

Hotely - cestovní ruch

Podle odhadů potřeb hlavního města v ubytovacích kapacitách a podle srovnání s předními evropskými městy by se celková kapacita měla pohybovat mezi 30 000 až 40 000 lůžky. V současné době disponuje Praha ve stávající síti hotelů 15 400 lůžky. Kromě toho jsou již provozovány některé podnikové ubytovny jako hotely nižší kategorie, tyto mají kapacitu 7 316 lůžek a počet těchto ubytoven stále stoupá.

V rozvíjející se síti soukromých ubytovacích kapacit je již odhadem asi 2 000 lůžek a v územní řízení je řada dalších. Celkem tedy Praha poskytovala k 1.4.1991 22 736 lůžek. Ve stavbě je několik dalších hotelů o celkové kapacitě až 2 840 lůžek.

Ze seznamu lokalit, vhodných pro výstavbu hotelů, nebo obnovu bývalých, pozůstalých na ÚHA vyplývá, že tyto lokality umožňují výstavbu dalších 17 000 lůžek. Na některých lokalitách z tohoto seznamu probíhá projektová příprava. Kapacita těchto projektovaných hotelů je 4 690 lůžek. Z analýzy vyplývá, že Praha bude mít k dispozici 42 556 lůžek a tím se pokryjí předpokládané potřeby.

Obchod a služby

Oblast obchodu a služeb je předmětem velkého zájmu nejen našich, ale převážně zahraničních investorů a předpokládáné plochy pro jejich výstavbu rovněž nejsou deficitní. Další rezervy poskytnou dosud monofunkční sídliště. Pro velká nákupní centra se rovněž daří nalézat vhodné plochy.

5.2. Bydlení

Plošným rozsahem zabírá bydlení v Praze největší podíl kompaktně zastavěných ploch a v hranicích města tvoří největší podíl území po zemědělské půdě a zeleni. Bydlení nyní prochází zásadními změnami. Při přechodu národního hospodářství na principy tržní ekonomiky je nutné stanovit účinnou bytovou politiku. Její nová formulace musí vycházet ze změněných ekonomických podmínek, nového systému nájemného, nových majetkových vztahů, daní, systému půjček, úroků, dotací a dalších hledisek. Součástí nové bytové politiky Prahy by rovněž měly být zásady stanovující jakým způsobem bude město bytovou výstavbu ovlivňovat a v jakém rozsahu se na ní bude podílet.

Podle předběžných výsledků sčítání 1991 je v Praze v současné době přes 516 000 bytů, z toho 96 % jich je využíváno k trvalému bydlení. Zvýšil se podíl bytů vybavených koupelnou nebo sprchovým koutem, podíl bytů s ústředním či etážovým topením i podíl bytů o 3 a více obytných místnostech. Průměrná obytná plocha připadající na 1 obyvatele vzrostla ze 14 m² v roce 1980 na 16,4 m² v roce 1991 a ukazatel průměrného počtu osob na 1 obytnou místnost s plochou větší než 8 m² poklesl z 1,31 na 1,09. Přesto Praha v hodnotách těchto ukazatelů kvality bydlení je hluboko pod úrovní vyspělých evropských zemí. S očekávanou diverzifikací

společnosti bude v brzké době nutno řešit otázky bydlení sociálně slabých občanů a stanovit průměrný sociální standard bytu. Odhady potřeby sociálních bytů se pohybují kolem 20 % nových bytů. Pro občany se sníženou schopností pohybu a invalidní občany, by nová výstavba měla počítat s cca 200 speciálně upravenými byty ročně.

Nová výstavba

Vzhledem k tomu, že potřeba bytů je v Praze stále značná, bude v určité míře nutná i další výstavba na volných plochách. Územní plán Prahy z roku 1986 předpokládal vybudovat v letech 1991 - 2000 cca 40 000 bytů na nových lokalitách a to vesměs v soustředěné výstavbě při použití panelové technologie. Územně-plánovací dokumentací na tyto lokality bude třeba zásadně přepracovat. Dosavadní systém tzv. komplexní bytové výstavby v panelové technologii bude ukončen v roce 1993 postavením ještě cca 13 000 bytů.

Modernizace a přestavba

V období do roku 2000 se předpokládalo omezení výstavby na volných plochách a rozvoj komplexní obnovy stávajících částí Prahy, zejména výstavby z 19. a počátku 20. století. Špatný technický stav bytového fondu, který je z velké části důsledkem zanedbávání údržby a velký výskyt nekvalitních bytů vedl ke zpracování dokumentace pro soustředěnou modernizaci a přestavbu ucelených převážně obytných částí Prahy. Tato území měla být zachována pro obytnou funkci, doplněna o možné občanské vybavení, technické vybavení a prostory pro odstavení vozidel. Některá zařízení výroby a sklady, jejichž provoz hrubě narušuje nebo znemožňuje využívání domů pro bydlení a občanskou vybavenost, byla navržena k vymístění. Nové ekonomické a společenské podmínky přístup k těmto územím zásadně mění. Proto bude po skončení restituci potřebné dokumentaci přestavbových a modernizačních území přepracovat.

U sídlištních celků postavených v posledních čtyřech desetiletích se množí vážné závady v nosných konstrukcích, střeších a v tepelné izolačních vrstvách. Vznikají nové požadavky na velikost a uspořádání bytů. Při odstraňování těchto závad je nezbytné přistoupit ke zlidštění a dostavbě i architektonické úpravě sídlištních celků doplněním o malé provozovny, výroby, administrativu, garáže a další chybějící zařízení. Vůle a přání obyvatel i možnosti investorů určí způsob a rozsah budoucích změn.

Rodinné domky

Rodinná výstavba zahrnuje individuální výstavbu jednotlivých rodinných domků a soustředěnou výstavbu. Doposud byla řízena podle Seznamu pozemků pro výstavbu rodinných domků. Poslední seznam byl pořízen v roce 1989 pro výstavbu v letech 1991 - 1995 a zahrnuje 18 lokalit soustředěné výstavby s celkovým počtem 1 900 RD. Reprivatizace, ochrana vlastnictví a v neposlední řadě požadavek místních a obvodních úřadů řešit tyto lokality komplexně s regulačním plánem celé obce

pozastavily zahájení výstavby na většině lokalit. Po roce 1995 se uvažuje výstavba RD na předběžně vybraných lokalitách, většina těchto lokalit však chybí technické vybavení (malé obce na okraji Prahy). Nová bytová politika by měla počítat s podporou této formy výstavby.

5.3. Výroba, sklady, stavebnictví

V současné době tyto funkce zabírají zhruba 4,5 % z celkové plochy města. Průmysl se podílí na celkové zaměstnanosti v Praze cca 26 %, což je vzhledem k charakteru města podíl příznivý (oproti celostátnímu průměru 40 %). Ve stavebnictví předstíval podíl Prahy 11 % oproti 8 % průměru celé republiky. Pro nejbližší období lze velmi těžko specifikovat vývoj nároků výrobní sféry na plochy i pracovní síly.

Pravděpodobné tendence budou tyto :

- Lze očekávat další pokles zaměstnanosti, což je v souladu se světovými trendy.
- Některé výrobní jednotky z ekonomických důvodů zaniknou. Forma dalšího využití jejich objektů by měla být regulována zejména z hledisek životního prostředí, nároků na dopravu a potřeby města.
- Velká privatizace, zejména při vstupu zahraničního kapitálu, může zásadně změnit dosavadní představy o rozvoji některých závodů.
- U stavebnictví dochází k zásadní změně velikostní struktury jednotlivých podniků. To výrazně ovlivní způsob využití stávajících stavebních základen.
- Vzhledem k cenám pozemků lze očekávat celkové zlepšení ve využití území.

V územním plánu by měly být řešeny tyto základní problémy :

- Vytvořit územní podmínky pro vznik pronajimatelných výrobních objektů pro soukromé podnikatele. Tato forma, běžná ve všech vyspělých státech, umožňuje optimální územní rozvoj malých výrobních jednotek a podstatně omezuje tlak na jejich umisťování zejména v obytné zástavbě. Tyto plochy do rozlohy 2 - 3 ha by měly být po městě rozmístěny pokud možno rovnoměrně a tak, aby vyhovovaly místním poměrům.
- Na základě požadavků na vyšší kvalitu bydlení a celkové zlepšení životního prostředí by měl územní plán vytvářet tlak na postupné omezování nevhodných výrobních funkcí v obytné zóně.
- Nadále je nutno vytvářet územní podmínky pro výstavbu průmyslu ve vhodných polohách při minimalizaci negativních dopadů na ostatní funkce a při snaze o dosažení dobrého dopravního vztahu mezi bydlištěm a pracovištěm.

5.4. Sport a rekreace

Analýza nynějšího rozsahu zařízení pro sport a rekreaci v hl. m. Praze vykazuje značný deficit, značnou nerovnoměrnost rozmístění na území města, omezenou druhovost, absolutní nedostatek plaveckých bazénů, ledových ploch a moderních typů zařízení běžně provozovaných v západních zemích. Na velkých nových sídlištích JM I a II, JZM I, Barandov a částečně i Severní Město zařízení tohoto druhu zcela chybí. Tento základní nedostatek ve vybavenosti města sportovními rekreačními zařízeními je třeba zohlednit a v novém územním plánu plochy "veřejného zájmu" rezervovat. Důležitá bude také vhodná pozemková politika Magistrátu, neboť se vesměs jedná o komerčně nezajímavá a finančně nevydělečná zařízení města.

V současnosti zaujímají sportovní a rekreační plochy a zařízení v hl. m. Praze 700 ha ploch. V průměru to představuje 5,9 m² na 1 obyvatele (v oblasti centra pouze 1,1 - 1,9 m² na 1 obyvatele). Srovnatelné zahraniční ukazatele jsou 11 - 21 m² na 1 obyvatele.

Nové plochy dosud určené územním plánem 1986 pro sport a rekreaci jsou dle průzkumů současného stavu ze 45 % zneužitý pro jiné, vesměs nevhodné účely (zařízení stavenišť, skládky, devastovaná území), ostatní plochy jsou volné, avšak nezainvestované inženýrskými sítěmi. Je třeba přehodnotit vhodnost některých území z hlediska životního prostředí, aby se neopakovaly chyby předchozího územního plánu.

Předpokládá se zachování a celková regenerace stávajících velkých sportovních rekreačních areálů typu Strahov, Hagibor, Slavie, Podolský plavecký areál a areálů vodní rekreace Díbán a Hostivař. Parkové lesy a rekreační území je nutné rehabilitovat a k rekreačním účelům využít Trojskou kotlinu, Šárku, Prokopské údolí, Strahovský hřbet a další. Uvažovat s Lahovickou kotlinou s vazbou na pobřežní pásy podél Vitavy pro účely rekreace. Vést pěší a cyklistické stezky s propojením do regionu. Rehabilitovat pražská nábřeží a ostrovy pro účely rekreace a zeleně. Využít plochy Manin jako celoměstského rekreačního parku i jako náhrady nedostatku těchto ploch v centrální části města. Nepřipustit v sousedství sportovních rekreačních areálů nevhodné provozování a zařízení přitahující dopravu a znehodnocující životní prostředí. Pro budoucí sportovní rekreační areály dále rezervovat území Zásobní zahrada (P3), Kotlářka, Krutec (P6), Vídoule (P5) a Pekařka (P8).

5.5. Zeleň a zemědělství

5.5.1. Zeleň

Parky, parkové lesy, hřbitovy, izolační a doprovodná zeleň zabírají v nynějším územním plánu plochu asi 9 260 ha, z čehož je 830 ha parků. V centrální části města je nedostatek zeleně. V okruhu vnitřního města tvoří veřejné přístupnou, nejlépe upravenou a nejvíce navštěvovanou zeleň převážně parky z 19. století. Vnější město a okrajové pásma



má relativní dostatek zeleně, která je však nerovnoměrně rozložena. Lesy (k 1.1.1985 4 943 ha) ztratily na území města většinou svůj produkční charakter a byly přeměněny v lesní areály. Ochrana kvalitního ZPF dosud znemožňovala vytvoření pásu souvislých parkových lesů a rekreačních příležitostí na obvodu města.

V současné době je na území města cca 6 230 ha zeleně, o níž můžeme hovořit jako o přírodním prostředí využitelném pro různé formy rekreace. Dalším zalesňováním by se měly doplnit hlavní zelené tahy tak, aby se celkový rozsah parkových lesů zvýšil asi o 660 ha. Bylo by též žádoucí přeměnit na vhodných místech méně kvalitní nyní zorně zemědělské půdy na louky a pastviny pro novou městskou zeleň nebo veřejné či zájmové parky. Izolační zeleň, která plní především hygienickou funkci, je nenahraditelná, neboť má zároveň biologické a výrazné psychologické působení. Jakákoli technická náhrada ji nemůže zastoupit. Plánovaná rozmístění izolační zeleně bude nutné v novém územním plánu přehodnotit tak, aby bylo skutečně funkční.

Není však zcela jasné, jak bude o všechny formy zeleně pečováno. Garantem byl dříve podnik SLZ Praha, který prochází zásadními změnami. Uvažuje se o předání péče o pražskou zeleň soukromníkům.

Na území hl. města je většina zeleně chráněna dle vyhlášky 142/80 Sb., zákonem č. 40/1956 Sb., vyhláškou o zřízení, údržbě a ochraně veřejné zeleně - částka 2 (vyhláška NVP z 31. 5. 1981) a vyhláškou č. 5 NVP ze dne 14. 7. 1979. Proto se zeleň při územním plánování považuje za nedotknutelnou.

Plochy ovocných sadů byly v územním plánu 1986 rozřizovány na rozlohu 431,5 ha. Jsou rozmístěny po obvodu města, kde tvoří přechod mezi urbanizovaným územím a volnou zemědělskou

krajinou. Pokud později ztratí produkční schopnost, měly by se stát základem pro nově upravené přírodní krajinařské parkové plochy.

Zahrádkářské osady nejsou ve městě příliš vítány, avšak zájem o zahrádky byl v Praze vždy značný. Původní požadavek MV ČZS na plochu 270 ha však nešlo plně uspokojit. Zájem o tento způsob trávení volného času pravděpodobně poklesne z důvodů zvýšených finančních nákladů. Naloklik je tento předpoklad správný, provedí tržní hospodářství. Je pravděpodobné, že vlastníci půdy, kteří ji nebudou chtít obdělávat, ale budou si chtít vlastnictví podržet a zároveň dosáhnout zisku, budou nabízet půdu zahrádkářům do pronájmu. Živelné zakládání zahrádek na území Prahy není žádoucí.

5.5.2. Zemědělství

Rozvoj hlavního města byl dosud ovlivněn vysokým podílem zemědělského půdního fondu na celkové výměře plochy města (19 000 ha, tj. 40 %) i jeho striktní ochranou. Zvláště kvalitní půdy na severu a jihovýchodě města bránily rozvoji. Zvýšená ochrana ZPF je sice nutná, aby se zabránilo extenzivnímu rozvoji sídel na úkor zemědělské výroby a hlavně orné půdy, je však třeba vyřešit otázku, jak v ochraně ZPF postupovat na území hlavního města, kde by bylo žádoucí zvolit specifický přístup. Zemědělství v Praze musí respektovat potřeby města a mělo by se postupně přeměnit v městské zemědělství (zakládáním sadů, zahradnictví, luk a pastvin, alejí, školek, biokoridorů, doprovodů vodních toků atd.).

6. Rozbor pražských sektorů

Pro nový územní plán je důležité, aby vycházel ze skutečných potřeb města a jeho částí. Zpracovatelský tým bude proto rozčleněn do menších skupin, které se budou zabývat koncepcí územního rozvoje jednotlivých městských sektorů a budou v trvalém kontaktu s místními zastupitelstvy, stavebními úřady i občany.

7.1. Sektor severozápad

Území sektoru o rozloze 69,5 km² (14,3 % území Prahy) se nachází na levém břehu Vltavy, na rozmanitě utvářeném terénu, od plochého holešovického meandru řeky, přes letenskou hranu na jihu a sedlečské skály na východě, hluboká údolí Lysolaj, Tichá a Dívčoké Šárky, po mírně stoupající terén směrem západním. Zahrnuje bývalé obvody Prahy 6 a 7, dnes městské části: Praha 6, Přední Kopanina, Nebušice, Lysolaje, Sedlec, Suchdol, Praha 7 a Troje. Počet obyvatel tohoto území mezi posledními dvěma cenzy poklesl ze 190 000 obyvatel v r. 1960 na 184 000 obyvatel v r. 1991.

Do poloviny 19. století se obce na území sektoru vyvíjely celkem bez výrazných podnětů. Teprve koncem století s příchodem železnice došlo (díky dobře dopravně obslužitelnému území) k větší stavební činnosti v prostoru Holešovic a Dejvic, s prvními náznaky regulace území. Také díky I. jubilejní zemské výstavě začal poměrně honosný rozvoj Letné. Dvacáté století s sebou přineslo mnoho významných záměrů a kvalitních staveb. Pokračovala výstavba obytné čtvrti Letné, průmyslové obytného území Holešovic, podle prof. Engela bylo založeno Vítězná náměstí a zástavba Dejvic, pokračoval rozvoj Břevnova. Významným počínem byl vznik zahradních měst Hanspaulka, Ořešovka a vilové čtvrti na Babě. K dalšímu výraznému rozvoji došlo po druhé světové válce, kdy se začala stavět první sídliště. Jako první vzniklo sídliště Petřiny, potom Červený vrch, následovala Dědina a nakonec sídliště Řepy I a II. S přibývajícím sídlištěm se neustále zvyšovaly nároky na maximální využití území, vysoké hustoty a omezování polyfunkčnosti (do značné míry zaviněné též stavební výrobou), což znamenalo zoufalý úpadek kvality. Nejhorším příkladem je sídliště Řepy. Toto období přineslo s sebou také mohutné stavby dopravní, jež zvláště ve vnitřním městě způsobily mnoho škod - předpolí Hlávčova mostu, plošná likvidace obce Holešovice (ČSD), budované vyústění Strahovského tunelu.

Kromě lokálních center jednotlivých obcí, předpokládá se vznik sektorových center v prostoru Vítězná náměstí - Dejvická - Špejchar a zvětšení celoměstského centra do prostoru Holešovice - Bubny. Tato území mají tu výhodu, že nebyla dosud znehodnocena žádnými stavbami a lze doufat, že při jejich dostavbě bude sledována v prvé řadě kvalita. Na Vítězná náměstí proběhla soutěž, na prostor Bubny je v současné době soutěž připravována.

Je nutno přehodnotit dřívější názory na přestavbu území, kdy nebyly brány na zřetel vlastnické poměry, hodnoty území

a stávající vazby. Velmi citlivé je nutno postupovat při obnově Liboce, jižní části Břevnova, Vokovic (kde v podstatě již celé historické jádro vzalo za své), ale i při regeneraci ostatních stávajících sídel. Rozvojové možnosti území jsou ve většině případů závislé na řešení dopravy. Hlavním omezujícím faktorem rozvoje k hranicím Prahy je stávající provoz letišť. Za předpokladu setrvání ve stávající poloze a zvýšení provozu, což vyvolá potřebu vybudování dráhy 7-25 BIS, se tato situace ještě zhorší a ovlivní další možný rozvoj Nebušic. Předpoklad nárůstu nákladní letecké dopravy by znamenal enormní nárůst pomocných provozů a návazné dopravy a bylo by vhodnější tento provoz umístit do nového prostoru mimo hlavní město Prahu. V souvislosti s letišťem se předpokládá rozvoj skladových a obchodních ploch při jeho jižní hraně směrem k Hostivovicím až za hranice města. Dopravní obsluha letišť se předpokládá po trati ČSD, odbočkou z buštěhradské dráhy.

S průběhem expresního okruhu je spojen další rozvoj Suchdola, kde se předpokládá zakrytí úseku procházejícího obcí a umožňuje se tak zástavba celého koridoru dříve nezastavitelného, za předpokladu přeložení inženýrských sítí. Je však nutno počítat s poměrně zatíženými napojovacími komunikacemi, jež zvláště ve východní části budou mít dopad na dosud plánovaný rozvoj území.

Další rozvojové možnosti jsou v Lysolajích a Nebušicích. Rozvojové možnosti Malého Břevnova jsou vázány na průběh břevnovské radiály, jež by měla ztratit původně plánovaný charakter a měla by fungovat jako městská třída. V souvislosti s vypuštěním veleslavinské radiály z dopravního systému města zůstává zachována stávající kategorie ulice Evropské a s tím související minimalizace její křižovatky s expresním okruhem. S průběhem městského okruhu je spojen rozvoj dejvického centra Špejchar. Zde se oproti původním záměrům zachovává železniční trať až do Bubny pro příměstskou dopravu, případně i pro obsluhu letiště Ruzyně. V prostoru dnešní stanice ČSD Dejvice a Špejcharu bude trať zapuštěna pod zem včetně zastávky Dejvice. Nad železniční trati a městským okruhem se uvažuje s výstavbou dejvického centra.

Zpochybněno je umístění nádraží ČSAD v této poloze a je nutno hledat řešení jinde a v redukovaném rozsahu. V prostoru letenské pláně je počítáno s výstavbou koncertní haly, uvažuje se s přestavbou u stadionu Sparty. Další průběh městského okruhu do Argentinské není dosud vyjasněn, žádná ze stávajících tří variant není ideální. Trasování a forma vedení okruhu v oblasti Zátor výrazně ovlivní rozvoj území. Tato oblast by měla být objasněna soutěží Bubny - Zátory, jež se připravuje k vypísání a kde doprava je důležitou součástí řešení. Další průběh městského okruhu by neměl sledovat stopu bývalého řešení novým šikmým mostem přes kosu Libeňského přístavu, ale měla by být prověřena možnost řešení okruhu se sníženými dopravními parametry, umožňujícími jeho citlivější začlenění do Holešovického prostoru. Velmi důležitým problémem je otázka čisticí stanice odpadních vod na Císařském ostrově. Její umístění mimo

území města by dovolilo využít toto území pro rekreační potenciál Prahy s možností umístění celoměstských aktivit.

Soubor problémů k řešení:

- vyjasnění průběhu hlavní uliční sítě, minimalizace křižovatek, změna kategorie některých tras na městské třídy,
- vymístění čisticí stanice odpadních vod a následné využití Císařského ostrova,
- dořešení pásu dostavby nad expresním okruhem v Suchdole,
- vyřešení prostoru Holešovic - urbanistická soutěž,
- rehabilitace nábeží Vltavy v celém průběhu,
- rehabilitace jader obcí, zobytnění a dovybavení sídlišť,
- prověření ploch ČSLA a ČSD,
- prověření možnosti lokalizace autobusového nádraží ČSAD,
- dořešení centrálních částí - Dejvice, Špejchar,
- lokalizace obchodně skladového areálu v blízkosti letiště Praha - Ruzyně,
- možnost dalšího mostu přes Vltavu v oblasti mezi Císařským ostrovem a Kamyčkou.



7.2. Sektor sever

Sektor sever o rozloze 145 km² (30 % rozlohy Prahy) zahrnuje dvě geomorfologicky rozdílná území. Jižní část navazuje na meandr toku Vltavy a pokračuje podél údolní nívy Rokytky. Páteř tvoří radiální pás zelené končící v centru vrchu Žižkova a na východě výrazným masivem Klánovického lesa. Severní část území tvoří Vltavská terasa, jejíž úbočí jsou protnuta strmými roklemi ustíciemi k Vltavě - Drahaňská rok-le, Bohnická rok-le, Čimické údolí. Součástí zeleně jsou vý-znamné celoměstské areály - botanická zahrada, ZOO, Trojská kotlina atd. Vlastní terasa je plochou zemědělskou krajinou, v jejíž severní části probíhá rozvodí Vltava-Labe. Sektor zahrnuje bývalé obvody Prahy 8, 9 - dnes městské části Praha 8, Dolní Chabry, Ďáblice, Březiněves, Letňany, Čakovice, Kbely, Vinoh, Satalice, Praha 9, Kyje, Horní Počernice, Dolní Počernice, Běchovice, Klánovice, Koloděje. Počet obyvatel zaznamenal od r. 1980 mírný pokles - z 246 000 osob na 239 000 osob v r. 1991.

Nejstarším souvislým osídleným územím sektoru jsou oblasti Karlína a Dolní Libně, jejichž rozvoj pokračoval zejména v druhé polovině 19. století. Rozvoj průmyslu s sebou přinesl i rozvoj dělnických čtvrtí Vysočan a Hloubětína, Horní Libně a Kobylis. Vzhledem ke své dopravní nepřístupnosti a využí-vání kvalitní zemědělské půdy zůstala severní terasa, přes svou blízkost k centru města, až do dvacátých let 20. sto-letí volnou krajinou, pouze s místními středisky osídlení. Potřeba rozvojových ploch vedla k zakládání rezidenčních čtvrtí na hraně vltavské terasy a regulační plán z r. 1936 předpokládal jejich další rozvoj v tangenciálním směru na náhorní plošině Bohnic, Kobylis, Ďáblic a Proseku. Tuto myšlenku převzaly i územní plány po druhé světové válce, avšak místo rezidenčních čtvrtí s nízkou hustotou obyvatel vzniklo Severní Město - sestava typických obytných sídlišť se všemi neduhy, počínaje monofunkčností až po absenci kvality. Posledním počínem v tomto směru je nedokončená sídlišť Černý Most.

Část území sektoru přímo navazuje na centrální oblast města (Karlín, Dolní Libeň, Horní Libeň, Kobylis) a je poten-cionálním prostorem pro budoucí rozvoj funkcí městského centra. Prostor Těšnova spolu s Maninami čekají na urbanistickou soutěž, která určí zastavovací podmínky pro umístění administrativního a komerčního zařízení s vazbami na historické jádro a přes Štvanici s Bubny a Holešovicemi. Zhodnotit je potřeba rekreační potenciál Manin. Zejména oblast Dolní Libně, kromě toho, že je spádovým centrem sektoru, je současně důležitým územím na rozvojové ose Dej-vice - Holešovice - Vysočany. Na sídlišť Severního Města jsou rezervy pro umístění celoměstsky významných zařízení. Podobně každá z okrajových obcí má možnost podporovat rozvoj obchodu a služeb zhodnocením ploch a objektů v jádru. V rámci podrobnějších urbanistických studií je potřeba vyhledat další plochy pro podnikání. Novým rozvojovým jádrem celoměstského významu se může stát oblast jižně od Letňan,

jako centrum a průsečík ploch rezervního rozvojového trojúhelníka ploch sektoru.

Nevýznamnější rozvojovým potenciálem severního sektoru je oblast Kbelských letišť a související území. Ta je však zatím blokována ochranou zemědělského půdního fondu a provozem letišť. Území má velmi dobré možnosti spojení jak do centra, tak do oblasti regionu. Perspektivu pro další rozvoj mají původní centra osídlení - Čimice, Dolní Chabry, Ďáblice, Letňany, Čakovice, Satalice, Vinoh, Kbely - za předpokladu rehabilitace původní zástavby a doplnění o rodinnou a nízkopodlažní zástavbu. Tradiční rozvojový směr Praha - Kolín, území se stabilizovanými jádry původní zástavby v Dolních Počernicích, Běchovicích, Újezdu nad Lesy, Klánovicích, je významným celopražským potenciálem rozvoje nízkopodlažní a rodinné zástavby. Východní radiální pás osídlení Vysočany, Hloubětín, Kyje, Černý Most, Horní Počernice, vyžaduje zhodnocení stabilizovaných ploch bydlení, průmyslu a vybavenosti a dokončení rozstavěných a připravovaných celků.

Souhrn problémů k řešení:

- dořešení prostoru Těšnova a Manin,
- dostavba přednádražního prostoru Vysočan a restrukturali-ze průmyslové oblasti,
- dobudování Černého mostu spolu s přestupním a komerčním terminálem,
- umístění krematoria a městské skládky v oblasti Ďáblic,
- dořešení oblasti Horní Libně v souvislosti s vedením Li-beňské spojky,
- dořešení oblasti Kobylis, které souvisí s rozhodnutím o vedení trasy metra IV.C,
- zajištění kvalitní urbanistické dokumentace všem okrajovým obcím,
- stanovení způsobu využití letišť Kbely a Letňany a doby výstavby na těchto plochách,
- doplnění a zobytnění sídlišť severní trasy,
- přehodnocení ploch VÚ Běchovice, potřeb ploch běchovického odstavňého nádraží a území severně od nádraží,
- zlepšení přístupu ze severní terasy do oblasti Troje a doplnění dalšího rekreačního spojení na levý břeh Vltavy,
- doplnění systému zeleně v monokulturní krajině na severu města s využitím čimického a Ďáblického háje a území Vi-nořského potoka,
- využití přírodního potenciálu Podvinného mlýna, území podél Rokytky a Říčanského potoka, rehabilitace Klánovic-kého lesa,
- dořešení trasování metra IV.B do oblasti Černého Mostu II, zajištění obsluhy severní terasy trasou IV.C (případně uvažovat o její prodloužení do rozvojového prostoru Kbel), potřeba vyhodnotit pokračování trasy D ze Žižkova na severní terasu,
- potřeba dořešit překryvnou síť návazné dopravy a vytlačit ze zastavěného území plochy autobusové dopravy (omezení rozsahu Florence, vyloučení odstavů na Rohanském polo-ostrově, zrušení autobusového terminálu v Holešovicích, Palmovce a Českomoravské),

- zpochybněno je stavební uspořádání a funkční zařízení libeňské spojky a nového mostu Holešovice - Libeň,
- stabilizovat trasu expresního okruhu,
- posoudit nutnost hlavní městské komunikace Vysočanské s ohledem na kapacitu hlavní sběrné třídy Českomoravská a Chlumecké,
- dokončit územní přípravu rozstavěných hlavní městské komu-nikace Štárboholské,
- dořešit vedení tras pro vlaky vysokých rychlostí, které povedou severně a východně od Prahy a prošetřit jejich územní dopad.



7.3. Sektor východ

Sektor o rozloze 92 km² (18 % území Prahy) je vymezen správními hranicemi městských částí Prahy 3 a 10 a obcemi Štěrboholy, Dubeč, Koloďeje, Dolní a Horní Měcholupy, Křeslice, Uhřetěves, Křivčice, Benice, Nedvězí, Kolovraty. Počet obyvatel poklesl z 300 000 osob v r. 1980 na 287 000 osob v r. 1991. Reliéf území je převážně rovinný, mírně modelovaný údolními potoky Botiče, Rokytky a Říčanky. Nejvýraznější dominantou je vrch Bohdalec v Míchli. Viditelné jsou dále terénní hrany nad hostivařskou nádrží, u Zahradního Města nad Botičem a sv. Markéta nad Říčankou u Královic.

Intenzivnější stavební činnost zde začala koncem 19. století, kdy po zbourání městských hradeb vznikla samostatná města Žižkov, Vinohrady, Vršovice, která se postupně na přelomu století stala pražskými městy. V roce 1922 po ustanovení Velké Prahy dochází na základě regulačních plánů k dalšímu rozšiřování těchto čtvrtí a vznikají zárodky zahradních měst jako Zahradního Města mezi Záběhlicemi a Hostivaří, Skalky, Strašnice, Malešice atd.. Intenzivní stavební činnost je narušena 2. světovou válkou. Poválečné období po krátké epizodě dvouletkové výstavby a tzv. "sorely" (Strašnice, Vršovice) přináší hromadnou bytovou výstavbu. Začátkem 60. let vzniká jedno z prvních panelákových sídlišť v Malešicích. V dalších letech se stavějí větší sídliště Zahradní Město, Na Košíku, Hornoměřolská, Petrovice atd.. Pokračuje výstavba rodinných domků v enklávách kolem původních historických vesnic. Výraznou částí sektoru je tzv. Malešicko-hostivařská průmyslová oblast, jejíž jižní část byla založena na základě regulačního plánu z 1. republiky. V 60. letech byla v územních plánech rozšířena do podoby velké monofunkční zóny průmyslu. Dalším administrativním rozšířením Prahy v roce 1974 získal sektor již za uvažovaným expresním okruhem obce Uhřetěves, Kolovraty, Dubeč a další.

Žižkov, Vinohrady a Vršovice se všemi svými významnými funkcemi, kulturně-historickým prostředím a kvalitami typické městské zástavby konce 19. století, jsou rozvojovými oblastmi historického jádra města. Centrální funkce jsou zde soustředěny do páteří těchto čtvrtí. Jsou to obchodní ulice a náměstí, jimiž jsou kontinuálně rozvedeny historické prostory památkové rezervace. Směrem od jádra jsou tyto páteře posíleny navrhovaným sektorovým centrem při ulici Starostrašnické. Poloha tohoto centra je zpochybná nerealnost rozsahu původních asanací i možnou nabídkou volných ploch v oblasti Hagiboru.

Další centra se nacházejí jako samostatná jádra v ostrovech sídlišť za městským okruhem. Nové obchodní a společenské aktivity by měly tato centra i komunikace mezi nimi doplňovat tak, aby vznikaly nové páteře města. Za expresním okruhem je volná příměstská krajina s jednotlivými obcemi. Historická jádra těchto obcí budou důležitá pro život obce v souvislosti s větší autonomií a rozvojem tradičních forem podnikání v tomto typu zástavby. Posiluje se postavení

největší z nich, Uhřetěves, která se stane centrem pro menší obce v okolí.

Rozvojové možnosti sektoru jsou ve všech formách aktivit, především v modernizaci a rehabilitaci části stávajícího zastavěného území - žižkova a Vršovic. Kromě této obnovy bude nutno řešit problém prvních doživajících sídlišť (Malešice, Strašnice), kde je třeba v souvislosti s novou cenou pozemků a využitím ploch zhodnotit efektivnost rehabilitace nebo možné asanace. Atraktivita těchto míst se zvyšuje blízkostí uvažovaného sektorového centra.

V novějších sídlišťích (Zahradní Město, Hornoměřolská, Petrovice a pod.) by rozvíjením a posilováním jejich center a vytvářením tradičních městských prostorů mělo dojít ke zkvalitnění prostředí. Samostatným velkým územím pro potenciální rozvoj by se mohla stát Malešicko-hostivařská průmyslová oblast, která je nyní bariérou rozšiřování vnitřního města východním směrem. Zastaralá, megalomanská koncepce velkých monofunkčních zón průmyslové výroby souvisí s urbanistickou teorií zónování, jež se ukázala být mylná. Celková velikost tohoto území je přibližně dvojnásobkem historického jádra Prahy. Návrh průmyslové zóny počítal i s "pohlčením" stávajících obcí Štěrboholy a Dolních Měcholup, kterým tak bylo znemožněno propojení s městem a jejich pozice v území se stala urbanistickým nesmyslem. Dosavadní intenzita využití tohoto území je velice nízká. Celá oblast je atraktivní blízkostí k centru města, dobrým železničním i silničním napojením na město i region, zainvestovaností inženýrskými sítěmi a volnými nezastavěnými pozemky.

Dalšími potenciálními prostory pro rozvoj sektoru se mohou stát také plochy ČSD. Velká území odstavných a seřadovacích ploch žižkovského nákladového nádraží a území v okolí Bohdalce skrývají možnosti pro rozvoj obchodních a administrativních zařízení. Pro zapojení Bohdalce do městské struktury jsou plochy ČSD bariérou. Velkou volnou rezervou v budoucnosti v sektoru se může stát oblast Dolních Počernic, kde se nachází méně kvalitní zemědělská půda.

V hlavní uliční síti sektoru má být vybudován městský i expresní okruh, hlavní městská třída na Kolín a hlavní městská třída na Kutnou Horu. Intenzivnějším využitím železniční tratě do Českých Budějovic se otevírají možnosti kvalitního napojení sektoru i celé Prahy na region. Je nutno vytvořit vazby železnice na ostatní typy hromadné městské dopravy, zvláště metra. Mělo by být zváženo budoucí prodloužení trasy A od stanice Skalka v závislosti na rozvojové možnosti Malešicko-hostivařské oblasti. Přírodní prostředí s doprovodnou zelení zdejších potoků Botiče, Říčanky a Rokytky by mělo být rehabilitováno a měla by být zajištěna průchodnost pro pěší trasy.

Soubor problémů k řešení :

- modernizace a rehabilitace stávajících městských částí 19. století, zejména žižkova, Vinohrad a Vršovic,

- modernizace a rehabilitace jader historických obcí,
- poloha a koncepce sektorového centra (Starostrašnická a Hagibor),
- transformace prvních sídlišť Malešic a Strašnic,
- "hledání města" v sídlišťích a jejich vazeb,
- transformace malešicko-hostivařské průmyslové oblasti,
- výstavba spalovny,
- urbanistické propojení Štěrboholy a Dolních Měcholup,
- využití železničních ploch nákladového nádraží Žižkov a území kolem Bohdalce,
- rehabilitace a průchodnost údolí potoků Říčanky, Rokytky, Botiče,
- transformace vesnic v souvislosti se známými zemědělské výroby a hranicemi intravilánu,
- trasa expresního okruhu.



ÚZEMNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA 1991

7.4. Sektor jih

Území sektoru vyplňuje pravoběžný jižní segment mezi Vltavou a Botičem v rozloze 79 km² (t. j. 16 % území Prahy). Dříve plocha čtvrtého pražského obvodu se nyní člení na tyto městské části: Praha 4, Modřany, Líbuš, Kunratice, Šeberov, Jižní Město a Újezd. Počet obyvatel, který byl v roce 1960 necelých 150 tisíc, vzrostl do roku 1980 na čtvrt milionu a v roce 1990 dosáhl již 300 tisíc, především v důsledku výstavby rozsáhlých sídlišť.

Prostorově je území jižního sektoru rozděleno přírodními útvary Kráského a Roztylského údolí, Kunratickým lesem a Zatišským údolím na čtyři urbanistické části - celek pankrácký jako součást vnitřního města a tři celky vnějšího města - jihoměstský, lhotecko-libušský a modřanský. Terén je bchaté modelován příčnými údolními potoky a úroveň náhorních teras stoupá směrem jižním (Točná 385 m). Mezi nesporné kladky území patří rozsáhlé areály parkových lesů a přírodních chráněných útvarů jako jsou Miličovská obora, Kunratický les, Modřanská rokle, Komoňanské poleš.

Do konce 19. století byl rozvoj sektoru minimální. Zástavba se rozvíjela především v údolních plochách Vltavy a Botiče s příomou vazbou na centrální oblast. Takto postupně rostly Nusle, Michle a proti proudu Vltavy Podolí, Braník a Modřany.

Rozvoj pankrácké terasy byl limitován komplikovanou dopravní dostupností. Lákavá myšlenka propojení Nuselským mostem byla ověřována ve dvacátých letech, ale realizována až o padesát let později. Přesto již v meziválečném období byla podle zpracovaného regulačního plánu zahájena výstavba sídlišť Zelená Liška a některých dalších staveb, které však dlouho zůstávaly torzem. Významným, ale také dílčím počínem byla realizace zahradního města Spořilov. Poválečná výstavba již nezadržitelně směřovala na jih a to v několika vlnách. V ulici Antala Staška vyrostly jedny z prvních panelových domů. Pankrácká pláň se postupně zastavěla podle výsledků soutěže z r. 1956 sídelními celky Pankrác I, II a Michelská. V šedesátých letech výstavba směřovala dále na jih sídlišti Novodvorská, Krč, Lhotka. V té době byla panelovou technologií realizována druhá část Spořilova.

Směrný územní plán z roku 1964 předpokládal rezervu pro druhé ze tří nových pražských měst - Jižní Město. Podle výsledků soutěže z roku 1966 mělo vzniknout svébytné "zahradní město" v příznivém přírodním prostředí, rámovaném hostivařskou rekreační oblastí, Miličovskou oborou a Kunratickým lesem. Dnešní realita souvislé hradby budov, která tvoří vstupní bránu Prahy, je nešťastným dokladem doby vzniku a vlivů, které realizaci provázely. Zahušťováním, zvyšováním hmot a realizací Jižního Města II v plochách původně určených pro celoměstská zařízení a pracoviště, vznikla monofunkční noclehárna. Zlidštění prostorů, vybudování chybějící vybavenosti a pracovních příležitostí bude velmi komplikované. Tlak sídlišť na jih se však nezastavil. Byly realizovány další sídlištní celky Lhotka - Líbuš, Modřany,

Komoňany. Západně od Videňské ulice tak vznikl konglomerát sídlišť rovnající se svou velikostí Jižnímu Městu

V souběhu s rozsáhlou výstavbou byly realizovány významné dopravní stavby. Především II. Severojižní magistrála (pankrácká radiála) prodlužuje dálnici D1 do města, překračuje sruženým mostem Nuselské údolí a tvoří současnou průjezdovou tepnu Prahy se všemi negativními důsledky. Městský okruh navazuje na Barrandovský most a prochází v souběhu s modřanskou tratí údolím Kunratického potoka. Dělí sektor na část vnitřního města a vnější prsteneček. Obsluha a dostupnost území se zlepšila, negativní dopady dopravních koridorů jsou však značné.

Pracovních příležitostí je dnes cca 90 tisíc (to je asi 12 % z celkového počtu v Praze) a jejich relativně malé množství vzhledem k počtu obyvatel předstává nejzávažnější problém sektoru. Znamená to každodenní velký pohyb obyvatel za prací do středu nebo do jiných částí města.

Nebytová výstavba probíhala daleko pomaleji v porovnání s bytovou výstavbou, spíše jako jednotlivé akce, nežli větší celky. Takto byla započata výstavba v průmyslovém areálu Líbuš - Písnice, v kunratickém areálu a další stavby v Modřanech. Hlavní společenské a obchodní centrum pankráckého celku a celého sektoru je tvořeno soustavou prostorů od předmostí Nuselského mostu přes náměstí Hrdinů a Centrální náměstí po Budějovické náměstí. Jsou zde umístěny významné objekty celoměstského i sektorového významu. Nedostavěno zůstává Centrální náměstí, kde se dlouhodobě předpokládá těžiště prostoru.

Území vnitřního města nabízí značné rozvojové možnosti změnou intenzity využití a změnou kvality prostředí v Nuslích, Michli, Braníku ale i Podolí. Je možno vhodněji využít prostorové rezervy podél ulic Vyskočilovy, Na Rajtknechtce, v předmostí Barrandovského mostu včetně ploch pro rekreaci a sport v Kráském údolí.

Ve vnějším prstenci se předpokládají dvě centra oblasti Lhotky - Líbuš v Krči a Nových Dvorech. V oblasti Modřan jsou centra v původní zástavbě, kde je nutno citlivě přehodnotit průběh údolní komunikace (omezení demolice) a na nové ploše v těžišti zóny na rozhraní původní a nové zástavby v Tylově čtvrti. Rozvoj v předpokládaných plochách Líbuš - Písnice - Cholupice včetně Kunratic zdaleka nedosáhne dříve plánovaného rozsahu a musí citlivě navázat na chráněná území Modřanské rokle. Rovněž v oblasti Šeberova - Hrnčířů se nově přehodnocují rozvojové možnosti a území svou polohou při vstupu do města umožní situování významných aktivit.

Rozvojové možnosti modřanské části jsou v pobřežním pásu podél Vltavy a v oblasti Komoňan. Společným problémem vnějšího prstence je stabilizace průběhu trasy expresního okruhu. Dříve uvažovaná trasa se opouští a posouvá na jih. Celek jihoměstský má specifické problémy především v absenci center vybavenosti a v nedostatku pracovních příležitostí.

Plochy při stanicích trasy C metra Opatov a Háje, Chodov a Roztyly umožňují značné intenzivní rozvoj včetně volných ploch podél radiály. Zde je nutno lokalizovat funkce, které sníží uvedené deficity.

Z hlediska obsluhy území MHD je nejzávažnějším problémem přetížení trasy metra C, přepravující obyvatele sídlišť (zvláště JM I a II) za prací převážně do centra. Pro velké zatížení se připravuje výstavbu další trasy "D", která je v současné době prověřována ve dvou variantních polohách.

V sektoru jsou rezervy pro rozšíření a vytvoření komplexů veřejné zeleně. Rezervy jsou také pro plochy určené ke krátkodobé rekreaci obyvatel, především v prostoru Vltavy a v návaznosti na zeleň v Břežanském údolí, Bránickém údolí, Kunratickém a Miličovském lese.

Významným prostorem, kam se soustředily nežádoucí aktivity a stavby, je prostor Vltavy, jenž prakticky v celém svém průběhu vyžaduje celkovou rehabilitaci a vytvoření podmínek pro krajinná řešení a rekreační využití.

Soubor problémů k řešení:

- modernizace a rehabilitace stávajících částí vnitřního města: Nusle, Michle, Podolí, Braník,
 - transformace sídlišť z 60. let a vytvoření městských prostorů v sídlištech ze 70. a 80. let,
 - modernizace a rehabilitace jader historických obcí,
 - dořešení významných prostorů sektoru tj. Centrálního náměstí na Pankráci, Budějovického náměstí a Náměstí hrdinů, center Krč a Nové Dvory,
 - přehodnocení využití aktivních ploch sektoru zejména na předmostí Barrandovského mostu a v oblastech Roztyl, Chodova a Šeberova,
 - přehodnocení rozvojových možností v oblastech Komoňan, Líbuše - Písnice - Cholupice, Šeberova a Hrnčířů,
 - rehabilitace nábreží Vltavy, respektování a posílení stávajících přírodních útvarů.
- V oblasti dopravy:
- ve vnitřním městě eliminovat negativní dopad pankrácké radiály a tím rehabilitovat přilehlé městské prostředí,
 - stabilizovat průběh trasy D metra, rozsah trasy a lokalizační depa,
 - stabilizovat sektorové autobusové nádraží ČSAD,
 - prověřit lokalizaci tramvajové vozovny v jižním sektoru,
 - stabilizovat trasu expresního okruhu včetně zaústění dálnice D3.

7.5. Sektor jihozápad

Sektor jihozápad zahrnuje městské části Praha 5, Praha 13, Zličín, Řeporyje, Sliveneč, Velká Chuchle, Lochkov, Radotín, Zbraslav a Lipence. Rozloha území je 100 km² (20 % území Prahy), počet obyvatel byl v roce 1980 106 000 a vzrostl do roku 1991 na 138 000 osob.

Přírodní podmínky jsou limitujícími faktorem této části Prahy. Systém úzkých a hlubokých údolí orientovaných ve směru východ - západ zamezuje souvislému zastavění levého břehu Vltavy. Původní osady (pomineme-li prehistorické osídlení Butovic a Stodůlek) se rozvíjely podél historických cest na dně Košířského, Radlického a Chuchelského údolí. Na křižovatce těchto cest, v přímém kontaktu s centrem Prahy, vzniklo logické centrum Prahy 5 - Smíchov. Původně dělnické předměstí, posléze samostatné město, čeká dnes na své zhodnocení modernizací a rehabilitací.

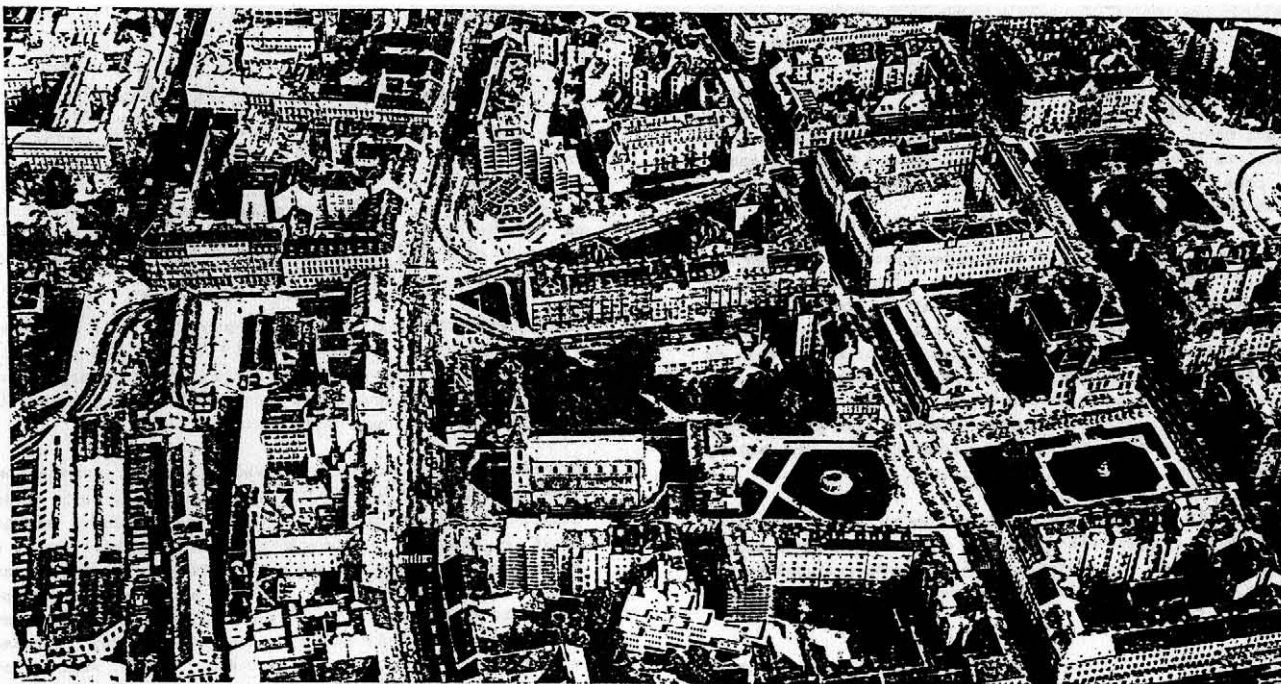
Jižní část sektoru má odlišný charakter. Za soutěskou Barrandovské skály se otvírá Lahovická kotlina se vstupem do Povltaví a Poberouní. Nad soutokem dvou řek na severním výběžku brdských Hřebenů leží historické město Zbraslav. Po připojení k hlavnímu městu ztratila mnoho ze svých předností zahradního města a vyletního místa Pražanů. Podobný charakter má i Radotín, rozložený na svazích nad Barounkou.

Snaha vyrovnat rozvoj Prahy směrem západním vedla v 70. letech i za cenu obtížné budované infrastruktury k založení nových obytných celků na vyvýšených pláních Jihozápadního města a Barrandova. V obou těchto prostorech se předpokládá ukončení panelové výstavby a doplnění sídlišť o nové druhy bydlení, vybavenosti a pracovních příležitostí. Problémem těchto převážně monofunkčních celků je dopravní spojení s centrem Prahy a vzájemné severojižní propojení. Pro Barrandov má zásadní význam vybudování kvalitní městské hromadné dopravy a nalezení alespoň ještě jednoho napojení mimo barrandovskou výstupní komunikaci. Rozvojové možnosti sektoru je třeba hledat v modernizaci a rehabilitaci stávajících městských čtvrtí Smíchova, Košíř a Radlic. Značnou rezervou zde zůstávají plochy ČSD a továrny ČKD Tatra.

Sektor má ještě poměrně značné rezervy pro novou výstavbu v prostoru JZM (Chaby, Horka, Dvory a Dívčí hrady) a na Barrandově. Kromě kvalitní bytové výstavby je nutné zde předpokládat velký rozvoj pracovních příležitostí a městské vybavenosti. Původní průmyslová zóna Zličín nabízí v současné době své plochy komerčním aktivitám.

Převážně zemědělský charakter Lahovické kotliny se změní po vybudování Radotínského přístavu a s novými aktivitami, které přístav do území přiláká.

V budoucnosti dojde k autonomnímu rozvoji zahradních měst Zbraslav a Radotín, doplněných o nové Lipence. Tyto obce na hranicích Prahy se stanou součástí rozvoje celého Poberouní.



V původních zemědělských obcích, jako jsou Sliveneč, Lochkov, Sobín, dojde k rozvoji vyvolanému nejen aktivitou jejich obyvatel, ale i novým pohledem na zemědělskou výrobu.

Rekreační potenciál krajiny jihozápadního sektoru Prahy je značný. Kromě přírodního parku Prokopské údolí jsou zde ještě oblasti klidu Košíř - Motol a Radotínsko-Chuchelský háj. Rozsáhlé komplexy lesů z Brd a Povltaví zasahují až k samým hranicím Prahy, stejně jako Středočeský kras do Radotínského údolí. Pro další využití rekreačních možností je třeba spojit jednotlivé zatím oddělené celky zeleně a v místech, kde zeleně zcela chybí, tato propojení cílevědomě budovat (např. propojení Zličín - Sobín - Brve).

Souhrn problémů určených k řešení v územním plánu :

- zhodnocení předpokládaných rezerv bydlení : JZM II (Chaby, Horka, Řeporyje), Barrandov I a II, Dívčí hrady, Lipence i menších ploch : Na Pomezí, dostavba Zličína, Radotín - centrum, Radotín - Višňovka, Zbraslav - nové centrum, Sliveneč a Velká Chuchle,
- zhodnocení území modernizací a přestavěb : Smíchov, Košířské údolí, Radlické údolí, Hlubočepy,
- nový generel zdravotnických a školských zařízení v Motole,
- zhodnocení velkého prostoru původně určeného průmyslu, skládům a stavebnictví mezi Zličínem, Chaby a expresním okruhem,

- propojení stávajících významných ploch zeleně přírodního parku Prokopského údolí s Radotínským údolím.
- V oblasti dopravy:
- vedení městského okruhu Smíchova a vyřešení navazujícího propojení východ-západ s novým mostem přes Vltavu,
 - vyústění Radlické třídy do prostoru Smíchova,
 - severojižní propojení Barrandov - JZM,
 - průběh expresního okruhu přes Lahovickou kotlinu s návazností na Radotínský přístav (především poloha a výška mostu přes široké údolí),
 - spojení Strakonické s Černošicemi silnicí (omezení průjezdu Radotínem),
 - vyřešení funkce a velikosti nádraží ČSD Smíchov,
 - v městské hromadné dopravě upřesnění obsluhy Barrandova, trasy M metra a budoucího napojení Lipenců,
 - umístění autobusového nádraží Smíchov do vyhovující polohy s návazností na stanici metra,
 - vyřešení systému garážování a s tím spojených služeb pro autobusovou a automobilovou nákladní dopravu prozatím zajišťovanou ČSAD.

7.6. Sektor centrum, Pražská památková rezervace

Historické město je hlavní hodnota, kterou Praha má. Dává Praze smysl, ovlivňuje fungování města. Celá kompozice se přímo či zprostředkovaně odvíjí od jeho existence.

Území se skládá z obvodu Prahy 1, části Prahy 2 a nepatrných částí Prahy 5, 6, 7 a 8. Území o celkové rozloze 8,7 km², se skládá z historických pražských měst - Starého a Nového Města, Malé Strany, Hradčan a Vyšehradu. V roce 1980 mělo 75 600 obyvatel, v roce 1991 klesl počet obyvatel na 62 500 osob. S ohledem k historickému jádru je třeba posuzovat všechny stavební záměry v jeho území. Také v širším pásmu za oběma hrady, na Vinohradech a v dlouhých průhledech podél řeky záleží velmi na horizontu, jehož vyrovnaná hladina, drobné dominanty na obzoru a zelená stráně zakončené nebem respektují a umocňují význam historického města. Zdá se, že kompozice budovaná po staletí, je moderní architekturou, jejími velkými objemy a bezohledností, velice snadno zničitelná. To dokazují stavby z poslední doby, ale i první dům tohoto druhu, budova odborů na Žižkově.

Pražská památková rezervace zaujímá jen nepatrný podíl (3 %) z rozlohy města, přesto je v ní 30 % veškerých pracovních míst a přes ní, nebo v těsné blízkosti, vede většina dopravy. Má nejhorší námitelné hodnoty prostředí. V porovnání s ostatním městem jsou srovnatelné jen Smíchov, Karlín a část Holešovic. Obrovské množství domů je ve špatném stavebním stavu, velké množství v havarijním stavu a většina z nich je památkově chráněna. Stavební úpadek města se stále prohlubuje. Pouze nutnost využívat domy a doposud účinná památková ochrana zabránily zatím masivním ztrátám památkového fondu.

Degradace území soustředěním dopravy do několika linií a míst znamená nerovnoměrné využívání území, vznik příliš aktivních částí s koncentrovaným ruchem a zapadlých opuštěných koutů. Zatím se Praha díky turistickému ruchu a zvýšenému zahraničnímu zájmu probouzí, zatím jen drobnými a vítanými změnami, často kýčem a skoro vždy bez ohledu k obyvatelstvu, které dosud na území rezervace žije.

Na historické jádro a centrum jsou navržena ve vybavení degenerovaná předměstí a nevybavená sídliště. Žádná z předpokládaných sektorových a větších sídlištních center nebylo dosud dokončeno. Jedinou nadějí pro výstavbu vybavenosti a pracovních poblíž bydlíšť, to je mimo centrum, je důsledná regulace záměrů přestavby, ochrana a rozvoj bytové funkce a ochrana celého historického prostředí v centru.

Potenciál území je v nových možnostech rozložení funkcí a aktivit v území. Jde zejména o parter postranních ulic a náměstí, vymístění standardní administrativy a funkční změny v dosud jakoby zakletých částech centra. Budou zastavěny ojedinělé proluky s nejvyšším ohledem k historickému prostředí.



Problémy území k řešení :

- Koncepce spíše památkového pojetí se jistě neobejde bez diskuse. Je jisté, že proběhne spor o každou demolici, o intenzivní využití volných pozemků a podzemí, diskuse o vhodné funkci každé stavební akce, zda má být ve větší nebo menší míře věnována komerčním zařízením (peněžním ústavům, hotelům, obchodu), kulturním a obecně prospěšným zařízením nevydělečným. Jak má být stabilizováno školství, zdravotnictví, služby obyvatelům a obchody se základními potřebami. Je zřejmé, že se konečně zredukuje sklady a nevhodné výroby.
- Bydlení již není možné dále redukovat, naopak je třeba zavést soubor opatření, jak zvýšit počet trvalých obyvatel v centru.
- Zisky vzniklé na území je třeba větším dílem opět investovat v tomto území. Z rozpočtu města a z příspěvků ziskových organizací, které těží z turistického ruchu, je nutné přispět na zlepšení prostředí centra (zelená údržba veřejných prostor, bezpečnost, kulturní zařízení).
- Ochrana historického jádra je podmínkou pro expanzi městského centra mimo PPR. Je třeba rozhodnout, vzhledem k obtížím v realizaci, zaviněným technickými nedostatky každé parcely v Praze a úředními průtahy o :
 - a) centrálním pojetí, t.j. o výstavbě jednoho nebo dvou prostorů rozvoje centra mimo PPR (např. Holešovice a Pankrác), kde jsou rychle uvolnitelné rezervy a naděje na prostorové dokončení,
 - b) decentralistickým pojetí, t.j. výstavbě i v dalších územích (Dejvice, Libeň, Žižkov, Smíchov a další lokální centra). Toto pojetí však vyžaduje rovněž centrální regulaci, předcházející přílišnému růstu nabídky nad poptávkou.

- Je třeba rozšířit památkově chráněné území (rezervaci) o další části vnitřního města (Dejvice, Letnou, Holešovice, Karlín, Žižkov, Vinohrady, Smíchov).
- V dopravní koncepci musí být :
 - a) zváženo umístění autobusového nádraží pro dálkové a mezinárodní linky na Florenci,
 - b) rozhodnuto o propojení břehů Vltavy na jihu PPR v prostoru Výtóně nebo v Podolí,
 - c) upřesněno vedení trasy D metra (stanice Wilsonovo nádraží) a trasy E a doplňkových forem MHD,
 - d) nově uváženo tzv. "nové spojení" na Florenci včetně zaústění do Wilsonova nádraží,
 - e) posouzeny možné změny trasy a charakteru severojižní magistrály,
 - f) upřesněna koncepce automobilové dopravy i s ohledem na dopravu v klidu a pěší zóny,
 - h) zlepšování trasy pro pěší a vytvoření trasy pro cyklisty.
- Souběžně s územním plánem musí být dořešeny hlavní rozvojové prostory uvnitř PPR :
 - a) náměstí Republiky - Masarykovo nádr. - Florenc,
 - b) území Wilsonova nádraží a zelených ploch za nádražím,
 - c) severní předpolí Pražského hradu,
 - d) území Karlov - Albertov.

7. Pražský region

Praha je v řadě hledisek prostorové i funkční svázána se svým aglomeračním územím. Mezi městem a jeho okolím probíhá trvalá interakce. Praha poskytuje části obyvatelstva aglomeračního pásma nabídku pracovních příležitostí i své občanské vybavenosti, zejména ve sféře obchodu, zdravotnictví a kultury. Příměstská oblast, zvláště její jižní a jihozápadní část, plní pak nezastupitelnou funkci rekreačního území města i mnohé další. Proto je třeba Prahu a její region posuzovat jako celek a takto - společně se státním ústavem pro územní plánování TERPLANEM - přistupovat i k úvahám o jeho dalším územním vývoji.

6.1. Vymezení

Region Prahy lze sledovat v několika úrovních - Střední Evropa, Čechy, aglomerace. Dosavadní vymezení Pražské středoevropské aglomerace, zahrnující území o rozloze 3 800 km², bylo společně s TERPLANEM korigováno, neboť do něj byla některá sídla dříve zahrnuta pouze formálně. Pracovní je nyní pražský region vymezen v tomto územním rozsahu (centra osídlení s obcemi v jejich okolí) :

Kladno (včetně Unhoště),
Kralupy nad Vltavou (vč. Odolená Voda a Libeč n. Vltavou),
Neratovice (vč. Kostelce nad Labem),
Brandýs nad Labem - (od Staré Boleslavi a Čelákovice),
Lysá nad Labem - Milovice,
Říčany (vč. Kostelce nad Černými lesy a Mnichovic),
Benešov (vč. Týnec nad Sázavou a Čerčan),
Davle - Štěchovice,
Knížeck pod Brdy,
Dolní Pobereč (vč. Zadní a Hláská Třebáně),
Beroun (vč. Zdic).

6.2. Stav plánování

Územní plán Pražské středoevropské aglomerace začal být zpracováván na počátku sedmdesátých let a byl vždy koordinován s územním plánem Prahy. Koncepce návrhu vycházela z předpokladu lokalizace výstavby do měst Kladno, Říčany, Úvaly, Kralupy nad Vltavou a do seskupení sídel v Poberouň a Polabí. Tato koncepce byla na území Prahy doplněna velkými radiálními sídelními útvary Běchovice - Újezd nad Lesy a Uhřetěves - Kolovraty. Z dnešního pohledu lze tehdejší koncepci vytknout :

- příliš vysoký odhad demografického vývoje sídel, který se nerealizoval,
- orientaci na velké obytné celky sídelního charakteru,
- zanedbání údržby a regenerace v centrálních částech sídel,
- ztrátu prostorových a architektonických hodnot některých měst a drastické zásahy do krajiny.

V pozdější době se značně omezila spolupráce zpracovatelů obou územních plánů, dokumentace byly vytvářeny souběžně, ale administrativní hranice Prahy se stala v obou směrech nepřekročitelnou.

6.3. Možnosti

Lokalizaci nové výstavby v rámci hlavního města i celého regionu budou ve značné míře ovlivňovat ekonomické a ekologické faktory. Z práce, kterou dokončil tým Krajského projektového ústavu vyplývá, že při dalším rozvoji Prahy dříve nebo později (podle některého z dále uvedených scénářů) vznikne potřeba výstavby rodinného a nízkopodlažního bydlení pro cca 170 000 osob ve vhodných lokalitách a to jak na území hlavního města, tak zejména v příměstském pásmu s přijatelnou časovou dostupností Prahy. Rezervy hlavního města i rezervy regionu tuto potřebu plně pokrývají. Pro celé území je zpracována koncepce systému ekologické stability. Jeho rozvoj však záleží na vzájemné koordinaci záměrů Prahy a obcí v regionu, obdobně jako u otázek dodávky pitné vody a čištění odpadních vod, vedení částí komunikací, lokalizace deponií odpadů, ozdravení ovzduší a dalších otázek společného zájmu.

6.4. Územní plán regionu

Předpokládá se, že územní plán Prahy vznikne souběžně s územním plánem Pražského metropolitního regionu, který vypracuje TERPLAN. Spolupráce bude založena na předávání informací a dat. Cílem je společná řešení a harmonizace územních záměrů hlavního města a regionu. Praha by měla být připravena na další vývoj regionu podle několika rozvojových scénářů, z nichž každý bude vyžadovat usměrňování stavebních činností.

Příklady scénářů :

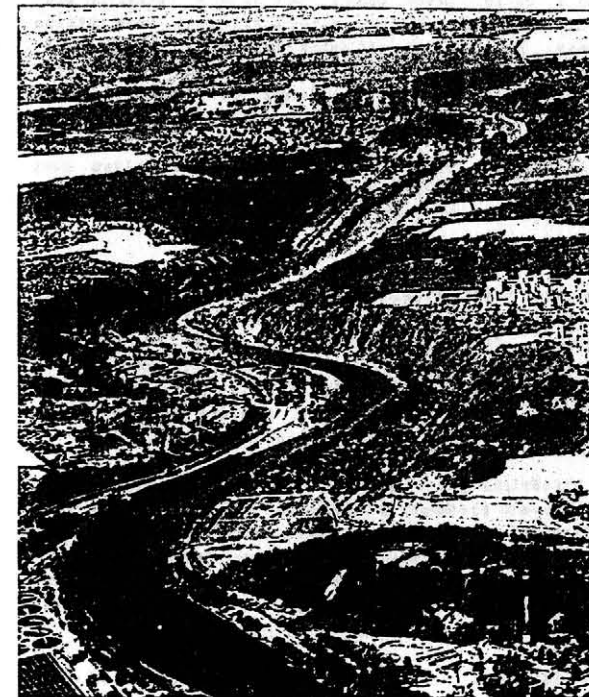
- Hospodářský útlum nebo úpadek způsobí pokračování dnešního trendu, potřeby města budou řešeny intenzifikací stávající zástavby, vyčerpáním rezerv a účelovými investicemi do úzce vymezených oblastí. Výsledkem bude nevyvážený rozvoj Prahy uvnitř hranic. Bude pokračovat "vysávání" příměstské oblasti, v níž budou využity pouze některé již dnes známé volné a vhodné plochy.
- Pozvolná stabilizace a mírný rozvoj, centrálně řízený a dotovaný, způsobí rozvoj osídlení do regionu v několika vybraných směrech s cílem plně využít budovanou infrastrukturu. Např. směr Běchovice, Uhřetěves, Poberouň, Rudná, Hostivice.
- Stabilizace a rozvoj samosprávy s decentralizací řízení přinese rozdílné možnosti rozvoje obcí v týchž směrech, avšak v delším časovém období. Dojde k rychlému rozvoji některých dalších malých obcí : rodinné domky, podnikatelské aktivity. Proběhne program "obnovy venkova". Cílem nutného usměrňování výstavby v celém regionu bude ochrana a tvorba životního prostředí a celoplošný rozvoj dopravní sítě, vynucený pohybem obyvatel za prací a vybaveností.
- Při rychlejším rozvoji hospodářství, vyšším vlivu investic a při vyváženém rozvoji funkcí dojde i k výstavbě ve větších sídlech regionu, k jejich zvýšenému osamostatnění

a převzetí některých aktivit Prahy (Kralupy, Brandýs nad Labem, Říčany, Český Brod, Čelákovice, Milovice).

- Rychlý rozvoj hospodářství a rozvoj automobilové dopravy umožní ještě výraznější decentralizaci. Porostou i menší obce doposud opomíjené (Unhošť, Velvary, Odolená Voda, Kostelec nad Labem, Průhonice, Jilové).

Všechny tyto scénáře by měly respektovat stávající fenomény regionu, které je nutné plánovitě rozvíjet nebo regulovat :

- ekologickou kostru krajiny, opírající se o přírodní prvky, doplněnou v územní systému ekologické stability,
- historický systém osídlení měst a vesnic kolem Prahy,
- radiální systém železnic, doplněný o celostátní a evropské linie,
- založené pracoviště a ekonomický potenciál míst,
- zemědělskou půdu a těžbu surovin,
- chráněná území a výtvořky,
- rekreační zařízení a jejich budoucí využívání,
- vodní hospodářství a energetiku jako aktuální existenciální problémy hlavního města,
- životní prostředí jako základní předpoklad trvání Prahy.



ÚZEMNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA 1991