

ROZVOJ KOMERČNÍCH AKTIVIT V PŘÍMĚSTSKÉM ÚZEMÍ HL. M. PRAHY - KORIDOR DÁLNIČE D1

Milan Körner

Pražský region představuje nejvýznamnější koncentraci obyvatel, politických, ekonomických, kulturních, vzdělávacích a dalších aktivit v celé ČR, jako zřejmě jediný jej lze zařadit mezi evropské metropolitní oblasti.

Praha se po otevření hranic stala velmi vyhledávaným turistickým centrem, cílem naprosté většiny návštěvníků ČR. Tato skutečnost vedla k velkému rozvoji ubytovací kapacity, která novou výstavbou a transformací dřívějších "ubytoven" již předstihla potenciál větší Vídně. Velká výstavba, související s přechodem na tržní hospodářství, byla též v oblasti peněžnictví (banky, pojišťovny), výrazně menší již v oblasti kancelářských objektů. Tyto programy se již z větší části vyčerpaly, většinou byly a nadá-

le i budou směřovány do "vnitřního" města.

V posledním období prochází nejviditelnějším rozvojem výstavba obchodní sítě. Tato zařízení na rozdíl od předcházejících znamenají výrazně větší nároky na území, dotýkají se podstatné části obyvatel (nákupní spád) a znamenají významnou indukci dopravy. Tyto skutečnosti vedou i k lokalizaci do příměstského území, případně vnější městské zóny. V této zóně v Praze bydlí ve velkých obytných souborech (sídlitích) větší část obyvatel města, deficit obchodních ploch, jakož i zařízení dalších služeb, je v tomto území největší.

Přestože rozvojové záměry v komerční oblasti jsou (alespoň v územních plánech obcí) sledovány v koridorech všech dálnic a

rychlostních silnic, skutečné realizace se zatím koncentrují zejména podél dálnic D1 a D5. Problematice zatím nejvýznamnějšího prostoru při dálnici D5 (Rudná) je věnován samostatný příspěvek.

Snad nejvýznamnějším rozvojovým koridorem nejen v Praze, ale i v ČR je tzv. Pankrácká radiála a na ni navazující dálnice D1.

V koridoru této trasy je soustředěno (v Praze a v příměstském území) téměř 0,5 mil. obyvatel, to znamená, že i z marketingového hlediska se jedná o výjimečnou situaci.

V tomto koridoru je z hlediska rozvoje obchodních zařízení několik významných lokalit s velmi diferencovanou dynamikou rozvoje.

Centrum Pankrác

- v ÚP Prahy sledováno jako centrum vnitřního města;
- rozloha celkem (volné plochy) 17,6 ha;
- funkční využití dle ÚP cca 16,8 ha - smíšená území - městského jádra.

Na základě ukončené urbanistické soutěže budou zpracovány regulační podmínky. Přes mimořádný potenciál lokality nelze zřejmě předpokládat její rychlý rozvoj. Dominantní funkcí by měla být administrativa; dosud však nebylo vyřešeno ani využití nedokončené budovy Českého rozhlasu (cca 100 tis. m² podl. plochy). Předpokládá se výstavba cca 30 tis. m² obchodních ploch.

Budějovická

Toto menší "centrum" je již téměř dostavěno, nejvýznamnějšími investicemi administrativní objekty (peněžnictví), obdobná funkce převažuje i v navazující lokalitě u Pankrácké radiály (Vyskočilova ul.). V území již bylo realizováno téměř 30 tis. m² obchodních ploch. Další investice budou převážně do dalších kancelářských ploch.

Jižní Město

- v ÚP Prahy sledováno jako centrum vnějšího města;
- rozloha celkem (volné plochy) 25,7 ha;
- funkční využití dle ÚP: cca 13,8 ha pro smíšené území městského jádra, cca 4,1 ha pro parky a 2,3 ha ostatní smíšené území, 1,9 ha pro obytné území; v těchto kapacitách není zahrnut tzv. "Bulvár".

Situace Jižního Města je velice specific-

ká. Vzhledem k soustředění obyvatel (největší sídliště v ČR) i vzhledem k dopravní poloze při Pankrácké radiále i vybavení území metrem (stanice Horní Rožtyly, Chodov, Opatov, Háje) bylo v uplynulém období ověřováno několik velkých rozvojových záměrů. Výše uvedené centrum Jižní Město je ÚP Prahy proponováno v prostoru stanice Opatov, kde jsou nejvýznamnější "volné" pozemky. Předpokládaný rozvoj obchodních ploch je v rozsahu cca 30 tis. m². V okolí stanice Háje je uvažováno s cca 20 tis. m² obchodních ploch.

Zastupitelstvo městské části sleduje ambiciózní, zřejmě však nereálný projekt Bulvár, uvažující s výstavbou 140 tis. m² obchodních ploch (v menších obchodních jednotkách) a dále s výstavbou 170 tis. m² kancelářských ploch.

Několikaleté proklamování této vize, která by měla být realizována prostředky privátních investorů (za situace, že direktivní plánování je i v ČR překonáno) vede ke skutečnosti, že se na Jižním Městě vlastně nestaví nic.

Místo orientace na pozitivní spolupráci s "okolím" se reprezentace "Jižního Města" profiluje do role kritika "konkurenčních" rozvojových programů. Takovýto model chování nepochybně nevytváří příznivé podmínky pro příchod investorů.

Za nejvýznamnější "konkurenční" lokality projektu Bulvár lze považovat území v okolí stanice metra Chodov s možným rozvojem cca 30 tis. m² nových obchodních ploch (záměry rozšíření centra Růže a KIZ) a území sousední městské části Šeberova, ležící přes dálnici D1 od vlastního

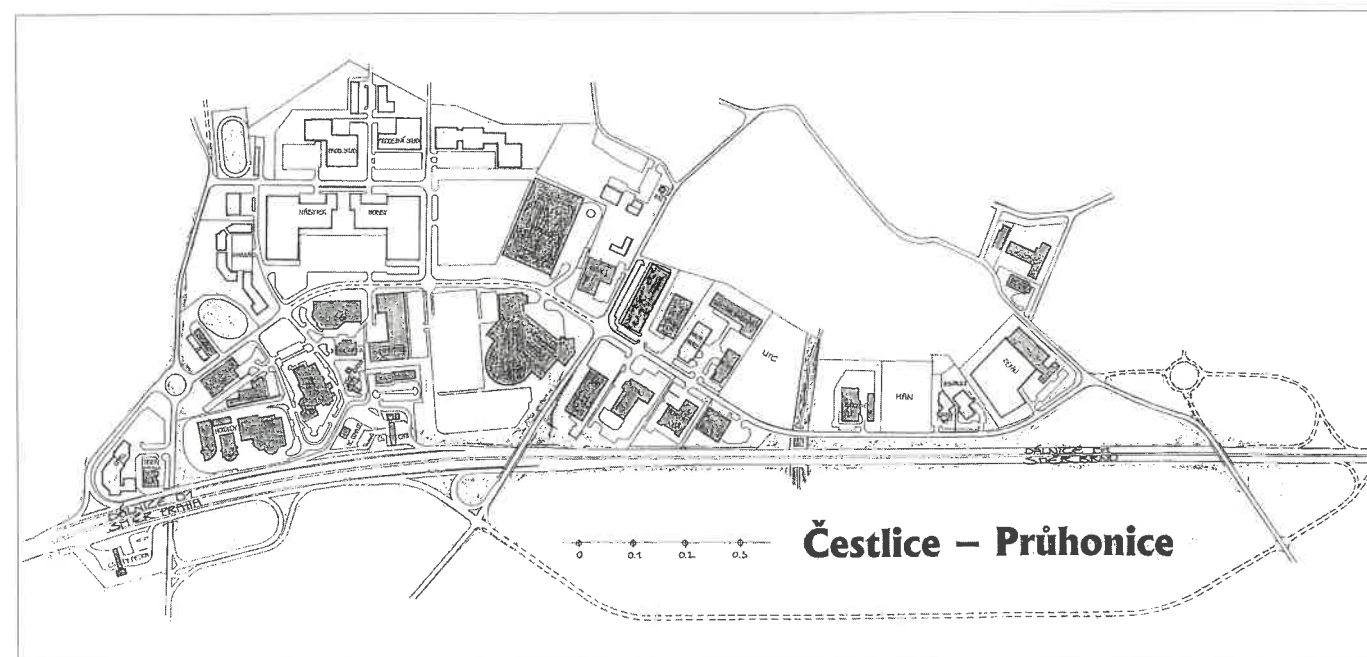
Jižního Města. V současné době je na území Šeberova sledována výstavba hypermarketu firmy Tesco (cca 12 tis. m² obchodní plochy) a na tento program navazující rozvoj obchodního centra regionálního významu (dalších cca 48 tis. m² obch. ploch).

Významnější rozvoj tohoto území je podmíněn výstavbou nové MÚK na D1 (km 3,7), která by zároveň umožnila připojení severozápadní komerční zóny i navazujícího obytného území obce Průhonice.

Průhonice - severozápadní komerční zóna

Tato zóna představuje cca 70 ha ploch pro komerční a smíšené funkční využití. Rovněž na k.ú. Průhonice byla ověřována možnost výstavby společensko obchodního centra se 40-60 tis. m² obchodních ploch. Její rozvoj je podmíněn realizací napojení na dálnici D1 v km 3,7. Tato křižovatka byla součástí tzv. krátké jihovýchodní varianty (JVK) silničního okruhu kolem Prahy. Přestože v návrhu územního plánu hl.m. Prahy je silniční okruh veden v oddálené (dlouhé) variantě (JVD) a přibližně v původní stopě JVK je vedena sběrná komunikace (nižšího řádu), je výstavba této křižovatky blokována některými městskými částmi (Křeslice, Újezd).

Z dopravního hlediska je pro příměstské území jižně od Prahy nezbytné propojení silnice II/603 na stávající dálnici D1 (Vestec-Újezd). Předmětné území je vzdáleno od centra Prahy cca 10 km a společně s navazující zónou Šeberov (v rámci území hl.m. Prahy) představuje v koridoru dálnice D1



nejatraktivnější územní rezervu (téměř 100 ha). Koordinace zájmů v tomto území je vzhledem k obdobným programům velice potřebná.

Zóna Průhonice-Čestlice

Tato zóna je rozvíjena zatím převážně na území severovýchodně od dálnice D1, především na k.ú. Čestlice. Rozsah této části zóny je cca 60 ha, cca 40 % zástavby je již realizováno, na přibližně 30 % ploch byla výstavba zahájena nebo je připravována. Zbytek ploch byl zatím studijně ověřován. V případě dlouhodobější blokace vstupu do území (křižovatka 3,7 na D1) lze předpokládat další zájem investorů o toto území, a to i v oblasti dalších obchodních zařízení. V současné době je zde realizováno cca 20 tis. m² obchodních ploch (mimo Makra).

Zóna je napojena na zásadně přestavěnou dálniční křižovatku Průhonice (km 6,5) na svém severozápadním okraji. Ve výhledu je uvažováno využití území i na jihozápadní straně dálnice D1 (v rozsahu cca 35 ha). Tento rozvoj je podmíněn výstavbou dalšího napojení na D1 křižovatkou Čestlice-jih (doplnění stávajícího nadjezdu rampami).

Původní představa ÚP Průhonice-Čestlice uvažovala v této zóně především s aktivitami v oblasti služeb motoristům (mají zde zastoupení téměř všichni významní výrobci automobilů) a v oblasti velkoobchodu (sklady). Vzhledem k atraktivitě území (mj. též kompletní vybavení infrastrukturou) se zde však rozvíjí i velké investice v oblasti maloobchodu (v provozu je první Cash & Carry firmy Makro a v srpnu byl dokončen

hypermarket firmy Euronova - Ahold).

I přes skutečnost, že podstatná část území je organizována jedním developerem (Eurospektrum Group) a několikrát byla aktualizována urbanistická studie zóny, je velmi obtížné ovlivňovat (nad rámec regulačních podmínek, stanovených územním plánem) charakter zástavby. V některých případech (zejména co se týká podílu ploch zeleně a výšky zástavby) nebyly ani tyto regulační podmínky dodrženy.

Zóna Modletice-Jažlovice

Toto území se rozkládá po jihozápadní straně dálnice D1 v místě křižovatky s tzv. aglomeračním okruhem (silnice II/101 propojující Říčany a Jesenici). Území je od okraje Prahy vzdáleno cca 8 km, od centra pak cca 18 km.

Severozápadní část zóny se rozkládá na k.ú. Modletice. Nejvýznamnější areály jsou Phoenix-Zeppelin, Nico, Twin a Billa. S výjimkou firmy Nico se jedná o velkoobchodní sklady. V současné době je patrný útlum investiční aktivity v tomto území.

Jihovýchodní část zóny leží na k.ú. Jažlovice, které je součástí města Říčany, vzdáleného cca 4 km. V této části zóny jsou rozvíjeny především skladové a servisní činnosti, jsou zde však lokalizovány i nové výrobní areály (Ertl Glas).

Rovněž v těchto zónách probíhá výstavba v zásadě dle koncepce Urbanistické studie, až na výjimky se však jedná o jednoduché stavby bez větších architektonických ambicí.

Při dalším rozvoji této zóny bude závažným problémem dopravní napojení. Vzhle-

dem k bezprostřední výstavbě u stávající MÚK bude obtížná její případná přestavba. Nevyhovující je rovněž napojení obou částí zóny na významnou silnici II/101 (malé vzdálenosti úrovnových křižovatek od napojení na D1).

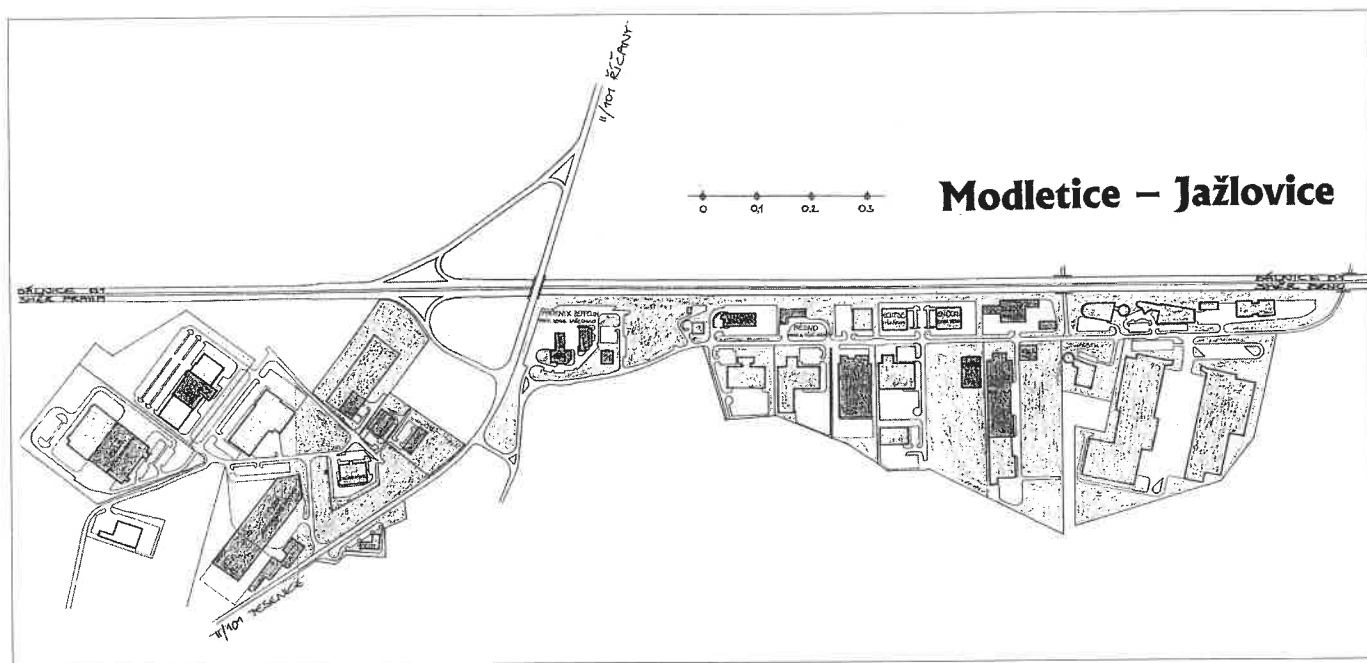
Atraktivita koridoru dálnice D1 je z komerčního hlediska výjimečná. Pro koncepci regulaci rozvoje v tomto území dosud schází regionální ÚPD. Jedinou schválenou územně plánovací dokumentaci v tomto území mají obce Průhonice, Čestlice a Dobřejovice. U Prahy a Říčan je předpoklad schválení územních plánů v tomto roce.

Existuje reálné nebezpečí, že koncentrace zejména obchodních aktivit může v souhrnu přesáhnout reálnou potřebu území.

Cesta k rozumnému rozvoji "společného území koridoru" vede přes spolupráci obcí resp. městských částí (na území Prahy). Zatím však přístupy některých "malých" radnic na území hlavního města přispívají k tomu, že potenciální investoři směřují do příměstského území. V případě obchodních zařízení (center) nelze rozsáhlejší realizaci v oddálené poloze považovat za pozitivní.

Předpokládáme-li, že k r. 2010 by mohl dosáhnout ukazatel obchodní plochy cca 1,2 m² na obyvatele, lze pro sledovaný koridor odvodit potřebu obchodních ploch v rozsahu cca 600 tis. m². Podle dostupných odhadů je přibližně polovina této potřeby kryta stávajícími kapacitami. V území by tedy bylo možné uvažovat cca 300 tis. m² nových ploch. Nepochybně značná část těchto nových ploch by měla být realizována v lokalitách blízkých koncentraci bydlení.

V území, zahrnujícím okrajová sídliště



(včetně JM) a příměstské území (přibližně po Mirošovice), lze možnou novou "potřebu" obchodních ploch odhadnout na cca 120 tis. m² (přibližně 20 tis. m² je již realizováno v Čestlicích). Z této úvahy vyplývá, že záměr tzv. Bulváru (140 tis. m²) na Jižním Městě je z kapacitního hlediska omylem. Podstatnou část nových forem obchodních zařízení nelze z urbanistických, dopravních a především provozně ekonomických hledisek realizovat jako "doplňení" sídliště.

Naopak za reálnou lze považovat v tomto území realizaci několika obchodních center o rozsahu 20-60 tis. m². Za možné řešení lze považovat výstavbu dvou center o rozsahu 20-30 tis. m² při stanicích metra Chodov a Opatov a jednoho "regionálního" centra v rozsahu 40-60 tis. m² obchodních ploch v prostoru Šeberov-Průhonice. U tohoto typu centra se nejedná ani o každodenní návštěvnost, z čehož vyplývá volnější vazba na velké obytné celky, z hlediska dopravních vazeb výrazně převládá používání

vlastního automobilu nad využitím MHD (zajímavá spíše pro zaměstnance), z toho vyplývají poměrně velké nároky na parkování.

V nové generaci těchto obchodně společenských center (realizovaných v zahraničí) již většinou nedominují zařízení typu hypermarketů (velký obrat návštěvníků), ale velký počet různých druhů prodejen, dalších zařízení z oblasti služeb, zábavy a sportu.

*Ing.arch. Milan Körner, CSc.
Ateliér AURS, Praha*