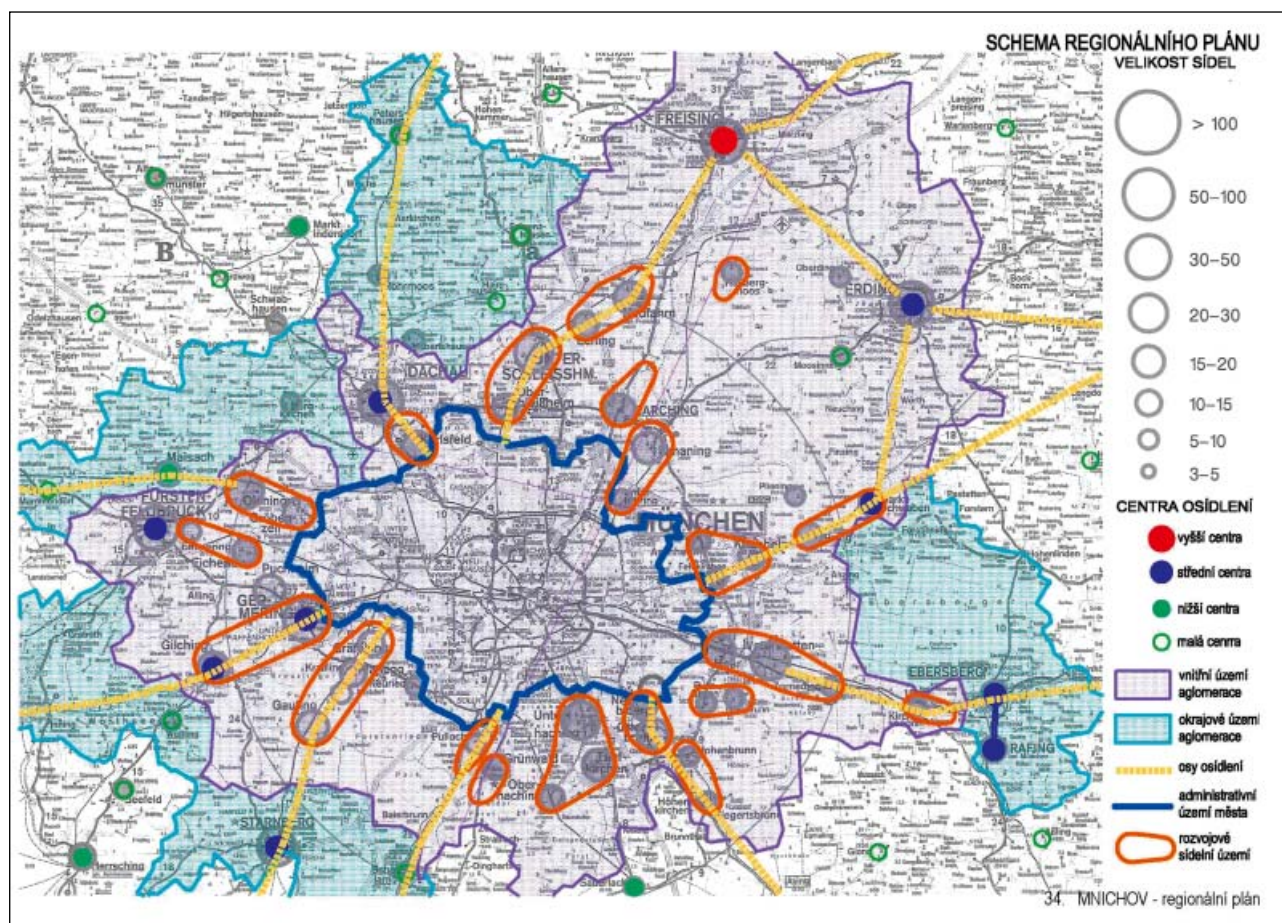
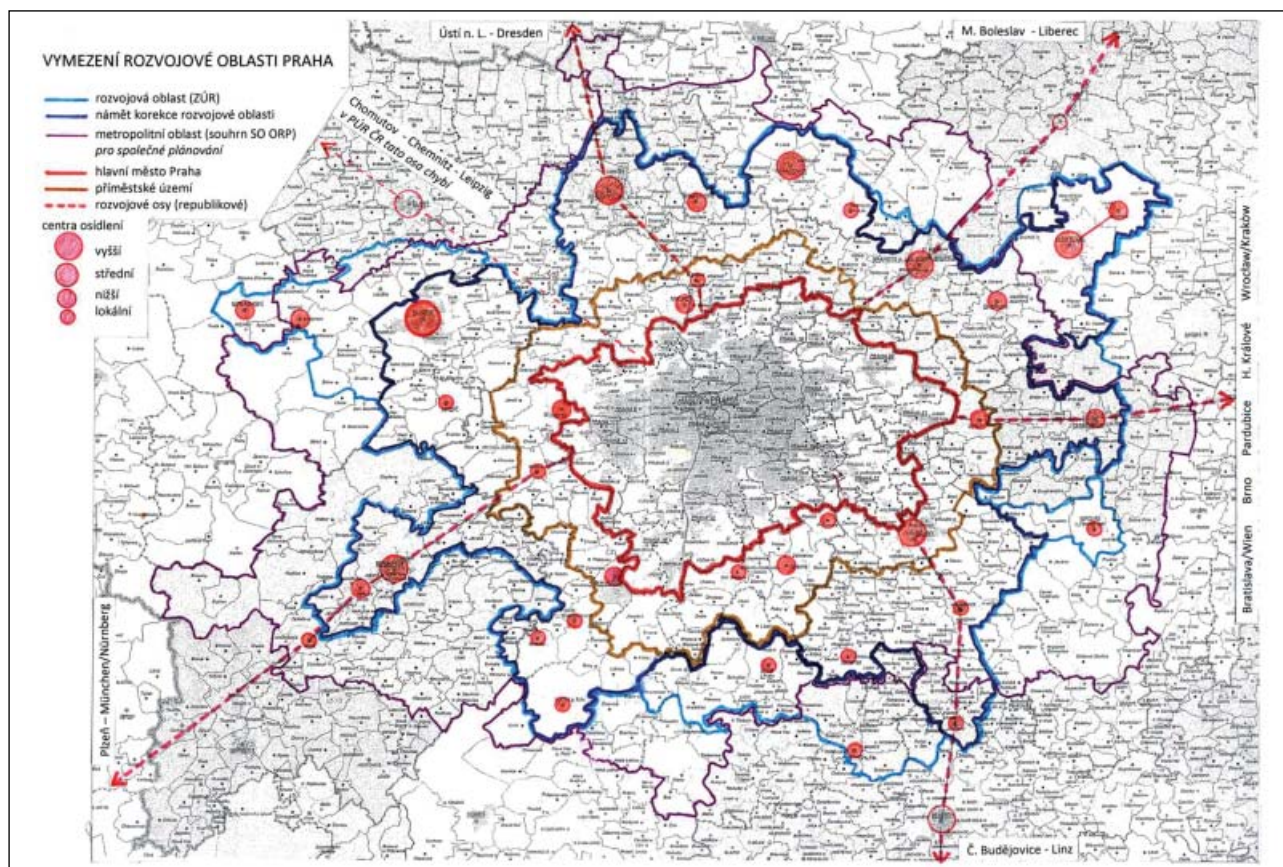


Schéma regionálního plánu mnichovského regionu – vymezení aglomerace



Vymezení rozvojové oblasti Praha

25 největších měst / obcí pražského regionu

	Praha	počet obyvatel		rozdíl 2015–1991		rozloha km ²	obyv./km ² 2015
		1991	2015	abs.	%		
		1 214,2	1 259,01	44,8	3,7		
1	Kladno ●	74,8	68,6	-6,2	-8,3	36,97	1 855,6
2	Beroun ○	18,0	19,1	1,1	6,1	31,31	610,0
3	Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	15,6	18,0	2,4	15,4	22,66	794,4
4	Kralupy nad Vltavou ○	17,9	18,0	0,1	0,6	21,90	821,9
5	Benešov ○	15,9	16,6	0,7	4,4	46,87	354,2
6	Neratovice	15,7	16,2	0,5	3,2	20,01	809,6
7	Ríčany	10,6	14,7	4,1	38,7	25,80	569,8
8	Čelákovice	10,3	11,9	1,6	15,5	15,87	749,8
9	Milovice	1,3	10,6	9,3	715,4	31,99	331,4
10	Lysá nad Labem	8,5	9,2	0,7	8,2	33,65	273,4
11	Jesenice	1,8	8,2	6,4	355,6	17,52	468,0
12	Roztoky	5,8	8,1	2,3	39,7	8,44	959,7
13	Hostivice	4,0	7,9	3,9	97,5	14,47	546,0
14	Králův Dvůr	5,6	7,8	2,2	39,3	15,26	511,1
15	Český Brod	7,0	6,9	-0,1	-1,4	19,71	350,1
16	Černošice	4,4	6,8	2,4	54,5	9,06	750,6
17	Úvaly	4,6	6,3	1,7	37,0	10,97	574,3
18	Týnec nad Sázavou	5,2	5,6	0,4	7,7	21,34	262,4
19	Odolena Voda	4,2	5,7	1,5	35,7	11,23	507,6
20	Mníšek pod Brdy	4,0	5,2	1,2	30,0	26,50	177,4
21	Rudná	2,8	4,9	2,1	75	8,19	573,9
22	Jílové u Prahy	3,3	4,4	1,1	33,3	16,23	264,9
23	Unhošť	3,5	4,4	0,9	25,7	17,40	235,6
24	Kamenice	2,3	4,3	2,0	87,0	17,36	230,4
25	Zdice	3,7	4,1	0,4	10,8	13,79	297,3

Zdroj: ČSÚ

Zvýrazněna jsou města, vyznačena vyšší ● a střední ○ centra

od kompaktního území města se naštěstí nerealizovaly. Po roce 1990 však zde došlo v některých okrajových územích k suburbánnímu rozvoji.

Regionu dominuje hlavní město Praha. S výjimkou Kladna (68,6 tis. obyv.), které je vyšším centrem, nezahrnuje žádné město s více než 20 tis. obyvateli. Souměstí Beroun-Králův Dvůr má 26,9 tis. obyv.

Města nad 10 tis. obyv. v posledních 20 letech v podstatě stagnovala, více než desetiprocentní nárůst zaznamenaly jen Říčany, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav a Čelákovice. Došlo k posílení měst/obcí ve velikostní kategorii 5–10 tis. obyv. Týká se to zejména Milovic (regenerace „vojenského“ města) a měst s významným polohovým potenciálem, Jesenice a Hostivice.

Problémem je rozvoj dříve velmi malých obcí, které většinou leží mimo hlavní koridory dopravní infrastruktury a jejich vazby (zejména k Praze) za-

těžují nevyhovující silniční síť procházející řadou sidel. Četnost dopravních vazeb výrazně ovlivňuje skutečnost, že tyto rozvojové obce svým obyvatelům nenabízejí pracovní příležitosti, ale v řadě případů ani základní vybavení.

Hlavní rozvojové koridory regionu (vybavené dopravní infrastrukturou) jsou ve směrech na Beroun a Benešov. Třetím koridorem je směr na Lysou nad Labem, kde největší rozvoj byl v Milovicích. Města Čelákovice a Milovice nemají dobré napojení na dálnici D11.

Severozápadní segment příměstského území je výrazně ovlivňován provozem letiště Praha-Ruzyně, přesto zde však dochází (Velké Přílepy, Horoměřice) ke značnému rozvoji bydlení a to i v situaci velmi špatného spojení s Prahou.

Dlouhodobým deficitem je též přestavba železničního spojení Kladno – Praha, které by též mělo řešit napojení na letiště v Praze-Ruzyni. V území jižně od Kladna dochází k poměrně vý-

znamnému rozvoji bydlení. Kladno má rozsáhlé a kvalitní vybavení, dostupné jsou krávkolátské lesy. Vyjíždka z obcí za prací z tohoto území je však směřována z větší části do Prahy (vč. areálu letiště Praha-Ruzyně).

Region Mnichov

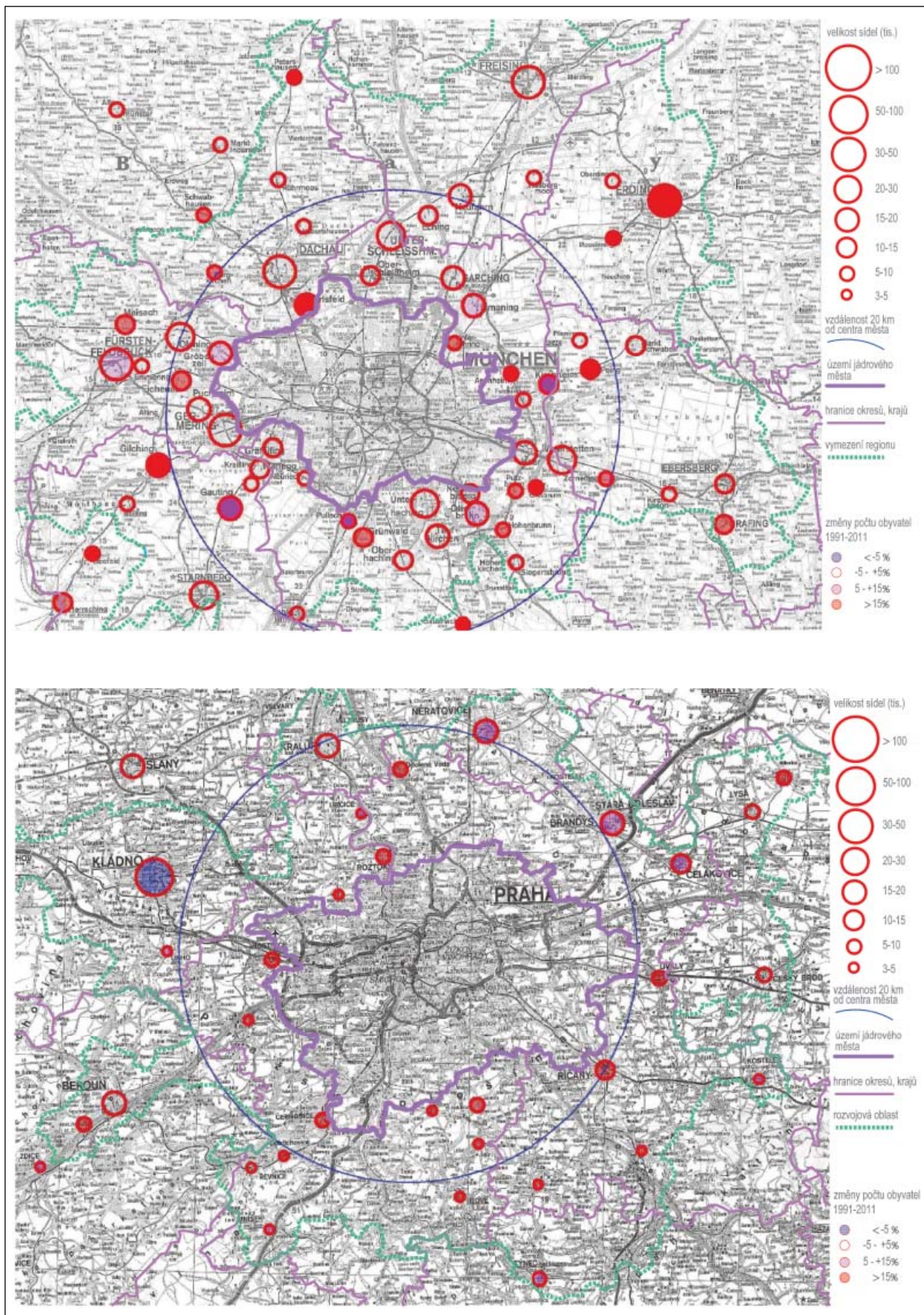
Mnichov má poměrně malé administrativní území (310 km²), proto již v minulosti došlo k rozvoji obcí v příměstském území. V řadě případů souvisle urbanizovaná území přecházejí hranice města. Aglomerace Mnichova je vymezena poměrně úzce (cca 2,2 mil. obyv.).

Po obvodě Mnichova leží města / obce, z nichž 15 má více než 20 tis., z toho 2 více než 40 tis. a 3 více než 30 tis. obyvatel. Vyšší koncentrace je v koridorech S-Bahn. Významný rozvoj zaznamenala města Freising a Erding ležící v blízkosti nového letiště. Tato města a dále Dachau, Fürstenfeldbruck, Starnberg a Ebersberg-Grafring jsou okresními centry.

25 největších měst / obcí mnichovského regionu

	München	počet obyvatel		rozdíl 2015–1990		rozloha km ²	obyv./km ² 2015
		1990	2015	absolutně	%		
		1 229,0	1 429,6	200,6	16,3	310,43	4 605,2
1	Freising ●	34,8	45,9	11,1	31,9	88,45	518,9
2	Dachau ○	35,4	46,0	10,6	29,9	34,85	1 319,9
3	Germering ○	35,0	38,7	3,7	10,6	21,61	1 790,8
4	Erding ○	25,1	35,8	10,7	42,6	54,64	655,2
5	Fürstenfeldbruck ○	30,5	35,2	4,7	15,4	32,53	1 082,1
6	Unterschleissheim	24,0	26,7	2,7	11,3	14,93	1 788,3
7	Olching	20,7	26,4	5,7	27,5	29,91	882,6
8	Starnberg ○	20,4	22,8	2,4	11,8	61,77	369,1
9	Unterhaching	17,4	23,7	6,3	36,2	8,73	2 714,8
10	Vaterstetten	17,9	22,3	4,4	24,6	31,18	715,2
11	Ottobrunn	18,7	21,0	2,3	12,3	5,23	4 015,3
12	Puchheim	18,1	20,7	2,6	14,4	12,23	1 692,6
13	Gauting	17,6	20,0	2,4	13,6	50,38	397,0
14	Haar	16,7	19,9	3,2	19,2	12,90	1 542,6
15	Gröbenzell	17,5	19,7	2,2	12,6	6,36	3 097,5
16	Karlsfeld	13,7	19,3	5,6	40,9	15,55	1 241,2
17	Neufahrn bei Freising	15,0	19,2	4,2	28,0	45,51	421,9
18	Gilching ○	13,2	18,2	5,0	37,9	31,49	578,0
19	Taufkirchen	14,9	17,7	2,8	18,8	22,02	803,8
20	Garching bei München ○	11,6	16,5	4,9	42,2	28,16	585,9
21	Ismaning	13,5	16,1	2,6	19,3	40,19	400,6
22	Poing	6,2	14,4	8,2	132,3	12,89	1 117,1
23	Neubiberg	9,1	13,6	4,5	49,5	5,77	2 357
24	Eching	9,5	13,4	3,9	41,1	37,83	354,2
25	Gräfing bei München	11,0	13,4	2,4	21,8	29,57	453,2

Zvýrazněna jsou města, vyznačena vyšší ● a střední ○ centra



Osídlení mnichovského a pražského regionu

Dopravní infrastruktura

	Mnichov	Praha
výkon letišť	40 mil. cest. /rok	12 mil. cest. /rok
napojení letišť – S-Bahn	3 tratě	-
napojení letišť – dálnice	2	1 nevyhovující
železniční tratě VRT	2 směry	-
železniční tratě > 160 km/hod	4 směry	-
radiální kapacitní silnice	7 směrů	8 směrů (1, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11)
chybějící část plán. okruhu	-	cca 50 %

Nejvýznamnější realizované silniční projekty 1990–2015

Mnichov	Praha
severozápadní segment okruhu A99 dálnice A96 dálnice A94 napojení letiště F.J.S. východní tangenta propojující A92 a A94 tunelové úseky na městském okruhu	západní a jižní část okruhu D0 dálnice D8 dálnice D6 Štěrboholská radiála Vysočanská radiála západní, převážně tunelová část městského okruhu

Současná situace v pražském regionu přibližně odpovídá situaci v mnichovském regionu před rokem 1990. Mimo trasy nadřazené silniční síti chybí navazující přivaděče vně i uvnitř okruhu.

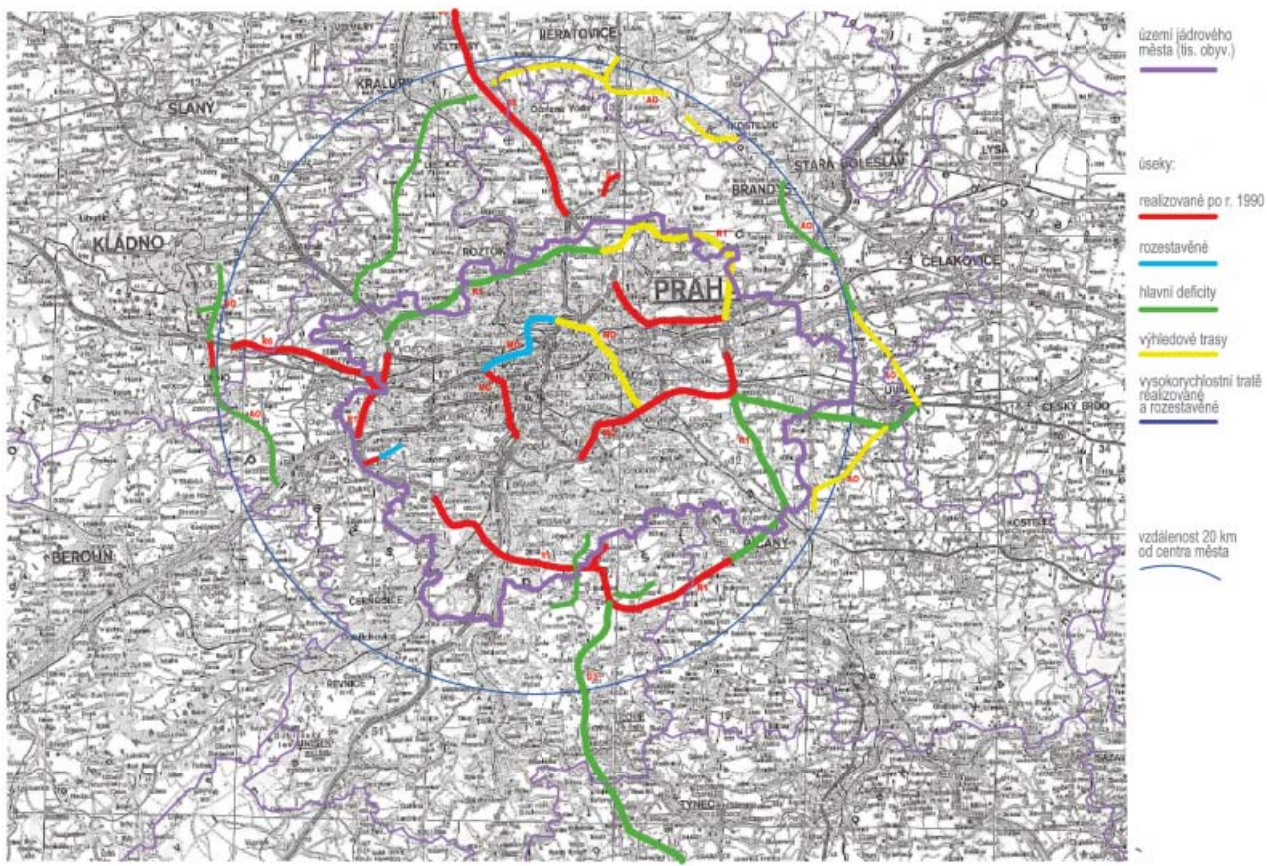
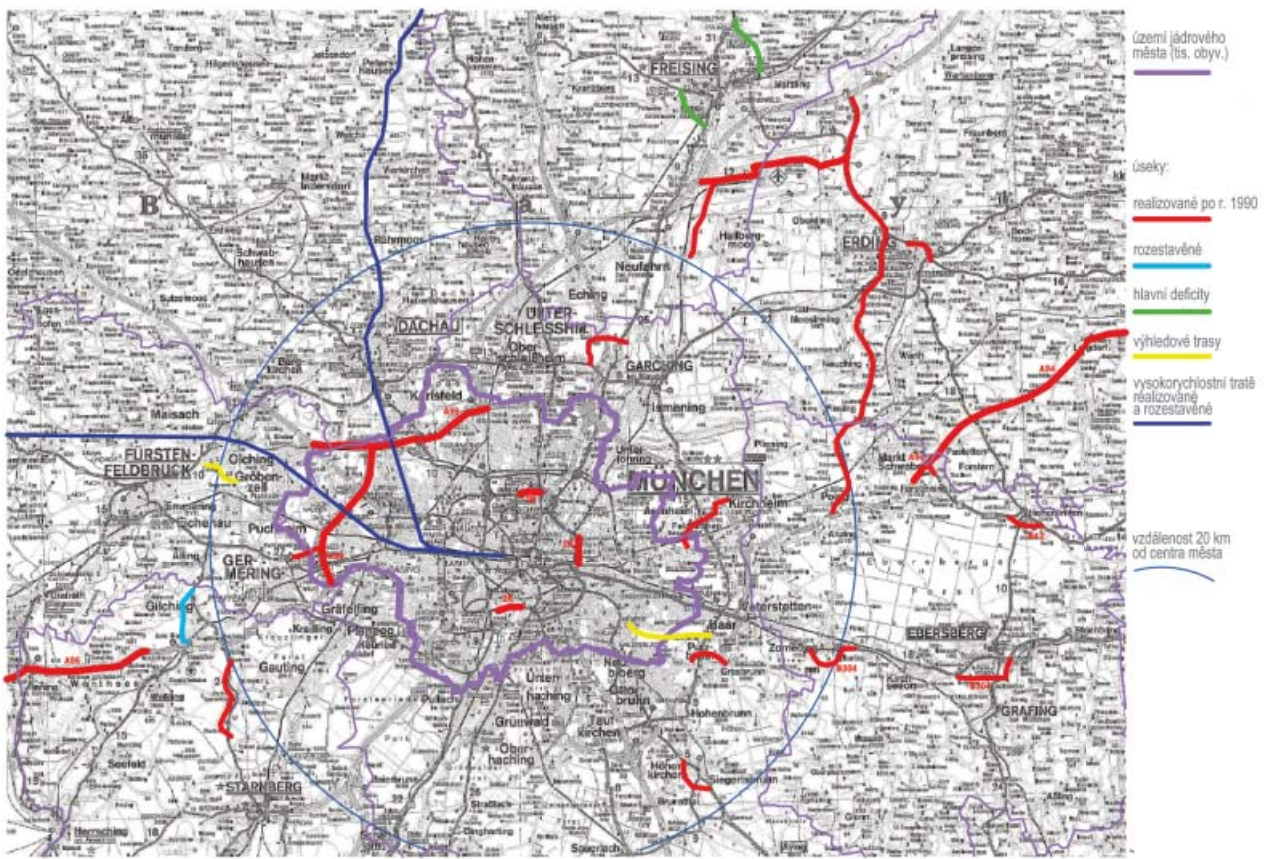
Délka dálničního okruhu A99 je 55,0 km. V jihozápadním segmentu je propojení dálnicemi A96 (8,5 km), A995 (9,5 km) a městským okruhem 2R (7,0 km). Celková délka okruhu je 80 km.	Délka (plánovaná) Pražského okruhu D0 (dříve R1) je 82,6 km, z toho bylo k r. 2015 dokončeno 40,8 km (tj. necelá polovina).
Nejmenší vzdálenost okruhu od centra města je 10 km, největší 13 km.	Nejmenší vzdálenost okruhu od centra města je 12 km, největší 18 km.
V Mnichově jsou všechny radiální dálnice dovedeny k městskému okruhu (2R).	V Praze jsou k městskému okruhu (M) dovedeny kapacitní přivaděče od D1, D8 a D11. Dálnice D4 končí 9 km před Pražským okruhem.

Městský okruh 2R délka 28,0 km dokončen v r. 1971 (před OH) V současné době je v tunelech 4,5 km, v r. 2017 by měl být dokončen tunel v jihozápadním segmentu v délce 2,5 km tunely celkem 7,0 km některé úseky jsou zahloubené	Městský okruh MO plánovaná délka 32,1 km v provozu 22,0 km tunel Strahovský 2,0 km, Mrázovka 1,0 km, Blanka 6,3 km tunely celkem 8,3 km
Významnou regionální trasou je severní tangenta (B471) v délce 58 km, která se na západě v MÚK Inning am Ammersee odpojuje od A96 a na severovýchodě se v MÚK Ascheim napojuje na A99. V jejím koridoru leží velká města / obce (tis. obyv.: Fürstenberg (35,2), Olching (26,4), Dachau (46,0), Garching (16,5) a Ismaning (16,1).	Propojení měst severně od Prahy (Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Brandýs nad Labem) a jejich napojení aglomeračním okruhem na dálnice D8, D10 a D11 chybí.

Mimo trasy nadřazené silniční síti chybí v Praze navazující trasy vně i uvnitř okruhu. Na trasách metra jsou nedostatečná parkoviště P+R, nebo zcela chybí. Ve stanicích příměstské železniční dopravy jsou P+R jen v několika lokalitách, s nedostatečnou kapacitou. Žádná z pěti hlavních tratí ústících

do Prahy (tři již byly „modernizovány“) nedosáhla standardu 160 km/h, přičemž modernizace na území Prahy v podstatě neproběhla (předpoklad 2020). Do systému příměstské železniční dopravy jsou zařazeny jednokolejné neelektrizované tratě, některé s rychlostí menší než 60 km/h.

Mnichov má vysokorychlostní trať ve směrech na Stuttgart a Nürnberg. Záměrem je zvýšení rychlosti na trati na Rosenheim – Innsbruck nad 200 km/h. a zásadní přestavba trati na Mühldorf – Salzburg nad 200 km/h.



Silniční doprava v mnichovském a pražském regionu

Veřejná doprava (regionální a městská)

Základem regionální dopravy by měla být železnice standardu S-Bahn. Tyto spoje obvykle propojují významné střední centrum s centrem regionu.

Efektivita systému je vysoká v případech, kdy v koridorech železničních tratí leží města a velké obce (nad 5 tis. obyv.) a uvnitř jádrového města obytné celky a jiné aktivity.

Pražský systém nedisponuje parametry S-Bahn. Využitelné jsou tzv. koridorové tratě, trať lysecká a po přestavbě trať kladenská. V tabulce jsou uvedeny počty obyvatel (nad 5 tis.) v jednotlivých koridorech (včetně území Prahy):

		celkem tis. obyv.	počet P+R
S1	Újezd nad Labem / Klánovice (10,7) – Úvaly (6,4) – Český Brod (6,9)	30	-
S2	Horní Počernice (15,2) – Lysá nad Labem (9,2) – Milovice (10,9)	50	2 *
S4	Roztoky (8,1) – Kralupy nad Vltavou (18,0)	30	1 *
S5	Hostivice (8,0) – Kladno (68,6)	90	2 *
S7	Černošice (6,8) – Beroun (19,1) – Králův Dvůr (7,8) – Zdice (4,1)	55	2 + 1 *
S9	Uhřetěves (10,2) – Říčany (14,8) – Benešov (16,6)	60	3 *

* jen lokální, nemají charakter P+R

Jako P+R jsou jen Dobřichovice a Beroun (kapacita nedostatečná).

Pro srovnání S-Bahn v Mnichově (mimo město), linky jsou průběžné, uváděny od centra:

		celkem tis. obyv.	počet P+R
S1	Unterschleissheim – Neufahren – Freising (větev na letiště F.J.S.)	120	7
S2	Karlsfeld – Dachau – Röhrmoos – Petershausen	80	6
S2	Feldkirchen – Poing – Erding (prodl. na letiště F.J.S.)	85	11
S3	Gröbenzell – Olching – Maisach – Mammendorf	65	9
S4	Haar – Vaterstetten – Ebersberg	85	8
S8	Germering – Gilching – Herrsching	80	10
S3	Unterhaching – Teufkirchen – Holzkirchen	80	7
S6	Gräfelfing – Starnberg – Tutzing	90	8
S7	Neubiberg – Ottobrunn – Siegertsbrunn	55	8
S7	Pullach – Wolfratshausen	35	7
S4	Puchheim – Fürstenfeldbruck- Gelsendorf	85	8
S8	Unterföhring – Ismaning – letiště F. J. S.	38	3

Linky S-Bahn procházejí tunelem (Hauptbahnhof – Ostbahnhof) pod centrem města a umožňují napojení na linky metra a přímou „obsahu“ centra (stanice Karlplatz, Marienplatz).

Vyznačena jsou města (obce) s více než > 40 tis. obyv., > 30 tis. obyv., > 20 tis. obyv.

Řada dalších obcí má více než 15, resp. 10 tis. obyv. Polohy stanic S-Bahn umožňují velmi dobrou pěší dostupnost. Záchytná parkoviště (P+R) jsou na řadě stanic S-Bahn, a to i na území Mnichova.

Regionální kolejovou dopravu doplňuje trasa metra U6 do Garchingu (5 x P+R).

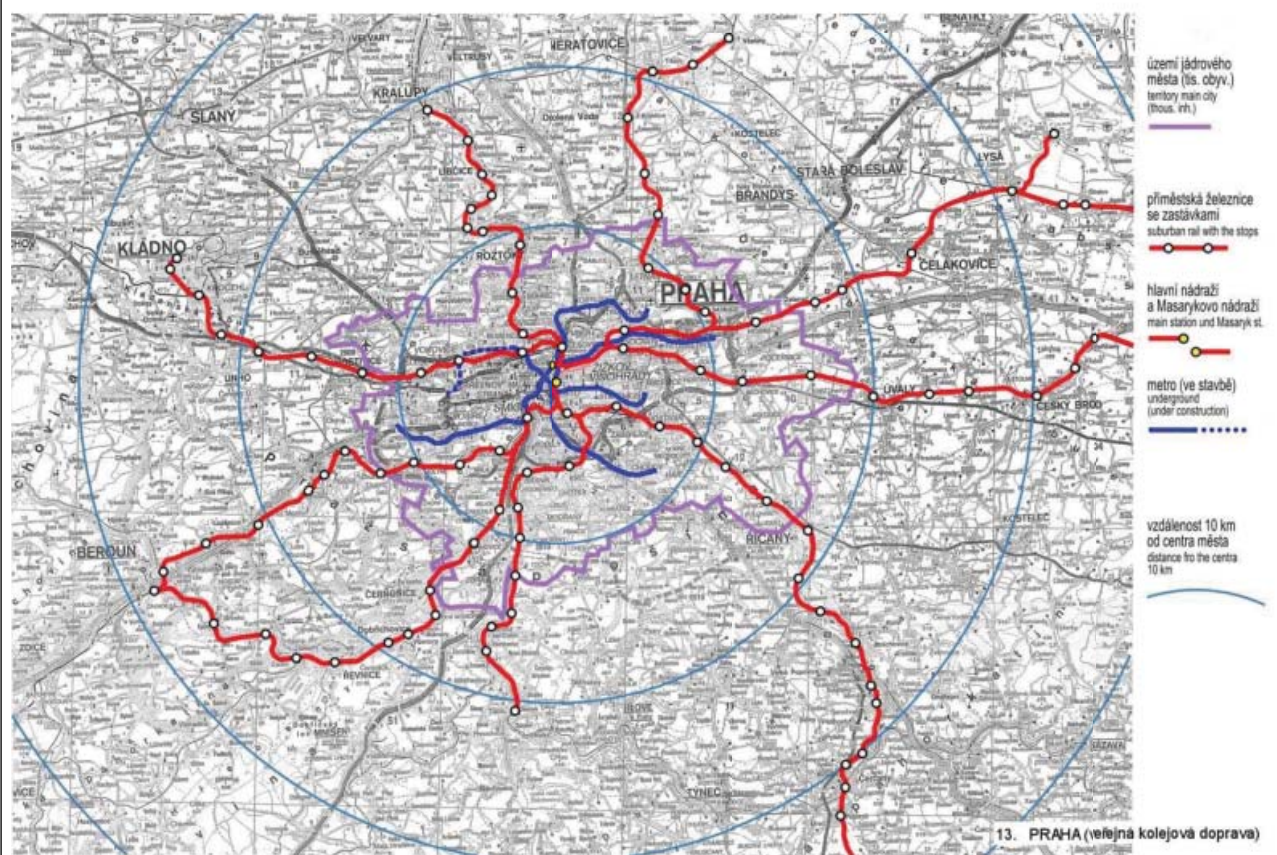
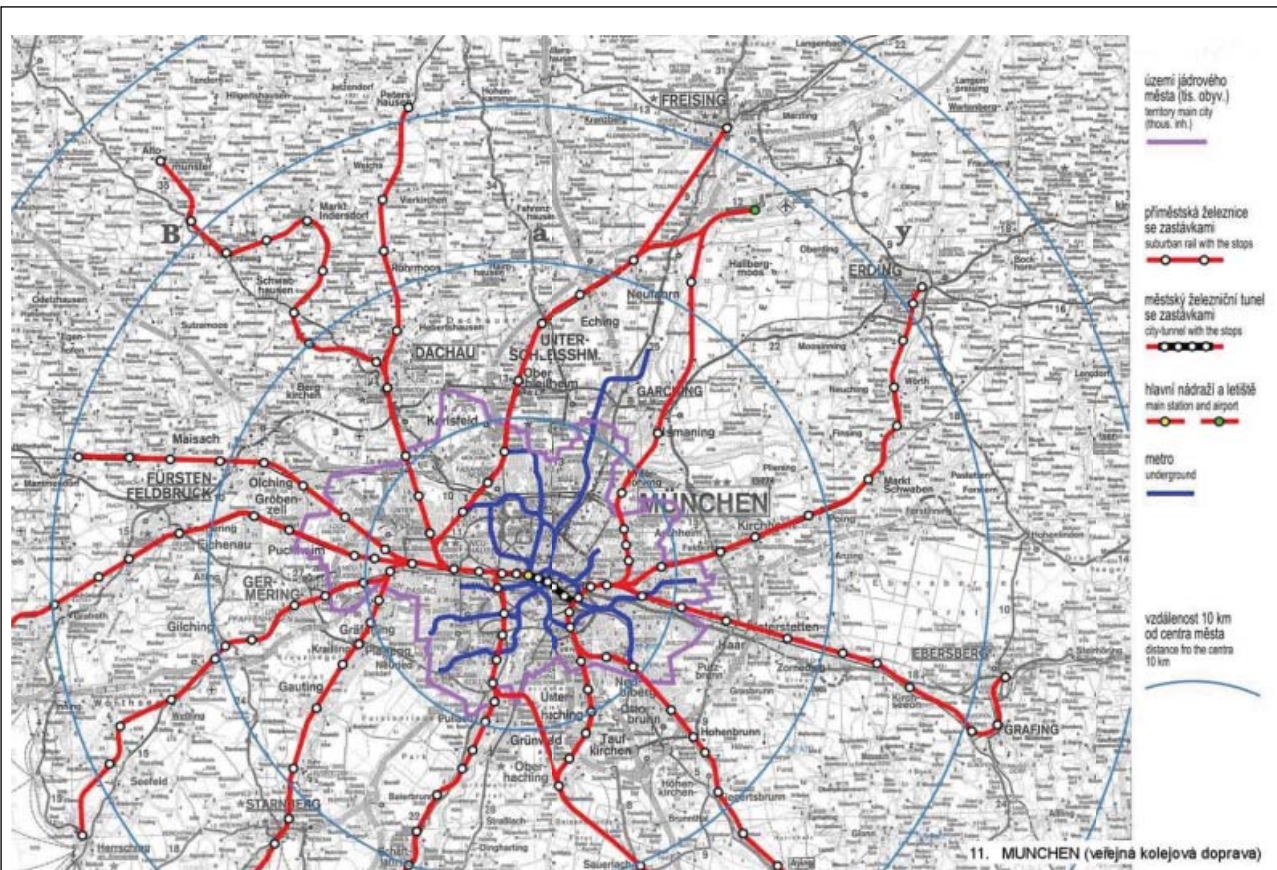
V jádrových městech je základem metro – U-Bahn

	München	Praha
délka tratí	103,1	59,3
počet tras	3, větvené konce	3
počet linek	7	3
počet stanic	100 (6 přestupních)	57 (3 přestupní)
počet stanic s přestupem na železnici	8	3

P+R jsou v Mnichově na deseti stanicích U-Bahn (nejen koncových) a na pěti na trase U6

V Praze je vyšší kapacita P+R jen u stanic Černý Most, Depo Hostivař a Letňany. Stanice Zličín a Opatov mají kapacitu nízkou. Přestupy z vnější autobusové dopravy jsou u stanic Zličín, Veleslavín, Horní Roztyly a Černý Most.

Kapacita P+R v Mnichově je cca 26 000 míst, v Praze 3 200 míst (navrhováno je 12 000 míst).



Věřejná kolejová doprava v mnichovském a pražském regionu



Dolní Břežany (3 800 obyvatel) – centrum obce a areál výzkumných ústavů (zpracovatel Územního plánu: AURS s. r. o.)



Modletice (komerční zóna) – křižovatka D1 s Pražským okruhem (D0) – trasa okruhu zatím nepokračuje

Shrnutí

Ve struktuře osídlení Bavorska a ČR nejsou významné rozdíly v rozložení a velikosti center. Podstatný rozdíl je v ekonomické výkonnosti center a regionů. Zatímco Praha se zásadně odlišuje od zbytku území ČR, v Bavorsku jsou rozdíly výrazně nižší. Mnichov je až šestým nejbohatším městem Bavorska.

V úrovni sledovaných regionů jsou rozdíly výrazně vyšší. Hustota zalidnění je ve středočeském prostoru podstatně nižší. Nedochozí (s výjimkou některých) k posílení center. V pražském regionu pokračuje nahodilý rozvoj malých obcí, resp. i některých malých městských částí Prahy.

Deficity v dopravní infrastruktuře se ve středočeském prostoru, vzhledem k nárůstu obyvatel i rozvoji ekonomických aktivit, spíše prohlubují. Vzhledem ke slabým centrům, která pro svá okolí nenabízejí pracovní místa (a často ani školy a jiná zařízení) je zbytečně vysoká dojížděka do Prahy. Sice lze dokladovat velké výkony MHD, cílem by však měla být optimalizace vazeb. Vysoké jsou i vyjížděky ze středních a nižších center, kde je z období rozsáhlé sídlištní výstavby velká nabídka bytů. Chybí

(v důsledku zániku či zvýšení efektivity řady výrobních podniků) pracovní místa. Určitou výhodou je skutečnost, že k této situaci došlo již počátkem 90. let. V jiných industriálních regionech ČR je vyrovnání ekonomického a demografického potenciálu neřešeným problémem.

Německé regionální plánování je úzce propojeno s prioritami realizace veřejných (infrastrukturních) záměrů. V ČR jsou (bez stanovení priorit) často realizovány investice, jejichž přínos je problematický.

Základním problémem českého plánování je nedostatečná analýza rozdílných potenciálů regionů a měst. Bez ní nelze formulovat hodnověrné scénáře a plány budoucího vývoje.

Problémem pražského regionu je výrazný rozdíl mezi reálnými investicemi soukromého sektoru i obyvatel (do bydlení) a veřejnými investicemi do infrastruktury, které nejsou garantovány ani pro nejbližší období.

Ve středočeském prostoru, který má necelých 25 procent obyvatel ČR, bylo realizováno více než 35 procent bytů. Tato skutečnost potvrzuje v rámci ČR výjimečný rozvojový potenciál tohoto

území, zejména území pražské aglomerace. V porovnání s regionem Mnichova je dynamika vývoje pražského regionu nižší i v uplynulých 25 letech.

Významným problémem středočeského prostoru jsou rozsáhlé deficity v dopravní infrastruktuře. Před 25 lety měl deficit v této oblasti i pražský region.

Pro rozvoj Mnichova (a jeho regionu) byla významná zejména dvě období. První souvisí s konáním olympijských her v roce 1972 a druhé s výstavbou nového letiště (1992). V těchto souvislostech byly realizovány významné části dopravní infrastruktury.

Současnou situaci v silniční infrastruktuře pražského regionu lze srovnávat se situací mnichovského regionu přibližně v roce 1990, v železniční infrastruktuře je to dokonce v roce 1970 (před OH).

Rozvoj Pražského regionu (přes vysoký potenciál) vykazuje mimo dynamiky řadu problémů, jejichž významná část souvisí s absencí koncepční spolupráce Prahy a jejího příměstského území. Chybí společná strategie rozvoje i společná regionální plánovací dokumentace.

Použité zdroje:

- KÖRNER, Milan. Porovnání rozvojových os Praha – Nürnberg a Praha – München. *Aktuality AUÚP*, 2016, č. 97, s. 6–9.
- KÖRNER, Milan a kol. *Souvislosti územního plánování úrovně regionální a vyšší*. Výzkumný úkol Souvislosti územně plánovací dokumentace z hlediska plánovací úrovně regionální a vyšší s přihlédnutím k postavení Prahy a významných sídelních aglomerací ČR ve středoevropském systému osídlení – část makroúroveň. Praha: FA ČVUT, 2015.
- KÖRNER, Milan. Metropolitní region Mnichov v kontextu bavorského regionálního plánování. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2014, č. 2, s. 11–23.
- Praha a její metropolitní regionu*. AURS, spol. s r. o., 2014.
- Dopravní sektorové strategie*. Ministerstvo dopravy 2013.
- ZÚR Středočeského kraje*. AURS, spol. s r. o., 2011.
- HAMPL, M. – MARADA, M. Sociogeografická regionalizace Česka 2011. *Geografie*, 2014.
- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje 2012*.
- KÖRNER, Milan. Vývoj vybraných středoevropských metropolitních regionů po roce 1990. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2012, č. 5, s. 39–48.
- MÜLLER, Jan. Demografické změny a jejich územní souvislosti, posilování či oslabování měst, suburbánní rozvoj a jeho diferencovaná dynamika. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2010, č. 5, s. 31–39.
- KÖRNER, Milan. Metropolitní regiony a významné aglomerace ve střední Evropě po roce 1990. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2010, č. 5, s. 17–30.
- KÖRNER, Milan. Porovnání vývoje osídlení v regionech Prahy, Mnichova a Vídně. In: *Suburbanizace*, sborník ze semináře AUÚP, Beroun, 2009. Mimořádná příloha časopisu *Urbanismus a územní rozvoj* č. 4/2009.
- Širší vztahy pro koncept ÚP hl. m. Prahy*. AURS, spol. s r. o., 2008.
- ÚP VÚC Pražského regionu*. AURS, spol. s r. o., 2006.
- Landesentwicklungsprogramm (LAP)*. Bayern, 2006.
- KÖRNER, Milan. Proměny středočeského prostoru. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2004, č. 6, s. 12–14.
- KÖRNER, Milan. Pražský (metropolitní) region – význam a problémy vazeb. *Doprava*, 2003. *Regionalplän München 2003*.
- KÖRNER, Milan. *Středoevropské regiony – od konkurence ke spolupráci*. 2. mezinárodní sympozium Město a region na prahu třetího tisíciletí, AUÚP, Praha, 1997.
- KÖRNER, Milan. Koncept územní prognózy pražského regionu. *Územní rozvoj*, 1997.
- KÖRNER, Milan. Dopravní infrastruktura a urbanizace. *Územní plánování a urbanismus*, 1997.
- KÖRNER, Milan. Územní prognóza pražského regionu. *Architekt*, 1995.
- KÖRNER, Milan. Zásady prostorového uspořádání České republiky. *Územní plánování a urbanismus*, 1993.
- KÖRNER, Milan a kol. Koncepce územního rozvoje ČR. Předběžný návrh vymezení prostorů. Terplan, 10/1992.
- KÖRNER, Milan a kol. Zásady prostorového uspořádání ČR – Předběžný návrh kategorizace sídel. Terplan, 10/1992.
- KÖRNER, Milan. Úvahy o budoucím vývoji středočeského prostoru. *Architektura ČR*, 1990.

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

Grafický doprovod © AURS, s.r.o.

ENGLISH ABSTRACT

A quarter of a century of planning and development in Central Bohemia and some comparisons with the region of Munich, by Milan Körner

Since 1990 population development in Central Bohemia has been very different from population development in other parts of the Czech Republic. The past twenty-five years have confirmed the extraordinary development potential of the city of Prague, not only in the context of the Czech Republic but in that of the whole central/eastern part of Europe. The development of the Central Bohemian Region was also differentiated, evidencing the highest dynamics in the metropolitan area of Prague and the district of Mladá Boleslav. The suburban territory of Prague has witnessed the most intense development in housing and economic activity (particularly logistics) in the Czech Republic. Nevertheless, this development has not been supported by appropriate investment in the transportation infrastructure. Along with uncoordinated suburban development, there is a serious problem with transportation links and their quality in the suburban environment. The development of Central Bohemia is compared with that of the region of Munich, where distinctive planning approaches have been applied on a long-term basis focusing on the optimization of comprehensive spatial development and high-quality links. Principles and priorities stipulated more than fifty years ago are still effective for the development of this region. Population is developing in corridors of regional rail traffic (S-Bahn) in a limited number of towns and villages. In the last twenty-five years the dynamics of the development was higher than in Central Bohemia. An important problem for Czech regional planning is the lack of connections between real spatial development and the priorities and implementation of public investment.