

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE – FAKULTA STAVEBNÍ
KATEDRA URBANISMU A ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY – FACULTY OF CIVIL ENGINEERING
DEPARTMENT OF URBAN DESIGN, TOWN AND REGIONAL PLANNING

Ing. arch. Petr DURDÍK

MOŽNOSTI DALŠÍHO ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY
FUTURE DEVELOPMENT POSSIBILITIES
OF THE CAPITAL CITY OF PRAGUE

SUMMARY

The topic of the lecture is devoted to the current point of view on the future heading of the metropolis. In the framework of the lecture course becomes the dealing with the metropolis as part of the subject „Urban Planning 3“, where the issue of spatial planning is included.

The development of the Capital city has to be understood as a continuous process based on the European and national context. It is necessary to understand the links of the city into the agglomeration and respond to problems that arise in the area. One of them is a thought-less handling with the open space within the administrative borders of the city, which is partly caused by administrative demarcations of the Prague region in the same borders as the city itself. Regional relations are so strong that Prague already joins in many places with its rear in one unit.

Current trends in urban planning are based on respect for conditions of concerned area, sustainable development and environment-friendly behavior towards resources. It also means protection of vacant areas. New development should be directed to redevelopment of abandoned or neglected areas (brownfields). Prague has a large number of those and counts with their transformations to a fully adequate urban zones. Their redevelopment is subject to costly public investment, which will burden the city's budget. The example of the redevelopment area „HafenCity“ in Hamburg has pointed the difficulties and long duration of such a process. From the comparison of the size of such areas in Prague with the redevelopments in Hamburg is evident, that such large projects will need to be decomposed into phases and with regard to the public budget.

The lecture is topped with recommendations of possible solutions of the problem outlined whatever by help of legislative measures or organisation at the level of both the planning tools and management of the city.

SOUHRN

Přednáška je věnována současnému pohledu na budoucí směřování metropole. V rámci výuky se stane součástí přednáškového cyklu k hlavnímu městu v rámci předmětu „Urbanismus 3“, kde je již problematika územního plánování metropole zařazena.

Rozvoj hlavního města je nutno chápat jako kontinuální proces, který vychází z evropského a národního kontextu. Je třeba pochopit vazby města do zázemí aglomerace a reagovat na problémy, které v území vznikají. Jedním z nich je nešetrné zacházení s volnou krajinou za správnými hranicemi města, které je zčásti vyvoláno administrativním vymezením Pražského kraje ve stejných hranicích jako samotné město. Aglomerační vazby jsou tak silné, že Praha již v mnoha místech se svým zázemím srůstá v jeden celek.

Současné trendy v urbanismu jsou založeny na respektování daností území, udržitelném rozvoji a šetrnosti ke zdrojům. To znamená i ochranu nezastavěného území. Rozvoj by měl být směřován na území přestaveb nevyužívaných, nebo zanedbaných území. Těch má Praha velký počet a počítá s jejich transformací na plnohodnotné městské čtvrtě. Jejich využití je ale podmíněno nákladnými veřejnými investicemi, které zatíží městský rozpočet. Na příkladu přestavbového území „HafenCity“ v Hamburku je poukázáno na náročnost a dlouhodobost takového procesu. Ze srovnání kapacit vybraných území v Praze s přestavbovým územím v Hamburku jasně vyplývá, že naplňování tak velkých území bude nutné rozložit do etap v čase a s ohledem na veřejný rozpočet.

Přednáška je zakončena doporučeními na možná řešení naznačených problémů, ať už legislativními opatřeními, nebo organizací na úrovni jak plánovacích nástrojů, tak managementu města.

KLÍČOVÁ SLOVA

urbanismus, územní plánování, region, aglomerace, regionální vazby, suburbanizace, správní hranice, územní rozvoj, přestavba, zanedbaná území, lokalita, ekonomické podmínky, rozpočet, demografie, kulturní dědictví, zelený pás, nádraží, bydlení, srovnání, kapacita, Praha, Bubny, Karlín, Masarykovo nádraží, Žižkovské nádraží, Smíchovské nádraží, Vysočany, HafenCity, Hamburk

KEYWORDS

urban design, town planning, region, agglomeration, regional relations, suburbanization, civil boundary, land development, redevelopment, brownfields, locality, economic conditions, budget, demography, cultural heritage, greenbelt, railway station, housing, comparison, capacity, Prague, Bubny, Masaryk railway station, Žižkov railway station, Smíchov railway station, Vysočany, HafenCity, Hamburg

OBSAH:

1. Výchozí podmínky	..... 6
1.1. Širší vazby	..... 6
1.2. Vymezení území	..... 8
1.3. Přírodní, historické a kulturní danosti	..... 12
1.4. Demografické podmínky	..... 13
1.5. Ekonomické podmínky	..... 15
2. Koncepce rozvoje	..... 16
2.1. Rozvojové trendy	..... 16
2.2. Současné rozvojové tendence hlavního města Prahy	..... 17
2.3. Vybraná rozvojová území	..... 18
2.4. Příklad transformačního území v zahraničí HafenCity Hamburk	..... 23
2.5. Porovnání lokalit transformačních území	..... 25
3. Závěrečná doporučení	..... 27
Literatura a zdroje	..... 29
Petr Durdík Ing. arch.	..... 30

MOŽNOSTI DALŠÍHO ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Praha, hlavní město České republiky, je městem s tisíciletou historií, která ovlivnila jeho prostorové uspořádání, je pestrou čítankou jednotlivých stavebních slohů a názorů na tvorbu městského organismu. I když se střídala období dynamického růstu s obdobími stagnace, je jasně patrná kontinuita jejího vývoje, která se propisuje až do dnešní doby. Budoucí směřování rozvoje tak musí vycházet z pochopení vývoje minulého, respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot a současných trendů moderního urbanismu. Kromě řešení aktuálních problémů, vznikají i dlouhodobé vize pro metropole Evropy. Jsou dány zčásti platnou legislativou na mezinárodní úrovni a na úrovni státu řadou dokumentů střednědobého charakteru. Územní rozvoj je ve větší míře provázán s politickými rozhodnutími a zodpovědnost za stav území se přenáší na orgány samospráv.

V této přednášce není možné postihnout všechny aspekty, které jsou s rozvojem území spojeny. Soustředím se tedy pouze na stručný výčet jevů, které koncepci území ovlivňují, a větší pozornost zaměřím na dvě oblasti. Jedná se o vymezení území, které je s městem Prahou spojeno a na vybraná přestavbová území, která mají pro další rozvoj města největší význam.

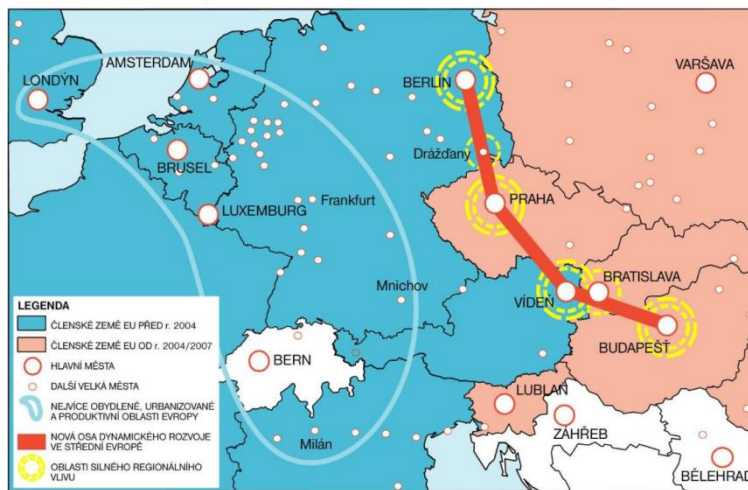
1. VÝCHOZÍ PODMÍNKY

1.1. Širší vazby

Z hlediska postavení města v evropském prostoru a z toho vyplývajícího rozvojového potenciálu je Praha součástí druhé dynamické osy, která zahrnuje Berlín, Drážďany, Prahu, Vídeň, Bratislavu a Budapešť. Postavení Prahy v této ose předurčuje její potenciál do roviny celoevropského významu. Hlavní ekonomická osa

pak směřuje z Anglie přes Belgii, Holandsko, Lucembursko, Německo a Švýcarsko do severní Itálie.

Obr. Praha ve střední Evropě

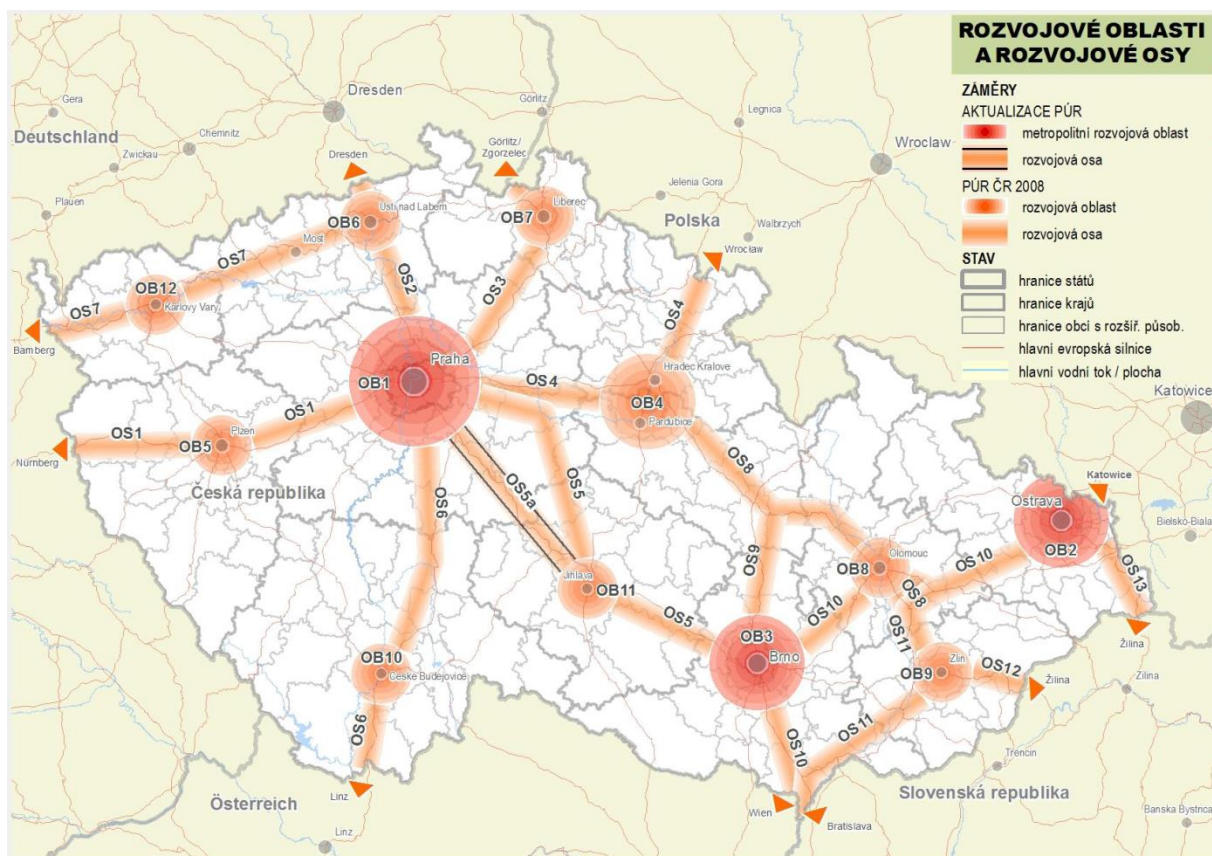


Zdroj: ÚRM, 2011

Obr. č. 1. Praha ve střední Evropě – UAP Praha

tuto rozvojovou oblast navazují rozvojové osy OS1- 6, které propojují Prahu s dalšími rozvojovými oblastmi.

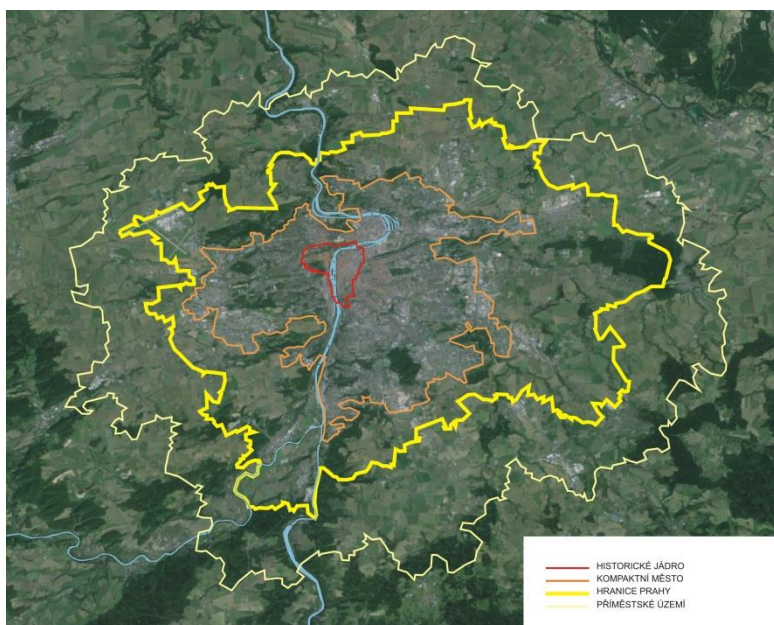
Politika územního rozvoje, zahrnuje Prahu a její okolí do rozvojové oblasti OB1 jako Metropolitní Rozvojovou oblast Praha, s nejsilnější koncentrací obyvatel v ČR se soustředěním kulturních a ekonomických aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam. Na



Obr. č. 2. PUR – rozvojové oblasti a rozvojové osy - MMR

1.2. Vymezení území

Hlavní město Praha je, jako každé velkoměsto, součástí širší aglomerace (spádovou oblastí), pro kterou je město zdrojem pracovních příležitostí a centrem nadmístní vybavenosti ve všech oborech. Z toho vyplývá i zvýšený rozvojový potenciál širšího území, vázaný na blízkost hlavního města. Oblast regionálního zázemí byla několikrát vymezena v různých studiích, sloužila i pro stanovení hranic Pražského kraje v devadesátých letech minulého století, kdy bylo rozhodnuto o tom, že Praha se stane současně obcí i krajem. Výsledné rozhodnutí o hranicích však mělo ryze politický a ekonomický rozměr, kdy hlavním kritériem bylo stanovení jednoho samosprávného celku s jedním zastupitelstvem, které bude mít jak obecní, tak krajskou působnost. Tím byl vymezen Pražský kraj v totožných hranicích, jako jsou hranice vlastního města – obce Prahy. Toto rozhodnutí, které sice zjednodušuje výkon samosprávy, výrazně zasáhl do možnosti ovlivňovat rozvoj území, které přímo navazuje a souvisí s rozvojem hlavního města. Jedná se o samosprávný celek jiného kraje, jehož územně plánovací kompetence jsou soustředěny

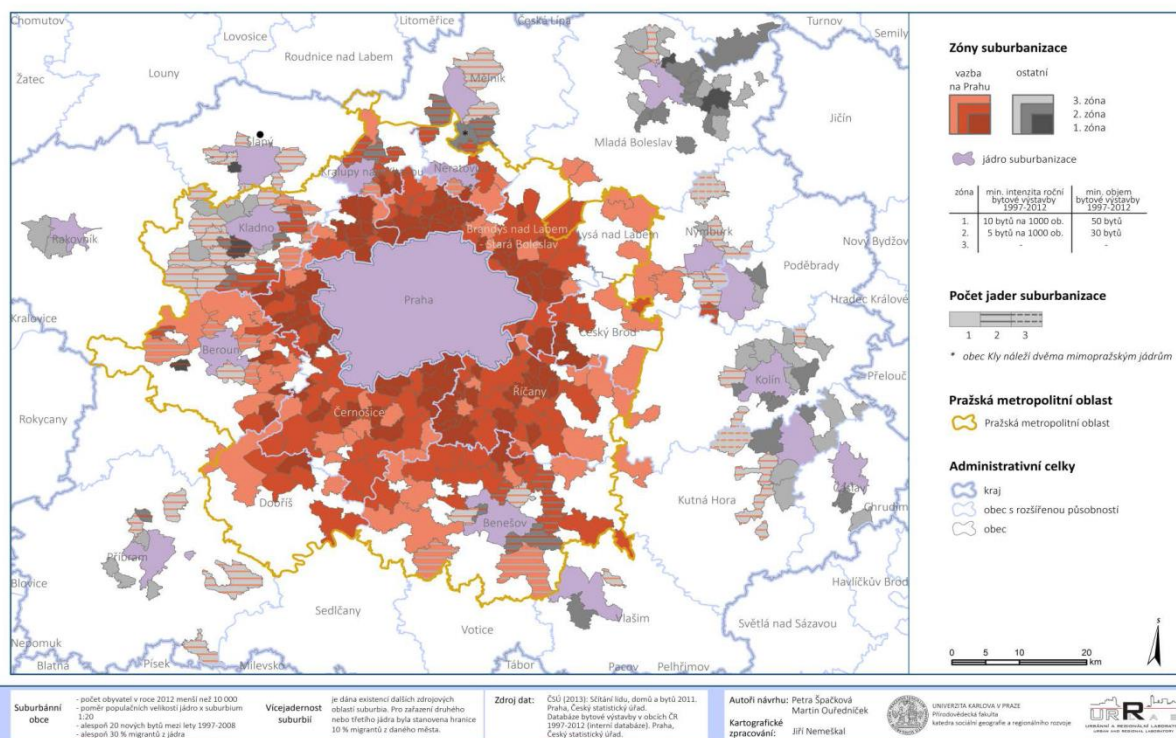


Obr. č. 3. Hranice příměstského území zasaženého suburbanizací AURS, IPR Praha 2014

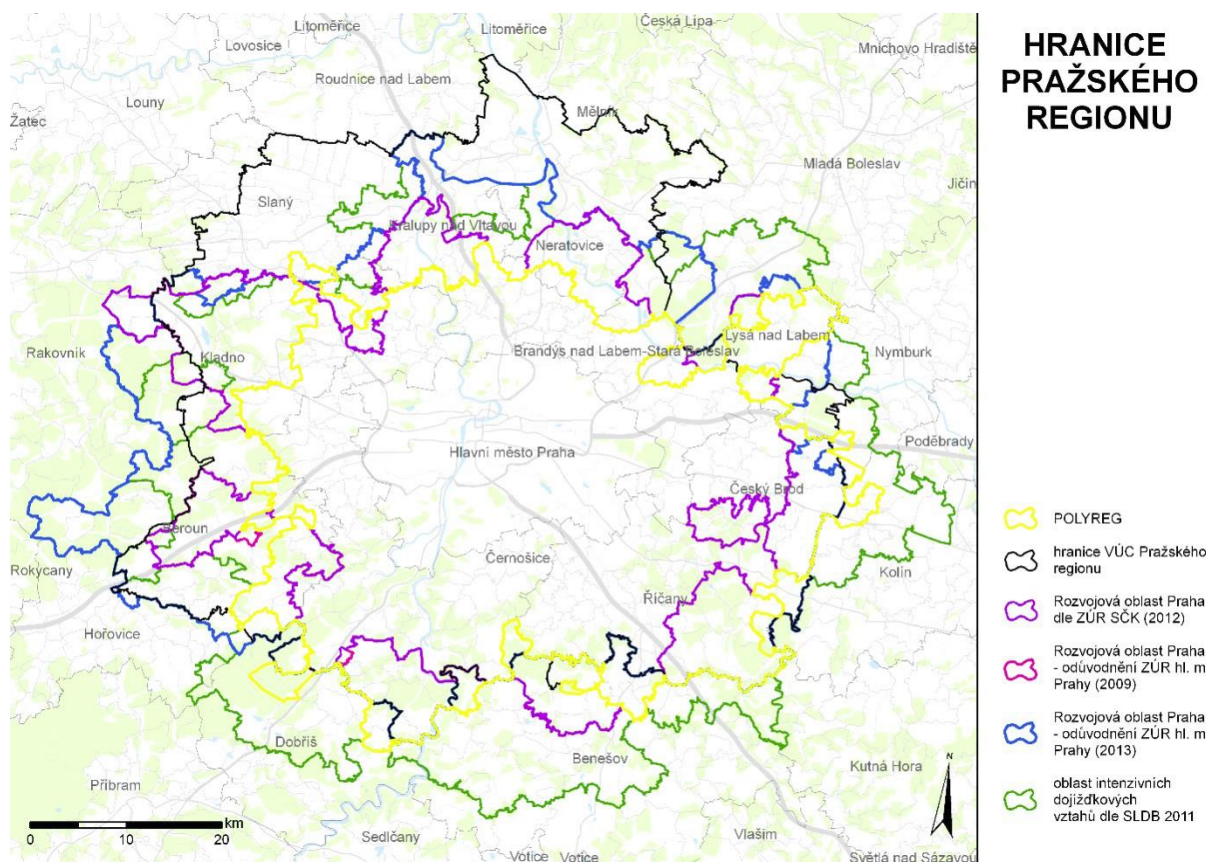
i když Praha výrazně reguluje rozvoj svého území ve vnějším pásmu, za jejími hranicemi dochází k nekontrolovanému suburbanizačnímu procesu přilehlých obcí.

na prvky obsažené v krajské dokumentaci (zásadách územního rozvoje), tedy na stanovení nadmístních záměrů, zejména dopravní a inženýrské infrastruktury a prvků ÚSES, neovlivní však rozvojové ambice jednotlivých obcí, které mají rozvoj svého území pevně v rukách prostřednictvím svých územních plánů. A tak

ZÓNY REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE V ZÁZEMÍ PRAHY 2012



Obr. č. 4. Zóny rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy 2012 – UK Praha



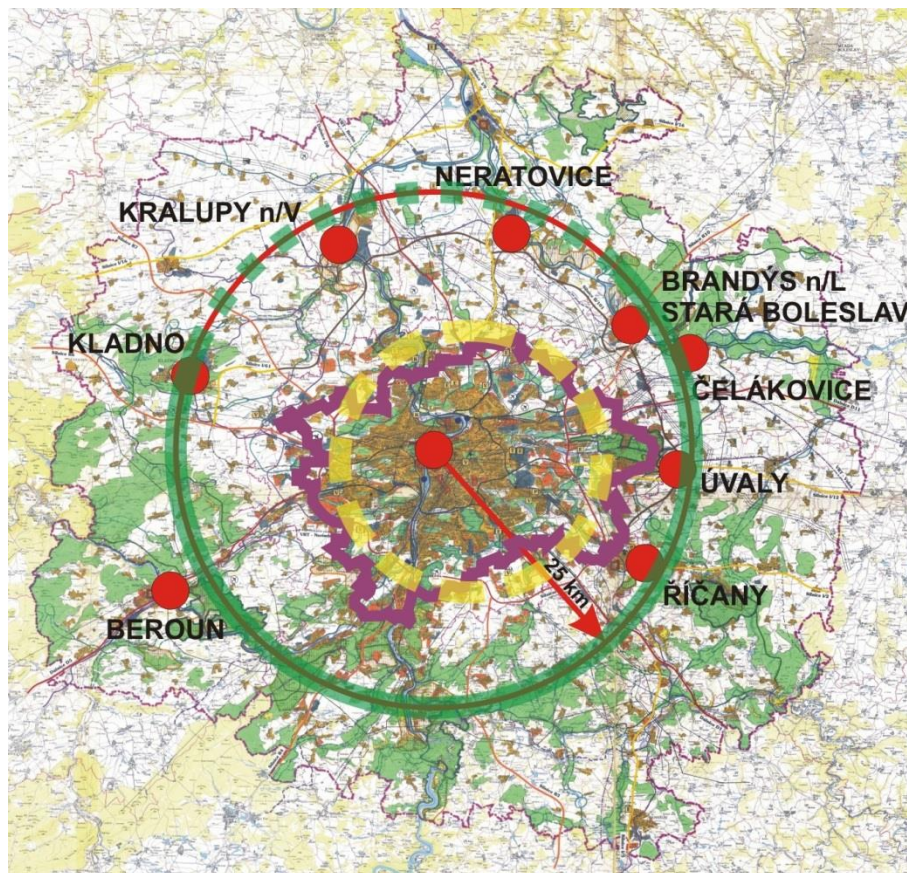
Obr. č. 5. Pražský region - IPR Praha 2011

Bez ohledu na stanovení krajských hranic je potřeba pro budoucnost města počítat s výrazným podílem aglomeračních vztahů. Vymezení metropolitní oblasti proběhlo již při zpracování územního plánu hl. m. Prahy z roku 1999, kdy byl souběžně zpracováván plán Pražského regionu, protože v té době bylo podle stavebního zákona možné zpracovat dokumentaci velkého územního celku na území části kraje. Obě dokumentace byly vzájemně koordinovány. Další pokusy o vymezení metropolitní oblasti proběhly v rámci zpracování Zásad územního rozvoje Prahy.

Vývoj v metropolitní oblasti je také zajímavý z hlediska postavení větších sídel vůči vlastnímu hlavnímu městu. Při bližším zkoumání je patrné, že jejich poloha okolo Prahy je soustředěna zhruba do vzdálenosti 23 km od historického středu Prahy. Vzhledem k tomu, že se Praha rozrůstala excentricky východním směrem, dostávají se některá sídla na pravém břehu Vltavy až těsně na hranici města, zatímco levobřežní sídla si zachovala zcela oddělenou polohu v regionu a jejich vývoj není s hlavním městem spojen. Jedná se zejména o Beroun, Kladno, Kralupy n. Vltavou a na severu Neratovice. Projevuje se to i nižší vyjížděnkou za prací do Prahy, s výjimkou města Kladna, které je vázáno na Prahu velmi výrazně, zejména po ukončení hutní výroby, která znamenala výrazný úbytek pracovních příležitostí v místě. Tradiční rozvojové směry do regionu jsou historicky vázány na dopravní tahy.

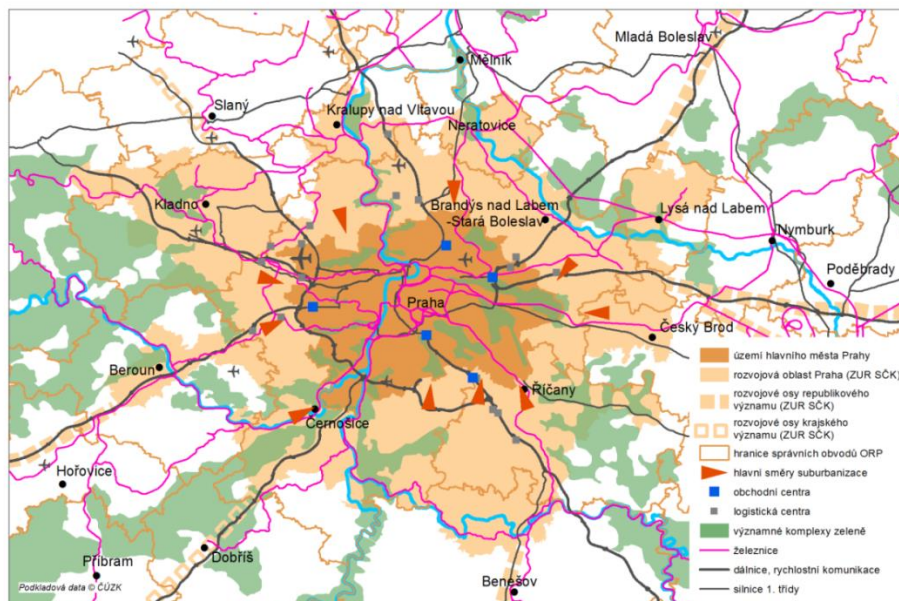
V souvislosti s vymezením rozvoje Prahy je diskutován i zelený pás, který by měl být vytvořen na hranicích města. Tato myšlenka, která vznikla na přelomu století, je v ideové rovině diskutována již více než patnáct let. Její realizace však má svá úskalí jak v dnes již výrazně urbanizované krajině, tak v systému stávajících zelených hmot, které díky terénní konfiguraci mají charakter radiálních klínů, které do města vstupují. Tento radiální systém by měl být naopak respektován a posílen. Pokud by mělo být vytvořeno okružní oddělení městského prostoru od samostatné a nezávislé zástavby středočeského kraje, nabízí se využití stávajících zelených hmot, které tvoří západo-jihovýchodní podkovu, která kopíruje prstenec větších sídel v regionu a mohla by tedy být aglomeračním zeleným pásem okolo Prahy.

Případné doplnění celého kruhu v severní části území bude limitováno kvalitním zemědělským půdním fondem.



Obr. č. 6. Soustava větších sídel v regionu a zelený pás

Obr. Hlavní vnější vazby Prahy a regionu



Zdroj: ÚRM, 2011

Obr. č. 7. Hlavní vnější vazby Prahy a regionu – URM 2011

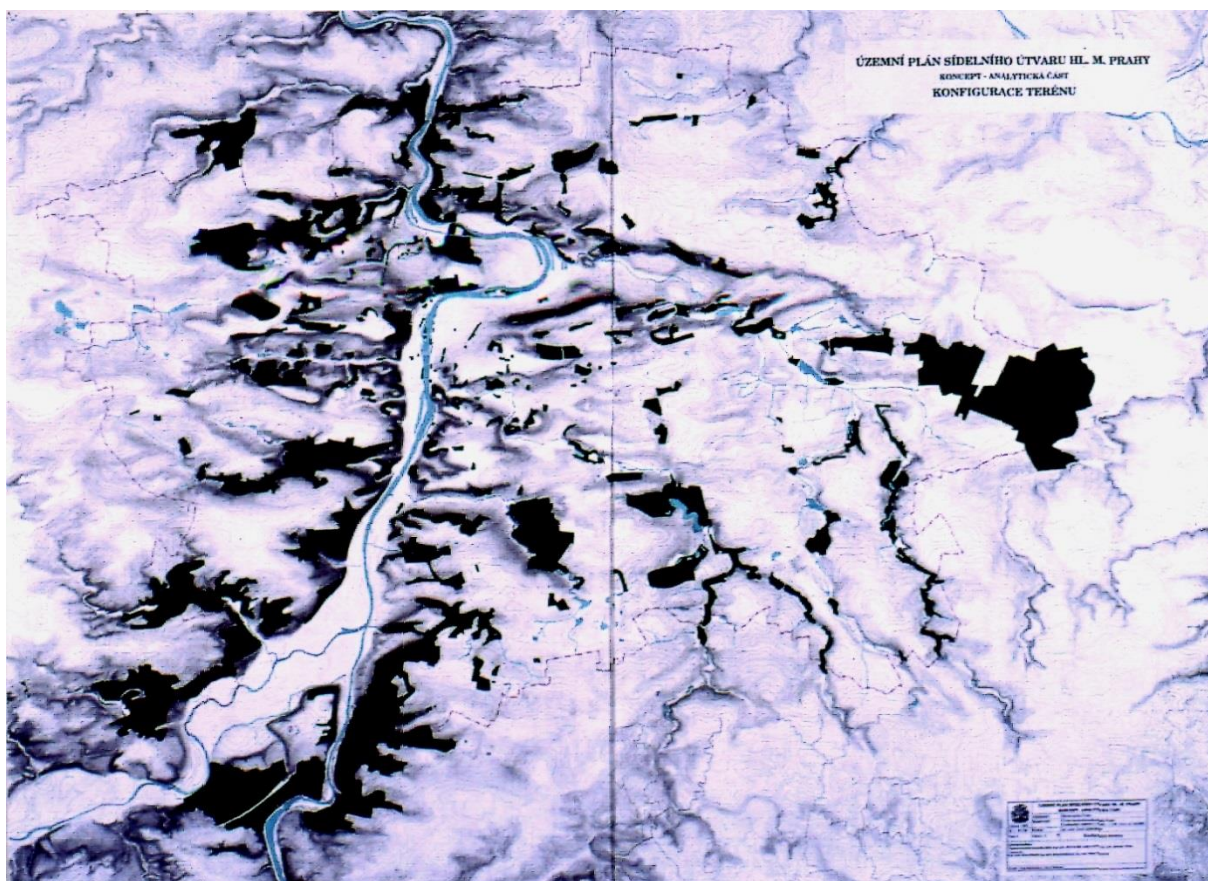
1.3. Přírodní, historické a kulturní danosti

Postupný vývoj pražského osídlení byl spjat s terénní konfigurací vltavské kotliny, která se stala centrálním prostorem historického města. Teprve v dalším období došlo k rozšíření na výšinné polohy říčních břehů, které jsou prořaty hlubokými údolími vltavských přítoků. Z tohoto pohledu byl pro návaznou zástavbu příznivější pravý břeh s pozvolnějším stoupáním. Území je protkáno hmotami zeleně, zejména jsou pro Prahu charakteristické zelené svahy, které vytvářejí pestré horizonty v krajinném rázu území. Do města zasahuje chráněná krajinná oblast Český kras, jsou zde chráněná území a přírodní rezervace, městskými vyhláškami jsou vyhlášeny přírodní parky. Stávající zelené hmoty jsou zahrnuty do systému ekologické stability, který byl vymezen v územním plánu 1999 stejně tak, jako navržený celoměstský systém zeleně, který jednotlivé hmoty doplňuje a propojuje.

Praha byla v roce 1992 zapsána na list historického dědictví UNESCO díky své Pražské památkové rezervaci (1971), která je jednou z největších v Evropě. Kromě ní jsou v Praze vyhlášeny další dvě památkové rezervace lidové architektury a vyhláškami města památkové zóny, zahrnující významné ucelené urbanistické soubory městských čtvrtí.

Z hlediska historického vývoje a struktury zástavby lze město rozčlenit na několik pásem. Jedná se o celoměstské centrum, vnitřní kompaktní město, vnější kompaktní město a vnější pásmo. Celoměstské centrum zahrnuje území Pražské památkové rezervace s kombinací rostlé a blokové zástavby, vnitřní kompaktní město zahrnuje blokovou zástavbu původních pražských předměstí, vnější kompaktní město intenzivní zástavbu sídlištních celků a vnější pásmo území později připojených obcí, které si zachovaly charakter příměstského prostředí.

Poslední administrativní územní zvětšení Prahy proběhlo v roce 1974, na základě připravovaného územního plánu, který byl schválen v roce 1975. Předpoklad velkého rozvoje směrem východním, do prostoru Běchovice - Újezd n/Lesy a Uhříněves - Kolovraty se však nenaplnil a území si zachovalo charakter příměstské krajiny.



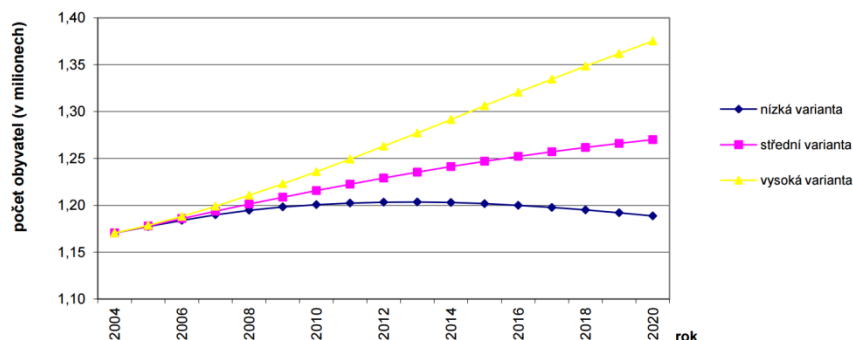
Obr. č. 8. Terénní reliéf Prahy URM 1995

1.4. Demografické podmínky

Demografické prognózy se shodují v tom, že nárůst obyvatel přirozenou měnou nebude ve městě hrát pozitivní roli. Spíše se dá očekávat drobný úbytek. Rozhodující úlohu bude hrát migrace a podíl dlouhodobě přítomných obyvatel. Dále třeba počítat s krátkodobě přítomnými obyvateli včetně jednodenních návštěvníků. Jestliže se podle prognózy z roku 2006 předpokládá, že na území města bude k roku 2020 1,3 milionu trvale bydlících obyvatel, současně bude ve městě pobývat dalších 300 až 400 tisíc dlouhodobě a krátkodobě přítomných. V jednom dni se tedy na území města může pohybovat až 1,7 milionu obyvatel. Tato čísla jsou překvapivě o něco nižší oproti prognóze z devadesátých let, která byla použita pro územní plán 1999 a která předpokládala k roku 2010 celkový počet obyvatel, pohybující se ve městě v jednom dni o 100 tisíc vyšší, tedy 1,8 milionu. Prognóza statistického úřadu z roku 2013 předpokládá, že se počet trvale

bydlících obyvatel Prahy zvýší k roku 2035 na 1,29 milionu a k roku 2050 na 1,39 milionu. Prognóza Přírodovědecké fakulty UK z roku 2014 předpokládá v nejpravděpodobnější variantě růst obyvatel Prahy k horizontu 2050 na 1,49 milionu trvale bydlících.

Tab. Odhad počtu obyvatel Prahy do roku 2020



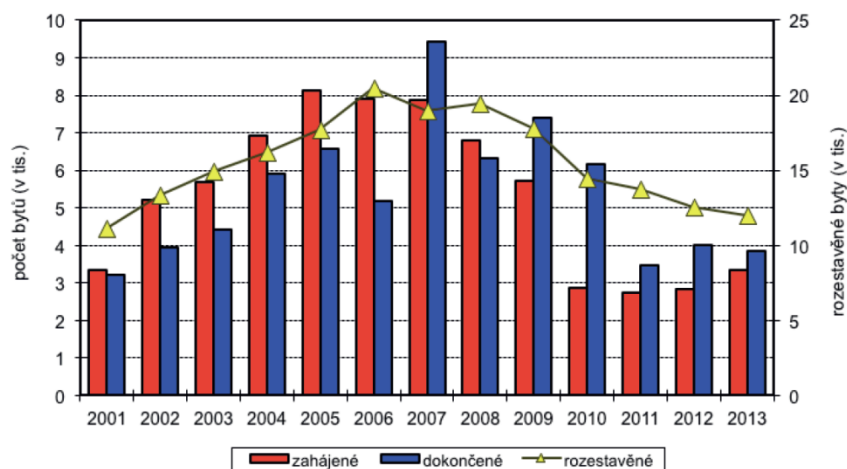
Zdroj: Burcin, Kučera, Čermák, *Perspektivy vývoje obyvatelstva na území hlavního města Prahy, 2006*

Obr. č. 9. Vývoj počtu obyvatel Prahy do roku 2020 – UAP 2012

S ohledem na počet obyvatel byla nastavena i potřeba nové výstavby bytů, která k roku 2010 měla dosáhnout zhruba počtu 141 000, z nichž část měla být uspokojena v regionu (cca 35 000). Počet bytů realizovaný a dokončený do roku 2010 dosáhl cca 61 000 bytů. Zdaleka tedy nebyl pokryt očekávaný požadavek a tento deficit bude realizován v letech dalších. Požadavek na počet bytů k roku 2020 zatím není stanoven a bude předmětem řešení nového územního plánu Prahy.

Vývoj bytové výstavby v Praze v období 2001–2013

[Zdroj: IPR podle ČSÚ, 2014 (údaje o počtu rozestavěných bytů jsou od roku 2009 výpočtem IPR)]



Obr. č. 10. Vývoj bytové výstavby v Praze 2001 – 2013 UAP 2014

1.5. Ekonomické podmínky

Současná ekonomická situace není příliš příznivá pro rozvojové aktivity. Doznívající hospodářská krize se negativně projevila zejména ve stavebnictví, což je ostatně patrné i z předcházejícího grafu výstavby bytů. Pro nastartování rozvojových projektů je důležitý samozřejmě privátní kapitál developerských společností, ale zároveň úroveň veřejných investic, které jsou spojeny s přípravou území. V současné době Praha dokončuje dvě významné stavby, které zatížily veřejný rozpočet částkou více než 57 miliard. Jedná se o tunelový komplex Blanka a prodloužení metra trasy A z Dejvické do Motola. Stav a výhled rozpočtu hlavního města Prahy však také obráží současnou ekonomickou situaci a kapitálové výdaje pro příští a další roky, jsou oproti předchozím letům výrazně nižší. Výhled na další období tento trend ještě více potvrzuje a předpokládá výdaje v ještě nižší úrovni. Zde je třeba připomenout, že Praha zahájí přípravu výstavby první etapy metra trasy D z Písnice na Pankrác v objemu cca 33 mld., musí realizovat rekonstrukci a dostavbu Ústřední čistírny na Císařském ostrově v řádu 7 mld., z menších projektů město chystá obnovu Holešovického výstaviště za 1,5 mld. korun. Jen tyto aktivity zatíží rozpočet do budoucích let částkou 41,5 mld. Samozřejmě je otázka, kolik se podaří na tyto akce získat z prostředků evropské unie nebo státu. Z této situace by měl vycházet také plán veřejných investic v souvislosti s dalšími plánovanými aktivitami v rozvojových územích.

Rok	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Kapitálové výdaje stav v tis.	24 761 261	15 148 551	15 572 661	14 256 351	10 091 184	15 963 242
Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kapitálové výdaje výhled v tis.	14 157 500	6 845 000	6 575 000	6 021 000	5 631 000	5 414 000

Obr. č. 11. Přehled kapitálových výdajů v rozpočtech hl. m. Prahy pro roky 2009 – 2020

Kapitálové výdaje se dále dělí na deset kapitol, z nichž pro rozvoj území a podmiňující investice jsou nejdůležitější kapitola 02 a 03, které zahrnují technickou a dopravní infrastrukturu. V roce 2015 je na tyto oblasti vyčleněno 62 % z celkových kapitálových výdajů.

2. KONCEPCE ROZVOJE

2.1. Rozvojové trendy

Současné společenské podmínky a demokratizace společnosti klade stále větší důraz na participaci obyvatel a větší zodpovědnost politických reprezentací při rozvoji území. Zároveň dochází k důraznějšímu postoji při ochraně zdrojů a udržitelnosti rozvoje. K tomu směřují i mezinárodní úmluvy a charty, které mají vztah k urbanismu a územnímu plánování.

Torremolinská charta (1983) a Aalborská charta (1994) přinesly požadavky spojené zejména se zodpovědným zacházením s přírodními zdroji, ochranou prostředí, racionálním využíváním území a zjištění, že udržitelný lidský život na této zeměkouli nemůže být dosažen bez udržitelného rozvoje místních komunit.

Zásadní změnou v urbanistickém a územně plánovacím pojetí chápání uspořádání města přinesla Nová Athénská charta (1998). Hlavními požadavky bylo definovat program řešení problémů současných měst, definovat úlohu plánování při rozvoji a doporučit zásady pro urbanisty a tvůrce politiky rozvoje měst na všech úrovních. Důraz byl kladen na pestrost a rozmanitost a polyfunkčnost území. Hlavními tématy aktualizace z roku 2002 jsou: Spojené město a Deset perspektiv moderního města.

Posledním dokumentem je Charta evropského urbanismu 2013, vydaná ECTP, která klade důraz na spolupráci měst a regionů, posilování identity místa, dostupnost služeb pro všechny obyvatele a účast veřejnosti v procesu plánování.

Z vývoje jednotlivých dokumentů je zřejmé, že z hlediska chápání města jako celku se v současné době dostává do popředí:

- polyfunkčnost uspořádání území,
- polycentričnost sídelní struktury,
- důraz na šetrnost, hospodárnost a udržitelnost,
- maximální míra participace obyvatel na všech úrovních územně plánovacího procesu,

- role urbanisty jako koordinátora všech systémových složek sídla a všech účastníků procesu rozvoje,
- jednoznačná úloha politické reprezentace a její zodpovědnost za rozvoj svěřeného území,

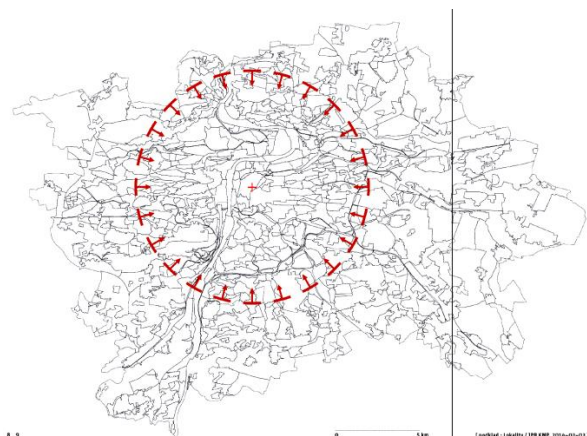
2.2. Současné rozvojové tendence hlavního města Prahy

Připravovaný nový územní plán vychází z principu obrácení města do sebe, to znamená výrazného zintenzivnění hustoty zástavby kompaktního města a zastavení rozpínání do nezastavěných území. Předpokládá intenzivnější využívání potenciálu území a tzv. implozi architektury – *„Praha nemá dostatečnou hustotu zastavění, osídlení ani dějů a činností. Je potřeba zastavit její rozpínání do krajiny a aktivovat její vnitřní potenciál. Rozvoj musí být chápán jako zlepšování stavu, nikoli expanze. Hledáme smysluplnou intenzivní náplň plochy města, kterou definovalo rozmařilé dvacáté století“.* (Duch plánu IPR 2013).

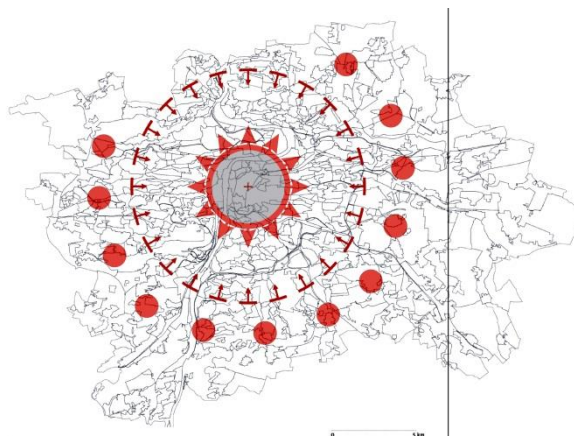
S výše uvedenou tezí lze souhlasit jen částečně. Zcela nepochybně je třeba přistoupit k šetrnějšímu zacházení s územím, je třeba využívat veškeré rezervy ve struktuře kompaktního města, ale musí jít o proces, který bude směřovat k vyššímu standardu obytného prostředí ve všech jeho složkách, včetně vybavenosti, veřejných prostranství a parkových ploch. Naopak by měl být potlačen trend koncentrace aktivit do celoměstského centra ve prospěch polycentrické struktury v rámci kompaktního města a dosažení rozvolněnosti centrálních, zejména komerčních funkcí do širšího území. Zásadní je podpořit návrat bytové funkce do historického území Pražské památkové rezervace na úkor zahušťování dalších komerčních aktivit, které generují zvyšování dopravní zátěže. S umrtvováním centrální oblasti velkých měst, které má na svědomí razantní úbytek bytové funkce, se potýkají v drtivé míře všechny metropole, nejen Evropy ale celého světa.

Stejně tak nelze zastavit určitý přirozený rozvoj ve vnějším pásmu města. Každé sídlo má nárok na určitou expanzi svého růstu a v rámci připojených obcí většinou nejsou dostatečné rezervy v zastavěném

území a nebude tedy možné vyhnout se záboru nezastavěného území.



Obr. č. 13. Imploze architektury IPR 2013



Obr. č. 14. Názor na koncepci rozvoje na podkladu IPR

Pro intenzivní využití kompaktního města a rozšíření aktivit celoměstského centra je nutné přistoupit k transformaci území, která jsou zejména bývalými výrobními areály, spojenými s průmyslovou revolucí a následným rozšiřováním města a dále nepotřebné drážní plochy, které zabírají velkou část území v bezprostřední blízkosti městského jádra. V rámci ÚAP Prahy byly zpracovány plochy pro transformaci na celém území Prahy a rozděleny do kategorií s podmínkami pro další rozvoj příznivými, neutrálními a nepříznivými. Dále byly rozděleny podle velikosti do 30 ha a nad 30 ha. Tento výčet dokládá velkou rozmanitost transformačních ploch, jejich rozmístění po celém správním území i obrovskou kapacitu nabízeného potenciálu. Celková plocha vymezených přestavbových ploch je 3 883 ha.

2.3. Vybraná rozvojová území

Pro další posouzení možností rozvoje jsou vybrány největší rozvojové lokality na hranicích celoměstského centra a ve vnitřním kompaktním městě. Jedná se o Masarykovo nádraží, Bubny, Karlín – Rohanské nábřeží, Smíchov, Nádraží Žižkov a Vysočany. Všechna sledovaná území jsou určena pro transformační procesy současným územním

plánem v celém rozsahu s výjimkou části nádraží Žižkov, kde je požizována změna územního plánu.



Obr. č. 15. Vybraná rozvojová území

Masarykovo nádraží

je poslední větší rozvojovou plochou v centrální oblasti, která zahrnuje zbytné kolejiště nádraží a plochy autobusového nádraží Florenc. V minulosti navržené úplné zrušení nádraží a převedení kolejiště do spodní úrovně pod kolejiště hlavního nádraží bylo zatím opuštěno a dochází k uvolnění území, zejména při ulici Na Florenci. Podmínkou rozvoje východní části lokality je zmenšení rozsahu a kompletní přestavba autobusového nádraží. Jižní část památkově chráněných objektů depa by měla být využita pro železniční muzeum. Z hlediska hromadné dopravy je území navázáno na druhý vestibul stanice metra B nám. Republiky, dvě tramvajové tratě a autobusové linky. Celková plocha rozvojového území je 11,22 ha.

Bubny (Holešovice – Bubny – Zátory)

je rozvojové území, které zahrnuje jak vlastní plochu železničního nádraží, tak další transformační území spojené s nádražím Holešovice a bývalou panelárnou. Území je výrazně zatíženo automobilovou dopravou, není dořešeno napojení nového trojského mostu na ulici Bubenskou, což výrazně snižuje využití mostu a po zprovoznění tunelu Blanka bude jednoznačně těžkým dopravním problémem v území. Pro další rozvoj prostoru, kromě kompletního komunikačního skeletu, je nutná úprava stávajících železničních tratí, přeložka stoky B, výstavba transformační stanice 110/22 kV v Karlíně a výstavba další komory vodojemu Mazanka. Z hlediska hromadné dopravy je území navázáno na dvě stanice metra trasy C, Vltavská a nádraží Holešovice, dále na příměstskou železniční dopravu, tramvajové a autobusové linky. U stanice Vltavská je plánována výstavba druhého vestibulu. Předpokládá se výstavba městské čtvrti s příslušnou vybaveností, výstavbou vysokoškolského areálu a čtvrt'ových center, navázaných na stanice metra. Na celou lokalitu bylo zpracováno několik studií, které se zabývaly konkrétním uspořádáním a zpřesněním funkčního využití, včetně řešení dopravní obsluhy a inženýrské infrastruktury. Zároveň ověřovaly i kapacitní možnosti území oproti požadavkům územního plánu. Poslední, v současné době rozpracovaná studie, přistoupila ke zrušení centrální parkové plochy, což je v místě s výrazně špatnými klimatickými podmínkami (inverzní poloha) krok špatným směrem a pro obytnost území negativní řešení. Celková plocha rozvojového území je 91,5 ha.

Karlín – Rohanské nábřeží

je rozvojové území mezi stávající zástavbou Karlína a břehem Vltavy od Negrelliho viaduktu až po Palmovku. Zahrnuje území dříve využívané průmyslovými závody, skladovými areály, původními drážními pozemky a garážemi Dopravního podniku. Lokalita byla v roce 2002 zcela zaplavena při srpnových povodních. V současné době je vybudována protipovodňová ochrana, která vymezila část území k dalšímu rozvoji. Páteřní komunikací je ulice Rohanské

nábřeží, která však končí na úrovni hotelu Olympic. Její pokračování dvěma jednosměrnými větvemi s tunelovými úseky až do prostoru Balabenky a napojení na Městský okruh je pro rozvoj území důležitou veřejnou investicí. Stejně jako u lokality Bubny je třeba vybudovat novou trafostanici 110/22 kV v prostoru Karlína. Předpokládá se výstavba městské čtvrti, navázaná na stávající zástavbu Karlína, s gradací do čtvrtého centra na Palmovce. Z hlediska vlastnictví (drtivá většina pozemků je ve vlastnictví hl. m. Prahy) je tato lokalita nejvhodnějším územím pro rozvoj. Hromadnou dopravu v území zajišťují tři stanice metra trasy B, Křižíkova, Invalidovna a Palmovka, dále tramvajové linky v ulici Sokolovské. Pro území je zpracována urbanistická studie z roku 2007. Celková plocha rozvojového území je 66,04 ha.

Smíchov

je rozvojové území, které se skládá ze dvou lokalit. Smíchov nádraží a Smíchov jih. Plocha nádraží zahrnuje nákladový obvod v severní části, který byl dříve ponecháván jako překladiště pro zásobování levého břehu Vltavy s překládkou na nákladní automobily s kontaktem na městský okruh. Změnou územního plánu bylo na tuto funkci rezignováno a využití lokality je navrženo pro rozvoj městské čtvrti. Součástí území je i autobusové nádraží Na Knížecí. Obsluha hromadnou dopravou je vázána na druhý vestibul stanice metra trasy B Anděl a tramvajovou a autobusovou dopravu. Předpokládá se dostavba a dokončení transformace celého Smíchova, jehož severní část byla nastartována v Praze jako první a je z větší části již dokončena. Smíchov jih je lokalita, která má zatím poslední aktuální podrobnější územní přípravu z roku 2004. Jedná se o pás území mezi ulicemi Nádražní a Strakonická od Smíchovského pivovaru až po bývalý areál lihovaru. Hromadnou dopravu zajišťuje stanice metra trasy B Smíchovské nádraží a tramvajová trať v ulici Nádražní. Celková plocha rozvojového území Smíchov nádraží je 16,95 ha a Smíchov jih je 10,35 ha.

Nádraží Žižkov

je rozvojové území, které bylo částečně uvažováno pro rozvoj smíšených funkcí a částečně bylo ponecháno, stejně jako Smíchovské nádraží, jako překladiště zboží pro pravobřežní část Prahy s vazbou na městský okruh prostřednictvím plánované Jarovské spojky. V současné době je projednávána změna na úplné zrušení železniční stanice a přeměnu území na plnohodnotnou městskou čtvrť. Území je obslouženo hromadnou dopravou tramvajovou tratí v ulici Želivského a autobusovými linkami. Pro další rozvoj je důležitá plánovaná trasa metra D, která by měla mít stanici v prostoru vlastního nádraží (dříve plánována jako Basilejské nám.). Jedná se ale až o třetí etapu výstavby se vzdáleným časovým horizontem. Pro automobilovou dopravní obsluhu je třeba počítat s výstavbou komunikace v trase rušené železnice, jako s náhradou Jarovské spojky. Komunikace by měla být využita i pro tramvajovou trať. Celková plocha rozvojového území je 32,06 ha.

Vysočany

jsou z vybraných lokalit největším rozvojovým územím. Jeho poloha, stejně jako Žižkovské nádraží, už není vázána na vlastní centrální oblast města. V minulosti došlo k postupné transformaci území, které přiléhá k Balabence. Byla zde postavena víceúčelová hala, dnes O2 aréna a k ní přiléhající nákupní galerie Harfa. V prostoru Vysočan již došlo k realizacím některých obytných celků, další jsou ve výstavbě. Největší části bývalých průmyslových závodů však čekají na svou transformaci a nové využití. Pro území je zpracována urbanistická studie z roku 2006. Z hlediska hromadné dopravy osob je území vázáno na trasu metra B, stanice Kolbenova a na tramvajové tratě a autobusové linky na ulicích Poděbradské a Kolbenově. V dalekém výhledu by měla být do území zavedena trasa metra D se stanicí u Libeňského nádraží. Celková plocha rozvojového území je 151,18 ha

V následující tabulce jsou vyjádřeny kapacity jednotlivých transformačních ploch podle koeficientů míry využití v platném územním plánu.

Lokalita	Plocha ha	HPP m ²	Smíšené m ²	%	Obytné m ²	%	Zvláštní m ²	%	Ostatní m ²	%
Masarykovo nádraží	11,22	151 938	151 938	100	-	--	-	-	-	-
Smíchovské nádraží	16,95	368 419	302 379	82,0	66 040	18,0	-	-	-	-
Smíchov jih	10,35	220 593	220 593	100	-	-	-	-	-	-
Žižkovské nádraží *	32,06	581 057	444 433	76,5	136 624	23,5	-	-	-	-
Vysočany	151,18	1 301 369	703 771	54,1	495 947	38,1	94 466	7,3	-	-
Karlín, Rohanské n.	66,04	1 001 884	598 709	59,8	237 630	23,7	165 544	16,5	-	-
Bubny	91,5	980 568	678 297	69,2	35 839	3,6	138 182	14,1	128 150	13,1
Celkem ÚPn	382,31	4 605 828	3 100 120	67,3	972 080	21,1	398 192	8,6	128 150	3,0

*odborný odhad po změně územního plánu

Obr. č. 16. Tabulka kapacit rozvojových území

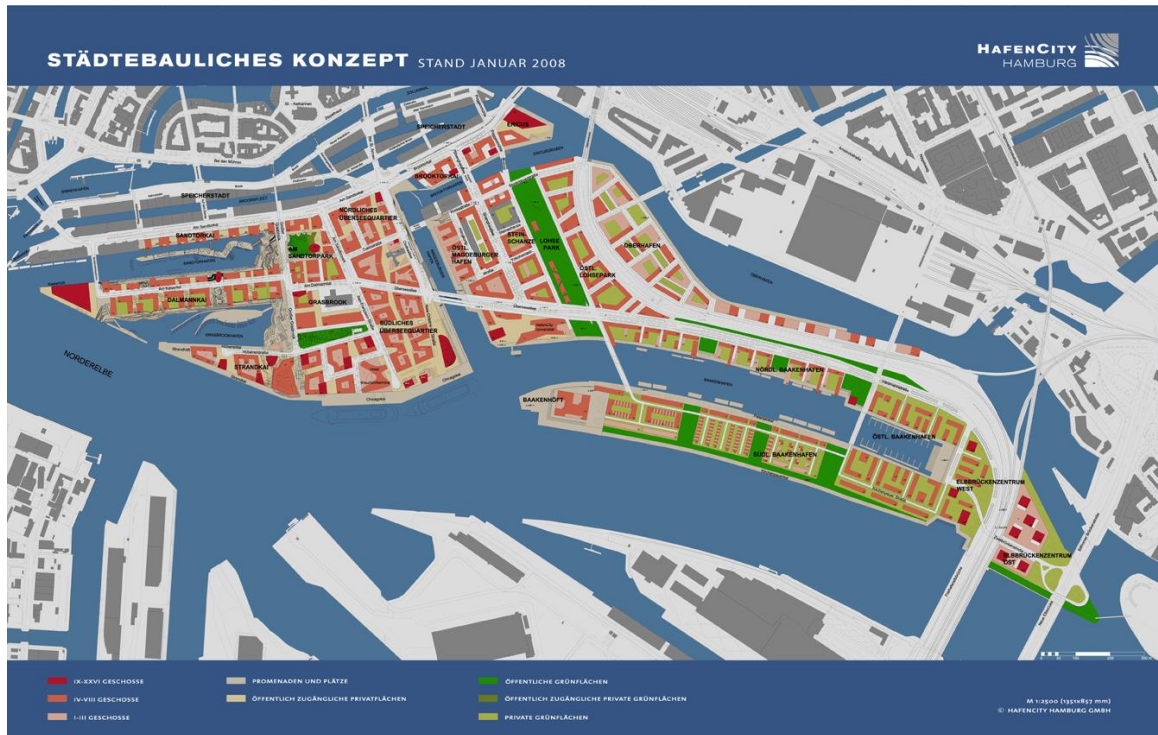
2.4. Příklad transformačního území v zahraničí - HafenCity Hamburg

Hamburk velice rychle zareagoval na probíhající společenské změny v Evropě po pádu Berlínské zdi a získal ohromný potenciál díky své geografické poloze.

Na začátku devadesátých let minulého století začalo město Hamburk připravovat přeměnu části zanedbaných přístavních ploch na novou městskou čtvrť, která by rozšířila centrální oblast města o 40%. Město postupně vykupovalo pozemky, a když bylo stoprocentním vlastníkem, představilo v roce 1997 vizi nové čtvrti veřejnosti. V roce 1999 byla vypsána soutěž, kterou vyhrál nizozemsko-německý tým Kees Christiansee/ASTOC. V roce 2000 byl dokončen Masterplan a zahájena výstavba. V roce 2010 byla provedena revize plánu a změněna východní část území. Názor na přestavbu vycházel z charakteru tradiční evropské městské struktury a ubránil se tlakům na zahuštěné vertikální město. Výšková hladina nových objektů se pohybuje mezi šesti a sedmi podlažími s kompozičními dominantami.

Celkově se jedná se o jeden distrikt s deseti čtvrtěmi různého charakteru. Každá čtvrť má svoji identitu, diferencí funkcí a charakter

urbanistického založení. Součástí zástavby je řada veřejných budov, dominantou na hrotu celého území je nová budova filharmonie, která by měla být otevřena v roce 2017. Celá výstavba má být dokončena v roce 2025.



Obr. č. 17. HafenCity Hamburg



Obr. č. 18. HafenCity Hamburg – současný stav

Jedná se o území o velikosti 157 ha, ve kterém je navrženo 2,32 mil. m² hrubých podlažních ploch. Je navrženo 6 000 bytů pro cca 12 000 obyvatel a 45 000 nových pracovních příležitostí. V rámci území bude 28 ha veřejných parků, prostranství a promenád. Investice se pohybuje ve výši 8,5 mld. € ze soukromých zdrojů a 2,4 mld. € z veřejných zdrojů. K září 2014 bylo realizováno 56 projektů, zbývajících 49 je ve výstavbě nebo ve fázi plánovací přípravy.

2.5. Porovnání lokalit transformačních území

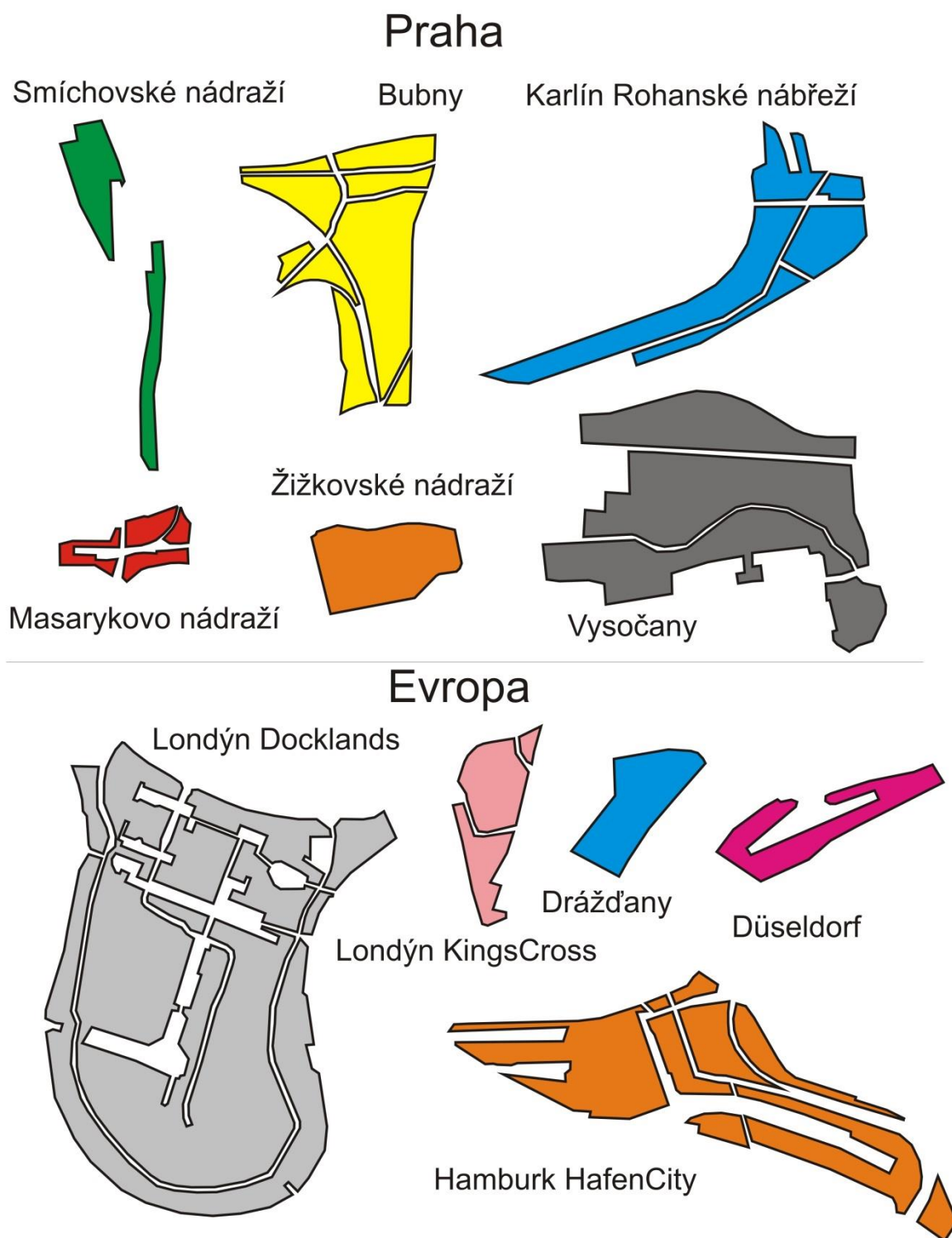
Srovnáme-li velikost transformačních území, které Praha připravuje s jinými velkými rozvojovými záměry v Evropě, můžeme konstatovat, že samostatné záměry jsou v celkové relaci s obdobnými realizacemi, ke kterým už v minulosti došlo v zahraničí. Jestliže ale nasčítáme výše zmíněné pražské lokality s tím, že je to jen část připravovaných projektů, dostáváme se k číslům, která jsou varující. Samozřejmě je nutné brát v úvahu, že Praha je z hlediska ekonomické síly v rámci republiky zdaleka nejsilnějším regionem, pohybuje se na 1,7 násobku průměru EU v přepočtu HDP na obyvatele, ale rozhodně se nedostává nad úroveň některých evropských měst, které podobné záměry menšího rozsahu realizovaly. Pro srovnání Hamburk dosahuje 1,9 násobku, Düseldorf 2,8 násobku, Londýn až 6,1 násobku průměru EU. Naopak Berlín a Drážďany, poznamenané sjednocením Německa se pohybují na indexu 1,1.

Dále je nutné si uvědomit, že výstavba HafenCity je rozplánována na 25 let a objem veřejných financí pro její realizaci je enormní.

Porovnáme-li souhrn vybraných pražských lokalit s kapacitami HafenCity, dostáváme se v Praze až k více než dvojnásobku hodnot oproti Hamburku.

Praha	382,31 ha 4,61 mil m² hrubých podlažních ploch
Hamburk	157,00 ha 2,32 mil m² hrubých podlažních ploch

Vezmeme-li v úvahu některé rozpracované podrobnější studie na pražské lokality (např. Bubny), jsou předpokládané budoucí kapacity v rámci pražských transformačních území ještě vyšší.



Obr. č. 19. Porovnání rozvojových území

3. ZÁVĚREČNÁ DOPORUČENÍ

V rámci přednášky jsem se některých témat dotknul jenom okrajově, některá jsem nezmínil zcela záměrně (doprava, inženýrská infrastruktura ve všech svých oborech, uspořádání krajiny a hlavně tvorba veřejných prostranství a prostorové uspořádání města), protože každé z nich by vydalo na samostatné pojednání. V textu je naznačen celkový rámec souvisejících vstupních podmínek s tím, že jsem se soustředil zejména na dvě oblasti. Jedná se o:

1. vymezení území hlavního města a možnost ovlivnění rozvoje přilehlého regionu
2. reálnost plánovaného rozvoje v čase a navržených kapacitách.

ad 1) Vymezení Prahy jako obce i kraje v současných hranicích města přináší zcela jistě negativní dopady do rozvoje aglomerace. Praha by měla usilovat o získání možnosti ovlivňovat své zázemí, které je na ní závislé a naopak z blízkosti velkoměsta profituje. Zde se nabízí několik možností.

Praha může využít své zákonodárné iniciativy a:

- navrhnout uzákonění nového typu dokumentace pro metropolitní region
- navrhnout změnu hranic Pražského kraje se všemi důsledky, které z toho v samosprávné oblasti vyplývají
- iniciovat v intencích Politiky územního rozvoje a úkolů z ní vyplývajících, zpracování územní studie metropolitního regionu

Poslední možnost je nejjednodušší, ale nejméně účinná, protože studie není závazná a s nikým se neprojednává.

ad 2) Praha si musí uvědomit relace možností rozvoje ve vztahu k ekonomickým možnostem města, velikosti sídla a jeho zázemí a z toho vyplývající poptávce po nové výstavbě ve všech funkčních složkách. Od toho se musí odvíjet i postupný a plánovaný rozvoj území v čase a odpovídajících kapacitách. K tomu je zapotřebí postupovat v dalších krocích:

- v rámci zpracování nového územního plánu musí proběhnout analýza potřeb rozvojových ploch v čase a stanovena etapizace naplňování jednotlivých území
- současně je nutné provést analýzu možnosti financování podmiňujících a navazujících investic z veřejných zdrojů a promítnout ji do připravovaných investic a plánovaných kapitálových výdajů v rámci rozpočtů města
- tyto požadavky a údaje budou zpětně promítnuty do Strategického plánu s konkrétními garanty jednotlivých kroků. Jejich naplňování pak bude předmětem kontroly implementace úkolů
- pro další územní přípravu jednotlivých lokalit je třeba vybrat nejlepší řešení formou soutěží, z nichž vzejdou zásady regulace území (regulační plán, obdoba zahraničního masterplanu). Hlavním kritériem by neměla být cena ale kvalita výsledného řešení, stejně jak tomu bylo při přípravě přestavbového území HafenCity. Pro větší rozmanitost je žádoucí zadávat konkrétní projekty dílčích celků různým projekčním kancelářím

Tímto způsobem se město vyhne nekontrolované rozestavenosti v mnoha částech území bez dokončení jednotlivých záměrů. Je to předpoklad k efektivnímu a ekonomickému rozvoji území, který dává určité záruky udržitelného rozvoje bez plýtvání zdroji.

LITERATURA A ZDROJE

IPR PRAHA, Integrovaná strategie pro ITI Pražské metropolitní oblasti, IPR Praha 2014

URM PRAHA, Územně analytické podklady 2012, URM Praha 2012

IPR PRAHA, Územně analytické podklady 2014, IPR Praha 2014

URM PRAHA, Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, Hlavní město Praha 1999

IPR PRAHA, Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, aktualizace č.1., Hlavní město Praha 2014

IPR PRAHA, Koncept odůvodnění metropolitního plánu, IPR Praha 2015

MILAN KÖRNER, Proti proudu času, aneb staré koncepce v nových souvislostech, Sborník ze semináře AUUP, Nové územní plány, problematika železniční dopravy, příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 2/2008

PETR DURDÍK, Problematika drážních ploch v centrální části města Prahy, Sborník ze semináře AUUP, Nové územní plány, problematika železniční dopravy, příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj č. 2/2008

PETR DURDÍK, Urbanismus a územní plánování sídel, Habilitační práce 2013

HAFENCITY HAMBURG GmbH, MINISTRY OF URBAN DEVELOPMENT AND ENVIRONMENT OF THE FREE AND HANSEATIC CITY OF HAMBURG, HafenCity Hamburg – the Masterplan, Hamburg 2006

HAFENCITY HAMBURG, HafenCity – facts and figures, Hamburg 2014

Hafen city foto - ©www.bildarchiv-hamburg.de/AGB

Petr DURDÍK Ing. arch.

Narozen 21.2.1955

VZDĚLÁNÍ A KVALIFIKACE:

1993 – držitel osvědčení zvláštní způsobilosti na úseku územního plánování

1993 – držitel velké autorizace České komory architektů

1980 – absolvent FA ČVUT Praha (Ing. arch.)

1974 – absolvent gymnázia Praha

PEDAGOGICKÁ ČINNOST:

zaměstnavatel: Fakulta stavební ČVUT v Praze, katedra urbanismu a územního plánování,

pozice: odborný asistent

2013 – > člen komise pro státní zkoušky bakalářského studia oboru
Architektura a stavitelství

2009 – > lektor kurzů zvláštní odborné způsobilosti na úseku územního plánování

2008 – > vedoucí projektu cvičení URA magisterského studia oboru
Architektura a urbanismus

2008 – > vedoucí projektu Atelieru tvorby magisterského studia zaměření
Architektura a urbanismus

2008 – > vedoucí projektu atelieru Urbanistický interiér magisterského
studia zaměření Architektura a urbanismus

2008 – > vedoucí diplomových prací magisterského studia zaměření
Architektura a urbanismus

2008 – > garant předmětu Nástroje územního plánování
magisterského studia zaměření Architektura a urbanismus

2007 – > garant předmětu Urbanismus 3 bakalářského studia
oboru Architektura a stavitelství

2007 – > odborný asistent FSv ČVUT, katedra urbanismu a územního plánování

2007 – 2012 – jmenován členem komise FA ČVUT pro doktorské zkoušky

2005 – 2007 – FA ČVUT člen komisí pro státní závěrečné zkoušky

2003 – 2004 – externí pedagog FA ČVUT, vedoucí ateliérové tvorby UR40 na FSv

2002 – 2007 – jmenován členem komise FA ČVUT pro doktorské zkoušky

PROFESNÍ PRAXE

2008 - > NVT Development a.s., ředitel pro rozvoj

2007 – 2008 – agentura Czechinvest, samostatný specialista územního plánu

1994 – 2007 – Útvar rozvoje města hl. m. Prahy, vedoucí odboru

1980 – 1994 – Útvar hlavního architekta, samostatný projektant, vedoucí sektoru

VYBRANÉ PUBLIKACE A REALIZACE

Zadání Regulačního plánu Tiché údolí: Durdík, Město Roztoky 2008

Zadání Regulačního plánu Panenská II: Durdík, Město Roztoky 2008

Zadání Územního plánu Nýrsko a obce: Durdík, město Nýrsko 2009

Zadání Územního plánu Čisovice: Durdík, obec Čisovice 2010

Průzkumy a rozborů Nýrsko a okolní obce: Durdík, Turek a kolektiv, Město Nýrsko 2009

Průzkumy a rozborů Čisovice: Durdík a kolektiv, Obec Čisovice 2010

Územní plán Nýrsko a okolní obce: Durdík, Turek a kolektiv, Město Nýrsko 2012

Územní plán Čisovice: Durdík a kolektiv, Obec Čisovice 2014

Náměty na úpravu podmínek prostorového uspořádání v územním plánu a regulačním plánu jako podklad pro novelu vyhlášky č. 500/2006 Sb. a navazující metodiku: Durdík, MMR 2012

Aktualizace vymezení zastavěného území změnou územního plánu: Durdík, MMR 2012

Praha před a po povodni: Durdík, Konference Asociace pro urbanismus a územní plánování „Obnova území po povodních“, Písek 2003, sborník

Praha – porovnání velkoměst: Durdík, Konference Asociace pro urbanismus a územní plánování „Proměny středoevropského prostoru“, Praha 2004, sborník

Praha – urbanistická koncepce velkoměsta: Durdík, Konference Asociace pro urbanismus a územní plánování „Urbanistická koncepce a územní plánování“, Krnov 2004, sborník

Problematika drážních ploch v centrální části města Prahy: Durdík, Konference Asociace pro urbanismus a územní plánování „Nové územní plány a problematika železniční dopravy“, Brno 2007, sborník

Regulace v územních plánech v České republice: Durdík, Konference Asociace pro urbanismus a územní plánování „Míra regulace v územních plánech ve středoevropském prostoru“, Český Těšín 2012, sborník

Veřejný prostor, prostranství a územní plánování: Durdík, Konference Asociace pro urbanismus a územní plánování „Veřejný prostor, veřejná prostranství“, Znojmo 2013, sborník

Politika rozvoje stavební kultury (architektury), téma: struktury a prostorové uspořádání sídel, okruhy: prostorové uspořádání sídel, veřejná prostranství, začlenění staveb do území: Durdík, Koubek, Mužík, MMR 2013

Změny 04 Územního plánu hl. m. Prahy: Durdík a kolektiv URM, Hl. m. Praha 2004

Změny IIa, IIb, IIc, IV, Va, Vb, Vd, VII, VIII Územního plánu sídelního útvaru Úvaly: Durdík, Durdíková, Město Úvaly 2003 - 2008

Územní studie Nýrsko Za teplárnou: Durdík, Turek a kolektiv, Město Nýrsko 2012

Územní studie Nýrsko Kasárna: Durdík, Turek a kolektiv, Město Nýrsko 2012

Urbanismus metropolitní oblasti Prahy: Durdík, Klokočková, Körner, Urbanismus a územní plánování 4/2005

Posudek Územní plán Příbram: Durdík, město Příbram 2003

Posouzení záměru stavebních úprav domu v ulici Stanislavova: Durdík, město Znojmo 2007

Posouzení variant autobusového nádraží pro město Znojmo: Durdík, město Znojmo 2007

Posouzení lokality MV ČR – Brno Bohunice: Durdík, MV ČR 2010

Posouzení lokality MV ČR – Klecany: Durdík, MV ČR 2010

Posouzení lokality MV ČR – Zeleneč: Durdík, MV ČR 2010

Posudek úprav náměstí Soběslav: Durdík, město Soběslav 2012

Vyhledávací studie rozvojových možností města Znojma: Durdík, Řezáč, město Znojmo 2007

Analýza území areálu Rustonka: Durdík, URM 2003

ČLENSTVÍ V ORGANIZACÍCH, POROTÁCH SOUTĚŽÍ

2010 - > Asociace pro urbanismus a územní plánování – předseda

2002 – 2010 - Asociace pro urbanismus a územní plánování – člen Rady

2000 – > European CZ – zakládající člen a člen národního komitě

1993 – > Česká komora architektů

2012 – hodnotící komise pro posouzení nabídek Územní plán Písek – člen

2008 – Architekt roku – člen poroty

2007 – 2009 – Soutěž o nejlepší urbanistický projekt AUÚP – předseda poroty

2004 – Soutěž o nejlepší urbanistický projekt AUÚP – člen poroty