

diplomová práce

PRAHA POLYCENTRICKÁ

autor: Anna Vinklárková

vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Ústav prostorového plánování FA ČVUT

letní semestr 2018/19

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Anna Vinklárková AR 2018/2019, LS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: PRAHA POLYCENTRICKÁ / PRAGUE AS A POLYCENTRIC CITY (ČJ) / (AJ)	
JAZYK PRÁCE: ČESKÝ	
Vedoucí práce: Oponent práce:	prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc Ústav prostorového plánování
	Ústav:
Klíčová slova (česká):	Praha, metropolitní region, polycentrismus, udržitelnost, metro D, Krč
Anotace (česká):	Centrum Prahy je přetíženo komerčními aktivitami a dopravou, v jiných částech města se naopak těchto aktivit nedostává. Přeměna Prahy v polycentrické město se proto jeví jako klíčová pro její udržitelný rozvoj. Diplomová práce analyzuje systém a hierarchii center Prahy a metropolitního regionu a na základě vyhodnocení současného stavu a vazeb hledá potenciály rozvoje a určuje plochy pro rozvoj stávajících či nových center. Rozvojová centra jsou vybrána na základě multikriteriální analýzy. Pro vybrané centrum – okolí plánované stanice Nemocnice Krč metra D – je vypracována koncepce jeho urbanistické struktury a urbanistický detail.
Anotace (anglická):	The city center of Prague is overburdened with commercial and transport activities. On the contrary, other city districts show lack of the said activities. The transformation of Prague into a polycentric city seems like a key proceeding to the sustainable development of Prague. This diploma thesis analyses the system and hierarchy of the Prague centers as well as in the metropolitan region. On the basis of the evaluation of the present state and relations, it aims to search for the potential of further development and determines the areas of development either existing or future new centers. The development centers have been chosen in terms of multicriterial analysis. There is one of the centers selected – the surroundings of the underground station Hospital Krč of the already planned metro line D. For this center a conception of the urbanistic structure, including the urbanistic detail, has been elaborated.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 24. 5. 2019

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY
 studijní oddělení - 3
 166 34 Praha 6, Thákurova 9

podpis autora-diplomanta



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2 / ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Anna Vinklárková
 datum narození: 15. 7. 1989
 akademický rok / semestr: 2018/2019 letní semestr
 obor: Architektura a urbanismus
 ústav: 15121 Ústav prostorového plánování
 vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.
 téma diplomové práce: Praha polycentrická
 viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1 / Popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Centrum Prahy je přetíženo komerčními aktivitami a dopravou, v jiných částech města se naopak těchto aktivit nedostává. Transformace Prahy v polycentrické město je klíčová pro její udržitelnost. Cílem diplomové práce je analyzovat systém a hierarchii center v metropolitním regionu, vymezit potenciální ohniska a osy v rámci Prahy, stanovit, kde je žádoucí odstranění disparit mezi bydlením, službami a pracovišti a kde je popřípadě vhodné se zaměřit na specializaci (např. kulturní). Práce se dále bude zabývat aktivitami v celoměstském centru, které mohou převzít lokality mimo ně. Pro vybrané centrum bude vypracována koncepce jeho urbanistické struktury a urbanistický detail.

2 / Vzhledem k zadanému tématu není stavební program součástí zadání.**3 / Popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování**

Autorská zpráva

Analytická část

Širší vztahy – centra a jejich vazby v metropolitním regionu Prahy 1:100 000

Koncepce lokalizace a hierarchizace jednotlivých center v Praze a jejich napojení 1:10 000

Koncepce urbanistické struktury vybraného centra 1:1 000 – 1:2 000

Urbanistický detail pro vybrané centrum 1:200 – 1:1 000

Schémata

4 / Seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Model urbanistického detailu

Portfolio A4 (dle vzoru FA ČVUT)

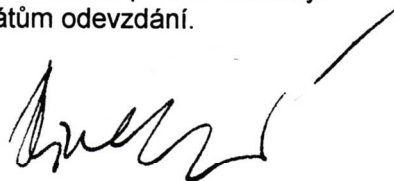
Poster 4 × A1 / 2 × A0 (dle vzoru FA ČVUT)

CD

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů mohou být po shodě s vedoucím práce změněny.

Měřítka výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta 13. 2. 2019



Datum a podpis vedoucího DP 13/2/2019

Datum a podpis děkana FA ČVUT

6. 3. 2019

registrováno studijním oddělením dne

13. 2. 2019

OBSAH

A) ANALYTICKÁ ČÁST

1. úvod do tématu
2. sociálně prostorová diferenciacie Prahy v historické perspektivě
3. mobilita a její vliv na disparity území
4. referenční města – Mnichov, Vídeň
5. závěr - vyhodnocení současného stavu
6. zdroje

B) VYHODNOCENÍ HIERARCHIE, VAZEB A POTENCIÁLŮ CENTER

1. širší vztahy 1 : 250 000
2. koncepce rozvoje
3. hierarchie, vazby a potenciál center 1 : 100 000
4. stav a rozvojový potenciál center 1: 25 000
5. multikriteriální analýza

C) VYBRANÉ CENTRUM – STANICE METRA D NEMOCNICE KRČ

1. širší vztahy 1 : 10 000
2. urbanistická koncepce 1 : 2 000
3. urbanistický detail 1 : 500

ČÁST A

ANALYTICKÁ ČÁST

OBSAH ANALYTICKÉ ČÁSTI

0. Úvod do tématu

1. Sociálně prostorová diferenciacie Prahy v historické perspektivě

- 1.1 Růst Prahy - populační vývoj
- 1.2 Hustota obyvatel a pracujících
- 1.3 Typologie rezidenčních areálů v Praze
- 1.4 Migrace v Praze 2000-2013
- 1.5 Migrační a přirozený přírůstek v Praze 2001-2011

2. Mobilita a její vliv na disparity území

- 2.1 Integrovaný systém středisek a metropolitní areál Prahy 2011
- 2.2 Zóny rezidenční suburbanizace v zázemí Prahy 2012
- 2.3 Denní rytmy obyvatel
- 2.4 Typologie denních rytmů lokalit
- 2.5 Dopravní dostupnost obcí suburbánní zóny Prahy
- 2.6 Dojíždka do zaměstnání v Praze
- 2.7 Umístění areálů s vysokými nároky na dopravu osob
- 2.8 Využití území
- 2.9 Zatížení veřejné dopravy

3. Referenční města

- 3.1 Odůvodnění výběru

3.2 Mnichov

- 3.2.1 Veřejná doprava
- 3.2.2 Využití území
- 3.2.3 Hustota zastavění
- 3.2.4 Metropolitní region

3.3 Vídeň

- 3.3.1 V doprava
- 3.3.2 Využití území
- 3.3.3 Hustota obyvatel
- 3.3.4 Metropolitní region

4. Závěr - vyhodnocení současného stavu

5. Zdroje

0. ÚVOD DO TÉMATU

Osídlení Prahy a metropolitního regionu se historicky rozvíjelo podél obchodních cest, později se zrodem moderního města podél tras železnice a tramvají a ještě o něco později v závislosti na umístění tras a stanic metra. Dnes je většinou klíčovým faktorem rozvoje čas dojížd'ky, ať už veřejnou či individuální dopravou.

Praha je přes značný plošný rozvoj metropolitního regionu a vznik alternativních center typu Anděl, Pankrác či Karlín stále značně monocentrická. Centrum Prahy je přetíženo komerčními aktivitami a dopravou, v jiných částech města se naopak těchto aktivit nedostává. Transformace Prahy v polycentrické město je klíčová pro její udržitelnost, kvalitu života jejích obyvatel i konkurenceschopnost v síti evropských měst.

Analytická část diplomního projektu proto zkoumá mobilitu jako klíčový faktor rozvoje i každodenních rytů Prahy i metropolitního regionu, pojmenovává disparity území a srovnává v těchto ohledech Prahu s Mnichovem a Vídní.

1. SOCIÁLNĚ PROSTOROVÁ DIFERENCIACE PRAHY

V HISTORICKÉ PERSPEKTIVĚ

1.1 RŮST PRAHY - POPULAČNÍ VÝVOJ

„Cílem specializované mapy je popsat prostorově diferencovaný populační vývoj Prahy od poloviny 19. století do současnosti v kontextu administrativního růstu hlavního města.“¹

a) počet obyvatel Prahy v letech 1921, 1930, 1950

Hustota zalidnění z roku 1930 zřetelně ukazuje tehdejší převládající centralitu Prahy, kdy vyšší hustota obyvatel než v historickém centru je pouze ve Vinohradech a v Holešovicích. Hustota obyvatel vztážená k celému území katastru má ovšem poněkud nízkou výpovědní hodnotu - dokáží ji velice zkreslit např. velké plochy parků či jinak využitá území (např. drážní).

Lepší představu dává kombinace s absolutními čísly, kdy krom Nového Města se počtu 100 000 obyvatel přibližují také katastry Vinohrad, Žižkova, Smíchova a dalších do roku 1919 samostatných měst.

Rozdíl počtu obyvatel mezi lety 1921-1950 zřetelně ukazuje intenzivní růst nových čtvrtí: Dejvice, Bubeneč, Střešovice, Břevnov, Strašnice, Nusle, Podolí, Braník, Krč a Záběhlice, ale také naopak postupné snižování tehdejší přelidněnosti historického centra Prahy a Karlína a možná poněkud překvapivě růst tehdejších vesnic na jihu a jihozápadě Prahy (Hodkovičky, Lhotka, Jinonice a Motol).

b) počet obyvatel Prahy v letech 1961, 1971, 1980

Hustota zalidnění z roku 1980 po základních sídelních jednotkách má už vypovídající schopnost vysokou - podrobnost ZSJ jasně ukazuje disparity i v rámci jednotlivých katastrů, které lze využít pro trasování veřejné dopravy či umístění lokálních, příp. čtvrt'ových center. Absolutní počet obyvatel ukazuje na vyrovnanost čtvrtí typu Vinohrady, Žižkov, Holešovice, Dejvice.

Rozdíly počtu obyvatel mezi lety 1961-1980 samozřejmě ukazují výstavbu sídlišť na jihovýchodě (Modřany, Chodov, Háje, Lhotka-Libuš, Pankrác, Krč), východě (Malešice, Černý Most) a severu Prahy (Kobylisy, Bohnice, Střížkov, Prosek) a výstavbu zahradních měst: Zahradní Město, Spořilov (Záběhlice), Lhotka, Homolka (Motol). Probíhá další pokles obyvatel v historickém centru a také mírný pokles vyrovnaný napříč čtvrtěmi z 19. a poč. 20. st. Vesnice v okolí Prahy stagnují.

Pozn. Růst v oblasti Troji je chybou v administrativním vymezení, kdy je do katastru Troji započtena polovina sídliště Bohnice.

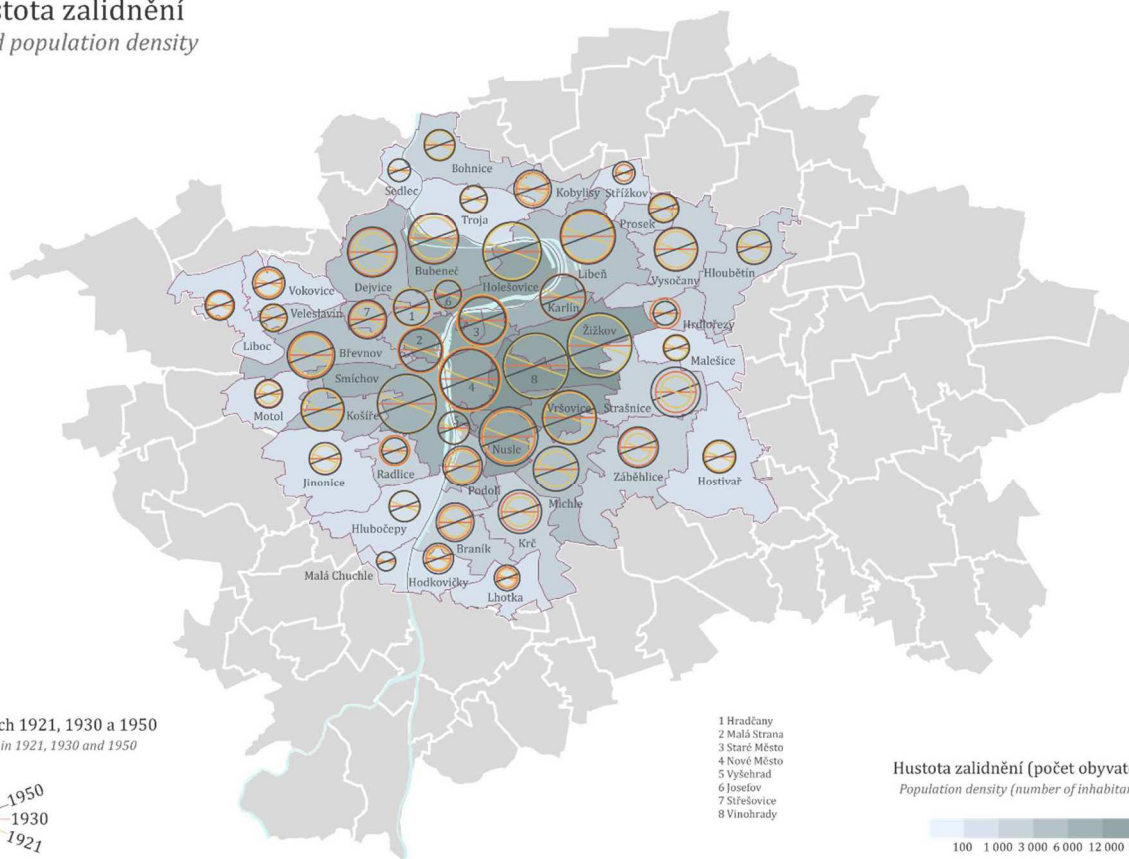
Zdroj: (obr.): <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/12-rust-prahy>

¹ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/12-rust-prahy>

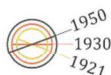
Počet obyvatel a hustota zalidnění

Number of inhabitants and population density

1930



Počet obyvatel v letech 1921, 1930 a 1950
Number of inhabitants in 1921, 1930 and 1950



- 1 Hradčany
- 2 Malá Strana
- 3 Staré Město
- 4 Nové Město
- 5 Vyšehrad
- 6 Josefov
- 7 Sítřešovice
- 8 Vinohrady

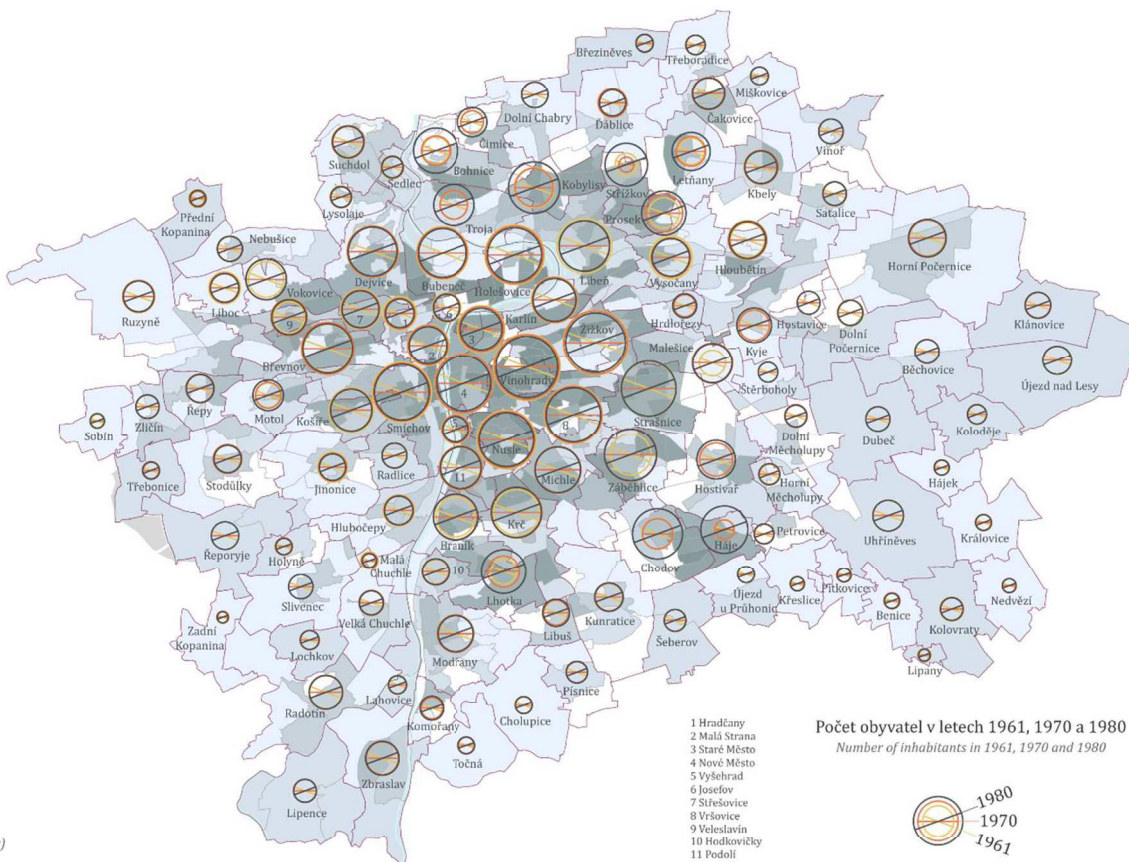
Hustota zalidnění (počet obyvatel na km²)
Population density (number of inhabitants per km²)



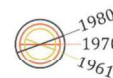
Rok / Year	Min.	Max.
1930	198	4 949
1980	0	2 351
2011	0	2 502

Průměr / Mean

1980

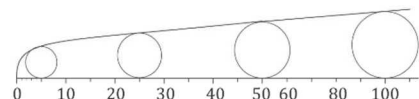


Počet obyvatel v letech 1961, 1970 a 1980
Number of inhabitants in 1961, 1970 and 1980



- 1 Hradčany
- 2 Malá Strana
- 3 Staré Město
- 4 Nové Město
- 5 Vyšehrad
- 6 Josefov
- 7 Sítřešovice
- 8 Vršovice
- 9 Vevešvarin
- 10 Hodkovičky
- 11 Podolí

Počet obyvatel (v tisících)
Number of inhabitants (in thousands)



Urbanistický obvod bez obyvatel
Urbanistic district without inhabitants

Autoři návrhu:
Thematic concept:

Ondřej Míček, Jiří Mühlstein

Grafická a kartografická zpracování:
Graphic and cartographic processing:

Jiří Nemeškal, Ondřej Míček, Jiří Mühlstein

Zdroj dat:
Data source:

ČSÚ: Sčítání lidu, domů a bytů 1961, 1970, 1980, 1991, 2001, 2011. Praha, Český statistický úřad.
 CSÚ (2007): Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005. Praha, Český statistický úřad.
 SÚS (1924): Sčítání lidu v Republice československé ze dne 15. února 1921. Praha, Státní úřad statistický.
 SÚS (1934): Sčítání lidu v Československé republice ke dni 1. března 1930. Praha, Státní úřad statistický.

Specializovaná mapa byla vytvořena s podporou Ministerstva kultury České republiky v rámci Programu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI) - DF12P010VV033 "Zpřístupnění historických prostorových a statistických dat v prostředí GIS".

The specialized map was created with the support of the Ministry of Culture of the Czech Republic within the framework of the National and Cultural Identity Programme (NAKI), research project DF12P010VV033 "Disclosure of Historic Spatial and Statistical Data in GIS Environment".

c) počet obyvatel Prahy v letech 1991, 2001 a 2011

Hustota zalidnění ukazuje vyrovnanost čtvrtí z 19. a začátku 20. st. se sídlišti, poměrně vyrovnaný je také absolutní počet obyvatel jednotlivých starších čtvrtí a sídlišť (katastry s nevyšším počtem: Vinohrady, Žižkov, Chodov, Stodůlky).

Počet obyvatel v historickém centru Prahy stále výrazně klesá, pozvolněji také počet obyvatel Vinohrad a Karlína.

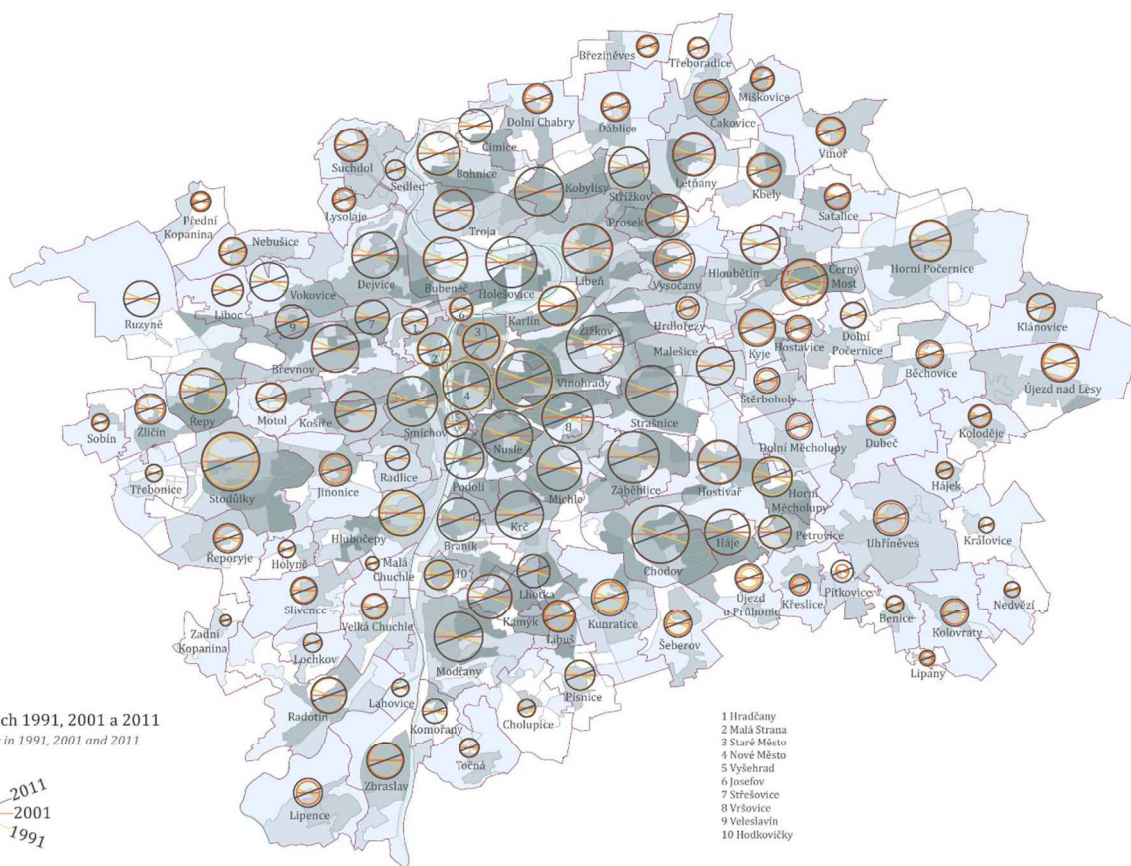
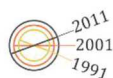
Změny počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2011 ukazují výstavbu posledních sídlišť: Stodůlky, Řepy, Zličín, Harfa (Vysočany), Hloubětín, Lehovec (Hloubětín), Černý Most a Horní Měcholupy a nově vzniklý trend suburbanizace: Jinonice, Kyje, Čakovice, Vinoř, Kolovraty, Uhřetěves, Kunratice, Libuš, Řeporyje, Újezd nad Lesy a další.

Trend suburbanizace je ovšem ještě výraznější za administrativní hranici Prahy, mezi sčítáními 2001 a 2011 přibýlo v suburbanizační zóně Prahy 120 000 obyvatel (město velikosti Pardubic), z toho 40 000 dovnitř a 80 000 vně administrativní hranice Prahy.²

² data viz ČSÚ, SLDB 2001 a 2011

2011

Počet obyvatel v letech 1991, 2001 a 2011
Number of inhabitants in 1991, 2001 and 2011



Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie> Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/12-rust-prahy>

Autoři návrhu:
Thematic concept:

Ondřej Míček, Jiří Mühlstein

Grafické a kartografické zpracování:
Graphic and cartographic processing:

Jiří Nemeškal, Ondřej Míček, Jiří Mühlstein

Zdroj dat:
Data source:

ČSÚ: Sčítání lidu, domů a bytů 1961, 1970, 1980, 1991, 2001, 2011. Praha, Český statistický úřad.
CSÚ (2007): Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005. Praha, Český statistický úřad.
SÚS (1924): Sčítání lidu v Republice československé ze dne 15. února 1921. Praha, Státní úřad statistický.
SÚS (1934): Sčítání lidu v Republice československé ze dne 1. prosince 1930. Praha, Státní úřad statistický.
SÚS (1950): Sčítání lidu v Československé republice ke dni 1. března 1950. Praha, Státní úřad statistický.

Specializovaná mapa byla vytvořena s podporou Ministerstva kultury České republiky v rámci Programu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI) – DF12P010VV033 "Zpřístupnění historických prostorových a statistických dat v prostředí GIS".

The specialized map was created with the support of the Ministry of Culture of the Czech Republic within the framework of the National and Cultural Identity Programme (NAKI), research project DF12P010VV033 "Disclosure of Historic Spatial and Statistical Data in GIS Environment".

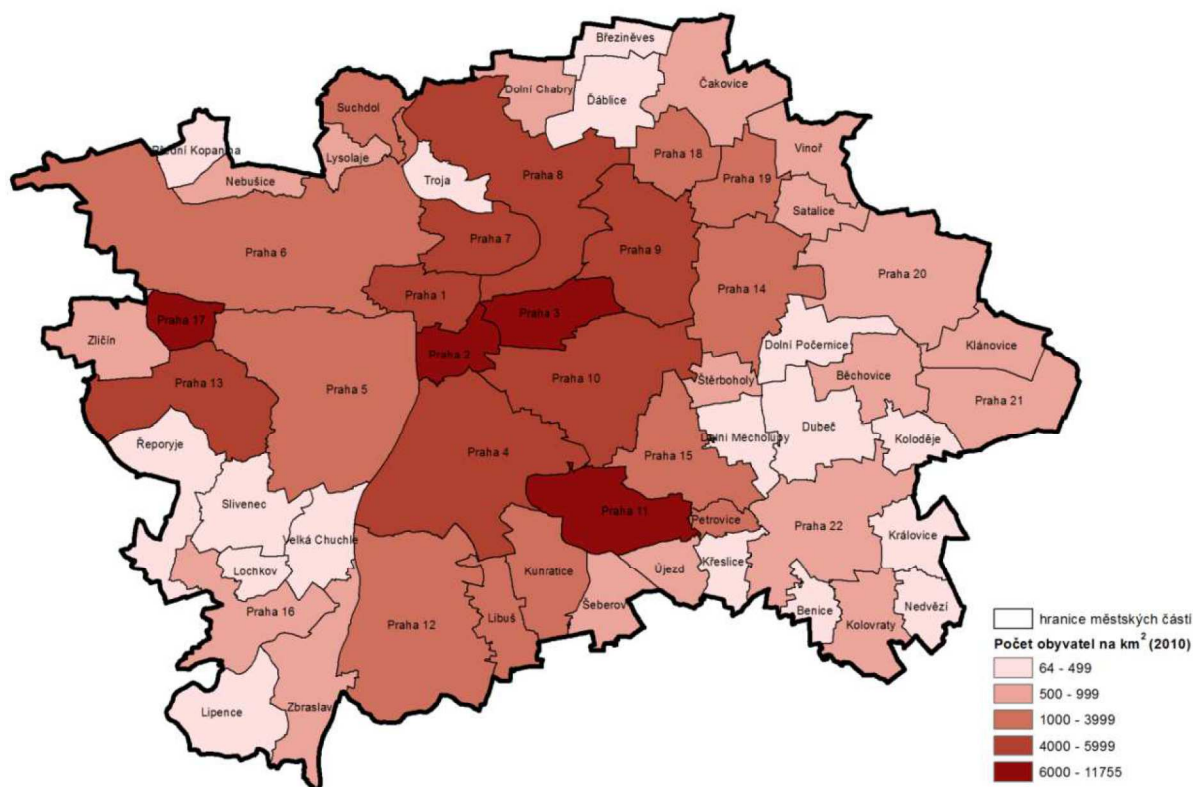
1.2.A HUSTOTA OBYVATEL

Hustota obyvatel po MČ (2010) je zde především z důvodu srovnání Prahy s Mnichovem, kdy pro Mnichov nejsou dostupná data za ZSJ. Počet obyvatel po MČ je nepříliš vypovídající, zahrnutím větších parků či brownfieldů, průmyslového či jiného neobytného využití do té které čtvrti dochází k značnému zkreslení průměrné hodnoty. Administrativní vymezení jak Prahy, tak jednotlivých částí hraje zásadní roli.

Hustota obyvatel po ZSJ má mnohem vyšší vypovídající hodnotu a zřetelně ukazuje typicky rezidenční oblasti vnitřního města (Břevnov, část Dejvic, Bubeneč, Letná, Holešovice, dolní Žižkov, Vinohrady, Vršovice, Nusle, Podolí, dolní Smíchov a Košíře) a samozřejmě sídliště (Bohnice, Ďáblice, Kobylisy, Letňany, Střížkov, Prosek, Spořilov, Chodov, Jižní Město, Krč, Novodvorská, Modřany, Barrandov, Nové Butovice, Lužiny, Stodůlky a Řepy). Poměrně vysoká hustota je také v primárně rezidenčních územích v okrajových částech Prahy (Kolovraty, Klánovice, Petrovice, Lipence, Nebušice, Šeberov, Sobín, Řeporyje, Březiněves, Zbraslav, Slivenec a další). Hustota po ZSJ také zřetelně ukazuje prstenec suburbánních obcí za administrativní hranicí Prahy (Hostivice, Černošice, Jesenice, Průhonice, Úvaly, Šestajovice, Hovorčovice, Roztoky, Velké Přílepy a další).

Oblastí s nejvyšší hustotou obyvatel v Praze jsou některé ZSJ ve Vršovicích se zhruba 430 lidmi na hektar.³

Hustota obyvatel po MČ (2010)



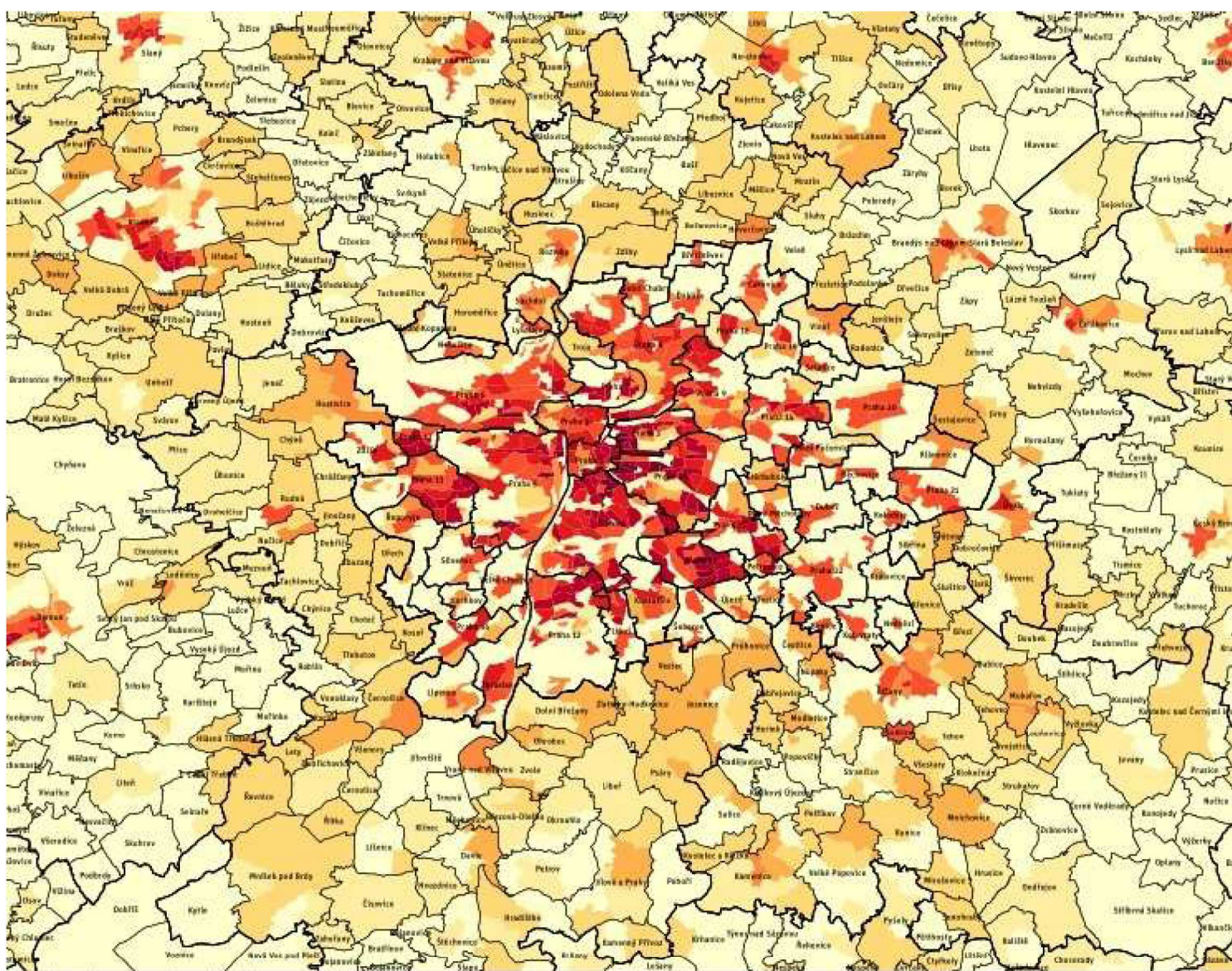
Zdroj: URM podle ČSÚ, 2010

Zdroj: UAP Praha 2012, textová část, str. 130, dostupné na:

http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/UAP/UAP2012/2_7_sociodemograficke_podminky.pdf

³ https://www.metro.cz/foto.aspx?r=praha-metro&c=A160617_104815_praha-metro_lupo&foto=LUP6401e0_praha.jpg

Hustota obyvatel po ZSJ



Zdroj: UAP 2016, textová část str. 88, dostupné na: <http://uap.iprpraha.cz/textova-cast/4-nova-polozka>

Hustota rezidentů [osob/km ²]
0 - 99
100 - 199
200 - 499
500 - 999
1 000 - 1 999
2 000 - 4 999
5 000 - 9 999
10 000 - 19 999
20 000 a více

1.2.B HUSTOTA PRACUJÍCÍCH

Územími nejvíce zalidněnými přes den jsou logicky místa s vysokou koncentrací administrativy a služeb.⁴ Nejvyšší hustoty dosahuje v poledne a těsně po něm okolí Andělu, kde se pohybuje 730 osob/ha. Anděl je následován centrem Prahy, oblastí Vodičkovy ulice a Petrského náměstí, kde se pohybuje více než 500 osob/ha, a oblastí Brumlovky.⁵ Průměr Prahy je přitom 25 obyvatel na hektar.

Největší počet návštěvníků (dojížd'ka za službami, pracující a studující s nepravidelným týdenním režimem, zahraniční i domácí turisté, služební cesty)⁶ se pohybuje nepřekvapivě v centru Prahy, na Letišti Václava Havla, ale i v motolské nemocnici, na smíchovském nádraží či v areálech vysokých škol.⁷ V centru Prahy tvoří návštěvníci ve špičkových hodinách téměř 60 % všech přítomných osob.⁸

⁴ https://www.metro.cz/foto.aspx?r=praha-metro&c=A160617_104815_praha-metro_lupo&foto=LUP6401e0_praha.jpg

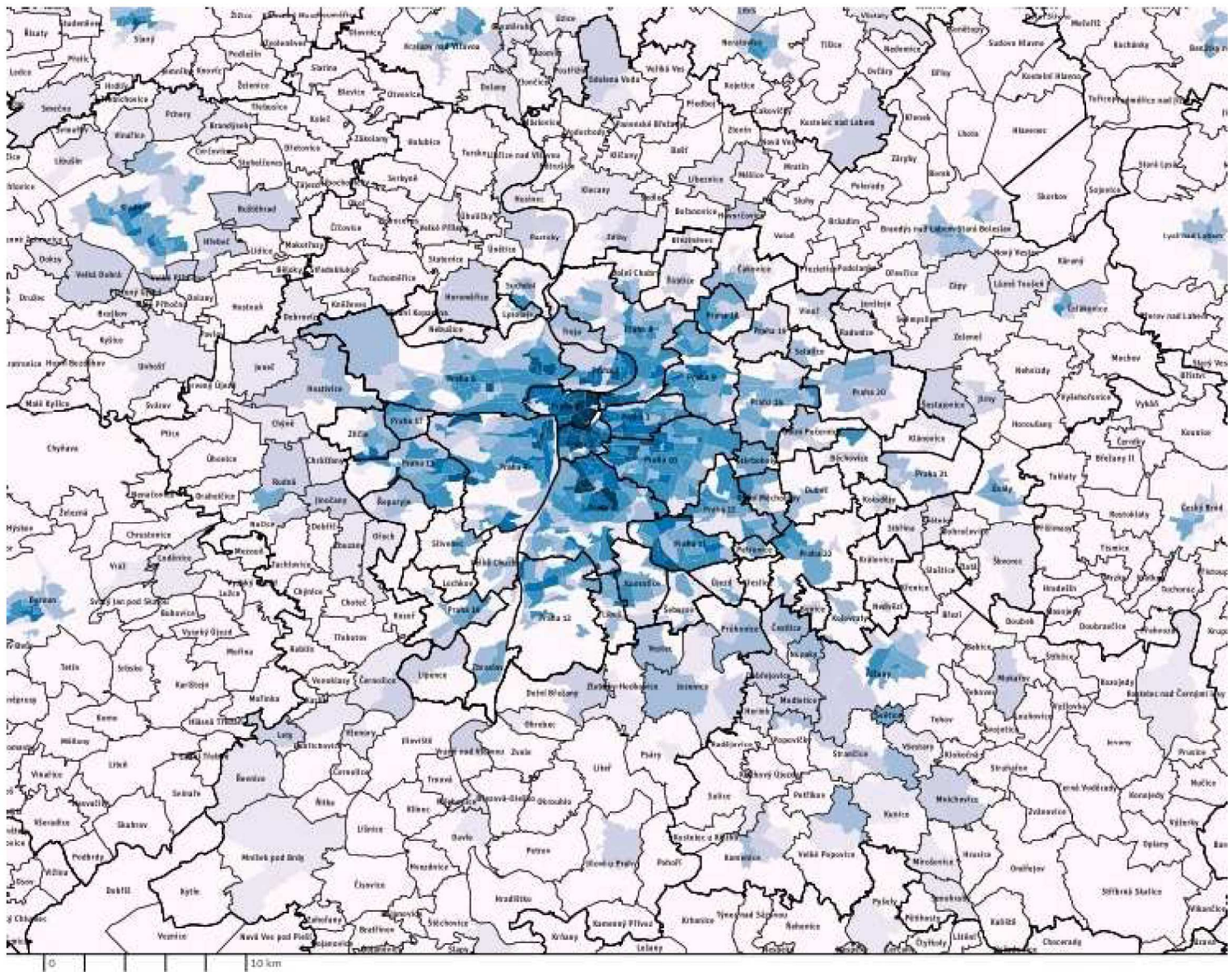
⁵ tamtéž

⁶ Viz Hustota návštěvníku po ZSJ, zdroj: UAP 2016, textová část str. 91, dostupné na: <http://uap.iprpraha.cz/textovacast/4-nova-polozka>

⁷ tamtéž

⁸ https://www.metro.cz/foto.aspx?r=praha-metro&c=A160617_104815_praha-metro_lupo&foto=LUP6401e0_praha.jpg

Hustota pracujících po ZSJ



Zdroj: UAP 2016, textová část str. 90, dostupné na:
<http://uap.ippraha.cz/textova-cast/1-nova-polozka>

Hustota pracujících [osob/km²]

0 - 99
100 - 199
200 - 499
500 - 999
1 000 - 1 999
2 000 - 4 999
5 000 - 9 999
10 000 - 19 999
20 000 a více

1.3 TYPOLOGIE REZIDENČNÍCH AREÁLŮ V PRAZE

Zobrazí-li se typologie rezidenčních oblastí, je patrné, že ve fyzické struktuře města stále částečně přetrvává model města 19. století: vilové čtvrti na západě a cenově dostupnější bydlení na východě.

Čtvrti činžovních domů z 19. a 20. století vzhledem k morfologii Prahy logicky převládají na východ od historického centra.

Rozložení sídlišť je naopak pokud možno rovnoměrné (samozřejmě s lehkou preferencí východní strany danou morfologií a logicky s výjimkou SZ segmentu u Letiště), navíc s umístěním většiny sídlišť v blízkosti stanic metra.

Také rozmístění individuálního bydlení kompaktního typu je ve vnějším prstenci víceméně rovnoměrné.

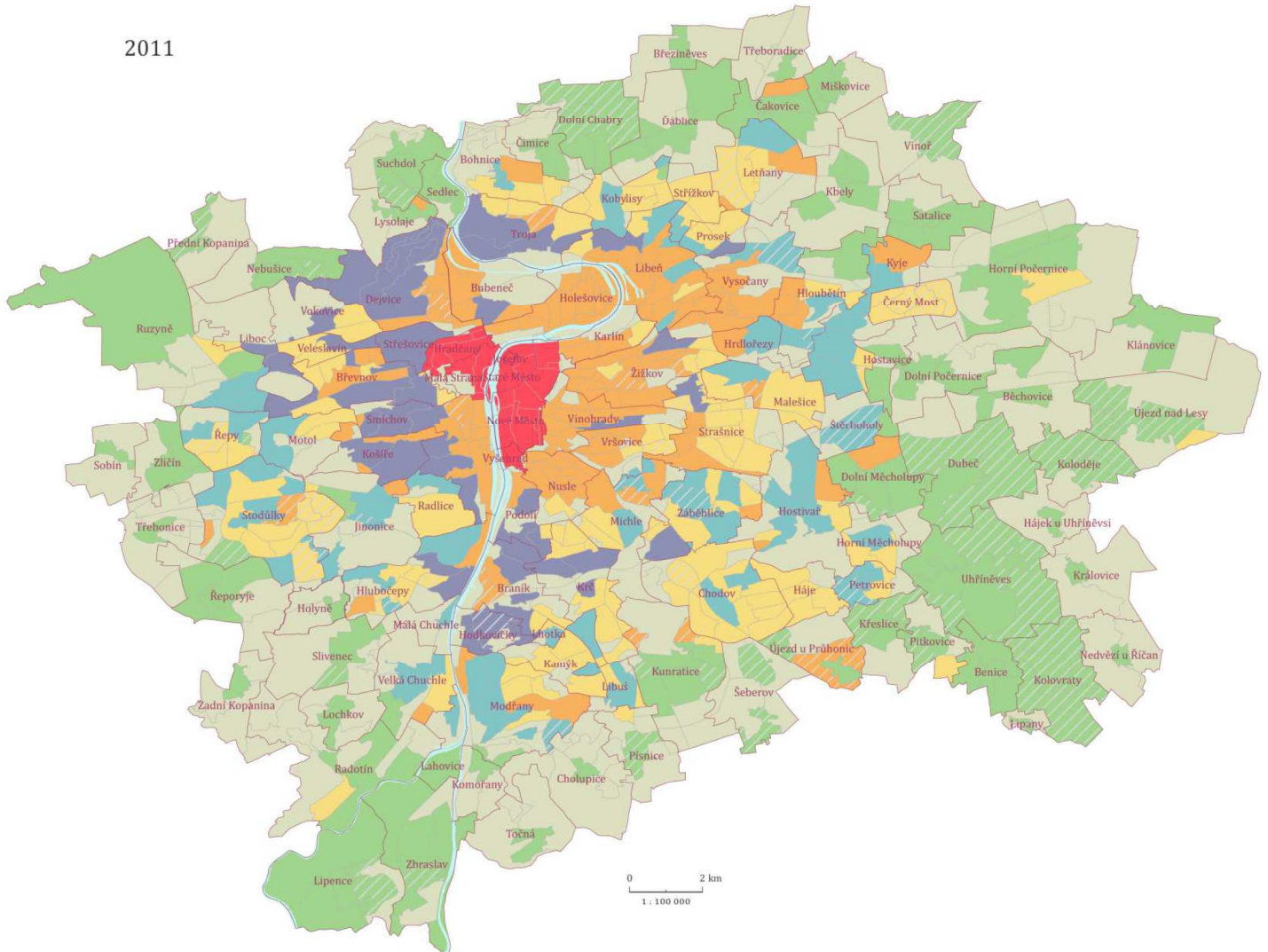
Rozložení vnitřních suburbií je pak spíše paprscité, umístěné s ohledem na blízkost radiální dopravní infrastruktury (ať už silniční či železniční).

Zobrazení po ZSJ také ukazuje vnitřní kompaktnost či disparity jednotlivých lokalit.

Zřetelné je také rozložení území, která neslouží bydlení, tedy buď nezastavěného území, území sloužícího dopravě nebo produkci, či brownfieldů.

Rezidenční oblasti
Residential areas

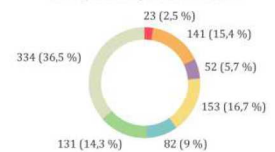
2011



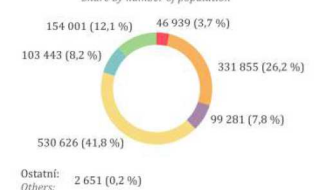
Urbanistické obvody podle typu rezidenční oblasti
Urbanistic districts by type of residential area

Typ	Type	Charakteristika	Characteristics
	Historická zástavba jádra Historical core	Všechny urbanistické obvody uvnitř historických hradeb. Housing located in historical city centre.	
	Činžovní domy Tenement houses	Převládající zastoupení nájemních bytových domů, především ve vnitřním městě. Prevailing share of tenement houses located predominantly in inner city.	
	Vilové čtvrti Villas	Převládající zastoupení rodinných domů, větší domy se zahradou především ve vnitřním městě. Prevailing share of family houses, mainly bigger houses with its own garden, located predominantly in inner city.	
	Sídlišť Housing estates	Převládající zastoupení cihlových a panelových bytových domů vzniklých po 2. světové válce. Prevailing share of prefabricated apartment housing, which emerged after World War II.	
	Domky v kompaktní zástavbě Working class houses	Převládající podíl rodinných domů, spíše menší dělnická a řádové domky ve vnějším městě, původní jádra obrostlá panelovými sídlišti. Prevailing share of family houses, rather small, row and working class houses, located mainly in outer city, often original villages' centres.	
	Vnitřní suburbia Inner suburbs	Převládající podíl rodinných domů, jádra původních venkovských obcí a/nebo nově vystavěná suburbia. Prevailing share of family houses, centres of original rural settlements or/and newly built suburbs.	
	Ostatní Others		
	Podíl nové zástavby více než 30 % More than 30 % share of new houses	Vysoký podíl nové zástavby - 30 % bytů postavených po roce 1991. Significant share of newly built houses - 30% of flats built since 1991.	

Struktura podle počtu urbanistických obvodů
Share by number of urbanistic districts



Struktura podle počtu obyvatel
Share by number of population



1.4 MIGRACE V PRAZE 2000-2013

Migrace po ZSJ díky zobrazení absolutní i relativní hodnoty průměrného roční salda nejenže zřetelně ukazuje současné trendy: populační zisk suburbii (s nejvyššími populačními zisky: Kunratice, Horní Měcholupy, Dolní Měcholupy, Uhřetěves, Dubeč, Kolovraty, Běchovice, Újezd nad Lesy, Vinoř, Čakovice, Řeporyje, Lipence a Nebušice) a populační ztrátu historického centra Prahy a některých sídlišť (Bohnice, Kobylisy, Střížkov, Háje, Chodov, Modřany, Stodůlky), ale ukazuje také pokročilost gentrifikačních procesů ve čtvrtích typu Karlín, Pankrác a část Smíchova, kdy administrativa a další komerční služby vytlačují bydlení.

Značně vysoký absolutní přírůstek také vykazují katastry vnějšího prstence (Zličín, Jinonice, Stodůlky, Modřany, Krč, Libuš, Záběhlice, Hostivař, Dolní Počernice a Černý Most), ale na první pohled možná překvapivě Libeň, Vysočany, Hrdlořezy, Malešice a Žižkov, Vršovice a Holešovice, přičemž strukturální podobné celky typu Vinohrady, Strašnice a Nusle ztrácí. „Celkově lze pozorovat významnou závislost migračních zisků na realizované bytové výstavbě. Charakteristickým znakem nové rezidenční výstavby je její lokalizace na volných plochách v různých částech města, bez ohledu na charakter původní zástavby. Tím dochází k nárůstu obyvatelstva stěhováním i ve vybraných částech vnitřního města a sídlišť s novou výstavbou.“^{9 10}

„Vnitřní město jako celek ztrácí především dětskou populaci, ale také obyvatele staršího věku, zatímco získává v kategoriích dospělých do 50 let. Okrajová suburbia ve sledovaných letech získávala ve všech věkových kategoriích.“¹¹

„Na migračním zisku hlavního města se zhruba z poloviny podílejí přistěhovalí ze zahraničí a z poloviny tzv. vnitřní migrace z obcí v rámci Česka.“¹²

„Dopad ekonomické krize se projevil po roce 2008 ve zpomalení bytové výstavby a následně i vnitřní a zejména zahraniční migrace. Tyto trendy se nejvýrazněji odrazily právě na území hlavního města, jehož migrační bilance se od roku 2007 každoročně snižovala, až k migračnímu úbytku v roce 2013.“¹³

Vývoj migračního salda v typech urbanistických obvodů Prahy¹⁴

Saldo migrace celkem za 14 let, roční průměrná hrubá míra migračního salda

Typ zástavby	Počet obyv. v roce 2011	Saldo migrace	
		absolutní	hrubá míra ‰
Historická zástavba jádra	49 190	-5 775	-8,4
Činžovní domy	320 812	18 715	4,2
Vilové čtvrti	97 105	6 476	4,8
Sídliště	529 671	1 854	0,3
Domky v kompaktní zástavbě	92 297	26 207	20,3
Vnitřní suburbia	126 887	45 375	25,5
Nerezidenční oblasti	2 348	4 495	136,7
Celkem Praha	1 218 309	97 347	5,7

⁹ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>, analytický text 3.2 Migrace v Praze 2000-2013, str. 3

¹⁰ Lze též srovnat s novou bytovou výstavbou dle UAP, která je bohužel po MČ v kombinaci s jednotlivými ortofotomapami má však poměrně dobrou vypovídající schopnost, zdroj: UAP 2016, textová část str. 107, dostupné na: <http://uap.iprpraha.cz/textova-cast/4-nova-polozka>

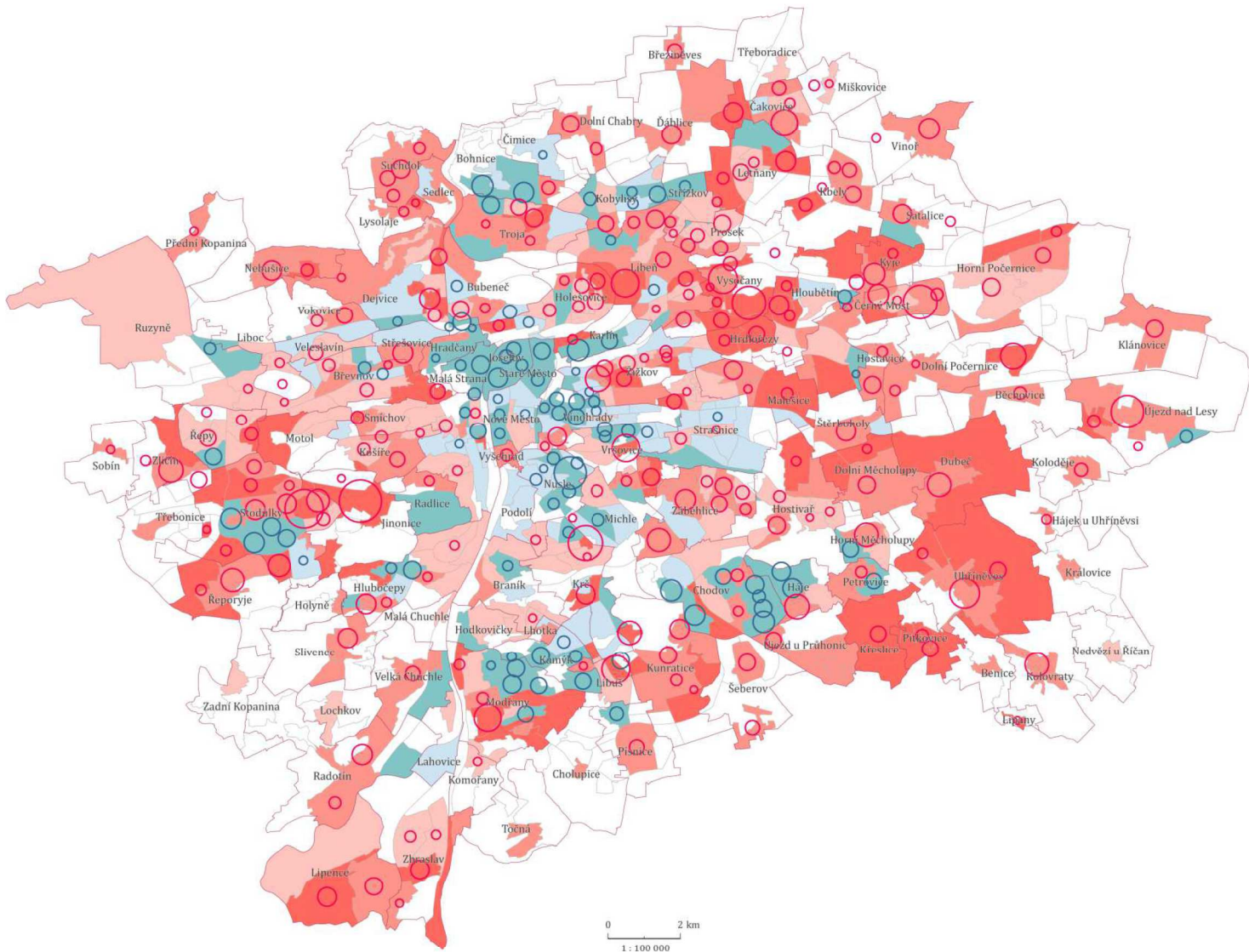
¹¹ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>, analytický text 3.2 Migrace v Praze 2000-2013, str. 4

¹² tamtéž, str. 1

¹³ tamtéž, str. 1

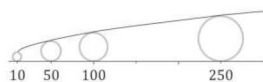
¹⁴ převzato z: tamtéž str. 2. Zdroj typologie Ouředníček a kol., 2012, viz mapový list sekce B 9.2 Typologie rezidenčních areálů, dostupné na: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>.

Saldo migrace
Net migration



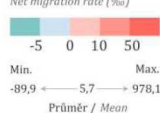
Průměrné roční saldo migrace
Average annual net migration

- **Kladné saldo**
Positive net migration
- **Záporné saldo**
Negative net migration



Zobrazeny jsou pouze urbanistické obvody s průměrným ročním saldem 10 a více osob.
Urbanistic districts with annual average net migration 10 persons and more only.

Hrubá míra migračního salda (%)
Net migration rate (%)



Průměrné roční saldo migrace na 1 000 obyvatel.
Average annual net migration per 1 000 inhabitants.

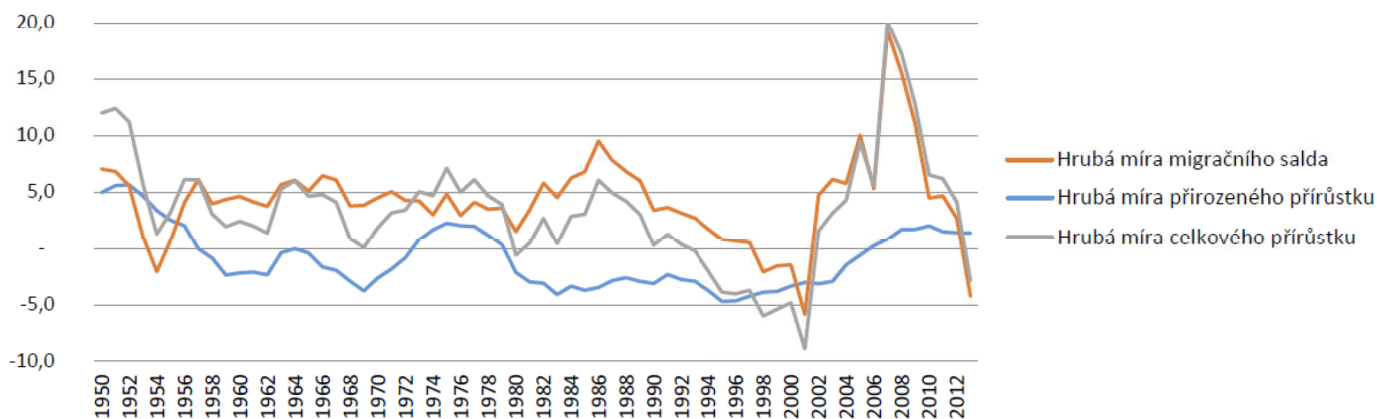
Urbanistický obvod s méně než 50 obyvateli
Urbanistic district with less than 50 inhabitants



1.5 MIGRAČNÍ A PŘIROZENÝ PŘÍRŮSTEK V PRAZE 2001-2011

Mezi lety 2002-2012 měla Praha kladné migrační saldo, tedy převažoval počet přistěhovalých osob nad vystěhovalými. V roce 2001 se však změnila metodika a do migračních statistik jsou od té doby nově započítáváni cizinci s přiznaným azylem.¹⁵ „A od roku 2004 jsou do evidence zahrnuti nově i občané Evropské unie s dlouhodobým či přechodným pobytem na území Česka. Praha tak roste především díky migraci cizinců.“¹⁶

Hrubé míry populační bilance Prahy 1950-2013¹⁷



„Negativní populační bilance je charakteristická pro urbanistické obvody ležící v centru Prahy a ve vnitřním městě. Jedná se především o lokality, ve kterých převládá historická zástavba či starší činžovní domy. Od centra směrem k okrajům města naopak přibývá lokalit s kladnou populační bilancí. Tento jednoduchý prostorový vzorec je na mnoha místech narušen různými typy zástavby s odlišnou kvalitou a stářím bytového fondu. Stáří výstavby, finanční dostupnost, ale i atraktivita bydlení v dané lokalitě jsou jedny z klíčových aspektů, které ovlivňují jak složení populace podle věku, tak i její fluktuaci.“¹⁸ Přitom platí uvedené na předchozí straně, že migrační přírůstek často odpovídá lokalizaci nové rezidenční výstavby, realizované na volných plochách v různých částech města, bez ohledu na charakter původní zástavby.¹⁹

Mapa urbanistických obvodů podle typů populační bilance diferencuje suburbie i některé okrsky vnitřního města na ty, které mají jak kladné migrační saldo, tak kladný přirozený přírůstek (žlutě) a ty, kde kladné migrační saldo převyšuje záporný přirozený přírůstek (světle žlutě). Na mapě výrazně vyčnívá pouhých několik urbanistických obvodů s přirozeným přírůstkem převyšujícím at' už kladné (část Černého Mostu, Horních Počernic, Hostavic, Horních Měcholup, Chodova, Braníku, Hodkoviček, Radotína a Motola; červeně) či záporné migrační saldo (část Sedlce, Bohnic, Čimic, Strážkova, Vršovic, Chodova, Krče, Hlubočep, Stodůlek a Smíchova; růžově).

Zbylé čtyři typy jsou z hlediska celkového přírůstku obyvatel ztrátové: 1) obvody se záporným migračním saldem převyšujícím kladný přirozený přírůstek (světle zeleně), 2) obvody se záporným migračním saldem převyšujícím kladný přirozený přírůstek (tmavě zeleně), 3) obvody se záporným přirozeným přírůstkem převyšujícím záporné migrační saldo (tmavě modře), 4) obvody se záporným přirozeným přírůstkem převyšujícím kladné migrační saldo (světle modře). Urbanistické obvody, jejichž ztráta obyvatel je zapříčiněna hlavně migrací (zeleně) jsou kromě historického centra některé větší sídlištní celky (Stodůlky, Jižní Město, Bohnice, Dáblice, část Modřan a další), ale také starší rezidenční oblasti (Karlín, Vinohrady, Nusle, Podbaba, Dejvice). Obyvatele v důsledku především přirozené měny (modře) pak ztrácí především část Nového města a starší rezidenční oblasti (horní Žižkov, horní Vinohrady, Malešice, Strašnice, Nusle, Podolí, Michle, Břevnov, Střešovice a Vokovice) a některá sídliště (Invalidovna, část Kobylis, Strážkova, Hloubětín, část Záběhlic, Hájů, Krče a Lhotky).

¹⁵ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>, analytický text 1.1 Migrační a přirozený přírůstek v Praze, str. 3

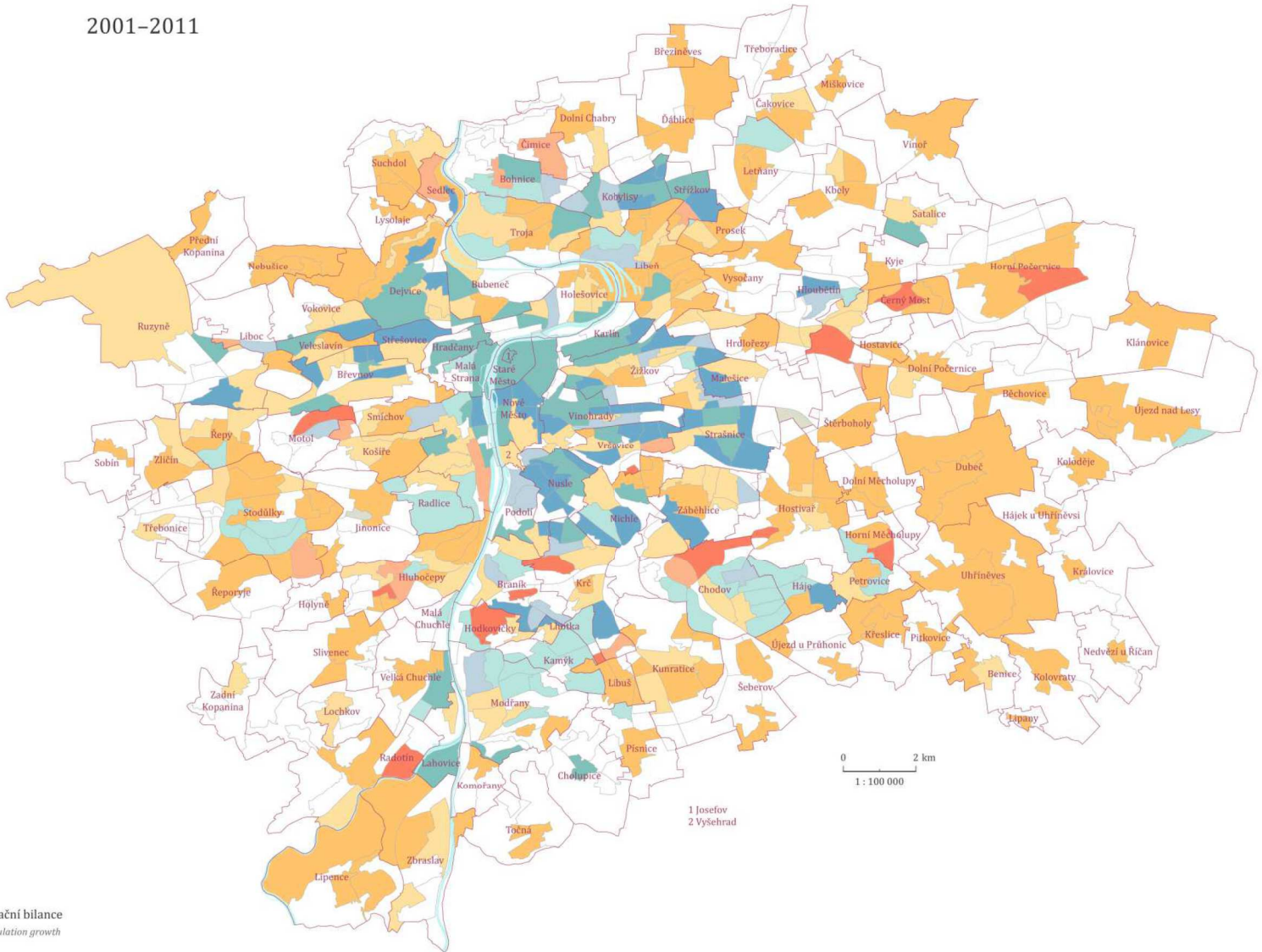
¹⁶ tamtéž, str. 3

¹⁷ tamtéž, str. 4

¹⁸ tamtéž, str. 4

¹⁹ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>, analytický text 3.2 Migrace v Praze 2000-2013, str. 3

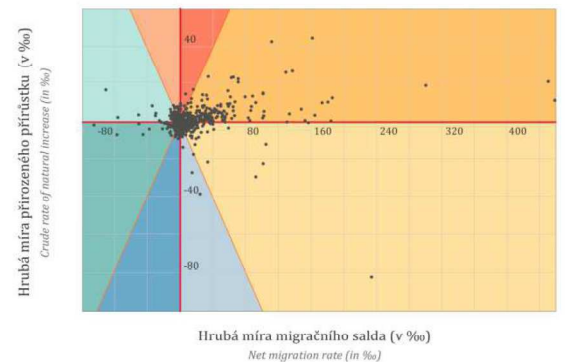
2001–2011



demografická bilance
population growth

Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/11-migracni-prirozeny-prirustek-v-praze>

- Nárůst počtu obyvatel: kladná hodnota hrubé míry přirozeného přírůstku převyšuje zápornou či nulovou hodnotu hrubé míry migračního salda
Population increase: natural increase exceeds net out-migration or zero value of net migration
- Nárůst počtu obyvatel: kladná hodnota hrubé míry přirozeného přírůstku převyšuje kladnou hodnotu hrubé míry migračního salda
Population increase: natural increase exceeds net in-migration
- Nárůst počtu obyvatel: kladná hodnota hrubé míry migračního salda převyšuje hrubou míru přirozeného přírůstku
Population increase: net in-migration exceeds natural increase
- Nárůst počtu obyvatel: kladná hodnota hrubé míry migračního salda převyšuje zápornou či nulovou hodnotu přirozeného přírůstku
Population increase: net in-migration exceeds natural decrease or zero value of natural increase
- Stagnující počet obyvatel
Population stagnation
- Úbytek počtu obyvatel: záporná hodnota hrubé míry přirozeného přírůstku převyšuje kladnou hodnotu hrubé míry migračního salda
Population decrease: natural decrease exceeds net in-migration
- Úbytek počtu obyvatel: záporná hodnota hrubé míry přirozeného přírůstku převyšuje zápornou či nulovou hodnotu hrubé míry migračního salda
Population decrease: natural decrease exceeds net out-migration or zero value of net migration
- Úbytek počtu obyvatel: záporná hodnota hrubé míry migračního salda převyšuje zápornou či nulovou hodnotu hrubé míry přirozeného přírůstku
Population decrease: net out-migration exceeds natural decrease or zero value of natural increase
- Úbytek počtu obyvatel: záporná hodnota hrubé míry migračního salda převyšuje kladnou hodnotu hrubé míry přirozeného přírůstku
Population decrease: net out-migration exceeds natural increase



2. MOBILITA A JEJÍ VLIV NA DISPARITY ÚZEMÍ

2.1 INTEGROVANÝ SYSTÉM STŘEDISEK A METROPOLITNÍ AREÁL PRAHY 2011

Integrovaný systém středisek je stanoven dle územní koncentrace kontaktů.

Územní koncentraci kontaktů je hodnocena objemem vzájemné pracovní a školské dojížd'ky mezi sídly vztaheným ke komunikační vzdálenosti těchto sídel. $ÚKK = \text{objem vzájemné dojížd'ky} / \text{silniční vzdálenost v km}$. Nevýhodou této metody je volba kritéria silniční vzdálenosti namísto času dojížd'ky (ať už veřejnou či individuální dopravou), který by vystihl vzájemnou interakci sídel asi o něco přesněji. Vzhledem k tomu, že kritériem vzájemné dojížd'ky je ve výpočtu rozhodující, není naštěstí volba druhého kritéria (čas versus vzdálenost dojížd'ky) zásadně ovlivňující.

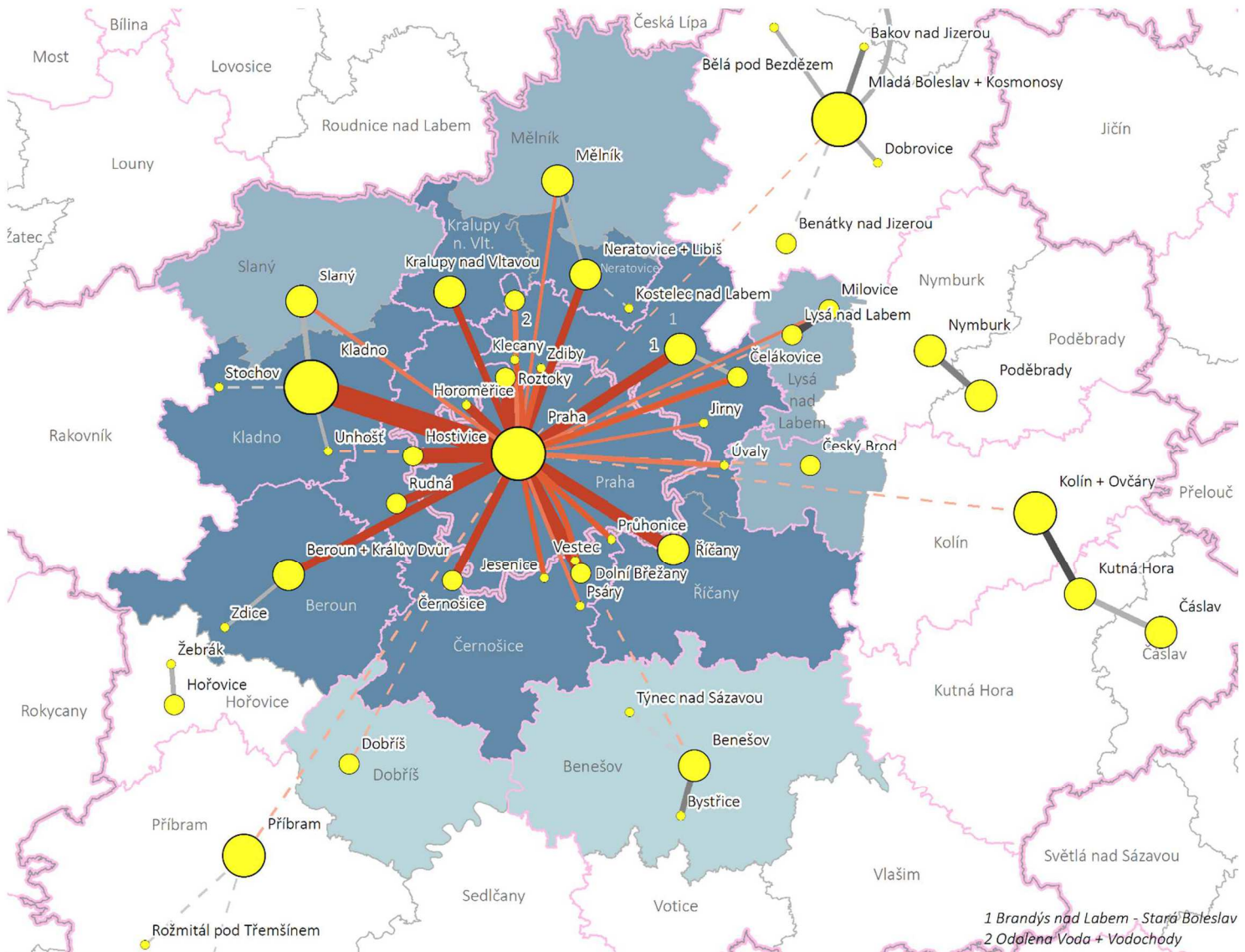
Syntetické vymezení pražského metropolitního areálu

V případě pražského metropolitního areálu je možné zřetelně odlišit pouze dvě zóny:²⁰

- jádrou, určenou silnými vazbami - dominantní část areálu, „okruh“ tvořený středisky Beroun, Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Říčany a Černošice
- nejširší/marginální, určenou především vazbami slabými - rozšíření metropolitního areálu, přiřazení Zdic, Slaného, Mělníka a Milovic. A kvůli územní celistvosti také Českého Brodu.

Menší střediska tato dvě základní vymezení mohou pouze doplňovat.

²⁰ volně citováno z: OUŘEDNÍČEK, Martin, Jiří Nemeškal, Martin Hampl, Petra Špačková, Jakub Novák: Podpůrná analýza strategie k integrovaným teritoriálním investicím: Vymezení funkčního území pražské metropolitní oblasti pro potřeby uplatnění integrovaných teritoriálních investic, str. 23.



1 Brandýs nad Labem - Stará Boleslav
2 Odalena Voda + Vodochody

Metropolitní areál Prahy
- užší (ORP): Černošice, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Říčany, Kralupy nad Vltavou, Kladno, Beroun, Neratovice
- střední (ORP): + Slaný, Mělník, Lysá nad Labem, Český Brod
- širší (ORP): + Dobříš, Benešov

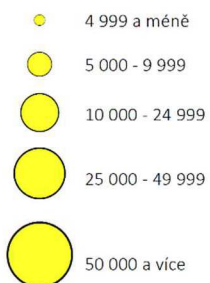
$$KV = \frac{\text{rel. počet obyvatel} + 2x \text{ rel. počet pracovních příležitostí}}{3}$$

$$ÚKK = \frac{\text{objem vzájemné dojíždky}}{\text{silniční vzdálenost v km}}$$

Autor návrhu: Martin Hampel
Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal, Martin Ouředníček

Zdroj dat: ČSÚ (2013): Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Praha, Český statistický úřad.

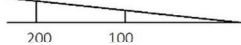
Komplexní velikost střediska (KV)



Územní koncentrace kontaktů (ÚKK)



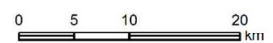
absolutní vyjádření



Metropolitní areál Prahy



Administrativní celky



Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/integrovaný-system-stredisek-metropolitni-areal-prahy-2011>

2.2 ZÓNY REZIDENČNÍ SUBURBANIZACE V ZÁZEMÍ PRAHY 2012

suburbánní obce - kritéria:

- počet obyvatel v roce 2012 menší než 10 000)
- poměr populačních velikostí jádro x suburbium 1:20
- alespoň 20 nových bytů mezi lety 1997-2012
- alespoň 30 % migrantů z jádra

„Za jádrové město se nepovažuje obec, která svými charakteristikami splňuje podmínky pro zařazení do kategorie suburbanizované obce (jde konkrétně o města v zázemí Prahy Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Říčany, Čelákovice a Milovice).“²¹

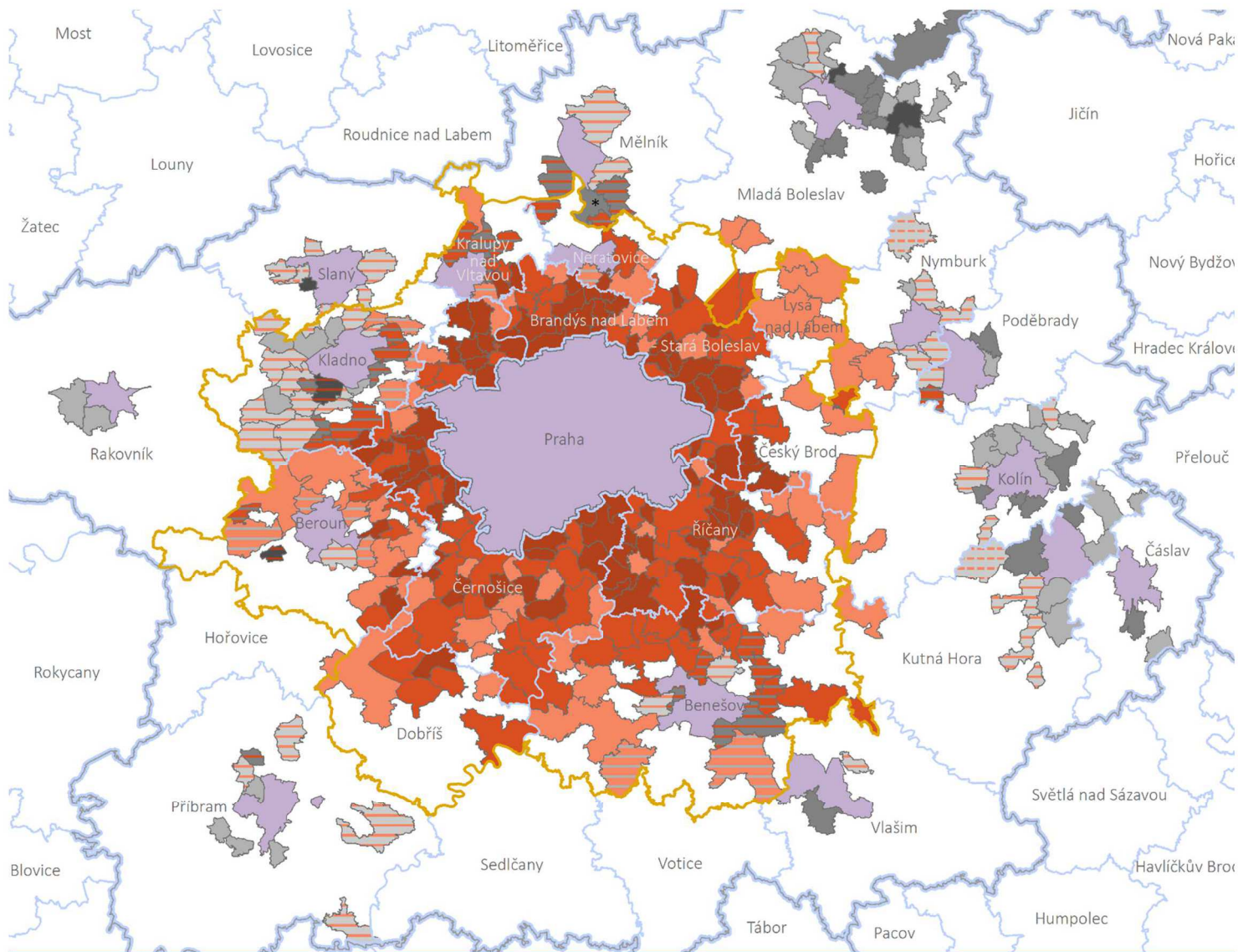
„Za území zasažené rezidenční suburbanizací považujeme takové obce, které mají vysokou intenzitu bytové výstavby a zároveň vysokou intenzitu přistěhování z jádrového města.“²²

„Kombinace vysokých absolutních a relativních hodnot přistěhovalých z daného jádrového města a vysokých intenzit bytové výstavby můžeme oprávněně považovat za nejuvýstižnější indikátory suburbanizace v České republice.“²³

²¹ OUŘEDNÍČEK, Martin, Jiří Nemeškal, Martin Hampl, Petra Špačková, Jakub Novák: Podpůrná analýza strategie k integrovaným teritoriálním investicím: Vymezení funkčního území pražské metropolitní oblasti pro potřeby uplatnění integrovaných teritoriálních investic, str. 27.

²² tamtéž

²³ tamtéž



Suburbánní obce - počet obyvatel v roce 2012 menší než 10 000
 - poměr populačních velikostí jádra x suburbium 1:20
 - alespoň 20 nových bytů mezi lety 1997-2008
 - alespoň 30 % migrantů z jádra

Vícejadernost suburbií je dána existencí dalších zdrojových oblastí suburbia. Pro zařazení druhého nebo třetího jádra byla stanovena hranice 10 % migrantů z daného města.

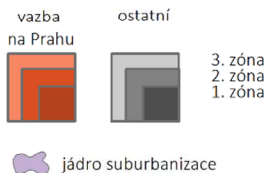
Zdroj dat: ČSÚ (2013): Sčítání lidu, domů a bytů 2011. Praha, Český statistický úřad. Databáze bytové výstavby v obcích ČR 1997-2012 (interní databáze). Praha, Český statistický úřad.

Autoři návrhu: Petra Špačková
 Martin Ouředníček

Kartografické zpracování: Jiří Nemeškal

Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/zony-rezidenční-suburbanizace-v-zazemí-prahy-2012>

Zóny suburbanizace



zóna	min. intenzita roční bytové výstavby 1997-2012	min. objem bytové výstavby 1997-2012
1.	10 bytů na 1000 ob.	50 bytů
2.	5 bytů na 1000 ob.	30 bytů
3.	-	-

Počet jader suburbanizace



* obec Kly náleží dvěma mimopražským jádrům

Pražská metropolitní oblast

Pražská metropolitní oblast

Administrativní celky

obec
 kraj
 obec s rozšířenou působností

2.3 DENNÍ RYTMY OBYVATEL

a) v Pražské metropolitní oblasti

Porovnání katastrů dle průměrného počtu osob v obvyklé pracovní době (uvažováno 8-16 h) v poměru k obyvatelstvu v noci člení katastry na:

- výrazně rezidenční: ≤ 75 % v obvyklé pracovní době
- spíše rezidenční: 75 - 95 % v obvyklé pracovní době
- vyrovnané: 95 - 105 % v obvyklé pracovní době
- spíše pracovní: 105 - 125 % v obvyklé pracovní době
- výrazně pracovní: ≥ 125 % v obvyklé pracovní době

Porovnání katastrů v pražské metropolitní oblasti samozřejmě ukazuje propad pracovních příležitostí v suburbanizační zóně Prahy. Katastry výrazně pracovní či spíše pracovní se nachází výhradně podél dálnic či silnic I. třídy (ovšem ne podél všech - výjimkou je např. nejmladší D11, Českobrodská, Kutnohorská).

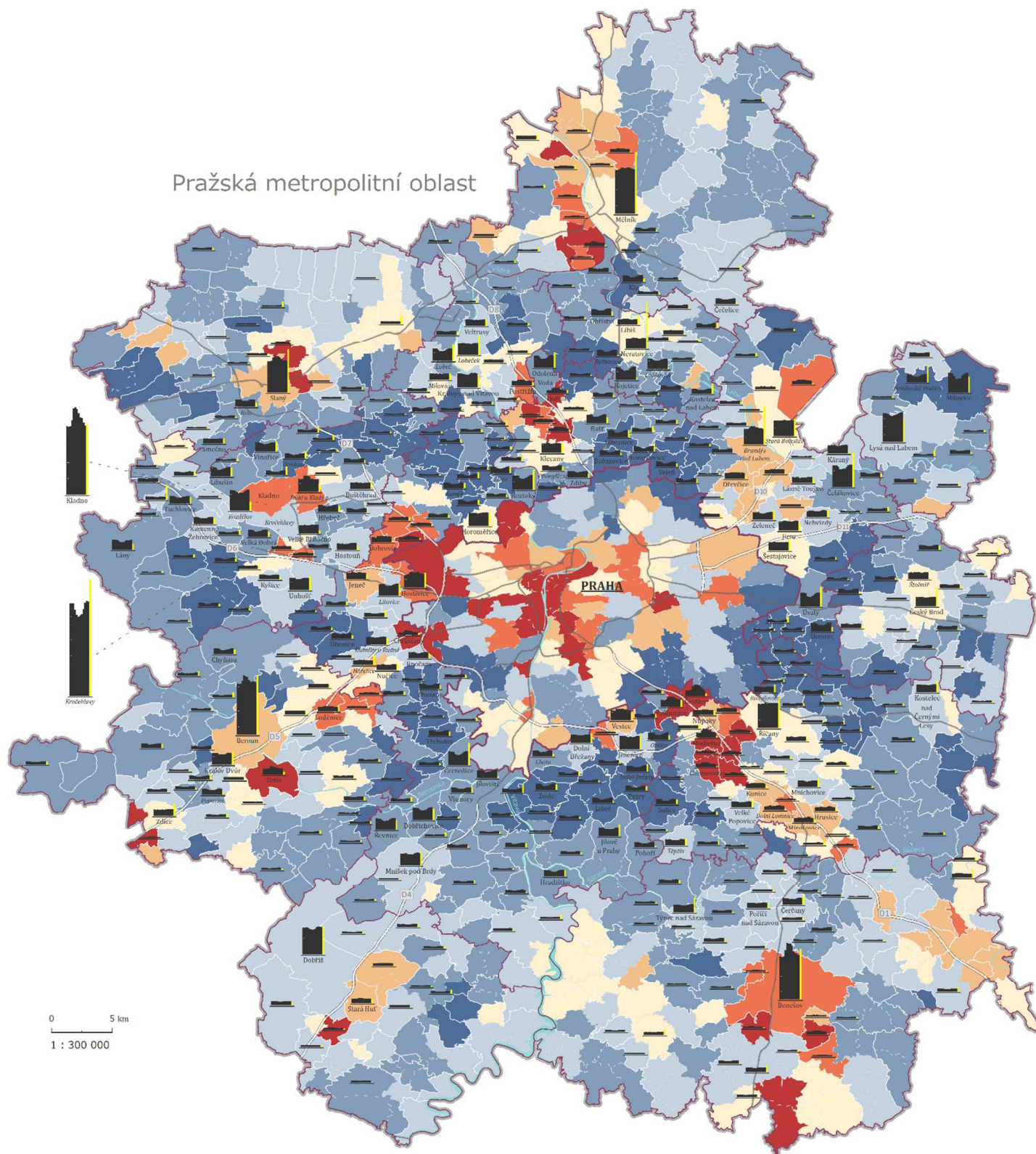
Značné rozdíly jsou dokonce i mezi městy (nad 8 000 obyvatel), kdy některá jsou výraznými centry pracovních příležitostí (Kladno, Beroun, Benešov, Slaný, Brandýs n. L., Hostivice), jiná mají vyrovnaný poměr (Říčany, Mělník, Stará Boleslav) nebo jsou spíše rezidenční (Lysá n. L., Čelákovice, Kralupy n. V., Dobříš, Jesenice, Roztoky, Králův Dvůr) či dokonce výrazně rezidenční (Milovice).

Mezi sídly s 5 až 7 000 obyvateli je jediný vyrovnaný Český Brod, ostatní jsou spíše rezidenční (Mníšek pod Brdy) či výrazně rezidenční (Černošice, Úvaly, Odolná Voda).

Sídla s cca 3 až 4 000 obyvateli jsou překvapivě i pracovní (Vestec, Dubí u Kladna) i vyrovnaná (Klečany, Horoměřice) i rezidenční i lehce (Kostelec n. L., Unhošť) i výrazně (Dobřichovice, Řevnice, Jílové u Prahy).

Sídla pod 3 000 obyvatel jsou až na výjimky podél dálnic rezidenční.

Použitá data jsou ze SLDB 2011, je tedy nutné brát ohled na jejich ne úplnou aktuálnost, např. počet obyvatel v suburbánní zóně Prahy se od té doby podstatně zvýšil.



2.3 DENNÍ RYTMY OBYVATEL

b) v Praze

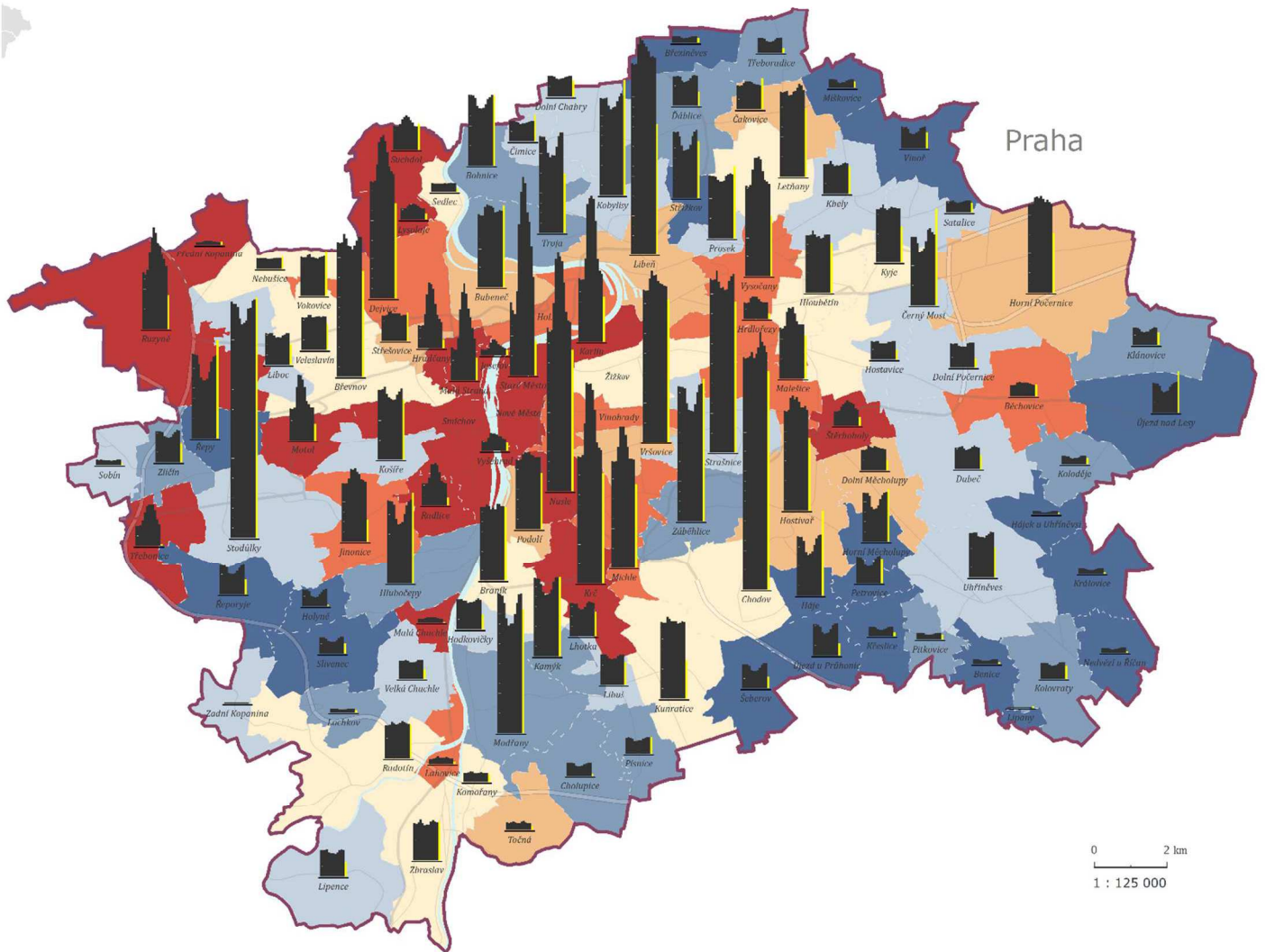
Porovnání katastrů dle průměrného počtu osob v obvyklé pracovní době (uvažováno 8-16 h) v poměru k obyvatelstvu v noci člení katastry na:

- výrazně rezidenční: typicky sídliště (Řepy, Modřany, Záběhlice, Strížkov, Bohnice) a suburbie (Vinoř, Klánovice, Újezd nad Lesy, Horní Měcholupy, Petrovice, Újezd u Průhonic, Šeberov, Slivenec, Řeporyje), ale i další katastry (Hlubočepy, Troja), kde je značný deficit jak pracovních příležitostí, tak obchodu a služeb
- spíše rezidenční: sídliště, jejichž deficit je vyrovnáván pracovními příležitostmi buď přímo v centrech těchto sídlišť, nebo v jejich blízkosti (Kobylisy, Ďáblice, Stodůlky, Prosek, Strašnice) či přítomností areálů (Černý Most, Zličín) a katastry lehce deficitní (Čimice, Kbely, Dolní Počernice, Dubeč, Uhřetěves, Kolovraty, Libuš, Hodkovičky, Lipence, Košíře, Liboc)
- vyrovnané: víceméně homogenní (Žižkov, Břevnov, Vokovice, Veleslavín, Zbraslav) či vyrovnané přítomností velkých areálů (Podolí, Chodov, Letňany, Kunratice, Hloubětín, Kyje, Braník, Uhřetěves, Radotín)
- spíše pracovní: víceméně homogenní (Vinohrady, Vršovice, Holešovice) nebo s areály (Vysočany, Michle, Horní Počernice, Malešice, Jinonice) či se specifickou funkcí: Dejvice (vysoké školy), Libeň (Bulovka, O2 Aréna), Běchovice (výzkumné ústavy)
- výrazně pracovní: umístěním množství pracovišť (Nové Město, Karlín, Smíchov, Nusle) nebo areály (Radlice) či se specifickou funkcí: úřady (Malá Strana), vysoké školy (Staré Město, Suchdol), nemocnice a vědecké ústavy (Krč, Motol), letiště (Ruzyně), obchodní centra (Třebonice (Zličín), Štěrboholy)

Porovnání katastrů dle absolutního počtu osob v obvyklé pracovní době ukazuje na trvalou značnou centralitu Prahy, v katastrech Staré Město, Nové Město, Karlín, Vinohrady, Žižkov, Smíchov a Holešovice je podstatná část pracovních příležitostí, které mohou konkurovat pouze katastry jako Nusle (Pankrác), Krč, Chodov, Libeň, a Dejvice.

Použitá data jsou ze SLDB 2011, je tedy nutné brát ohled na jejich neúplnou aktuálnost, např. Karlín, Smíchov či Pankrác od roku 2011 značně posílily v počtu pracovních příležitostí.

Použitá data jsou zobrazena po katastrech, je tedy nutné neopomenout, že v některých katastrech mohou být značné disparity v rámci katastru (např. Krč, Chodov) a také, že některá centra mohou být vizuálně lehce potlačena (např. Pankrác je v katastru Nuslí, ale částečně také v katastrech Michle a Krče).



Obyvatelstvo v obvyklé pracovní době

Poměr průměrného počtu osob ve dvouhodinových intervalech v čase od 8 do 16h ku průměru v čase od 20 do 2 h (v %)



Silniční síť

- dálnice
- silnice I. třídy
- ostatní silnice (jen u mapy Prahy)

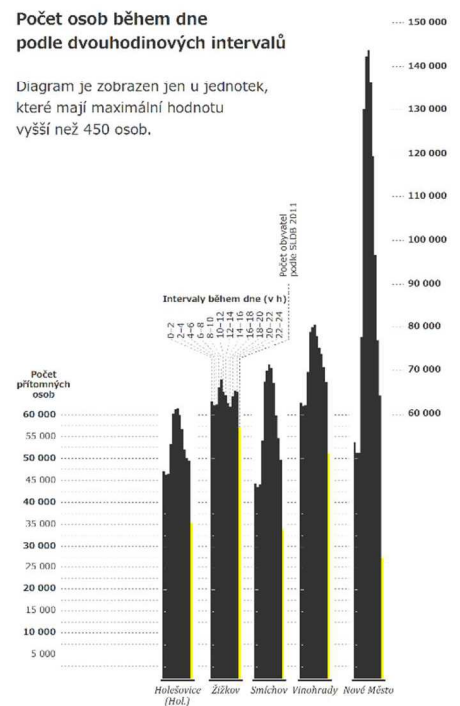
Administrativní vymezení

- kastrální území
- obec
- obvod obce s rozšířenou působností
- Praha
- Všeobry název obce
- Katastrální název katastru (pokud není shodný s názvem obce)

Názvy obcí a katastrů jsou zobrazeny jen u jednotek, které mají maximální hodnotu osob během dne vyšší než 1 500.

Počet osob během dne podle dvouhodinových intervalů

Diagram je zobrazen jen u jednotek, které mají maximální hodnotu vyšší než 450 osob.



2.4 TYPOLOGIE DENNÍCH RYTMŮ LOKALIT

v Pražské metropolitní oblasti

Typy katastrů podle denních rytmů:

- výrazně rezidenční metropolitní
- rezidenční metropolitní
- výrazně rezidenční venkovský
- rezidenční venkovský
- pracovní
- pracovní-obslužný
- obslužný
- tranzitní
- vyrovnaný

„Typologie získaná zpracováním lokalizačních dat mobilních telefonů dobře vystihuje každodenní přesun obyvatel z rezidenčních oblastí do center pracovních příležitostí a služeb. Zřetelné je zejména území s vysokou denní ztrátou obyvatel, které tvoří prstenec sahající od okrajových sídlišť (Řepy, Háje, Modřany) a vnitřních suburbii Prahy (Benice, Klánovice), až do vzdálenosti deseti kilometrů od administrativních hranic metropole. Tento prstenec výrazně rezidenčních typů katastrů je ve většině případů narušen koncentrickou sítí dopravně nejzatíženějších silnic.“²⁴

Tranzitní katastry jsou logicky situovány podél dálnic a silnic I. třídy. Poněkud překvapivé je vyhodnocení Břevnova jako tranzitní lokality, z předchozích analýz vyplývá, že jeho katastr je co do počtu rezidentů a pracovních příležitostí vyrovnaný, tranzitní lokalitou je tedy kvůli přítomnosti radiály propojující pražský okruh s tunelem Blanka.

Zařazení katastrů historické části Prahy, Karlína a Smíchova mezi obslužné je dáno stanovením standartní pracovní doby 8-16 h, která často neplatí, protože je pozdější či úplně volná. Z předchozích analýz vyplývá, že všechny tyto lokality jsou výraznými zdroji jak pracovních, tak i dalších příležitostí. Jejich zařazení by tedy mělo být pracovní-obslužné.

Vyhodnocení Michle a Malešic jako pracovních katastrů ukazuje na možný deficit obslužných funkcí (obchod, služby). Vyhodnocení Chodova, Průhonic, Štěrbohol, Černého Mostu a Třebonic jako obslužných katastrů zdůrazňuje jejich přetížení těmito funkcemi.

Hrdlořezy v typologii spadají do pracovních katastrů z důvodu přítomnosti několika větších vzdělávacích institucí. Suchdol do obslužných z důvodu přítomnosti vysoké školy.

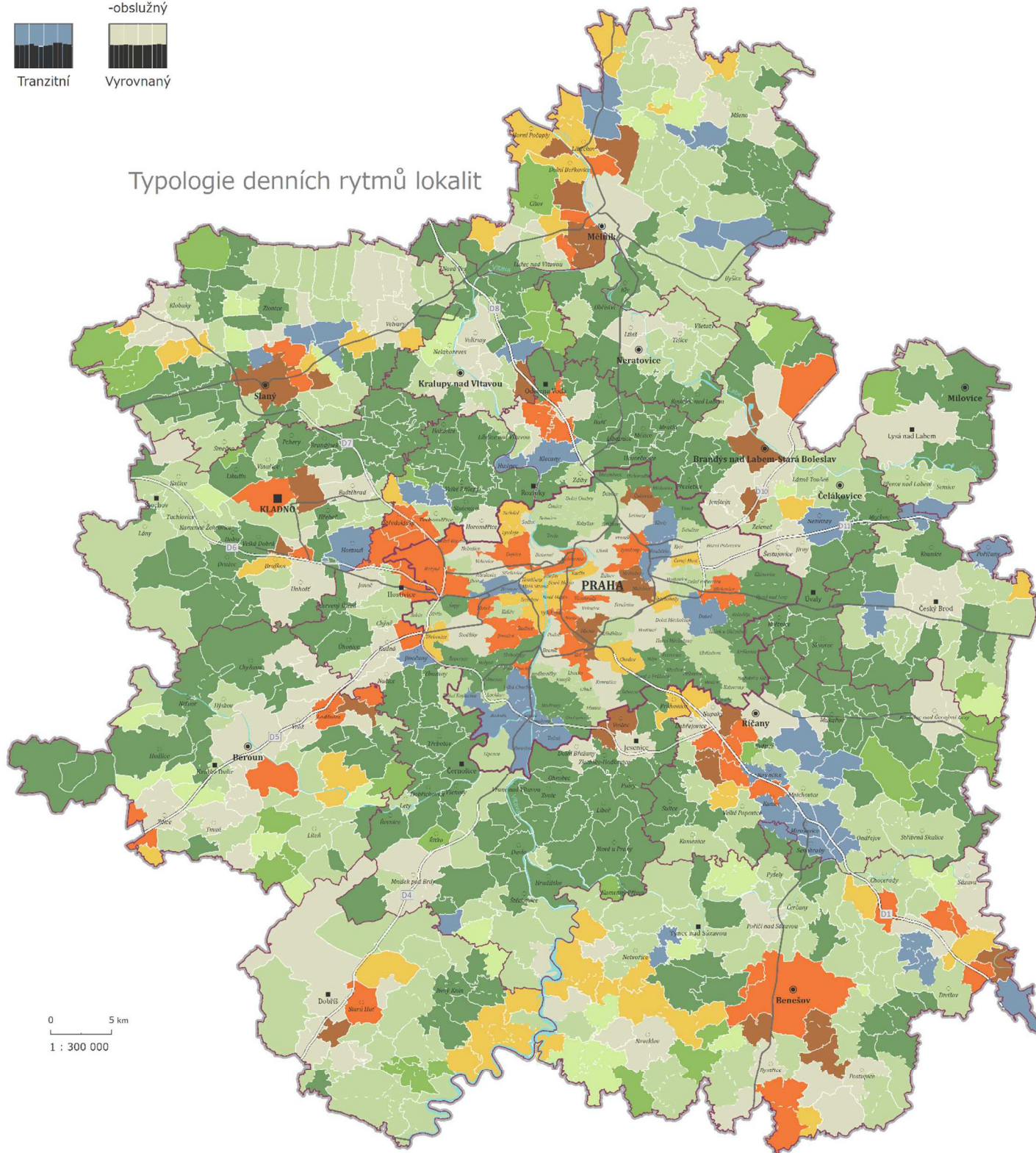
²⁴ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/mobilita-denni-rytmy>, analytický text Typologie denních rytmů lokalit, str. 4.

Typy katastrů podle denních rytů



Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/typologie-dennich-rytmu-lokalit-v-prazske-metropolitni-oblasti>

Typologie denních rytů lokalit



2.5 DOPRAVNÍ DOSTUPNOST OBCÍ SUBURBÁNNÍ ZÓNY PRAHY

„I když můžeme pozorovat zkvalitnění veřejné dopravy v některých oblastech regionu (zkrácení intervalů mezi spoji, zvýšení komfortu), převládá mezi obyvateli suburbánní zóny preference individuální dopravy. To způsobuje výrazný nárůst intenzity automobilové dopravy zejména na hranicích města.“²⁵

Typologie obcí podle dostupnosti do centra Prahy je založena na kombinaci hodnot tří ukazatelů:

- časová dostupnost individuální automobilovou dopravou
- časová dostupnost veřejnou hromadnou dopravou (včetně docházkové vzdálenosti v obci bydliště dané velikostí poloměru kružnice dané zastavěnou plochou obce)
- rozdíl cestovních časů mezi oběma sítěmi

„Zatímco velmi krátké cestovní časy automobilovou dopravou byly zjištěny z plošně poměrně rozsáhlého zázemí Prahy, stejných časů při využití veřejné dopravy bylo dosaženo pouze u několika obcí v těsném zázemí hlavního města. Cestovní časy veřejnou dopravou narůstají se vzdáleností od Prahy podstatně výrazněji, což zřejmě souvisí s charakterem veřejné (především autobusové) dopravy. Stejný spoj obsluhuje více obcí, jež nemusí vždy ležet na nejkratší spojnici výchozího a cílového uzlu, čímž narůstá cestovní čas nutný pro spojení do vzdálenějších obcí.“²⁶

„Pro většinu obcí je z hlediska cestovního času výhodnější individuální automobilová doprava. V rámci typu C a E je však možné identifikovat obce, kde se jako efektivnější ukazuje veřejná doprava, především díky vlakovému spojení.“²⁷

²⁵ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/zazemi-prahy>, analytický text 2.6 Dopravní dostupnost centra Prahy, str. 50

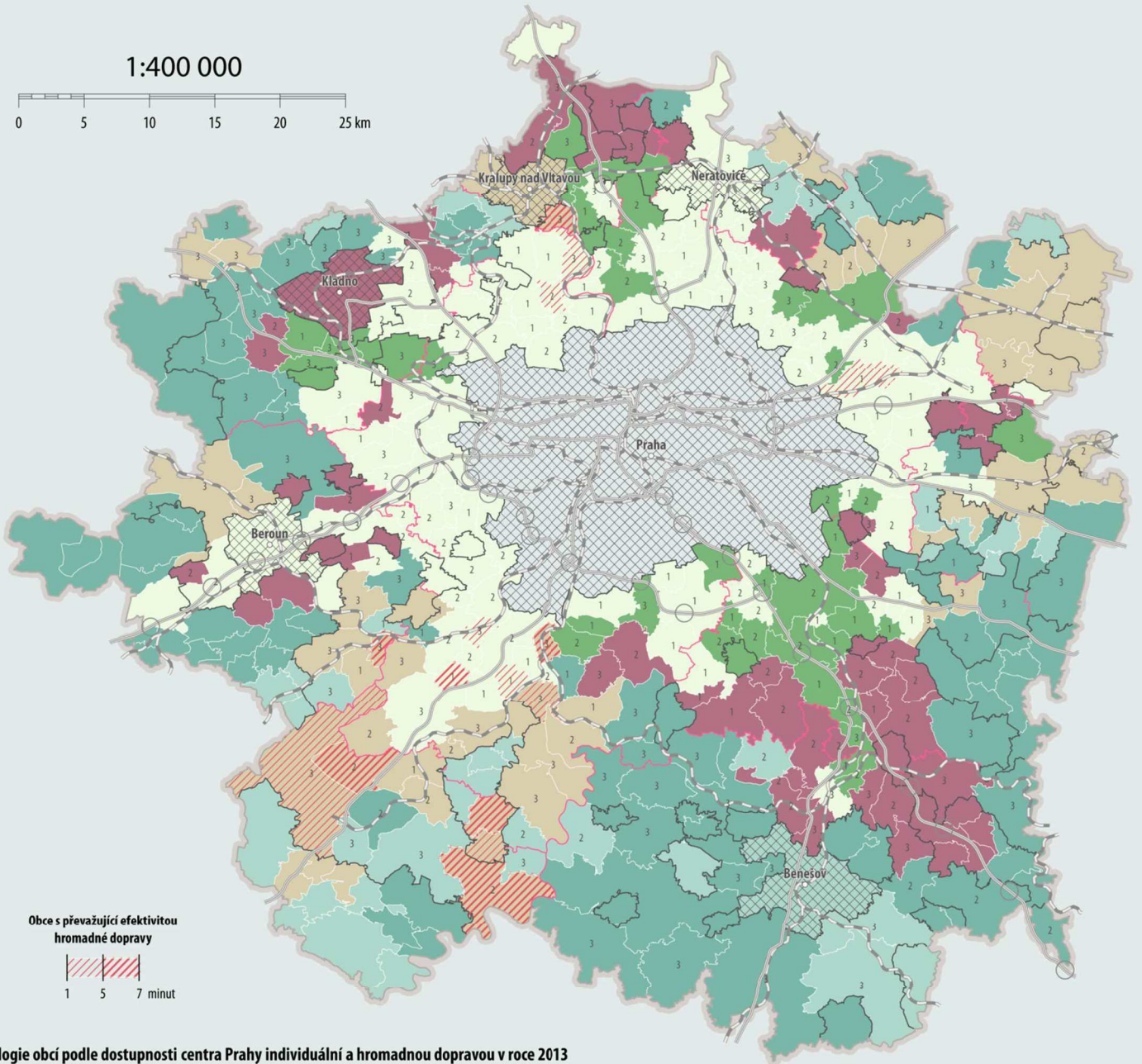
²⁶ tamtéž, str. 52.

²⁷ tamtéž, str. 52.



Dopravní dostupnost obcí suburbánní zóny Prahy

1:400 000



Typologie obcí podle dostupnosti centra Prahy individuální a hromadnou dopravou v roce 2013

- Typ A** - horší dostupnost individuální i hromadnou dopravou, nadprůměrné rozdíly v cestovních časech
- Typ B** - lepší dostupnost individuální dopravou, horší dostupnost hromadnou dopravou, nadprůměrné rozdíly v cestovních časech
- Typ C** - lepší dostupnost individuální i hromadnou dopravou, podprůměrné rozdíly v cestovních časech

- Typ D** - lepší dostupnost individuální i hromadnou dopravou, nadprůměrné rozdíly v cestovních časech
- Typ E** - horší dostupnost individuální dopravou, lepší dostupnost hromadnou dopravou, podprůměrné rozdíly v cestovních časech
- Typ F** - horší dostupnost individuální i hromadnou dopravou, podprůměrné rozdíly v cestovních časech

- hranice SO RP
- hranice obce
- jádro suburbanizace
- obce klasifikované jako suburbánní (dle mapového listu 1.1), číslo udává příslušnost do skupiny obcí dle intenzity procesu
- hlavní silniční tahy
- železnice
- vybrané dálniční exity

Autorský kolektiv

Návrh mapy:
Martin Riška, Ivana Přidalová

Kartografické a grafické zpracování:
Martin Riška

Zdroje dat

ŘSD (2012): Datové vrstvy ve formátu shp (JTSK): úseky, vybrané atributy pasportu a objektů silniční sítě ČR. Ředitelství silnic a dálnic ČR, Ostrava.

Platné jízdní řády na webovém portálu IDOS. Dostupné na: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusymhdvse/spojeni/>

Mapa pro projekt

Prognóza demografického vývoje a jeho důsledků pro kvalitu života obyvatel v d v zázemí českých měst: aplikace v rozvoji a správě území

Tato specializovaná mapa byla vytvořena s finanční podporou TAČR v rámci progr:

Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/26-dopravni-dostupnost-centra-prahy>

2.6 DOJÍŽDKA DO ZAMĚSTNÁNÍ V PRAZE

„Ve srovnání se zhruba 200 tisíčovým obratem přes hranice města se uvnitř Prahy podle statistik SLDB 2011 pohybuje půl milionu osob. Při zohlednění nedokonalosti posledního sčítání však může být číslo v realitě i dvojnásobné.(!!!)“²⁸

Saldo pracovní dojížd'ky v Praze ukazuje na přetrvávající značnou centralitu Prahy z hlediska pracovních příležitostí a nerovnoměrnost jejich rozmístění.

Směry pracovní dojížd'ky v podstatě kopírují trasy metra, příp. tramvajových linek (Žižkov, Modřany).

Vzhledem k saldu dojížd'ky lze rozdělit katastry na:

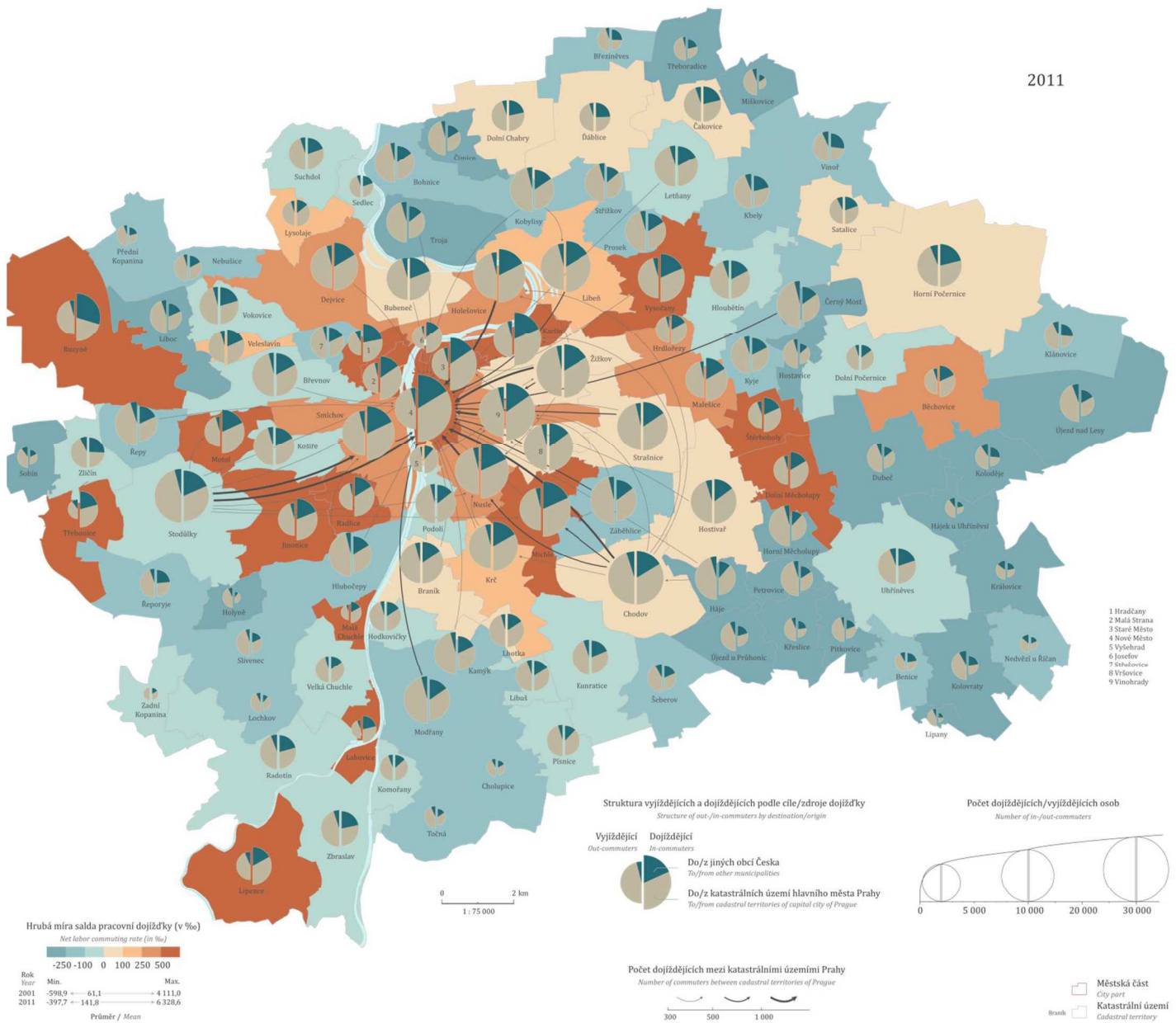
- převážně pracovní (saldo nad 50 %!): historické centrum Prahy, Karlín, Michle, Vysočany, Radlice, Jinonice, Motol, Ruzyně a další
- spíše pracovní (saldo + 10-50 %): Smíchov, Nusle, Dejvice, Holešovice, Malešice a Běchovice)
- vyrovnané (saldo +- 10 %): podstatná část kompaktního města a dokonce některá sídliště (Ďáblice, Chodov, Letňany) a okrajové části
- spíše rezidenční (záporné saldo 10-25 %): některá sídliště (Modřany, Řepy, Bohnice, Kobylisy, Střížkov a Prosek) a některé suburbie
- převážně rezidenční (záporné saldo nad 25 %): některá sídliště a vilové čtvrti (Háje, Černý Most, Liboc a Troja)

Data jsou ze SLDB 2011, je tedy nutné brát v úvahu jejich ne úplnou aktuálnost, např. Karlín, Pankrác i Smíchov jako pracovní centra od roku 2011 posílily.

Také je nutné neopomenout, že zobrazení po katastroch má své nedokonalosti, např. sídliště Bohnice je z poloviny v katastru Bohnice a z poloviny v katastru Troji, Pankrác zase v katastru Nuslí a částečně v katastru Michle a Krče.

²⁸ <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/historie>, analytický text 8.1 Dojížd'ka do zaměstnání v Praze, str. 1.

2011



DATA V GIS
DIGITALIZATION & CULTURAL IDENTITY

Autor návrhu:
Thematic concept: Jiří Nemeškal
Grafické a kartografické zpracování:
Graphic and cartographic processing: Jiří Nemeškal
Zdroj dat:
Data source:

BLAHŮŠEK, Z., CISAŘ, F. (1976): Změny ve vztahu bydliště-pracoviště v rozvojevých územích Prahy. Historická geografie. Příspěvky k dějinám pražské aglomerace II. 14-15. s. 287-297. ČSÚ: Sčítání lidu, domů a bytů 1970, 1980, 2001, 2011. Praha, Český statistický úřad.

Specializovaná mapa byla vytvořena s podporou Ministerstva kultury České republiky v rámci Programu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity (NAKI) - DF12P010VV033 "Zpřístupnění historických prostorových a statistických dat v prostředí GIS".

The specialized map was created with the support of the Ministry of Culture of the Czech Republic within the framework of the National and Cultural Identity Programme (NAKI), research project DF12P010VV033 "Disclosure of Historic Spatial and Statistical Data in GIS Environment".

Zdroj: <http://www.atlasobyvatelstva.cz/cs/81-dojizdka-do-zamestnani-v-praze>

2.7 LOKALIZACE KOMERČNÍCH AKTIVIT A VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI A UMÍSTĚNÍ AREÁLŮ S VYSOKÝMI NÁROKY NA DOPRAVU OSOB

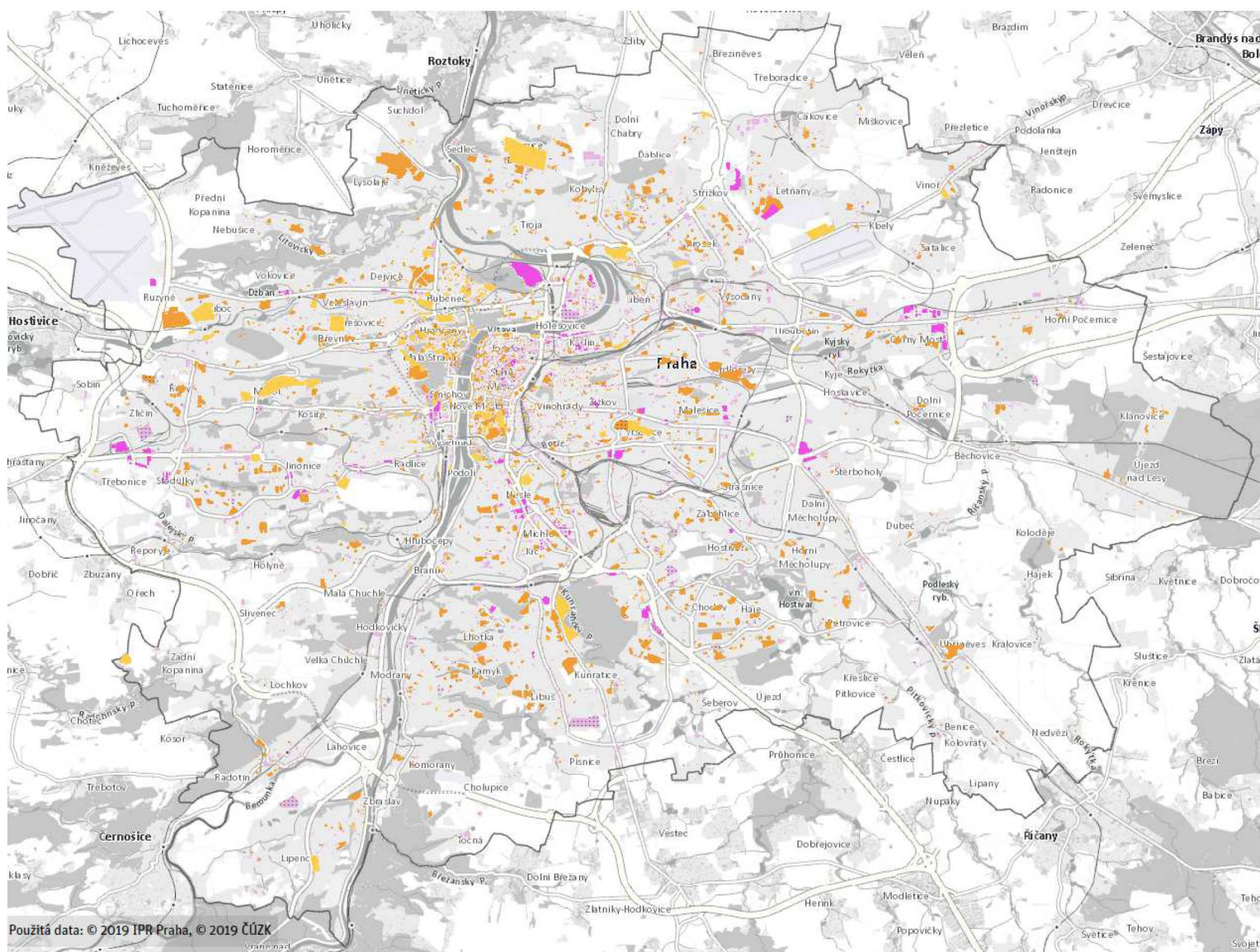
Umístění veřejné vybavenosti (zdravotní a sociální služby, veřejná správa, školy a výchova, vysoké školy, věda, výzkum, kultura, veřejnoprávní média, církev a bezpečnost; žlutě a oranžově) a komerčních aktivit (administrativa, obchody, služby, ubytování, polyfunkce, výstaviště, kongresová centra, multifunkční arény a stadiony; růžově) ukazuje koncentraci či dekoncentraci v jednotlivých částech Prahy:

- Na Starém Města je značná koncentrace veřejné vybavenosti (vysoké školy, veřejná správa, kultura) i komerčních služeb (ubytování, administrativa, obchody).
- Malá Strana a Hradčany jsou známé koncentrací veřejné správy a hotelů, doplněnou školstvím a kulturou.
- Na katastru Nového Města jsou soustředěny komerční aktivity a to víceméně rovnoměrně (nižší je jejich výskyt v Petrské a Vojtěšské čtvrti), umístěny jsou v jednotlivých objektech, které až na výjimky (Palladio, Quadrio, Florentinum) nejsou nepřiměřeně kapacitní a často jsou polyfunkční. Výrazné zastoupení zde má také veřejná vybavenost (veřejná správa a kultura, příp. vysoké školy a výzkum).
- Na Albertově naprosto převládají areály nemocnice a vysokých škol.
- Karlín intenzitou výstavby kanceláří předběhl už i Pankrác,²⁹ administrativní využití je rozmístěno po celém území Karlína, s rostoucí vzdáleností od metra jeho koncentrace klesá. Admin. budovy jsou kapacitnější než na Novém Městě.
- Na Smíchově jsou administrativa a služby lokalizovány výhradně v blízkosti Anděla.
- Podobně další administrativní centra jsou lokalizována na relativně malé ploše: Pankrác, Budějovická, Brumlovka, Roztylská (poblíž metra Chodov), Nové Butovice, Radlice-Jinonice a areál bývalých mlýnů v Holešovicích a dále už pak pouze velké solitéry typu ČSOB v Radlicích, Malešice či Vokovice.

Areály se specifickým využitím a vysokými nároky na dopravu osob

- letiště Ruzyně
- vysoké školy (UK, VŠUP a AMU v historickém centru, lékařské na Albertově, ČVUT Karlovo nám., Dejvice a Pelc Tyrolka, Zemědělská Suchdol, VŠE na Žižkově)
- nemocnice (Všeobecná fakultní, Motol, Vinohradská, Bulovka, Krč, Podolí a Vojenská ve Střešovicích, malé nemocnice: Na Homolce, Na Františku, Pod Petřínem a léčebna Bohnice)
- veřejnoprávní média (Kavčí Hory, Svobodná Evropa na Želivského)
- multifukční arény a stadiony (O2 Aréna ve Vysočanech, Slavia, Sparta)
- vědecká centra (IKEM a Ústavy AV v Libuši, Výzkumné ústavy v Běchovicích, Letňanech), Městský archiv Chodovec, Archiv Národní knihovny v Hostivaři
- kongresová centra a výstaviště (Pakul, Holešovice, Letňany)
- obchodní centra (Anděl, Butovice, Zličín, Letňany, Černý Most, Harfa, Chodov a další)
- administrativní centra (Pankrác, Radlice, Brumlovka a další)

²⁹ <http://www.stavebni-forum.cz/cs/praha-8-metropolitni-kancelarsky-magnet/>



Zdroj: UAP Praha 2016, grafická část, výkres 330 využití území, dostupné na: <http://uap.iprpraha.cz/graficka-cast>

veřejná vybavenost (žlutě a oranžově): zdravotní a sociální služby, veřejná správa, školy a výchova, vysoké školy, věda, výzkum, kultura, veřejnoprávní média, církev a bezpečnost)

komerční aktivity (ružově): administrativa, obchody, služby, ubytování, polyfunkce, výstaviště, kongresová centra, multifunkční arény a stadiony

2.8 VYUŽITÍ ÚZEMÍ

bydlení (červeně)

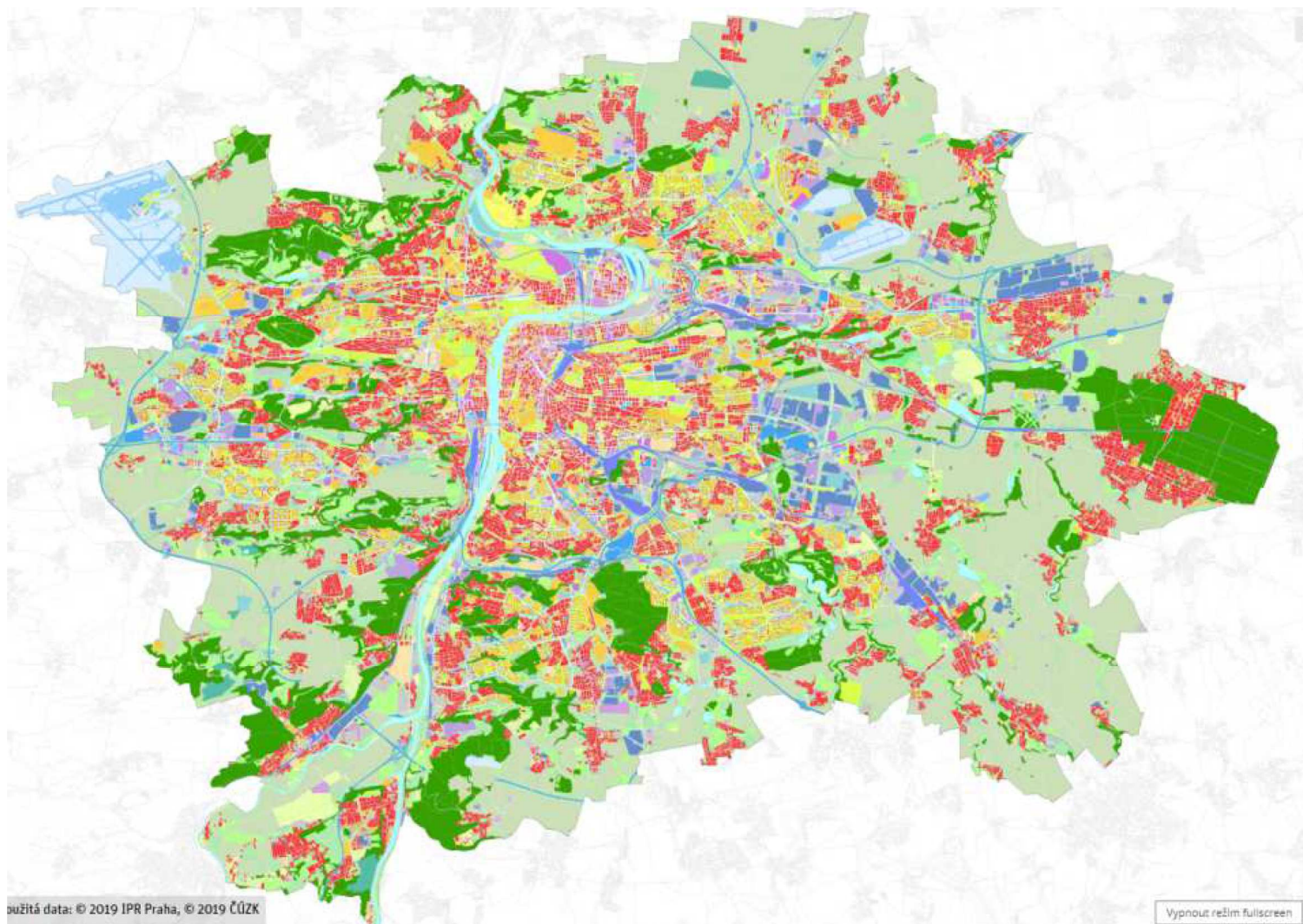
veřejná vybavenost (žlutě a oranžově): zdravotní a sociální služby, veřejná správa, školy a výchova, vysoké školy, věda, výzkum, kultura, veřejnoprávní média, církev a bezpečnost)

komerční aktivity (růžově): administrativa, obchody, služby, ubytování, polyfunkce, výstaviště, kongresová centra, multifunkční arény a stadiony

dopravní infrastruktura (modře)

výroba rušící (tmavě modře), nerušící (fialově)

rekreace (žlutě): včetně parků! x lesy a lesoparky (zeleně)



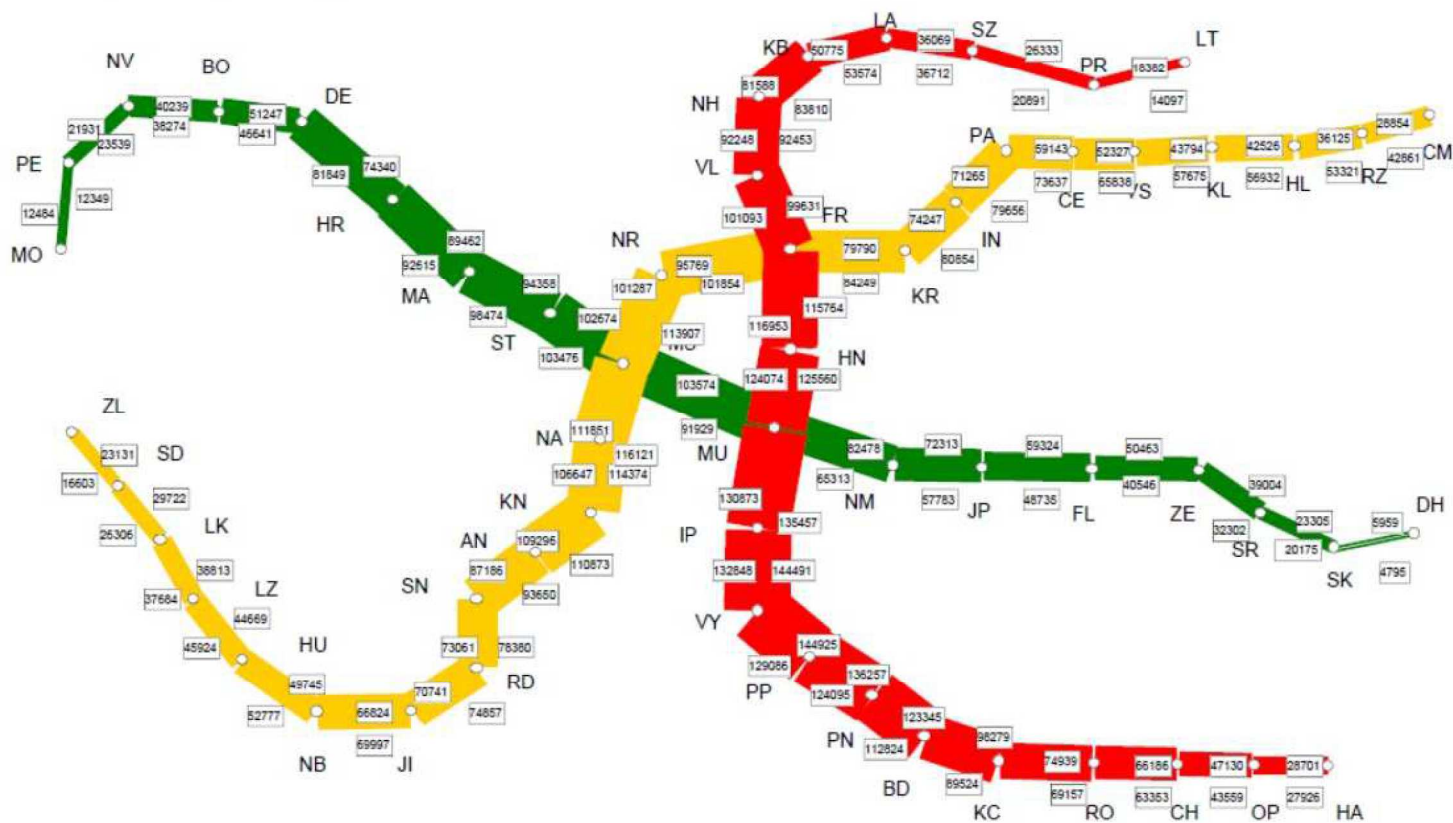
Zdroj: Atlas Praha 5000, využití území, vrstvy: veřejné služby, komerční služby, dostupné na:
http://app.iprpraha.cz/js-api/app/atlas-praha-5000/?service=vu_vse&extent=-738256.9843243586,-746432.6256756412,-1040885.642598426,-1047010.7590153255&zoom=4

2.9 ZATÍŽENÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY

a) metro (2015)

Pentlogram zatížení: 05:00-00:00 hod.

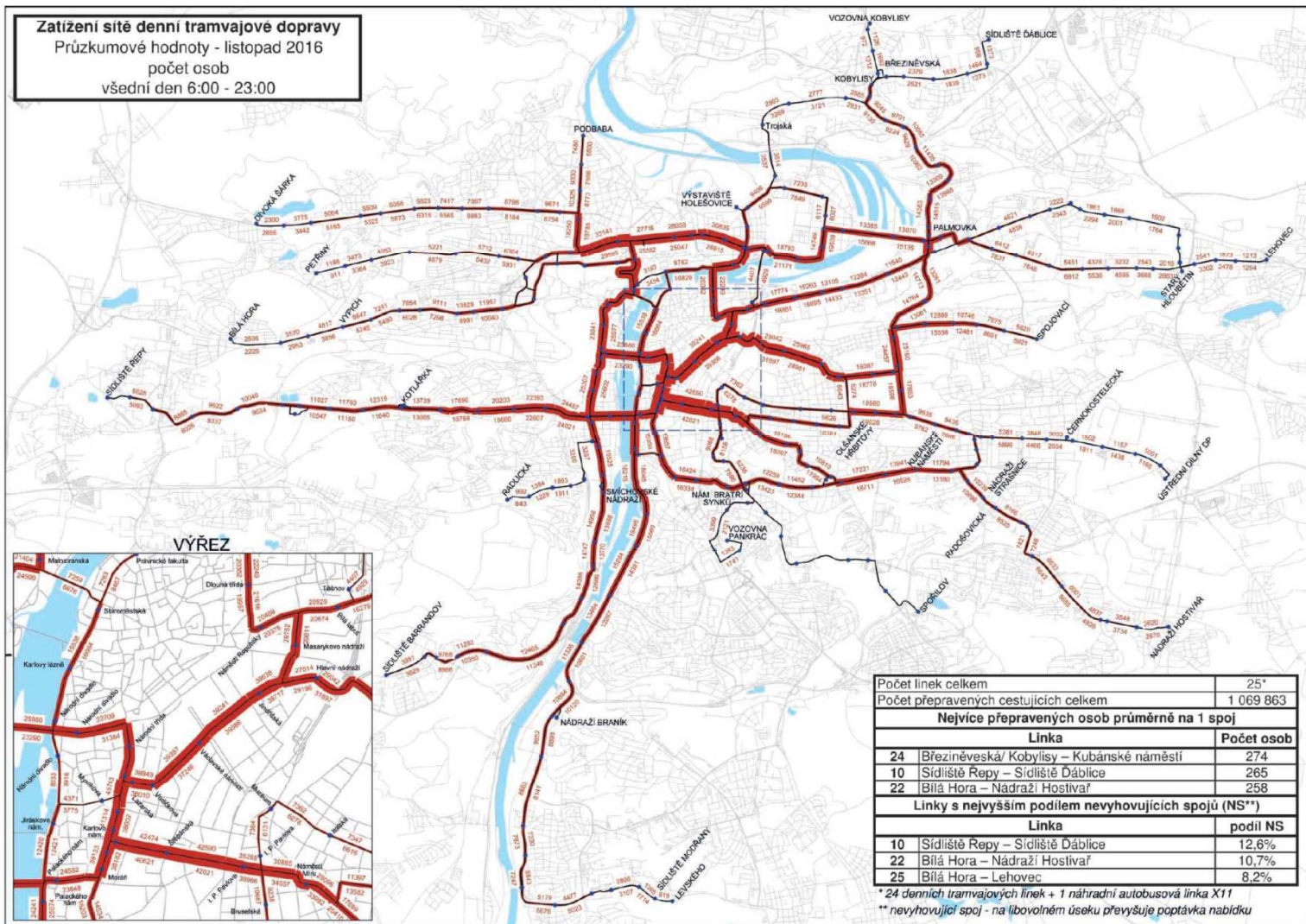
KPPM 2015 - HIST 1986 (11.11.2015)



Příslušným zátěžím úseků odpovídají úsečky umístěné vpravo ve směru jízdy

Zdroj: DOPRAVNÍ PODNIK hlavního města Prahy, akciová společnost. Sborník komplexního přepravního průzkumu metra 2015. Praha, listopad 2015. 153 s.

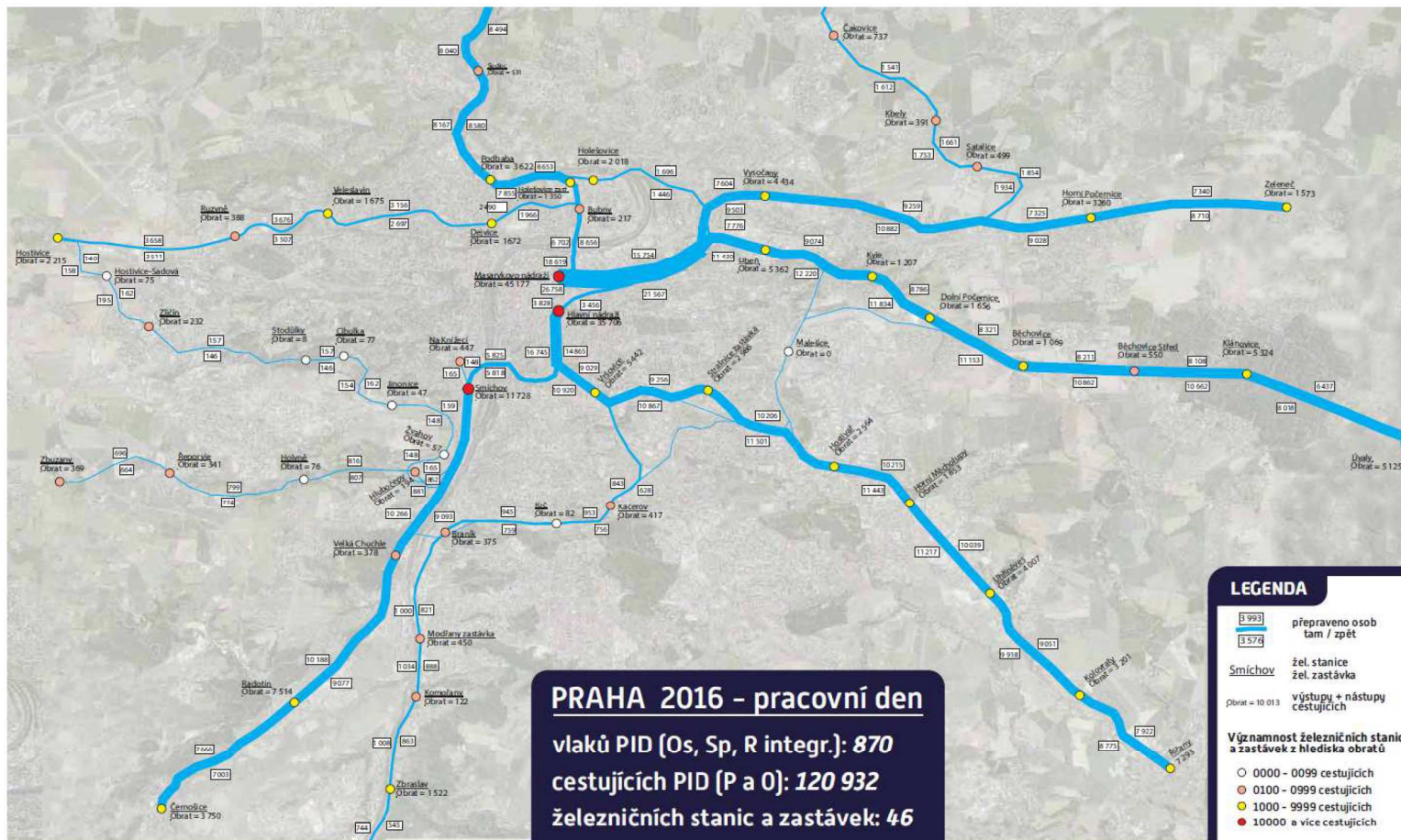
b) tramvaje (2016)



Zdroj: TSK, Pražské tramvaje 2016 - přepravní průzkum, dostupné na:
<http://mhd86.cz/2017/07/19/prazske-tramvaje-2016-prepravni-pruzkum/>

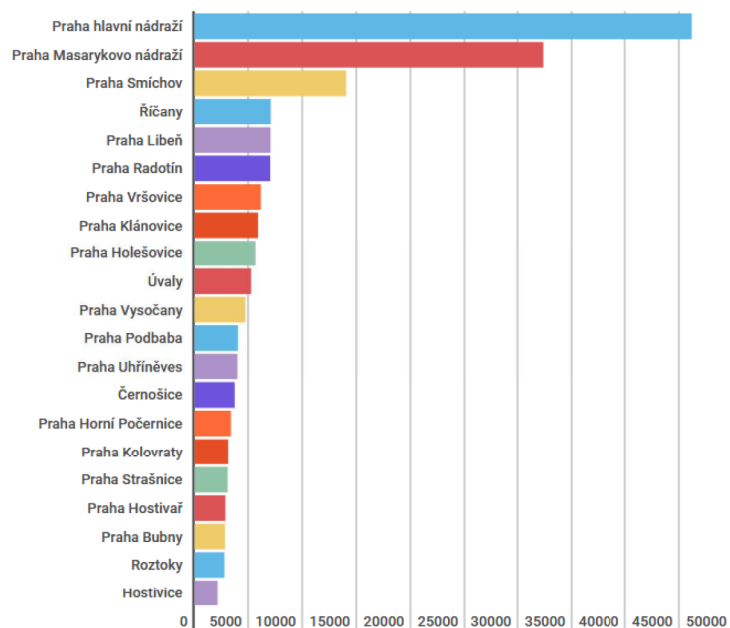


b) vlaky PID (Os, Sp, R integr.) (2016)



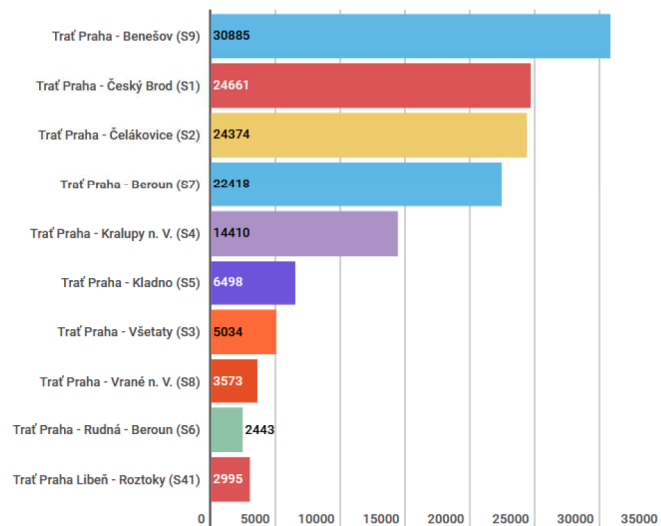
Zdroj: <http://www.ippraha.cz/uploads/assets/dokumenty/panel%202.pdf>

Průměrný obrat cestujících v železničních zastávkách a stanicích
(v systému PID, nad 2000 cestujících, běžný pracovní den, říjen 2017)



Zdroj dat: Ropid
Zpracováno a publikováno: www.MHD86.cz

Průměrný obrat cestujících v železničních zastávkách a stanicích
(v systému PID, běžný pracovní den, říjen 2017)



Zdroj dat: Ropid
Zpracováno a publikováno: www.MHD86.cz

3. REFERENČNÍ MĚSTA

3.1 ODŮVODNĚNÍ VÝBĚRU

Praha, Mnichov i Vídeň mají podobné postavení v evropské síti měst, jsou si geograficky i kulturně blízké, mají podobně velký metropolitní region, ve kterém není další město schopné konkurence - jsou centrálními metropolemi. Na rozdíl třeba od Kolína nad Rýnem, který by byl velikostně, počtem obyvatel i základními prostorovými charakteristikami města s Prahou srovnatelný, nikoli však aglomerace Severní Porýní - Westfálsko s celkem 18,5 mil. obyvateli, s městy od sebe vzdálenými řádově 25 km, Kolín n. R., Düsseldorf, Bonn, Dortmund a dalšími společně vytvářejícími „Porýnskou metropoli“.³⁰

Mnichov je s Prahou srovnatelný co do rozlohy, počtu obyvatel (jak město, tak region) i HDP na hlavu.³¹ Čím se výrazně liší, je především kvalita života. V hodnocení Mercer se Mnichov pravidelně umísťuje na předních místech žebříčku světových metropolí, v roce 2018 si dokonce polepšil ze 4. na 3. místo, Praha skončila na 69. místě.³² Poněkud rozdílná je i struktura metropolitní oblasti: Mnichov má sice svoje „Kladno“, kterým je město Augsburg, ten je však městem dvakrát větším a univerzitním.

„Vídeň je městem vývojem i kulturně propojeným s Prahou a z evropských metropolí duchem Praze asi nejbližší.“³³ Vídeň je tak trochu „větší a lepší“ Praha: Vídeň má o polovinu lidnatější jak město, tak metropolitní region³⁴ a v žebříčcích hodnocení kvality života se pravidelně umísťuje na čelních pozicích. V hodnocení Mercer vyhrála dokonce již devětkrát v řadě.³⁵ V čem také Prahu s Vídní srovnat nelze, je vídeňský přírůstek obyvatel, který je mezi evropskými metropolemi ojedinělý.³⁶ Poněkud jiný je také metropolitní region: ten vídeňský absentuje jakékoli alespoň trochu silnější město typu Kladno či alespoň Beroun, má pouze několik sídel s 20 až 25 tisíci obyvateli (většina v jádrové oblasti, tedy územně srostlá s Vídní) a ostatní obce nepřekračují hranici 10 tisíc obyvatel.³⁷

³⁰ Rozhovor s Akad. arch. Ivanem Noskem dne 27. 2. 2019.

³¹ Praha v tomto srovnání vychází zdánlivě lépe, což je ovšem dáno především administrativním vymezením regionů NUTS-2: Praha je samostatným regionem ale Mnichov součástí regionu Horní Bavorsko, zdroj: <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=nuts2.economy&lang=en>

³² <https://mobilityexchange.mercer.com/Insights/quality-of-living-rankings>

³³ <https://www.auto-mat.cz/co-delame/kauzy/planovani/mesta-kde-to-funguje/viden/>

³⁴ Konkrétní hodnoty viz např.

http://www.iprpraha.cz/uploads/assets/soubory/data/tiskove_zpravy/praha_vs_viden.pdf

³⁵ <https://www.e15.cz/finexpert/bydlime/nejlpsim-mestem-pro-zivot-je-uz-devet-let-viden-jak-si-stoji-praha-1344690>

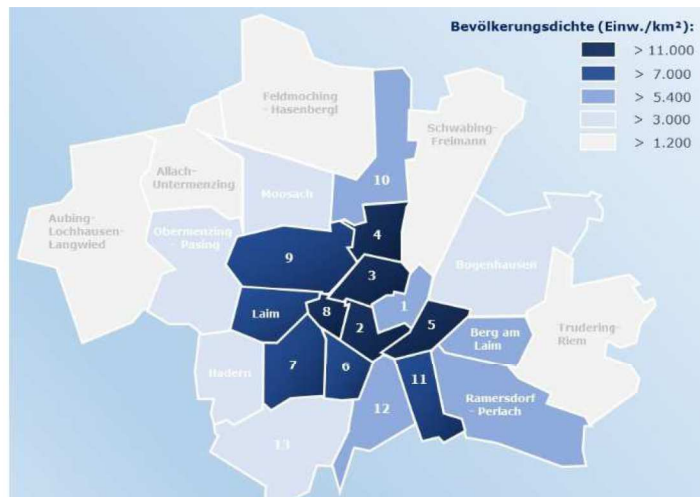
³⁶ mezi lety 2012-2017 byl přírůstek v administrativních hranicích 140 245 obyvatel, zdroj:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/bevoelkerungsentwicklung-2012-2017-gr.jpg>

³⁷ <https://www.stadtregionen.at/wien>

3.2 MNICHOV

Město Mnichov si zakládá na kooperujícím systému veřejné dopravy, kde jednotlivé dopravní módy spolupracují, a na poměrně kompaktní funkčně smíšené struktuře osídlení, díky čemuž je Mnichov městem krátkých vzdáleností.³⁸



V průměru více než 4 700 obyvatel na čtvereční kilometr je Mnichov městem s největší hustotou obyvatelstva v Německu. Tato průměrná hodnota je výsledkem populace téměř 1,5 milionu obyvatel a rozloze 310 km².³⁹

Porovnání hustoty měst v jejich administrativních hranicích je ovšem údaj bez výpovědní hodnoty - umístění administrativních (správních) hranic jednotlivých měst se výrazně liší, čímž se značně zkresluje průměrná hodnota hustoty města. (Kdyby např. měl Mnichov administrativní hranice jako Praha, měl by hustotu cca 3 100 ob. /km². Praha má 2 550.)

Centrum města (s výjimkou Altstadtu) má hustotu přes 11 tis. ob./km², vnitřní čtvrti přes 5,4 tis. a vnější čtvrti vždy přes 1,2 tis. a často přes 3 tis. V Praze má plošně srovnatelné „centrum“ hustotu: Praha 1 (5 tis.) a Praha 2 a 3 (11,5 tis. ob./km²), vnitřní čtvrti: Praha 4, 7, 8, 9 a 10 (4,5 až 6 tis.), Praha 11 (8 tis.) Praha 5, 6, 14, 15 a 18 (2,5 až 3,5 tis.) a vnější čtvrti (ostatní) pod 3 tis. a často pod 1 tis. či dokonce pod 500 obyv. (Zdroj: ČZÚ k 4. 1. 2019).

Zdroj (obr.): <https://suedbayerische-immobilien.de/Bevoelkerungsdichte-Muenchen-Stadtteile>

3.2.1 MNICHOV - VEŘEJNÁ DOPRAVA

Městská doprava zahrnuje osm linek metra (U-Bahn)⁴⁰ v celkové délce 95 km (z toho 88 km v podzemí),⁴¹ třináct tramvajových linek a přes 60 autobusových linek.⁴² Metro je v provozu od roku 1971.⁴³

Příměstskou dopravu zajišťuje deset linek S-Bahn, které každý den využívá až 800 000 cestujících,⁴⁴ s celkovou délkou 442 km je třetí nejdélsí síť S-Bahn v Německu.⁴⁵ Vlaky projíždějí centrem města ve společném tunelu, kde se linky schází (v provozu od roku 1972).⁴⁶ (Hlavní nádraží je naopak hlavové).

Systém veřejné dopravy je už od 60. let vědomě budovaný jako paprscitá síť metra a železnice, kdy některé segmenty města obsluhuje metro, jiné železnice. Skoro všechny linky S-Bahnu se sbíhají v tunelu mezi hlavním a východním nádražím. V centrální části města jsou vzdálenosti stanic S-Bahnu srovnatelné se vzdálenostmi stanic metra. Pod hlavním nádražím či v jeho blízkosti (Karlsplatz, Marienplatz) se také kříží většina linek metra. Přestupní stanice jsou většinou průpletové (trasa jedné linky překříží trasu druhé linky) a cestující tedy nepřestupuje chodbou, ale na stejném nástupišti hrana-hrana.⁴⁷

³⁸ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/wir-ueber-uns.html>

³⁹ <https://suedbayerische-immobilien.de/Bevoelkerungsdichte-Muenchen-Stadtteile>

⁴⁰ <https://www.muenchen.de/verkehr/oeffentlicher-nahverkehr/u-bahn.html>

⁴¹ <https://www.mvg.de/ueber/das-unternehmen/fahrzeuge.html>

⁴² tamtéž

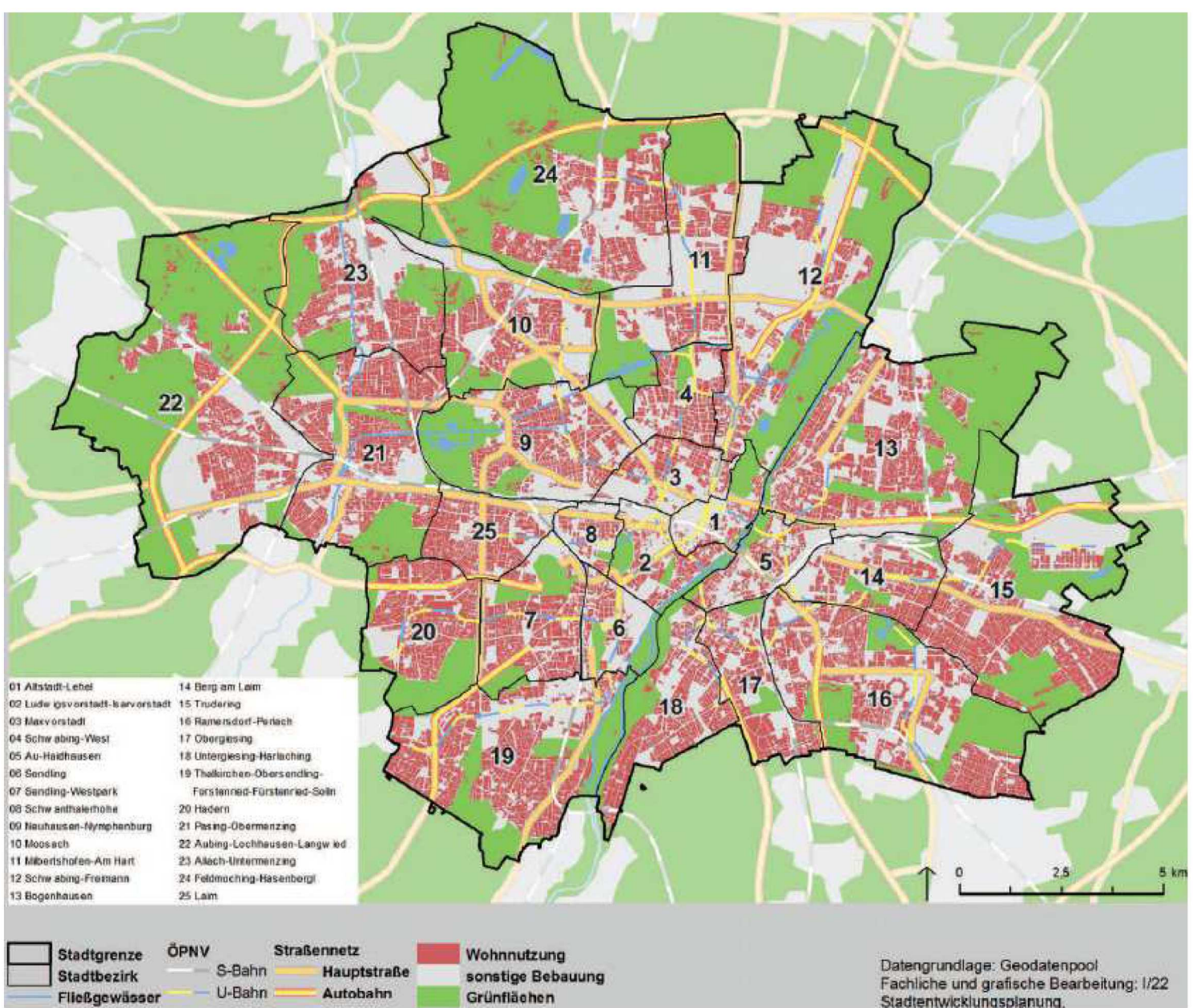
⁴³ tamtéž

⁴⁴ <https://www.muenchen.de/verkehr/oeffentlicher-nahverkehr/sbahn.html>

⁴⁵ tamtéž

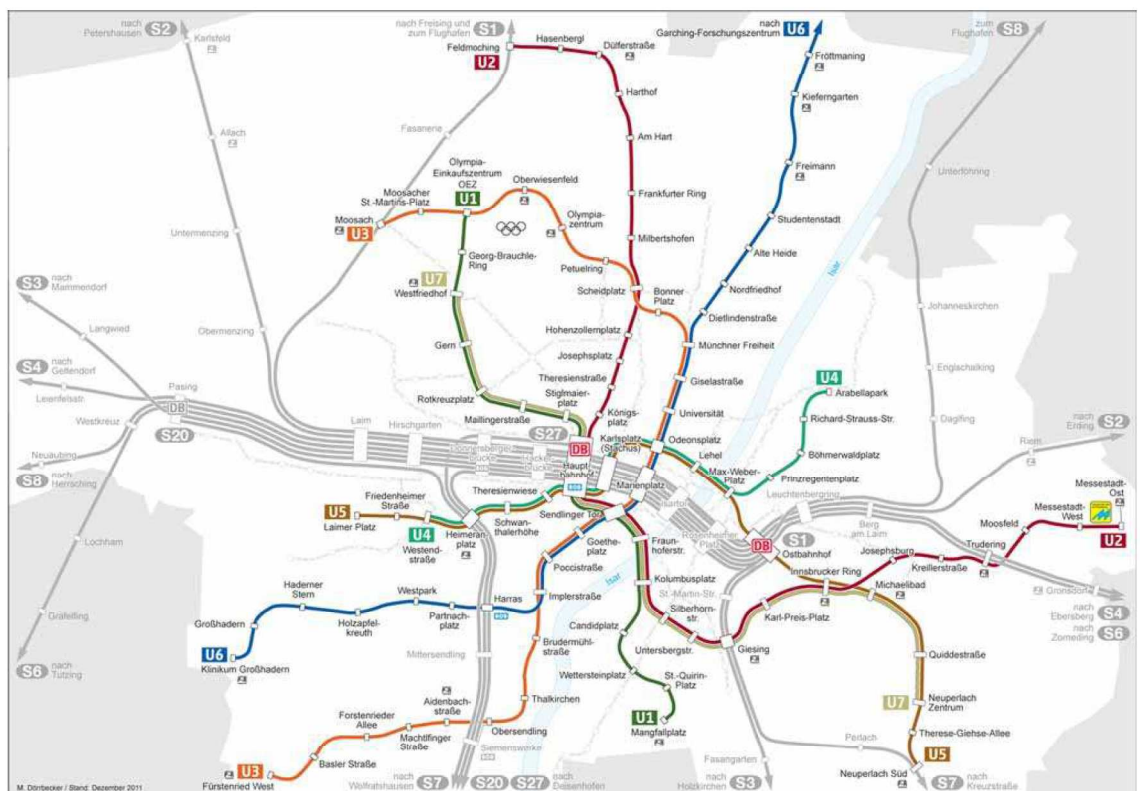
⁴⁶ tamtéž

⁴⁷ rozhovor s Ing. arch. Ivanem Lejčarem dne 14. 2. 2019



Zdroj: Bericht zur Wohnungssituation in München 2014 - 2015, str. 13, dostupné na:
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Wohnungsmarkt.html>

Zdroj:
<https://visit-munich-bavaria.com/public-transportation-munich-u-bahn-s-bahn-tram-train-bus>



3.2.2 MNICHOV - VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Koncentraci komerčních aktivit umožňují plochy v územním plánu označené v doslovném překladu jako hlavní či centrální (něm. Kerngebiete; růžově).

Expanze celoměstského centra je usměrněna směrem na západ do pásu podél železniční trati (trať obsluhuje metropolitní region a v této oblasti má hustě umístěné stanice). Mezi jižním okrajem této trati a rušnou Landsberger Straße je pás šířky jednoho bloku a délky několika km, ten je využit pro komerční aktivity, doplněné veřejnou správou a bydlením.⁴⁸ Tento pás, dříve často využívaný průmyslem či zbytkovými funkcemi typu skladů je transformován postupně - viz platné regulační plány (modře) a připravované regulační plány (žlutá šrafo).⁴⁹ Iniciačním bodem (tzv. seed investment) bylo umístění evropského patentního úřadu v blízkosti hlavního nádraží koncem sedmdesátých let.

Expanze celoměstského centra ovšem v mnohem menší míře probíhá také v blízkosti východního nádraží, ale hlavně celoměstskému centru alespoň částečně konkurují další centra rozmístěnými po ploše města vždy v návaznosti na uzly veřejné dopravy.

Výše popsaný systém hlavních center je doplněn smíšenými plochami (něm. Mischgebiete či Gemischte Bauflächen; hnědě), které buď vytváří přechodovou zónu některých center a tím je rozšiřují, nebo vytváří samostatná centra menší důležitosti.

Čistě obytné plochy (menší sídliště či obytné okrsky; tmavě žlutá či okrová barva) mají pak svá lokální centra uvnitř těchto obytných okrsků, která jsou především centry volnočasových aktivit, v návaznosti je často umístěna veřejná vybavenost (školy atd.) a malé obchodní plochy. I tato lokální centra jsou často na důležitých veřejných prostranstvích (minimálně pro identifikaci obytného okrsku) a skoro vždy jsou tato prostranství přímo napojena na uzly veřejné dopravy.

Velká průmyslová oblast podél severního východozápadního železničního spojení se postupně transformuje díky smíšenému využití (Industrieller Gemeinbedarf), které umožňuje komerční využití. Stanoveny jsou plochy pro maloobchod, výzkum a také smíšené plochy bydlení. Transformace probíhá postupně po částech díky postupnému schvalování regulačních plánů.⁵⁰

Pokrytí plochy města platnými (modře) a připravovanými (žlutá šrafo) podrobnými regulačními plány je značné.⁵¹ Město je cílevědomě využívá již od roku 1963⁵² a usměrňuje jimi rozvoj podle svých potřeb. Např. k roku 2014 regulační plány umožňují (tedy udělují „stavební práva“) roztroušeně po městě v součtu 3 982 obytným jednotkám, přibližně 4,01 hektarům pro komerční a zvláštní plochy, 2,74 hektarům pro jádrové a smíšené plochy, 12,76 hektarům zeleně a 4,63 hektarům ostatních ploch.⁵³

⁴⁸ <http://maps.muenchen.de/plan/flaechennutzungsplan>

⁴⁹ <http://maps.muenchen.de/plan/bebauungsplan>

⁵⁰ viz regulační plány platné (modře) a připravované (žlutá šrafo) <http://maps.muenchen.de/plan/bebauungsplan>

⁵¹ Německy Bebauungsplan či zkráceně B-plan má právně nejbližší k našemu regulačnímu plánu, který zároveň nahrazuje územní rozhodnutí. Bez tohoto B-planu, který je velice podrobný, tedy investor vůbec nemůže stavět (v Mnichově je tedy naopak velký tlak na zpracování a schválení těchto plánů). V průběhu projednávání je ošetřena jak účast veřejnosti, tak sepsání smluv o finančním podílu investorů na veřejné infrastruktuře. Více k mnichovskému systému plánování příspěvek ekonomky Elišky Vejchodské dne 18. 9. 2018, videozáznam dostupný na: https://www.youtube.com/watch?v=fzZlejXrU&feature=youtu.be&fbclid=IwAR1TSnJFVLLpgic1Rs1g-wPVffmIWQcQX_r14wAa9SXcqjKGeGHWGydGiis

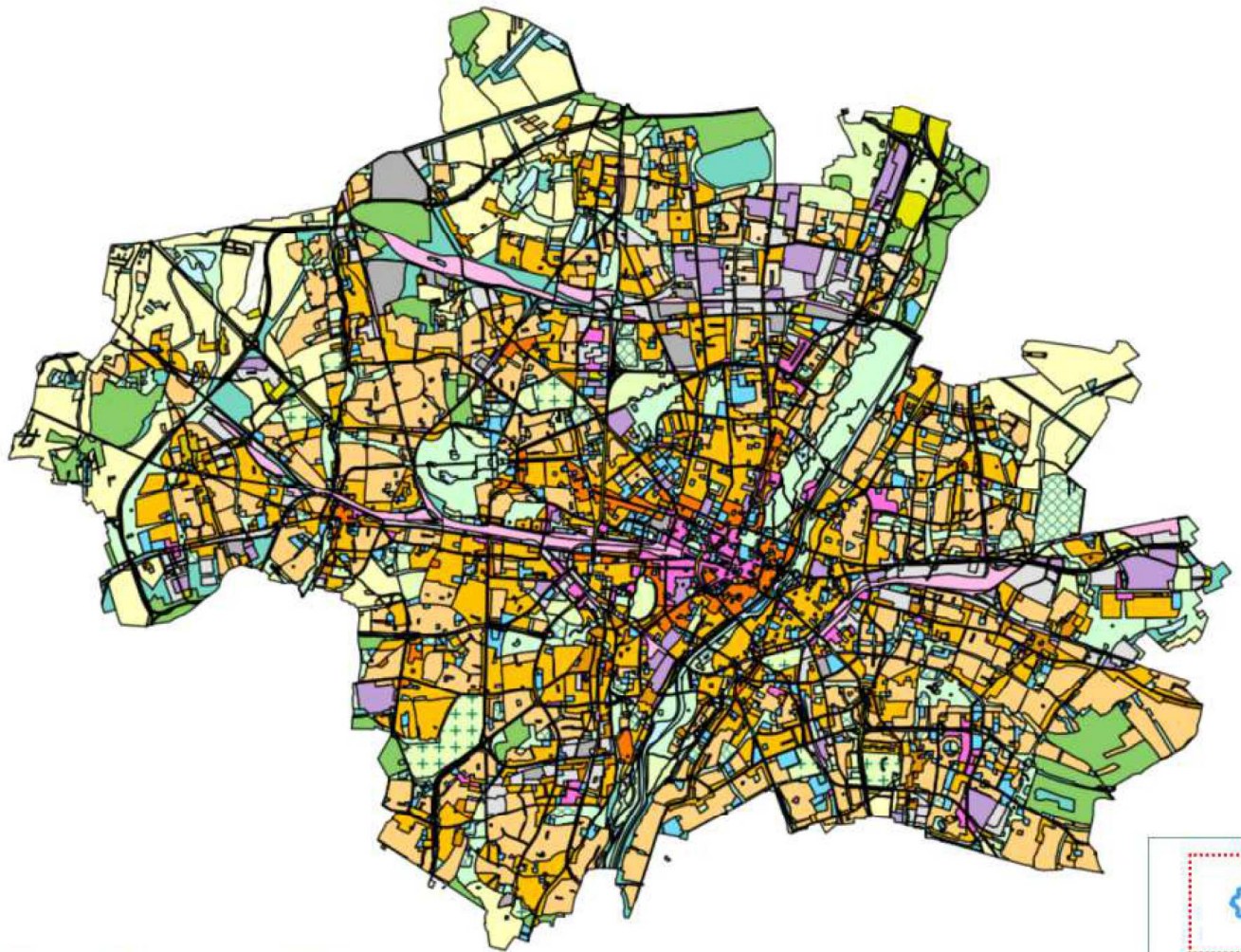
⁵² <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Bebauungsplaene-online.html>

⁵³ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/wir-ueber-uns.html>

FNP-Darstellung

Legende

W	Wohnbauflächen
WV	Kleinsiedlungsgebiete
WR	Reine Wohngebiete
WA	Allgemeine Wohngebiete
WB	Besondere Wohngebiete
WB	Gemischte Bauflächen
WD	Dorfgebiete
WT	Mischgebiete
WK	Kerngebiete
GB	Gewerbliche Bauflächen
GE	Gewerbegebiete
GI	Industriegebiete
SO	Sondergebiete
SO04	SO Gewerblicher Gemeinbedarf
SO05	SO Industrieller Gemeinbedarf
SO02	SO Einzelhandel
SO08	SO Fachmarkt
SO04	SO Großhandel
SO06	SO Messe
SO04	SO Hochschule
SO07	SO Landesverteidigung
SO08	SO Forschung
SO07	SO Brauerverlagerung
oder nach Beschriftung im Plan	
GB	Gemeinbedarfsflächen
E	GB Erziehung
F	GB Fürsorge
GS	GB Gesundheit
K	GB Kultur
R	GB Religion
SP	GB Sport
S	GB Sicherheit
V	GB Verwaltung
WIS	GB Wissenschaft
VE	Ver- und Entsorgungsfächen
Ü	Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
Ö	Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen
P	Öffentliche Parkplätze
FA	Fußgängerbereiche (begrünt)
RA	Rahmanlagen



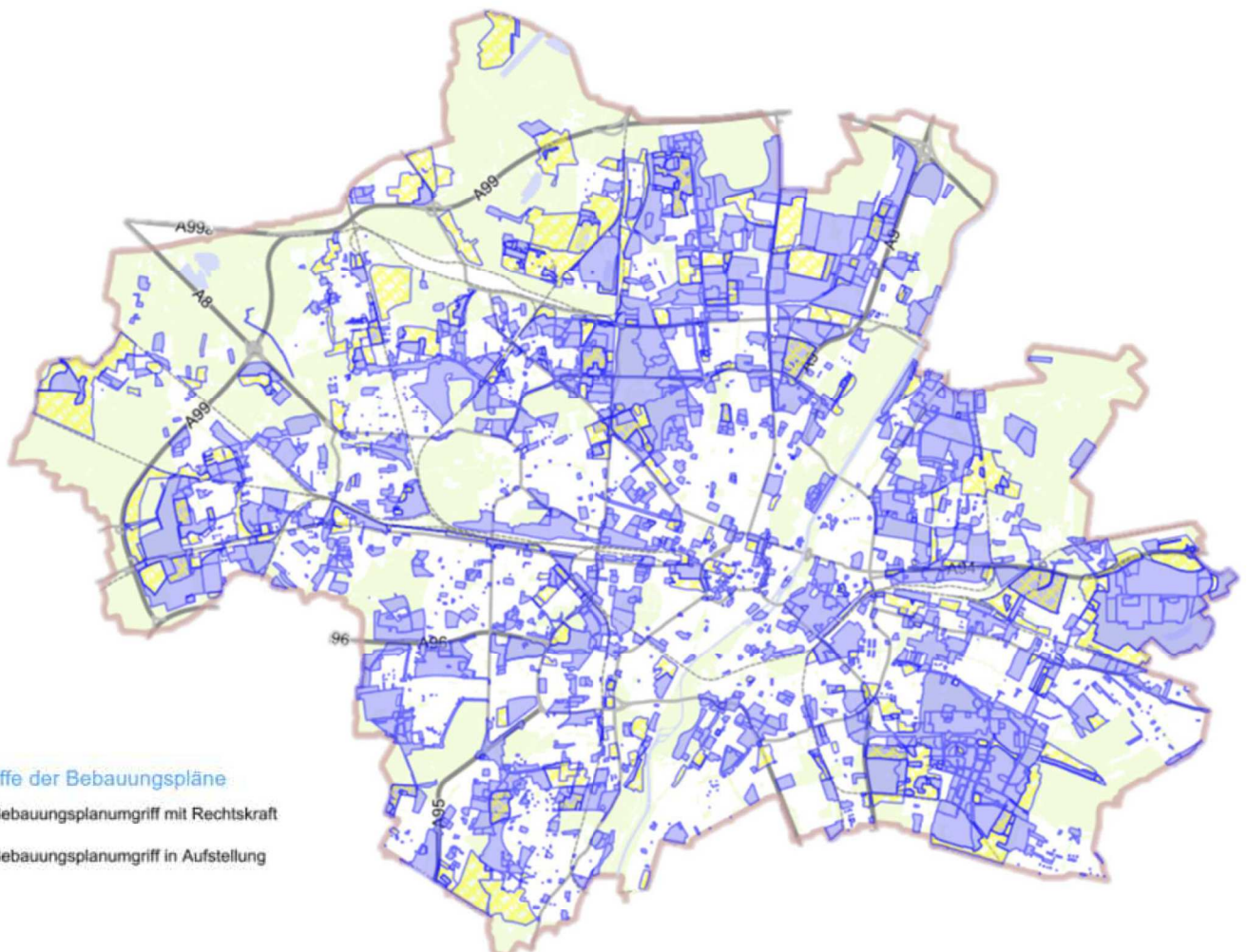
ir Stadtplanung und Bauordnung Landeshauptstadt München

územní plán (stav srpen 2018)

zdroj: <http://maps.muenchen.de/plan/flaechennutzungsplan>

pokrytí území regulačními plány

zdroj: <http://maps.muenchen.de/plan/bebauungsplan>



- ☑ Umgriffe der Bebauungspläne
- Bebauungsplanumgriff mit Rechtskraft
 - Bebauungsplanumgriff in Aufstellung

3.2.3 MNICHOV - HUSTOTA ZASTAVĚNÍ

Město Mnichov řeší problém teplotního ostrova a možnosti vsakování dešťové vody cíleným snižováním podílu zastavěných a zpevněných ploch v centrální části města.⁵⁴ Toto snižování podílu je názorně vidět na příslušných mapách (stav 2011 vs. stav 1985), kdy v roce 1985 je „podíl utěsnění“ (něm. versiegelung) ve většině bloků centrální části města v kategorii 80 - 90 % či 90 - 100 %, v roce 2011 (s výjimkou Altstadtu a několika bloků v těsné blízkosti Hlavního nádraží) je v kategorii 60 - 70 %.⁵⁵

Podíl zeleně a vsakovacích ploch je také lehce zvyšován na některých sídlištích a dokonce v hlavní průmyslové zóně (podél severní tratě železnice), která se postupně částečně transformuje.

Naopak k mírnému zahuštění dochází místy lokálně budováním či transformací některých center či novou obytnou výstavbou (většinou spíše při administrativních hranicích města).

Versiegelung 2011

I	0 - 10 %
II	11 - 20 %
III	21 - 30 %
IV	31 - 40 %
V	41 - 50 %
VI	51 - 60 %
VII	61 - 70 %
VIII	71 - 80 %
IX	81 - 90 %
X	91 - 100 %

Versiegelung 2006

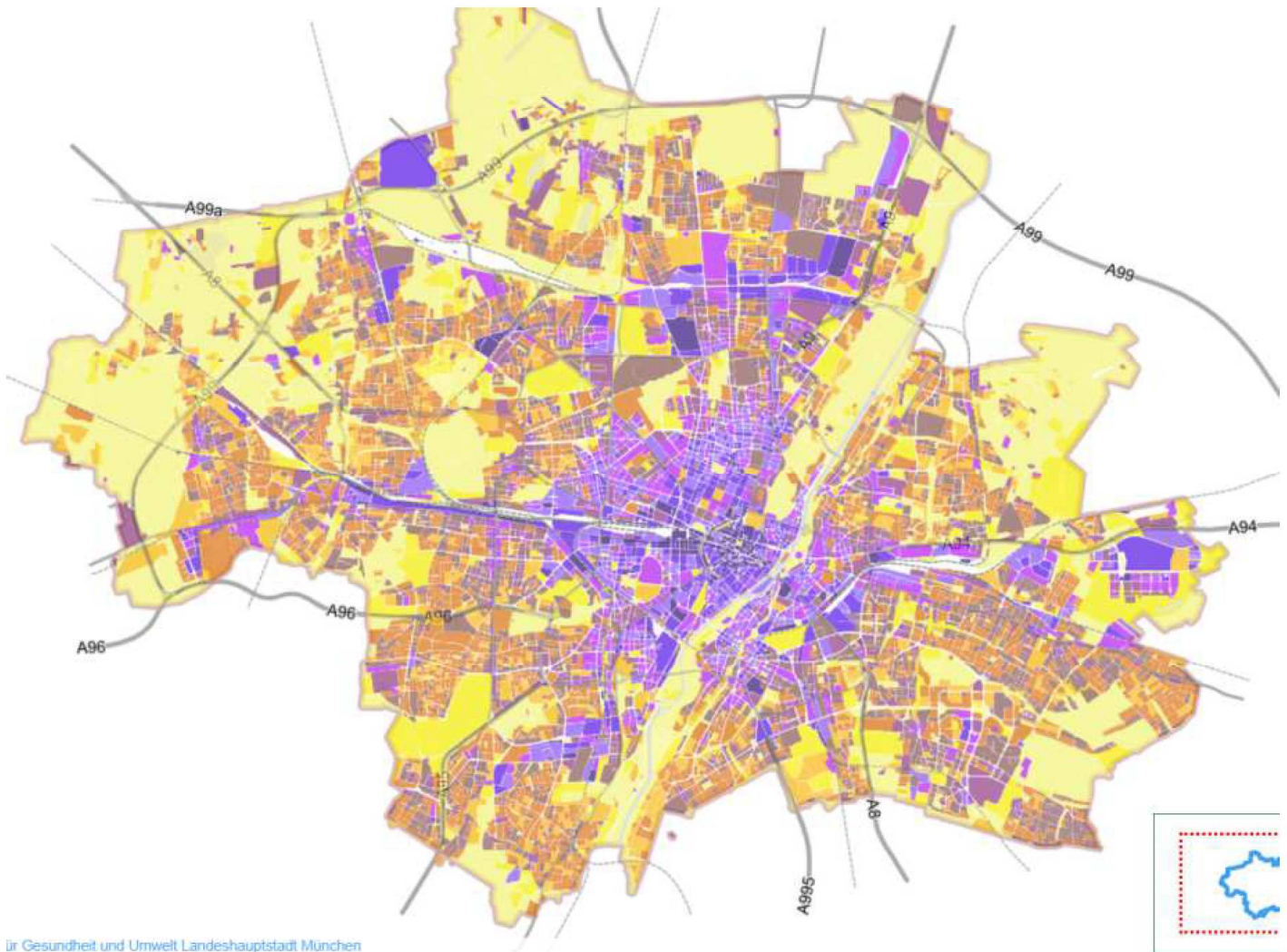
Versiegelung 1994

Versiegelung 1985

⁵⁴ Část území Mnichova, kde jsou potřeba přijmout opatření pro vsakování vody a další, je v územním plánu vyznačena šrafou

zdroj: <http://maps.muenchen.de/plan/flaechennutzungsplan>

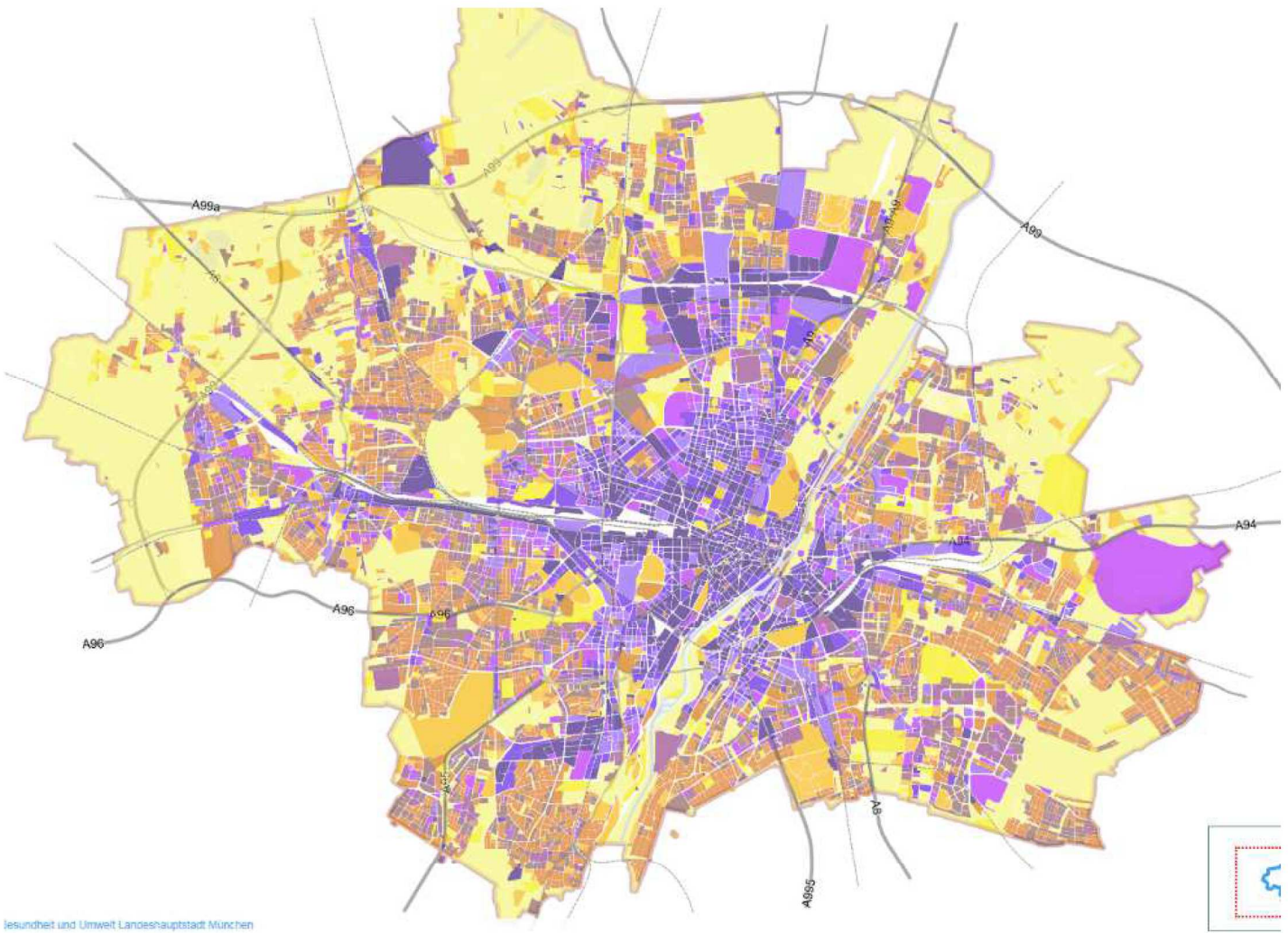
⁵⁵ zdroj: : <http://maps.muenchen.de/rgu/versiegelung>



für Gesundheit und Umwelt Landeshauptstadt München

Procento zastavěných a zpevněných ploch jednotlivých bloků, stav 2011

Procento zastavěných a zpevněných ploch jednotlivých bloků, stav 1985
 Zdroj: <http://maps.muenchen.de/rgu/versiegelung>



Gesundheit und Umwelt Landeshauptstadt München

3.2.4 MNICHOV - METROPOLITNÍ REGION

a) vymezení

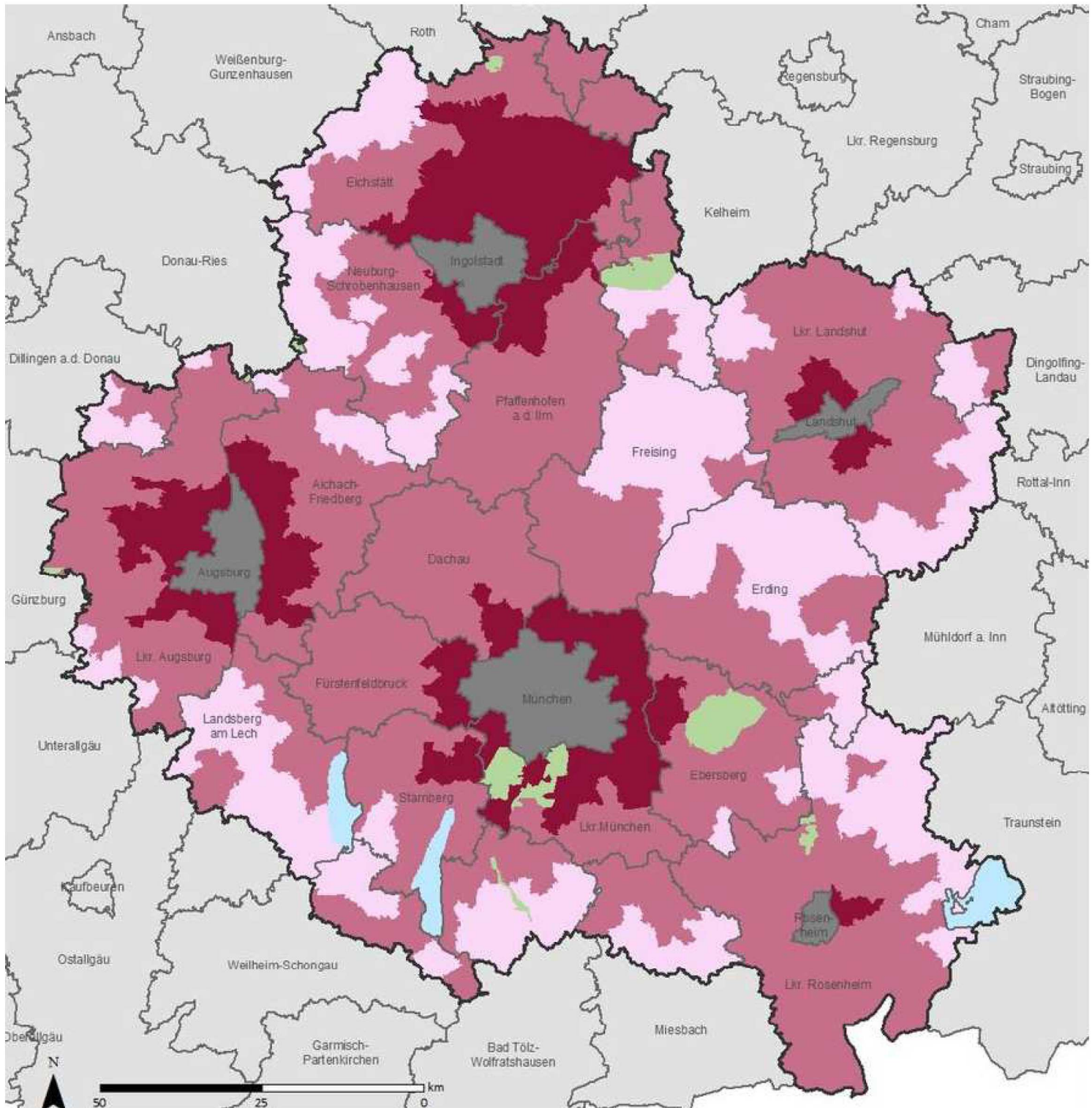
Vymezení metropolitního regionu Mnichova dle katedry modelování prostorové mobility⁵⁶ je mimořádně široké: zahrnuje většinu Horního Bavorska (včetně spádové oblasti Ingolstadtu) a také spádovou oblast Augsburgu (ve vládním obvodu Švábsko) a Landshutu (ve vládním obvodu Dolní Bavorsko). Pro účel srovnání s metropolitní oblastí Prahy a Vídně je účelné za metropolitní oblast Mnichova považovat zemské okresy: Mnichov, Ebersberg, Starnberg a Dachau a prostorově bližší poloviny okresů Fürstentfeldbruck, Freising a Erding. Za vnitřní zónu metropolitního regionu Mnichova budiž považovány obce s dojížděnkou za prací do Mnichova více než 50 % (vínová), tedy prstenec obcí kolem Mnichova (většina z nich v okrese Mnichov některé v přilehlých částech jiných okresů).

Disparity regionu podle dojížděky za prací (podílu dojíždějících do jádrové obce z celkového počtu vyjíždějících za prací):⁵⁷

- jádrová (cílová) města (šedá): Mnichov (1,5 mil. obyv.), Augsburg (286 tis. obyv.), Ingolstadt (132 tis. obyv.), Landshut (69 tis. obyv.) a Rosenheim (62 tis. obyv.)
- obce vnitřní metropolitní oblasti (vínová): s vyjížděnkou za prací do jádrového města nad 50 %
- obce vnější metropolitní oblasti (slézová): s vyjížděnkou za prací do jádrového města 25-50 %
- venkovské obce (světle růžová): s vyjížděnkou za prací do jádrového města pod 25 %

⁵⁶ <https://www.msm.bgu.tum.de/en/research/spatial-analyses/study-area/>

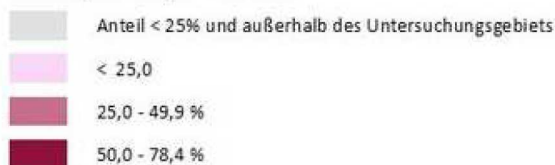
⁵⁷ tamtéž



Zdroj: <https://www.msm.bgu.tum.de/en/research/spatial-analyses/study-area/>

Metropolregion München - Pendlerverflechtungen Auspendler bayerischer Gemeinden in die "Kernregion"

Anteil der Auspendler in die "Kernregion" an Gesamtzahl
aller Auspendler pro Gemeinde



weitere Gebiete (Grenzen)

"Kernregion": Gemeinde München, Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Rosenheim

Untersuchungsgebiet

Kreise

gemeindefreie Gebiete

Forst/sonstige Vegetation

Gewässer

Untersuchungsgebiet: geglättete Region mit Anteil der Auspendler in die "Kernregion" $\geq 25\%$

Bearbeitungsstand: 14.04.2016

Datengrundlage: Bundesagentur für Arbeit - Sozialversicherungspf., Beschäftigte Aus- und Einpendler, Stand 10/2014

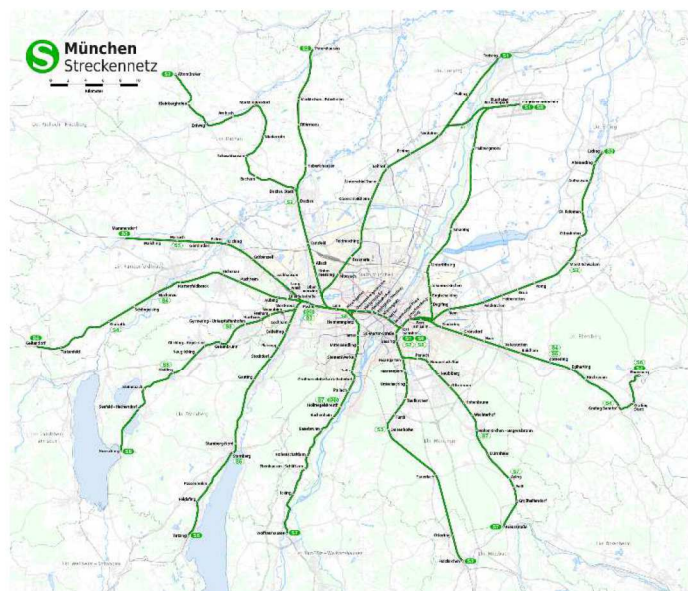
Kartengrundlage: VG250©Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

b) hustota osídlení

Nejvyšší hustota obyvatelstva je samozřejmě ve velkých městech: Mnichov, Augsburg, Ingolstadt, Landshut a Rosenheim a také v menších městech: Landsberg a. Lech, Aichach a Eichstätt.⁵⁸ Obce v okolí jezer mají také vyšší hustotu osídlení: na jedné straně nabízejí vysokou kvalitu bydlení a na druhé straně jsou stále v dosahu Mnichova, díky čemuž jsou oblíbenými rezidenčními oblastmi.⁵⁹ Ve Freisingu a Erdingu jistě hraje roli blízkost letiště Franz-Joseph-Strauss s nabídkou pracovních příležitostí a dobré dopravní spojení.⁶⁰

Suburbanizace do přímého okolí Mnichova je méně výrazná než v případě Prahy. Navíc administrativní vymezení Mnichova (310 km²) je mnohem užší než vymezení Prahy (496 km²), tedy obce, které jsou těsně za hranicí Mnichova, by v případě, že by měl administrativní hranice tak jako Praha, byly uvnitř a na „Středočeský kraj“ by připadalo výrazně méně suburbáních obcí s výrazně méně obyvateli.

Suurbání obce (Freising, Erding, Ebersberg, Holzkirchen a další) svým paprčitým uspořádáním kopírují tratě železnice S-Bahn, která dopravuje až 800 000 cestujících denně.⁶¹



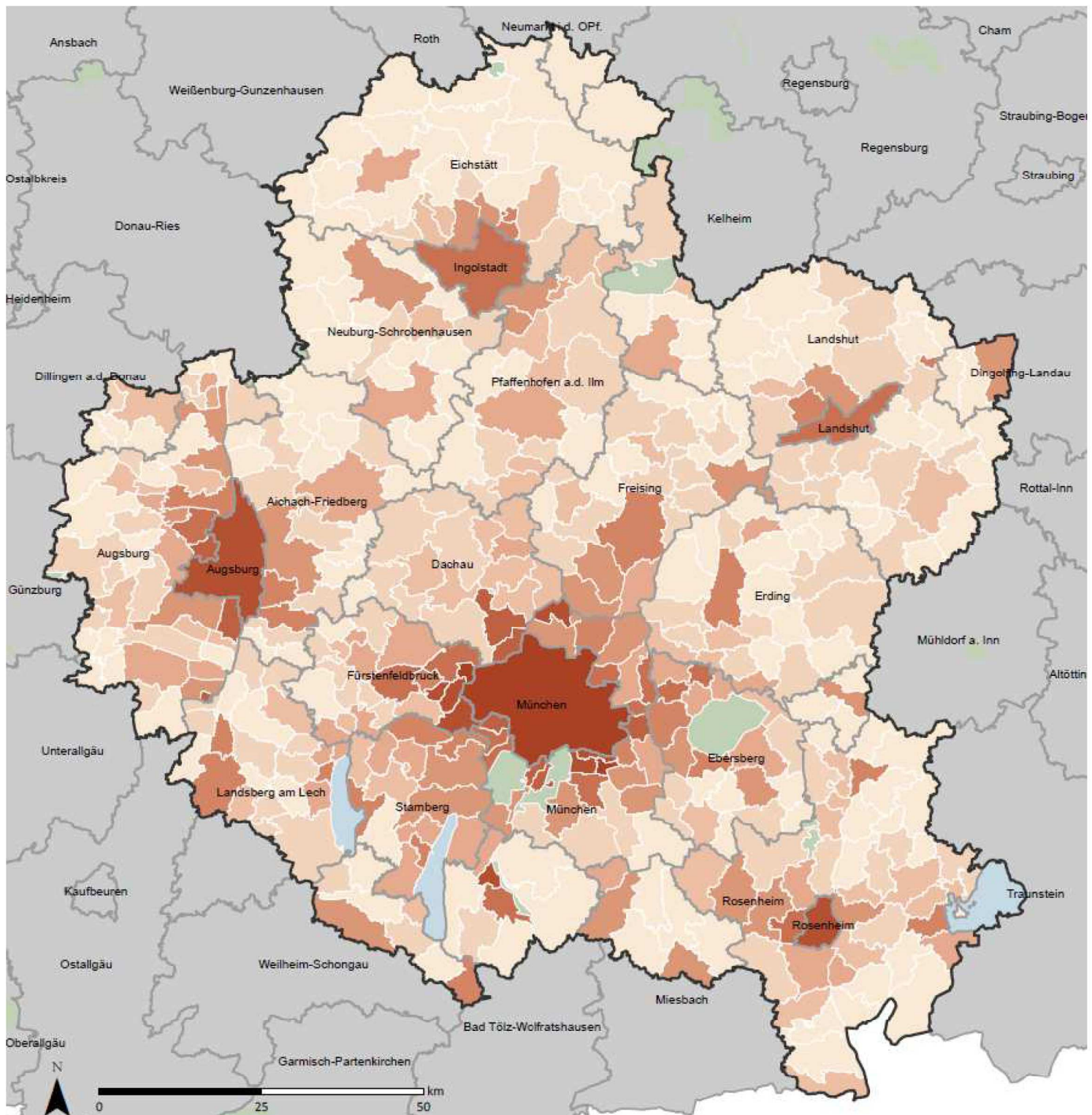
Zdroj: <https://visit-munich-bavaria.com/public-transportation-munich-u-bahn-s-bahn-tram-train-bus>

⁵⁸ <https://www.msm.bgu.tum.de/en/research/spatial-analyses/sociodemographics/bevoelkerung>

⁵⁹ tamtéž

⁶⁰ tamtéž

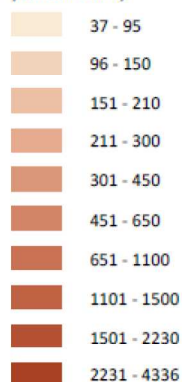
⁶¹ <https://www.muenchen.de/verkehr/oeffentlicher-nahverkehr/sbahn.html>



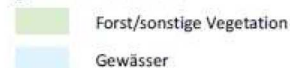
Zdroj: <https://www.msm.bgu.tum.de/en/research/spatial-analyses/sociodemographics/bevoelkerung/#c138>
 Assistant Professorship of Modeling Spatial Mobility, TUM Department of Civil, Geo and Environmental Engineering, Technical University of Munich

Metropolregion München - Bevölkerungsdichten im Untersuchungsgebiet

Bevölkerungsdichte in Einwohner pro qkm nach Gemeinden (Zensus 2011)



gemeindefreie Gebiete



Erläuterungen

Untersuchungsgebiet: Region mit > 25 % Auspendlern in die Kernregion (Anteil bezogen auf Gesamtzahl der Auspendler pro Gemeinde); geglättet
 Kernregion: Stadt München, Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Rosenheim

Bearbeitungsstand: 15.04.2016

Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistik kommunal 2014

Kartengrundlage: VG250©Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

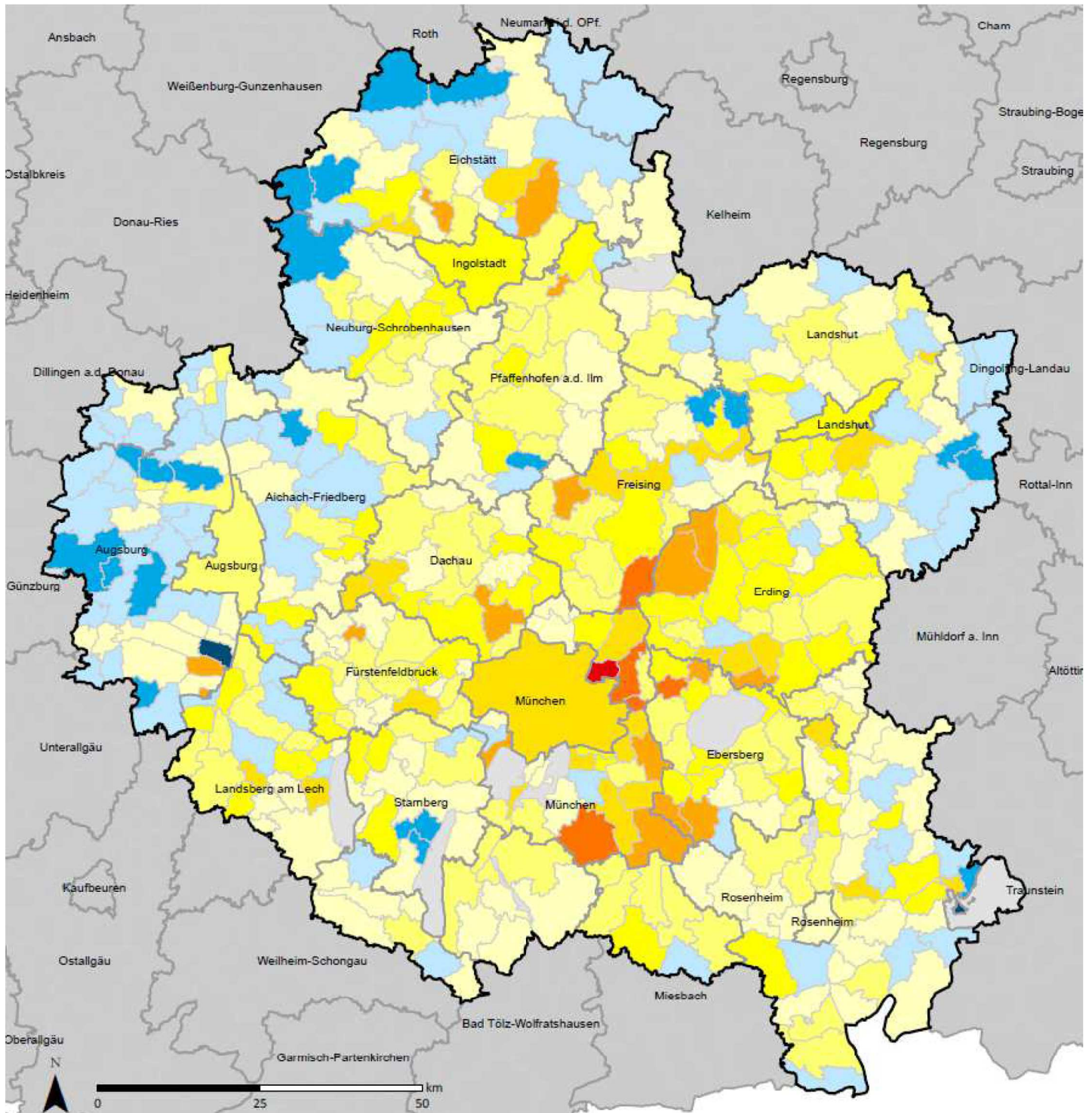
3.2.4 MNICHOV - METROPOLITNÍ REGION

c) přírůstek obyvatel

Přírůstek obyvatel Mnichova mezi lety 2003 a 2013 byl 12,8 % (v roce 2003 1 247 900 obyv., v roce 2013 1 407 900 obyv. a v roce 2018 1 466 464 obyv.), pro srovnání: Praha měla mezi lety 2001 a 2011 přírůstek 8,5 % (v roce 2001 1 169 100 obyv., v roce 2011 1 268 800 obyv. a v roce 2018 1 315 600 obyv.), při odečtení cca 40 000 obyv., což je přírůstek v okrajových částech Prahy, abychom srovnali rozdíl mezi administrativními hranicemi Prahy (496 km²) a Mnichova (310 km²), je přírůstek Prahy cca 5 %.

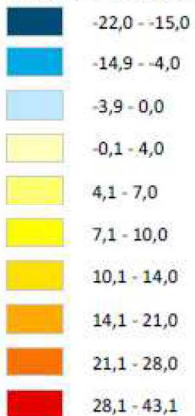
Podstatná část mnichovského regionu buď stagnuje, či má mírný přírůstek cca 5 % mezi lety 2003 - 2013, meziročně tedy cca 0,5 %. Výjimkou jsou - výrazný přírůstek (15 až 30 %) mají - obce východně přímo za administrativní hranicí Mnichova, které jsou fyzicky součástí města, obce u letiště (SV od Mnichova) a obce JV od Mnichova, které jsou na železnici, jsou blíže než 50 km a jsou v oblasti jezer pod Alpami.

Periferní části regionu se naopak mírně vylidňují.



Zdroj: <https://www.msm.bgu.tum.de/en/research/spatial-analyses/sociodemographics/bevoelkerung/#c200>

Bevölkerungsentwicklung 2003 - 2013 nach Gemeinden in %



Erläuterungen

Untersuchungsgebiet: Region mit > 25 % Auspendlern in die Kernregion (Anteil bezogen auf Gesamtzahl der Auspendler pro Gemeinde); geglättet

Kernregion: Stadt München, Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Rosenheim

Bearbeitungsstand: 16.03.2016

Datengrundlage: Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistik kommunal 2014

Kartengrundlage: VG250©Bundesamt für Kartographie und Geodäsie

3.3 VÍDEŇ

Přestože Vídeň má při užším administrativní vymezení (Vídeň 415,⁶² Praha 496 km²) počet obyvatel ve městě samotném (1 889 000 obyv. v roce 2017)⁶³ i v metropolitní oblasti (2 457 900 obyv. v roce 2017)⁶⁴ o polovinu vyšší a přestože je její postavení historicky v evropské síti měst významnější, „je Vídeň městem vývojem i kulturně propojeným s Prahou a z evropských metropolí duchem Praze asi nejbližší.“⁶⁵

Vídeň se v žebříčcích hodnocení kvality života světových metropolí umísťuje pravidelně na čelních místech. Proslavená je také svým strategickým plánováním a důsledným využíváním regulačních plánů. „Základním předpokladem strategického řízení městského rozvoje je průběžné sledování využívání území a hustoty. Toto sledování zahrnuje řadu oblastí výzkumu: rozsah a prostorové umístění expanze, vývoj koncentrace (kvalita bydlení, využití potenciálu vnitřního rozvoje), změny ve využití zastavěných ploch (směšující a zónovací procesy, přemístění různého využití atd.) a posouzení budoucích potenciálů rozvoje a stability ploch městské zeleně.“⁶⁶

3.3.1 VÍDEŇ - VEŘEJNÁ DOPRAVA

Vídeň původně měla čtyři hlavová nádraží (Franz-Josefs-Bahnhof (severní), West-bahnhof, Bahnhof Meidling (jižní) a Haupt-bahnhof), hlavní nádraží a Meidling byly nedávno přestavěny z hlavových na průjezdné, na vzniklém východojižním okruhu kolem centra jsou vedeny souběžně vlaky S-Bahn a regionální (R, Regionalzug) i mezinárodní vlaky (EC, ICE atd.). Na hlavním nádraží jezdí regionální a mezinárodní vlaky v horní úrovni a příměstské ve spodní úrovni s úrovnovým přestupem na několik linek tramvají, nádraží je navíc podjížděno nejstarší linkou metra. Linek S-Bahnu je deset s celkem 181 stanicemi.⁶⁷

Systém metra je radiálně okružní, linka U2 a U4 objíždí centrum pod Ringem. Podstatná část systému metra je vedena nad zemí. Metro je budováno od roku 1976, kdy i některé linky vídeňské městské dráhy byly přestavěny pro účely metra (dnešní U6 s wagnerovými zastávkami).⁶⁸ Vídeň má šest linek metra s délkou v součtu 79 km a s celkem 104 stanicemi, 29 linek tramvají s celkovou délkou sítě 223 km a s 1 067 stanicemi a 127 autobusových linek se 4 221 stanicemi.⁶⁹

Vídeň pracuje na postupné přeměně dopravního chování svých obyvatel. Od roku 1993 se podařilo snížit podíl automobilové dopravy o 13 %, zároveň navýšit podíl MHD o 10 % a zdvojnásobit cyklistickou dopravu. Počet kilometrů najetých auty v ulicích by se neměl zvyšovat.⁷⁰

⁶² <https://www.wien.gv.at/english/administration/statistics/>

⁶³ tamtéž

⁶⁴ ÖROK 2015, Statistik Austria, <https://www.stadtregionen.at/wien>

⁶⁵ <https://www.auto-mat.cz/co-delame/kauzy/planovani/mesta-kde-to-funguje/viden/>

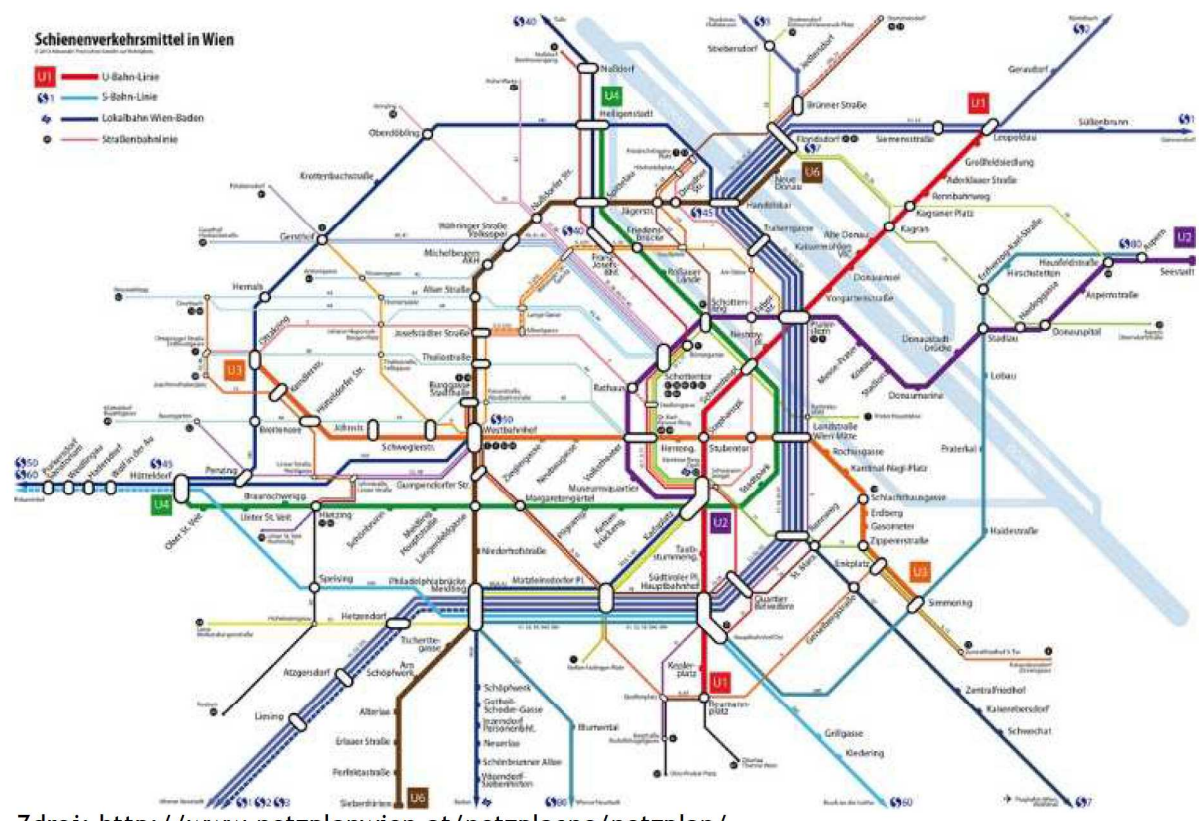
⁶⁶ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/siedlungsentwicklung/>

⁶⁷ <https://www.wien.gv.at/english/administration/statistics/public-transport.html>

⁶⁸ www.wienerlinien.at

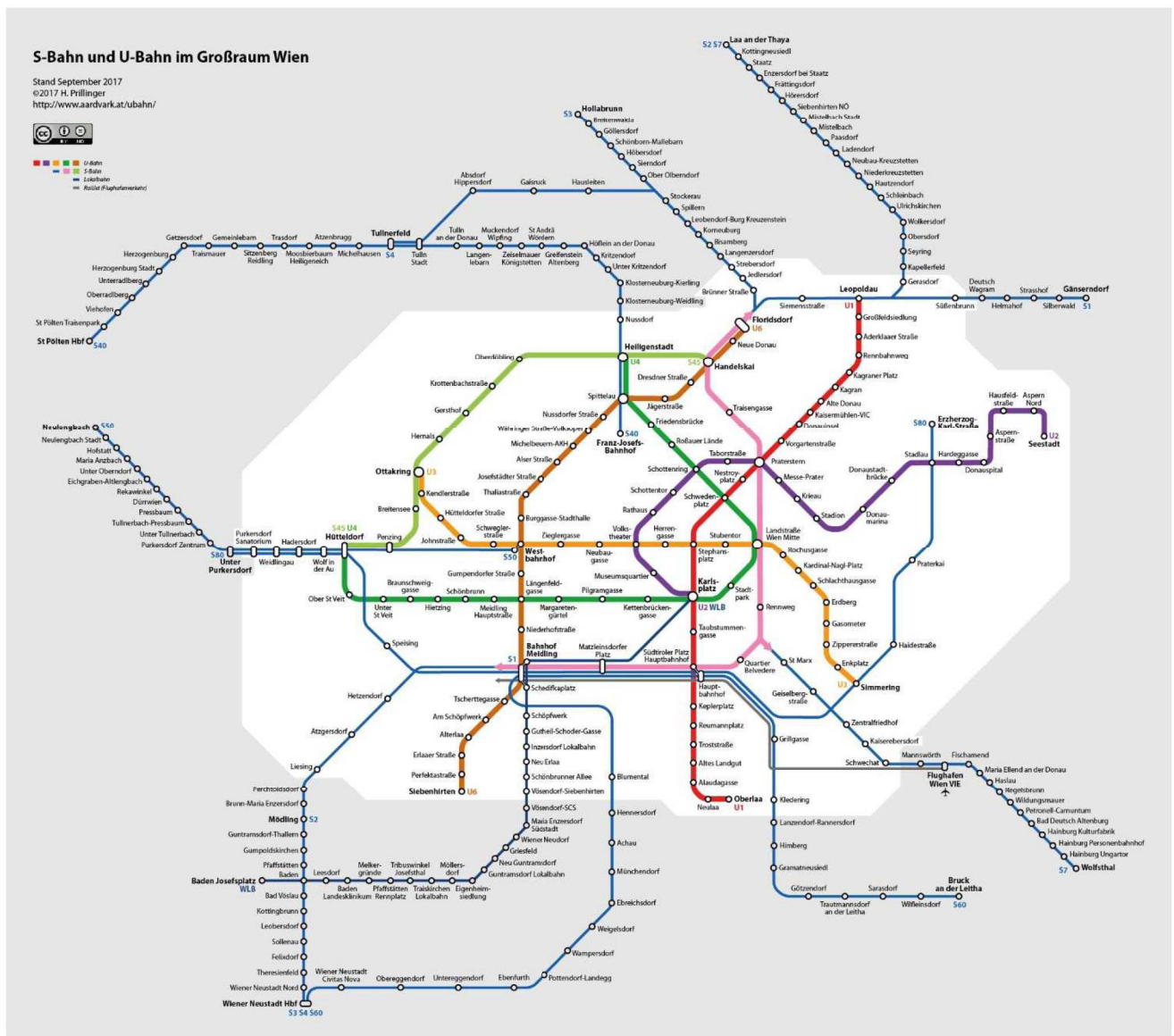
⁶⁹ tamtéž

⁷⁰ Modal split 1993: pěší doprava 28 %, cyklistická 3 %, veřejná 29 %, individuální automobilová 40 %; modal split 2016: pěší doprava 27 %, cyklistická 7 %, veřejná 39 %, individuální automobilová 27 %, zdroj: <https://www.wien.gv.at/english/administration/statistics/#transport>



Zdroj: <http://www.netzplanwien.at/netzplaene/netzplan/>

Zdroj: <https://homepage.univie.ac.at/horst.prillinger/ubahn/m/largemap-s.html>



3.3.2 VÍDEŇ - VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Obchodní, jádrové a smíšené plochy (hnědá):⁷¹ tato centra jsou ve Vídni často lineárního typu (většinou délky dvou tramvajových zastávek), ať už v úplném jádru: Graben, Kärntner Straße, Rotenturmstraße, či v historických čtvrtích za Ringem: Mariahilfen Straße, vnitřní polovina Landstraße Hauptstraße (pomezí čtvrtí Landstraße a Erdberg), vnitřní polovina Favouritenstraße (čtvrť Favouriten) a Ruckergasse (čtvrť Meidling). Výjimkou je plošné centrum v okolí Franz-Jonas-Platzu u nádraží Floridsdorf (za Dunajem).

Smíšené využití městského jádra (šrafované)⁷² se týká čtvrtových (případně lokálních) center v široké administrativní oblasti Vídně, většinou mají historický základ, jedná se o centra (ať už lineární či spíše plošná) původně samostatných městeček: okolí Himmelstraße (Grinzing), Rathstraße (Neustift am Walde), okolí Nussdorfer Platz (u nádraží Nussdorf), Hetzendorferstraße (Altmannsdorf), Siebenhirten, centrum Inzersdorfu, Oberlaa a Unterlaa a stejně tak za Dunajem: centrum Stammersdorfu, Leopoldauer Platz, Kagnaren Platz a okolí Siegesplatz (Aspern). Tato historicky ověřená centra tak jsou ve své funkci dále podporována a doplněna centry transformovanými: okolí nádraží Simmering či za Dunajem oblast mezi ulice Brünner Straße, Hanreitergasse, Jedlersdorfer Straße a Frauenstiftgasse. Tato historická centra nutně nejsou na kolejové veřejné dopravě, často „jen“ na zastávce autobusu.

Centra administrativy a veřejné správy (oranžové)⁷³ jsou umístěny buď do velice exkluzivní pozice ve městě: Ring a okolí, část Leopoldstadtu při U-Bahn 1 (mezi nádražím a Dunajem a rozsáhlé Donau City na ostrově, nebo jsou naopak umístěny v transformační či pro bydlení neatraktivních plochách: admin. centrum Krieau mezi železnicí, výstavištěm a stadionem, Heiligenstadt s univerzitami a administrativou při začátku dunajského kanálu (mezi železnicí a mimoúrovňovou křižovatkou) a několik center v JV části kompaktního města: Erberger Mais mezi jižní tangentou, železnicí a autobusovým nádražím, sousedící Neu Marx a skoro sousedící centrum při křížení jižní tangenty a Geiselbergstraße (v blízkosti hlavního nádraží). Výjimkou z tohoto systému „neatraktivních ploch“ jsou blízké admin. okrsky „Am Europlatz“ a okrsek u křížení Triester Straße a Wienerbergstraße. Za Dunajem jsou pak menší admin. centra Siemensstraße mezi železnicí a depem a Katsushikastraße mezi železnicí a přivaděčem dálnice. Administrativa je také pouštěna do průmyslových ploch či na jejich okraj, čímž vytváří nárazníkovou zónu. Také je množství jednotlivých admin. budov menšího měřítka roztroušeno po městě. Ve výsledku jsou tedy pracovní příležitosti po městě co nejvíce rozmístěny a usměrněny do ploch z pohledu města nejvhodnějších: až na výjimky jsou vždy umístěny na kolejové veřejné dopravě a často využívají plochy k jinému využití nepříliš vhodných.

Kancelářská centra a centra obchodu, služeb a vybavenosti jsou tedy ve Vídni většinou umístěna naprosto mimoběžně (i když samozřejmě kancelářská centra často alespoň naprosto minimální vybavenost mají). Centra obchodu, služeb a vybavenosti jsou naopak jasně vázána na jednotlivé čtvrti a většinou historicky ověřená. Systém těchto čtvrtových center je doplněn centry lokálními, vídeňský systém totiž umožňuje umístění stanoveného podílu obchodu, služeb a vybavenosti také do některých obytných ploch, zvláště pokud se jedná o velké solitery či hustě zastavěné plochy.⁷⁴ Často v blízkosti těchto lokálních center a vždy v optimalizované vzdálenosti od kapacitních obytných domů bývají umístěny také školy, školky a další veřejná vybavenost.

Vídeň má pro celé své území zpracovány regulační plány.⁷⁵

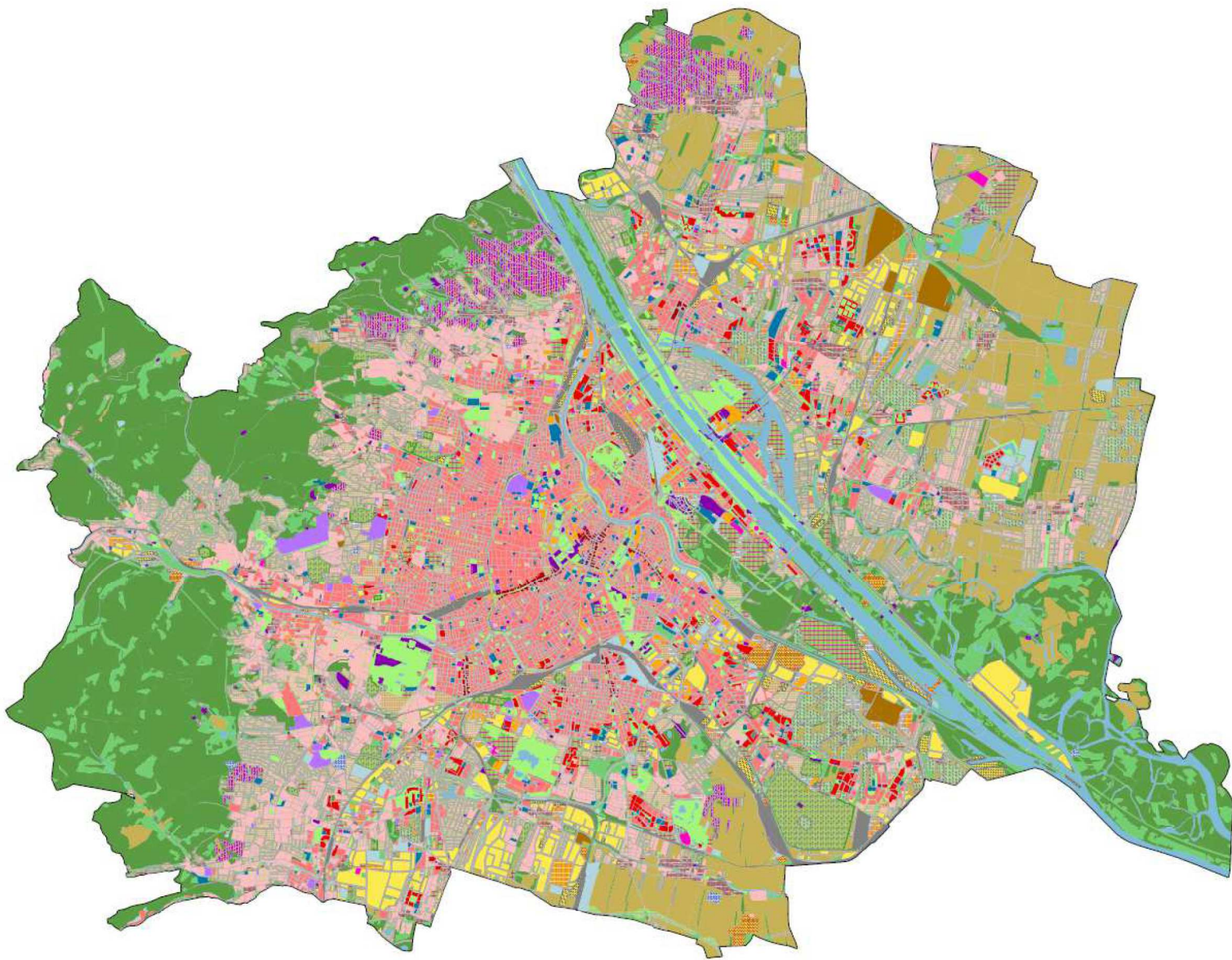
⁷¹<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/siedlungsentwicklung/realnutzungskartierung/pdf/rnk-2016.pdf>

⁷² tamtéž

⁷³ tamtéž

⁷⁴ V prostoru sídliště či obytného okrsku je vždy územním a regulačním plánem stanovena plocha Wohngebiet Geschäftsviertel, tedy pro základní občanskou vybavenost, zdroj: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/start.aspx>

⁷⁵ Flächenwidmungs- und Bebauungsplan, vrstva Plandokumente-Abgrenzung, dostupné na: <https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/start.aspx>



Realnutzungskartierung 2016

Zdroj: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/siedlungsentwicklung/realnutzungskartierung/pdf/rnk-2016.pdf>

Baulandnutzung

- großvolumiger, solitärer Wohn(misch)bau
- dichtes Wohn(misch)gebiet
- Wohn(misch)gebiet mittlerer Dichte
- locker Wohn(misch)gebiet
- Mischnutzung wenig dicht / alter Ortskern
- Geschäfts-, Kern- u. Mischgebiet
- Büro- und Verwaltungsstrukturen
- solitäre Handelsstrukturen
- Industrie, prod. Gewerbe, Großhandel inkl. Lager
- Bildung
- Kultur, Freizeit, Religion, Messe
- Gesundheit und Einsatzorganisationen
- Sport und Bad (Indoor)
- Militärische Anlagen
- Energieversorgung, Rundfunkanlagen
- Wasserversorgung
- Transformationsfl., Baustelle, Materialgewinnung
- Kläranlage, Deponie

Verkehr

- Straßenraum unbegrünt

Vyžití stavebních ploch

- Soliterní obytné či smíšeně obytné budovy velkého objemu
- Hustě zastavěné obytné či smíšeně obytné plochy
- Obytné či smíšeně obytné plochy střední hustoty
- Rozvolněné obytné či smíšeně obytné plochy
- Směšené využití městského jádra
- Obchodní, jádrové a smíšené plochy
- Administrativní a správní plochy
- Obchodní centra
- Průmysl, výroba a velkoobchod včetně skladů
- Vzdělávání
- Kultura, volný čas, náboženství, veletrhy
- Zdravotnictví a pohotovostní služba
- Sport a lázně (vnitřní)
- Vojenská zařízení
- Energetické zásobování, vysílací systémy
- Zásobování vodou
- Transformační plochy, staveniště, těžba
- Čistírna odpadních vod, skládka

Realnutzungskartierung 2016

Erstellt am: 10. 10. 2017

Quellenangabe Stadt Wien:
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
MA 41 - Stadtmessung

Zielerreichung: Diese Karte zeigt die tatsächliche Nutzung der städtischen Flächen und ist ein Instrument zur Stadtentwicklung.

MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung

1082 Wien, Rathausstraße 14-16, 6. Stock

Telefon: +43 1 4000 9018

Fax international: +43 1 4000 7228

Fax: +43 1 4000 998018

E-Mail: post@ma18.wien.gv.at

www.stadtentwicklung.wien.at

open.wien.at

3.3.3 VÍDEŇ - HUSTOTA

a) hustota obyvatel po ZSJ

Vídeň má velice hustě obydlený prstenec obepínající historické centrum, kdy podstatná část ZSJ má vyšší hustotu než 500 ob. /ha a ostatní ZSJ se až na výjimky pohybují v rozmezí buď 300 - 400, anebo 400 - 500 obyv./ha.⁷⁶ V Praze se ZSJ v tomto prstenci pohybují často v hodnotách 100 - 200 obyv./ha, některé části Prahy 2, 3, 4 a 7 pak v hodnotách nad 200 obyv./ha.⁷⁷

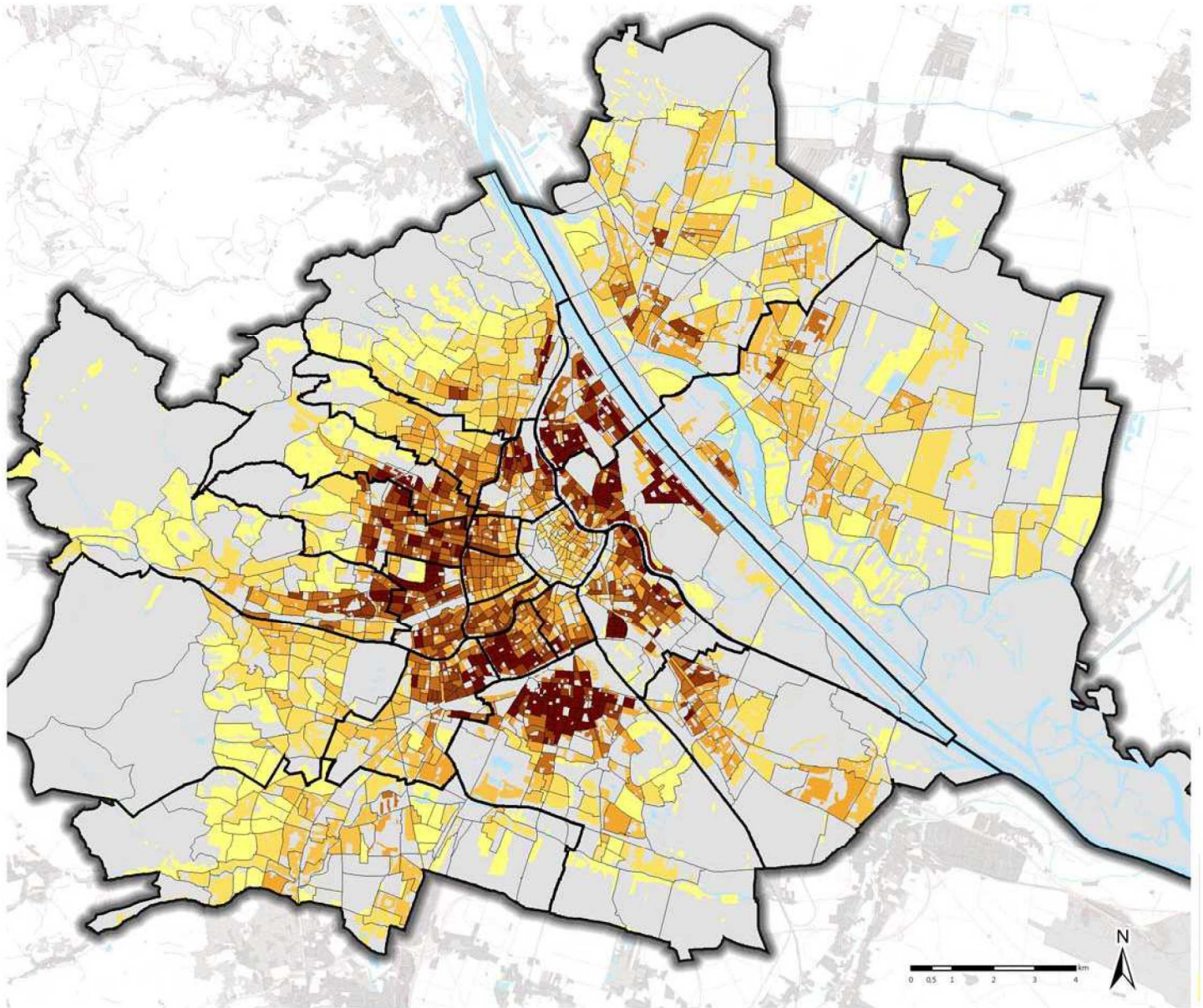
Vnější prstenec Vídně, kde jsou samozřejmě i suburbie s hustotou nižší než 50 obyv./ha, je podíl řídkých suburbií vyrovnáván suburbii s organizovanou strukturou a staršími i současnými sídlišti s hustotou v kategoriích 200 - 300 či alespoň 50 - 100 nebo 100 - 200 obyv./ha.⁷⁸ V Praze jsou ZSJ v tomto vnějším prstenci s výjimkou sídlišť pod 50 obyv. /ha, často i pod 20.⁷⁹

⁷⁶Zdroj:<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/einwohnerdichte-2017-gr.jpg>

⁷⁷ Zdroj: UAP 2016, textová část str. 88, dostupné na: <http://uap.iprpraha.cz/textova-cast/4-nova-polozka>

⁷⁸Tdroj:<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/einwohnerdichte-2017-gr.jpg>

⁷⁹ Zdroj: UAP 2016, textová část str. 88, dostupné na: <http://uap.iprpraha.cz/textova-cast/4-nova-polozka>

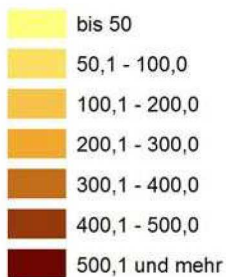


Einwohnerdichte 2017

Zdroj: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/einwohnerdichte-2017-gr.jpg>

Bevölkerung April 2017:
Einwohnerdichte Baulandfläche

Einwohner pro ha Baulandfläche



Mittelwert für Wien: 129 Einwohner pro ha

Zählgebiet
 Bezirksgrenze
 nur Zählgebiete mit mehr als 50 Einwohnern

D:\w\home\Dichte2017\gb.mxd

Erstellt am: 15.11.2017

Bearbeitung:
Wolfgang Plautz, MA 18

Quellenangabe: Stadt Wien
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
Bevölkerungsevidenz Oktober 2017
MA 14, MA 91

Zitate nur mit Quellenangabe; keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit; kein Rechtsanspruch ableitbar.

MA 18 Stadtentwicklung und
Stadtplanung

1010 Wien, Rathausstraße 14-16, 6. Stock

Telefon: +43 1 4000 8018

Fax: +43 1 4000 7218

E-Mail: post@ma18.wien.gv.at

www.stadtentwicklung.wien.at
www.open.wien.at

Wien!
voraus

Stadtentwicklung

StadT+Wien

3.3.3 VÍDEŇ - HUSTOTA

b) přírůstek obyvatel

- přírůstek obyvatel (světle žlutá, žlutá; oranžová červená)
- úbytek obyvatel (světle modrá; modrá)

Přírůstek obyvatel ve Vídni mezi lety 2012 a 2017 byl 140 000 obyvatel.⁸⁰ Z toho podstatné procento obyvatel směřovalo do oblasti za Dunajem, kde cíleně dochází k transformaci velkého, původně průmyslového území, a také k nové výstavbě, na plochách, které tyto transformační plochy doplňují. Dále byly realizovány spíše jednotlivé velké projekty či suburbie v okrajových částech Vídně, víceméně rovnoměrně roztroušené na JV, JZ, Z a S.

K značnému přílivu obyvatel dochází také v prstenci kolem historické části Vídně, kde je realizováno velké množství rezidenčních projektů menšího měřítka.

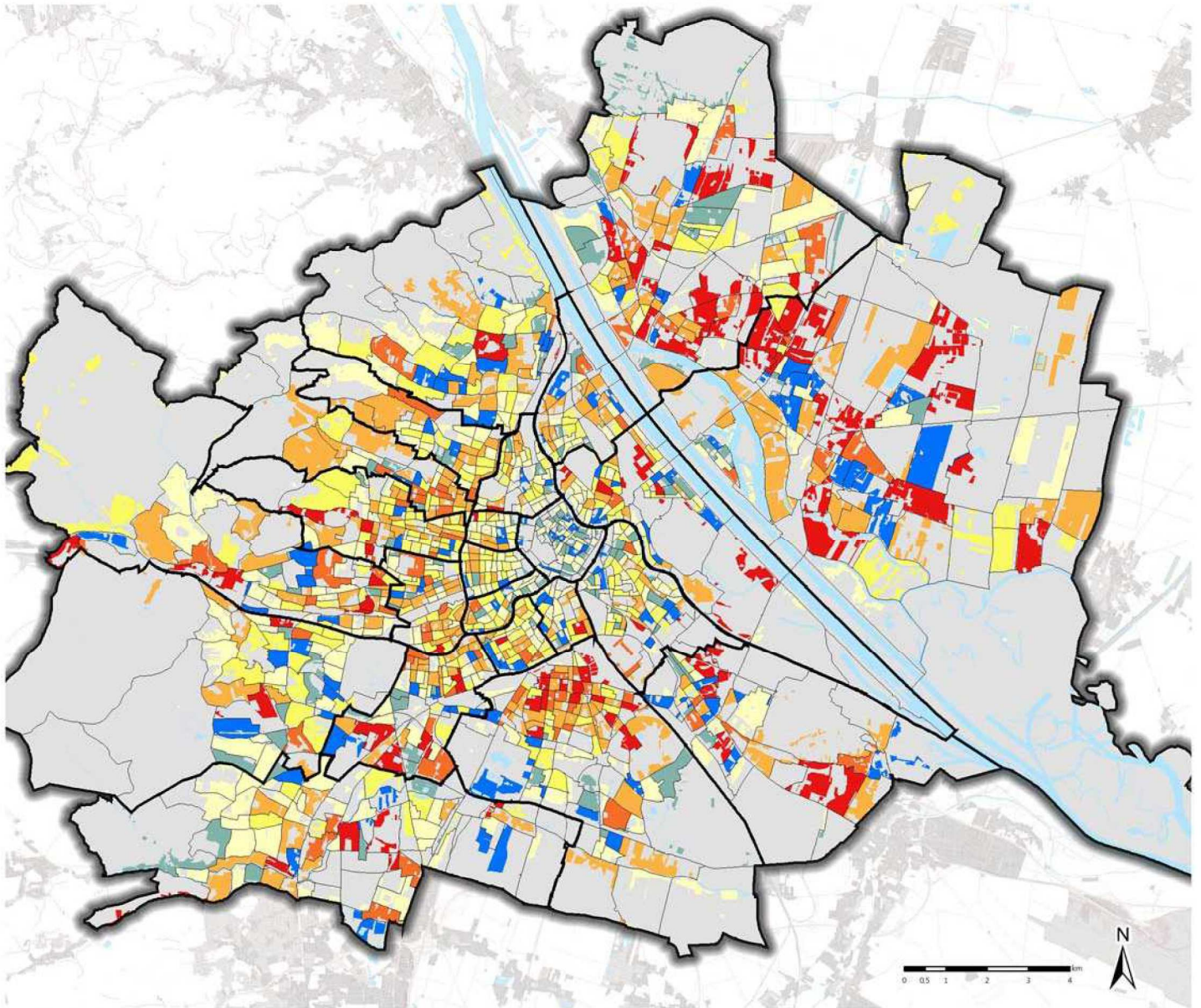
Dochází k mírnému vylidňování některých suburbií (např. Donaustadt, Wulzendorf, Inzersdorf, Friedenstadt či Unterdöbling) a některých sídlišť (Freihofsiedlung) či kolonií řadových domků (např. okolí Dorfmeistergasse).

Centrum Vídně (Innere Stadt) se velice mírně vylidňuje, ve většině ZSJ je to pouhých max. 20 osob v průběhu pěti let, v některých ZSJ více, ale v některých je naopak mírný přírůstek. Ve srovnání s Prahou je vylidňování centra mnohem pomalejší.⁸¹

⁸⁰ Zdroj:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/bevoelkerungsentwicklung-2012-2017-gr.jpg>

⁸¹ Data o obyvatelstvu na úrovni ZSJ, ČSÚ veřejná databáze



Entwicklung der Wohnbevölkerung 2012-2017

Zdroj: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/karten/images/bevoelkerungsentwicklung-2012-2017-gr.jpg>

Bevölkerungsentwicklung 2012-2017

Zunahme für Wien: +140.245 Personen

Veränderung nach Zählgebieten absolut



Zählgebiet
 Bezirksgrenze
 nur Zählgebiete mit mehr als 50 Einwohnern

Entwicklung der Wohnbevölkerung

Erstellt am: 15.11.2017
 Bearbeitung:
 Ing. Wolfgang Plautz, MA 18
 Quellenangabe: Stadt Wien
 MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung
 MA 14, MA 41

Zitate nur mit Quellenangabe; keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit; kein Rechtsanspruch ableitbar.

MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung

1010 Wien, Rathausstraße 14-16, 6. Stock
 Telefon: +43 1 4000 8018
 Fax: +43 1 4000 7218
 E-Mail: post@ma18.wien.gv.at

Wien!
voraus
 Stadtentwicklung

Stadt+Wien

3.3.4 VÍDEŇ - METROPOLITNÍ REGION

a) vymezení

„Život v metropolitním regionu nebere v úvahu administrativní hranice: všichni obyvatelé mají prospěch jak z pracovních a vzdělávacích příležitostí, tak z kulturní nabídky jádra (vnitřní zóny), a naopak ze zeleně a rekreačních zařízení a z dostupnosti rezidenční oblasti v zázemí (vnější zóně).“⁸²

Jádrová oblast (oranžově) je definována jako strukturálně homogenní (územně celistvé).⁸³ Jedná se o Vídeň (1 797 300 obyv.) a na ni přímo územně navazující obce: Mödling (20 600 obyv.), Schwechat (17 200 obyv.), Perchtoldsdorf (14 900 obyv.), Brunn am Gebirge (11 600 obyv.) a další (pod 10 000 obyv.).

Vnější pásmo (modře) je definováno rozsahem prostorových vazeb mezi jádrem a vnějším pásmem (příměstské toky, zásobování a volný čas), obce vnějšího pásma jsou infrastrukturně orientovány na jádro a představují body osídlení. Hraniční hodnotou pro vymezení je minimálně 30% podíl zaměstnanců pracujících v oblasti jádra.⁸⁴ Vnější pásmo zahrnuje města Baden (25 300 obyv.) a územně související Traiskirchen (18 300 obyv.), další sídla už mají vždy pod 10 tis. obyv. či ještě výrazně méně.

V metropolitní oblasti Vídně není žádné silné sídlo, jako je v případě Prahy Kladno (a další obce) či v případě Mnichova hned za hranicí metropolitní oblasti Augsburg (a další obce).

Strukturální data ⁸⁵	Metropolitní region celkem	Jádro (vnitřní zóna)	Zázemí (vnější zóna)
Celkový počet obyvatel	2 457 900	1 948 300	509 600
Migrační bilance	34 200	28 300	5 900
Počet pracujících ⁸⁶ (bez ohledu na místo bydliště)	1 210 100	1 049 400	160 700
Saldo dojíždějících za prací	124 200	203 600	-79 400
Plocha v km ²	4 980	740	4 240
Plocha osídlení v km ²	3 910	590	3 320
Hustota obyvatelstva na km ²	490	2 640	120

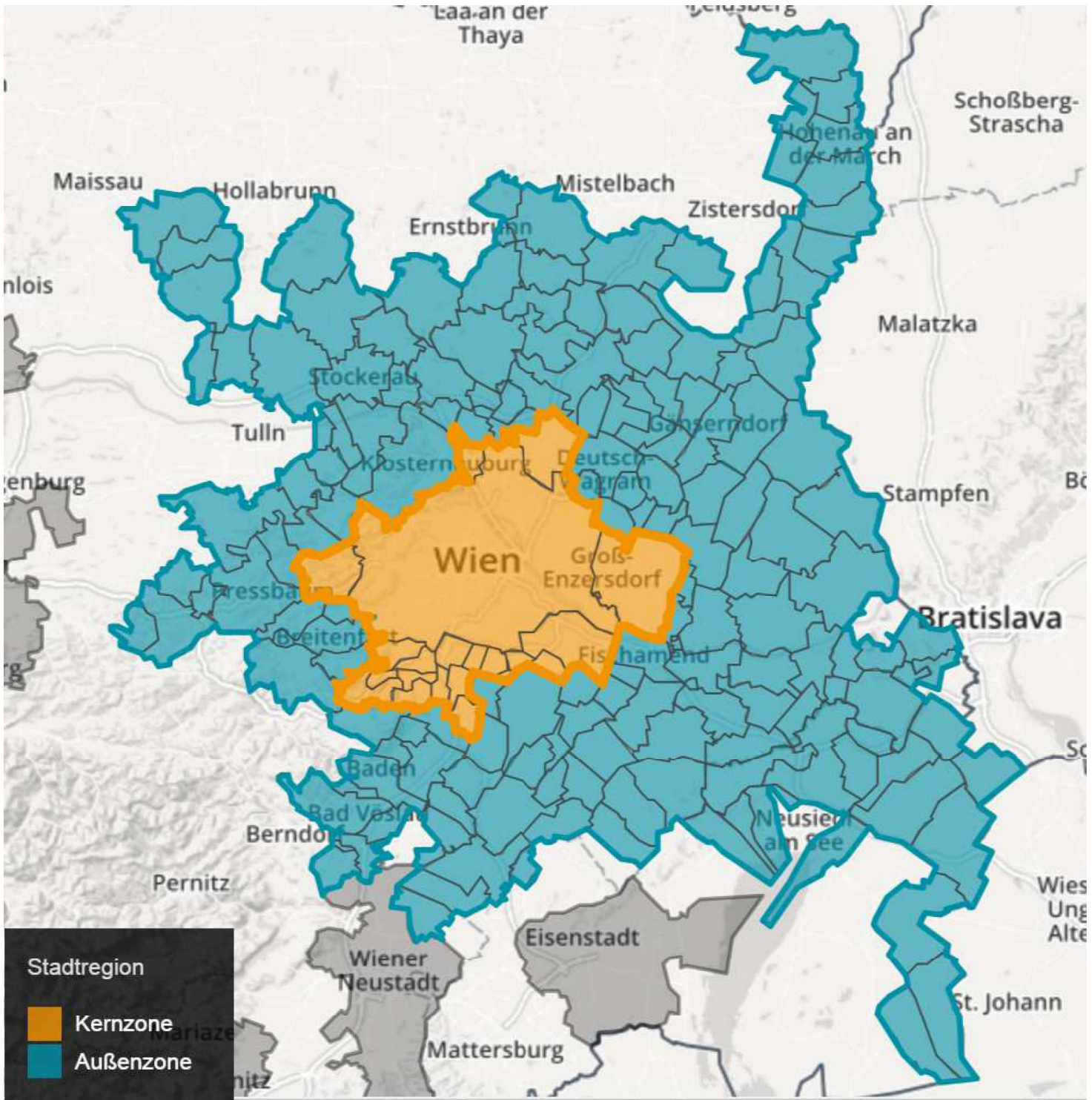
⁸² <https://www.stadtregionen.at/wien/bev%C3%B6lkerung>

⁸³ <https://www.stadtregionen.at/wien>

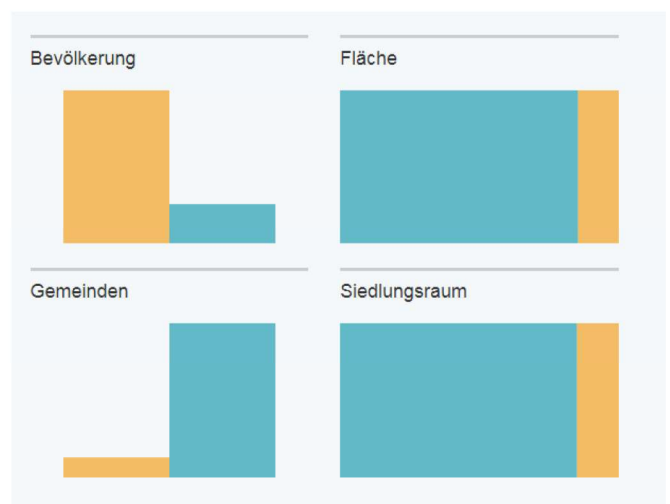
⁸⁴ ÖROK 2015, Statistik Austria, <https://www.stadtregionen.at/wien>

⁸⁵ <https://www.stadtregionen.at/wien>

⁸⁶ Jene Erwerbstatigen die, unabhängig ihres wohnorts, in der betreffenden Gemeinde einer Arbeit nachgehen (Binnerpendler + Einpendler)



Zdroj: <https://www.stadtregionen.at/wien>



3.3.4 VÍDEŇ - METROPOLITNÍ REGION

b) hustota osídlení

je rozdělena do kategorií:

značně vysoká (červeně): Vídeň 4 335 obyv. na km², ostatní obce 270-2 050, většinou do 500 obyv. na km²

vysoká (růžově): 110-265 obyv. na km²

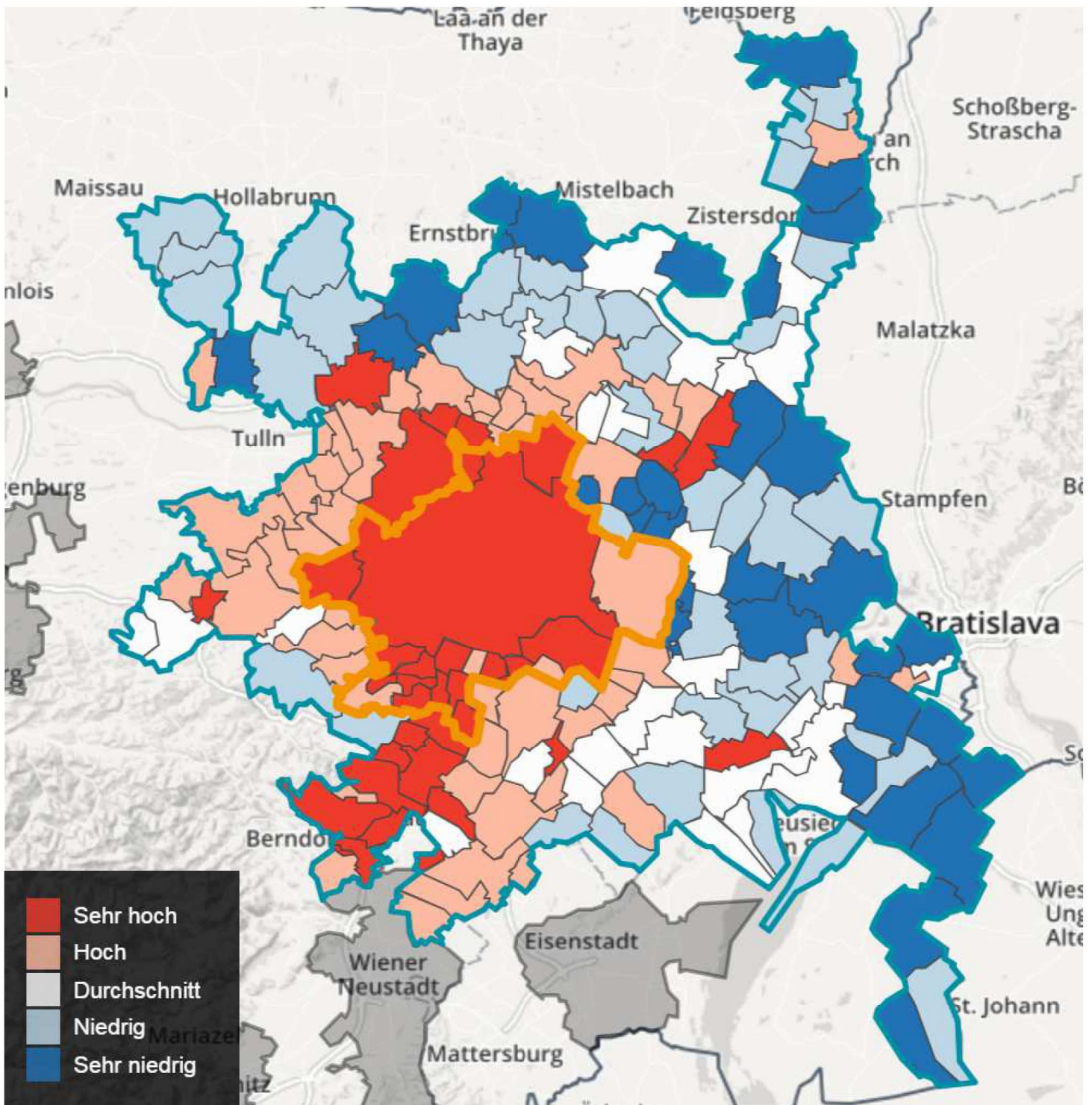
průměrná (bíle): 75-105 obyv. na km²

nízká (světle modře): 50-70 obyv. na km²

značně nízká (modře): 14-45 obyv. na km²

Celá východní (slovensko-maďarské pomezí) a severní část regionu má výrazně nižší hustotu než jih a západ (a samozřejmě než Vídeň).

Nejvyšší hustotu (nepočítaje Vídeň samotnou) mají obce v prstenci kolem Vídně, kdy lze tyto prstence pozorovat v podstatě dva: jeden jádrový, přímo za administrativní hranicí, s velmi vysokou hustotou a druhý, prostorově navazující, s vysokou hustotou. Vyšší hustota je také v menších městech typu Stockerau, Bruck an der Leitha, Ganserndorf a Strasshof an der Nordbaahn, a především v JZ části regionu v okolí Badenu, v území pod Alpami prošpikovaném železnicí a řekami.



Zdroj: <https://www.stadtregionen.at/wien/bev%C3%B6lkerung>

3.3.4 VÍDEŇ - METROPOLITNÍ REGION

c) migrační saldo

Migrační trendy nelze usuzovat z této mapy, protože obsahuje pouze migrační saldo za jediný rok (2014), čili náhodné jevy (např. kolaudace jednoho obytného domu) může způsobit vysoké výkyvy mezi jednotlivými často malými obcemi.

Vnitroregionální disparity jsou znatelné při porovnání map z jednotlivých let 2010 až 2014.⁸⁷ Alespoň pro toto období lze učinit závěr, že samotná Vídeň je konstantně zisková se vzrůstající tendencí (migrační saldo v letech 2010-2014: 10 977, 11 821, 22 314, 22 711, 26 692),⁸⁸ z ostatních obcí jsou ziskové ty v nejbližším okolí Vídně a v jižní části regionu v blízkosti Badenu.

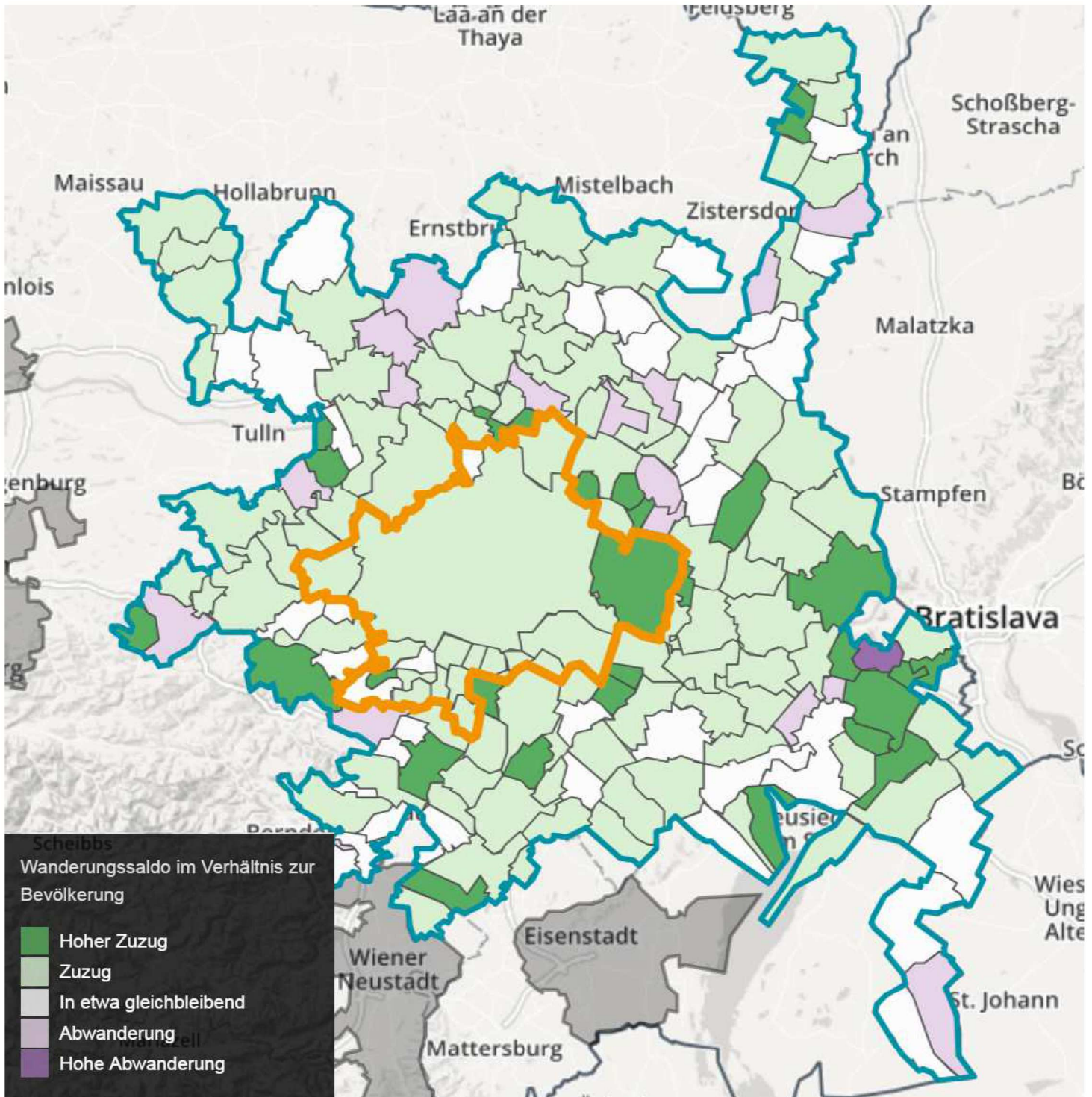
d) přírůstek obyvatel

Populační přírůstek metropolitního regionu (v grafu červeně) je mezi lety 2005 a 2015 ziskový se vzrůstající tendencí (v roce 2005 měl region 2 237 000 obyv., v roce 2015 2 458 000 obyv., tj. 9,9% přírůstek za 10 let), jádrová oblast (v grafu žlutě) ve stejné době zaznamenala růst o 10 % (v roce 2015 1 948 000 obyv.), zázemí (v grafu modře) růst o 9,4 % (v roce 2015 510 000 obyv.).⁸⁹ Celý region je tedy ziskový se vzrůstající tendencí a to jak jádro, tak zázemí.

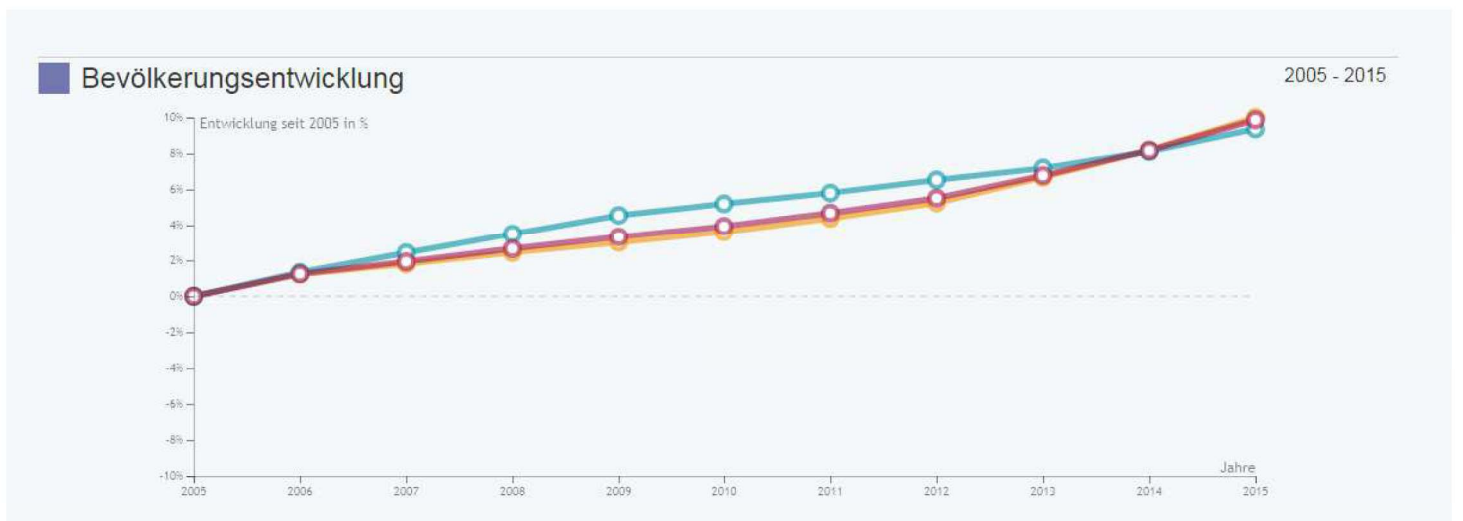
⁸⁷ <https://www.stadtregionen.at/wien/bev%C3%B6lkerung>

⁸⁸ tamtéž

⁸⁹ tamtéž



Zdroj: <https://www.stadtregionen.at/wien/bev%C3%B6lkerung>



4. ZÁVĚR - VYHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU

POZNATKY ZE SROVNÁNÍ S REFERENČNÍMI MĚSTY

„V Praze je hustota osídlení na území kompaktního města srovnatelná s ostatními městy. Celoměstsky nízká hodnota hustoty osídlení je zapříčiněna především značným počtem okrajových městských částí, které jsou velmi řídko osídlené (příklad: MČ Praha-Královice - 64 obyv./km²).“⁹⁰ Rozdíl tedy není v hustotě osídlení, ale především v umístění administrativních hranic.

Praha trpí značným deficitem v oblasti kapacitní veřejné dopravy. V Mnichově i Vídní byly první linky metra uvedeny do provozu stejně jako v Praze v 70. letech 20. st., Vídeň ale má dnes šest linek a Mnichov osm linek (z nichž některé využívají částečně shodné trasy). Obdobný deficit má Praha i v příměstské dopravě: Vídeň i Mnichov mají deset linek S-Bahnu s maximálně půlhodinovými intervaly, v Praze je takových linek pět (ostatní trasy jsou velice málo využívané a mají dlouhé intervaly). Navíc z většiny obcí metropolitního regionu Prahy je nejrychlejší spojení do centra autem.

Díky rychlosti a pohodlnosti individuální automobilové dopravy z obcí metropolitního regionu, probíhá suburbanizace Prahy buď značně plošně, či radiálně podle hlavních silnic, ale nikoli radiálně především podél tratí S-Bahnu, jak je tomu v případě Vídně a Mnichova.

Podstatná část vnitřní migrace Prahy podléhá především víceméně náhodnému jevu realizace developerských rezidenčních projektů, nikoli vlivem plánovaného usměrňování rozvoje do lokalit, kde to je pro město žádoucí. Mnichov i Vídeň cíleně využívají především regulačních plánů a samozřejmě také územního plánu, stavebních uzávěr a dalších nástrojů pro usměrnění rozvoje do bývalých brownfieldů či transformačních oblastí, případně do nezastavěných ploch, ale v návaznosti na kapacitní veřejnou dopravu.

Pro Vídeň i Mnichov platí, že administrativa a další komerce bývají často umístovány do ploch pro bydlení nepříliš vhodných (ale jsou často řešena jako centra na uzlech veřejné dopravy), místo aby atakovaly obytné čtvrti jak se tomu děje např. v případě Karlína.

ZÁVĚR

V analytické části diplomové práce byla podrobně popsána diferenciací území Prahy i metropolitního regionu. Předmětem návrhové části bude stanovit, kde je žádoucí odstranění disparit mezi bydlením, službami a pracovišti a kde je popřípadě vhodné se zaměřit na specializaci (např. kulturní). Stávající systém center v jejich hierarchii (ať už řádovostní či funkční) bude optimalizován: bude stanoveno, je-li žádoucí doplnit či funkčně obohatit centrum nebo je-li žádoucí zachovat stávající charakter, ať už z důvodu ochrany hodnot či neefektivnosti jiného řešení, anebo není-li naopak žádoucí centrum dále neposilovat. Nahradí-li část funkcí celoměstského centra centra jiná, co je klíčové, aby se v centru udrželo, resp. aby tam bylo udržováno či iniciováno? Jaká bude role historického centra Prahy v 21. století? Co je v centru potřeba mít? Je reálná představa centra, kde je všechno? Má centrum expandovat?

⁹⁰ https://arnika.org/soubory/dokumenty/mesta/uzemni-plan/uzemni_studie/Hustota_osdlen_ve_vybranch_evropskch_mstech_prezentace.pdf

5. ZDROJE

Pro analytickou část týkající se Prahy a metropolitního regionu byl nejdůležitějším zdrojem vybrané analýzy z: atlasobyvatelstva.cz, Urbánní a regionální laboratoř, Výzkumný tým Přírodovědecké fakulty UK (redakční rada: Martin Ouředníček, Lucie Pospíšilová, Petra Špačková, Jana Jíchová, Martin Šimon)

Další zdroje pro území Prahy:

UAP Územně analytické podklady, aktualizace 2016

Atlas 5000

UP Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (1999)

ZUR Zásady územního rozvoje, aktualizace č. 4 (2018)

platný Strategický plán hl. m. Prahy, aktualizace 2016

předchozí Strategický plán hlavního města Prahy (schválen ZHMP 25. 5. 2000)

a data městských podniků DPP, TSK a ROPID

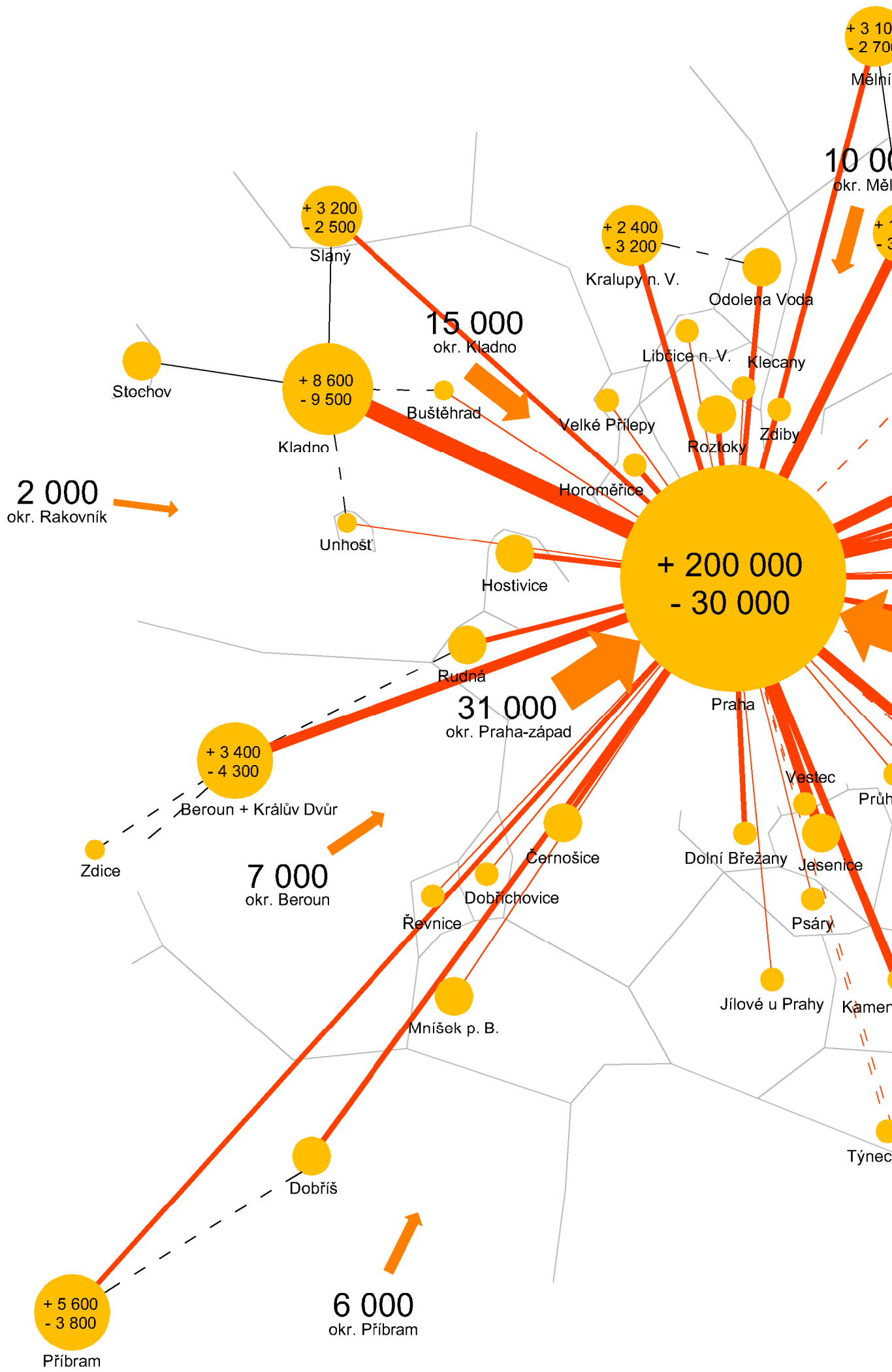
Pro Mnichov byly primárním zdrojem oficiální stránky města, dále stránky Bavorska a dále výzkum mnichovské technické univerzity zabývající se metropolitním regionem.

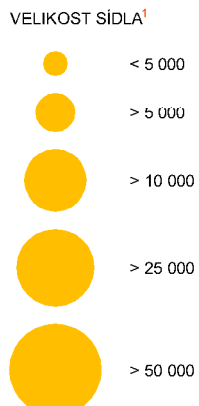
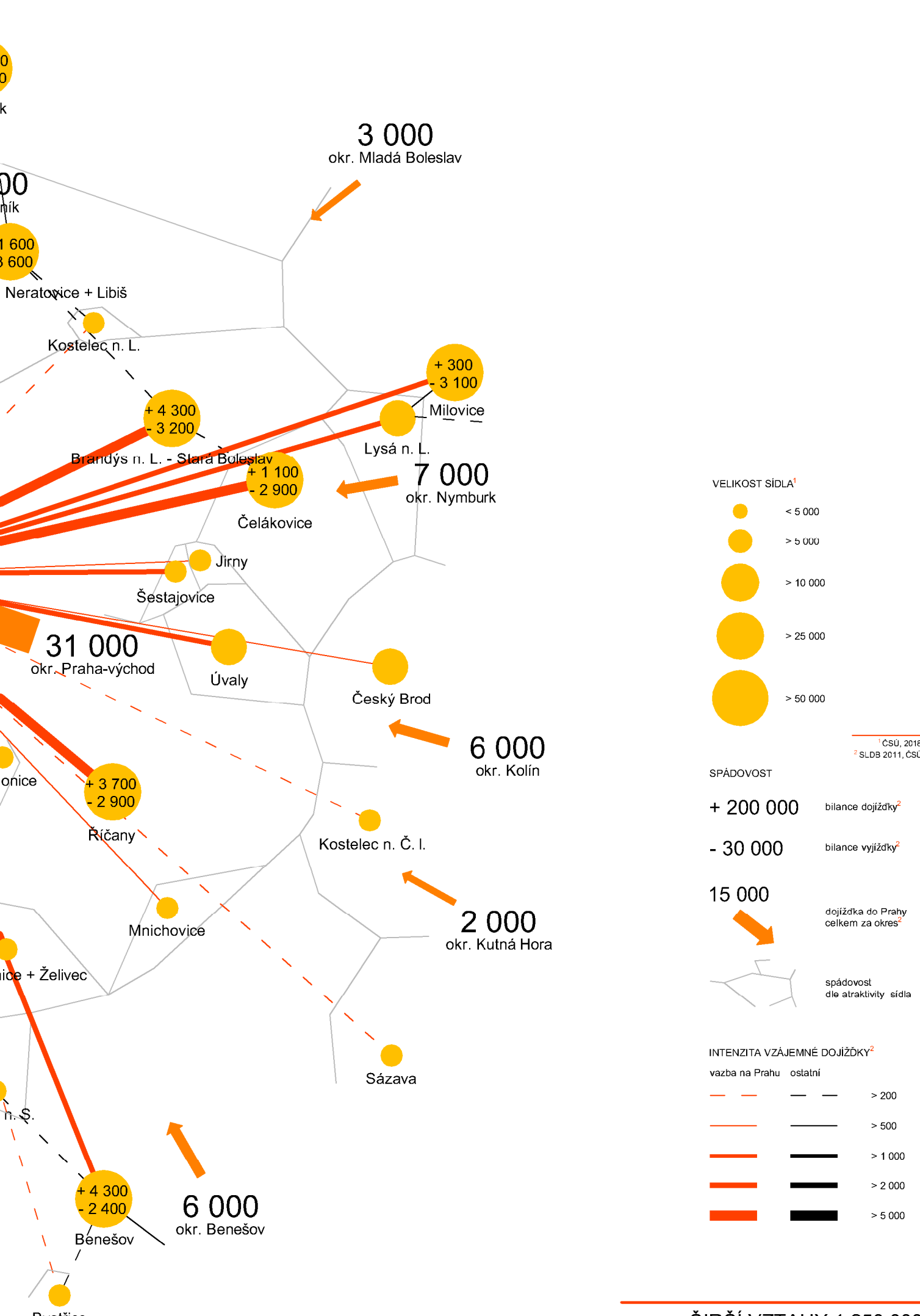
Rovněž pro Vídeň byly primárním zdrojem oficiální stránky města a dále stránky, které se věnují analýze rakouských městských regionů.

Odkazy na konkrétní zdroje jsou uvedeny v textu.

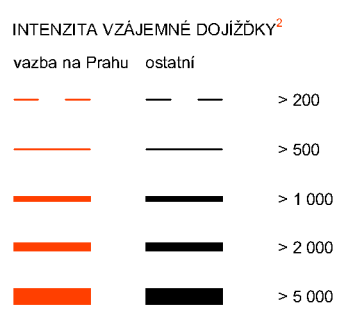
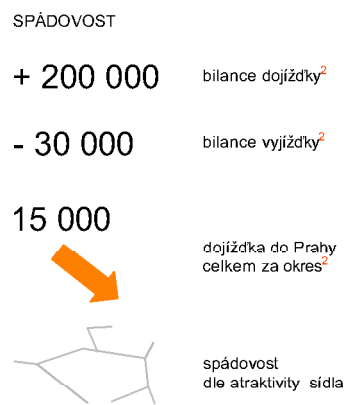
ČÁST B

VYHODNOCENÍ HIERARCHIE, VAZEB A POTENCIÁLŮ CENTER

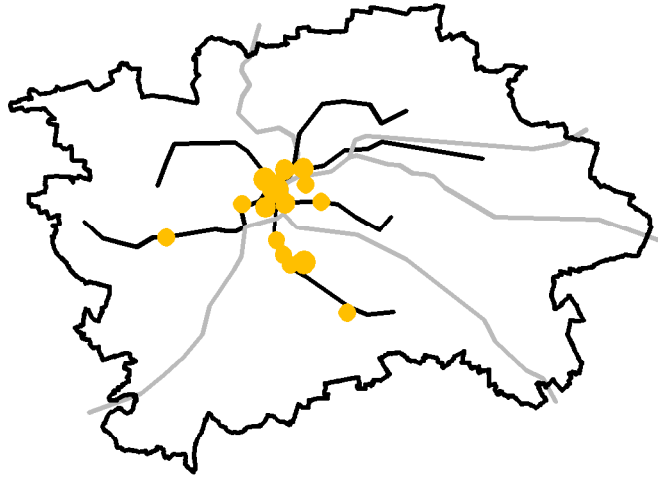




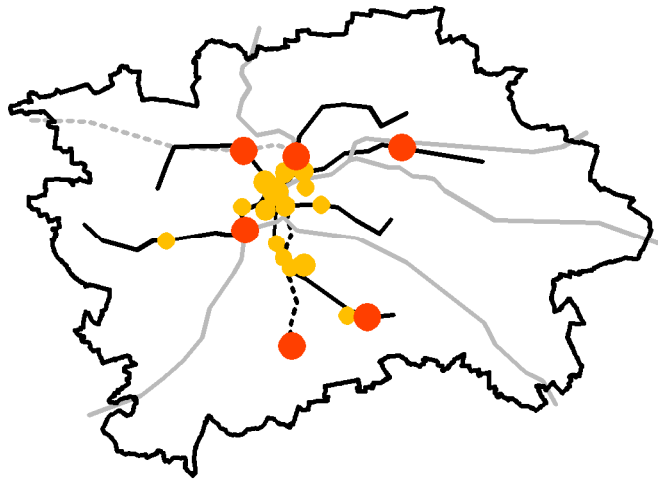
¹ ČSÚ, 2018
² SLDB 2011, ČSÚ



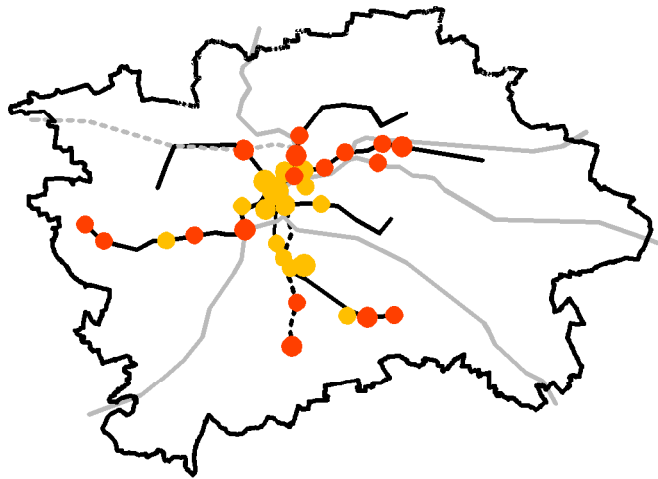
1)



2)



3)





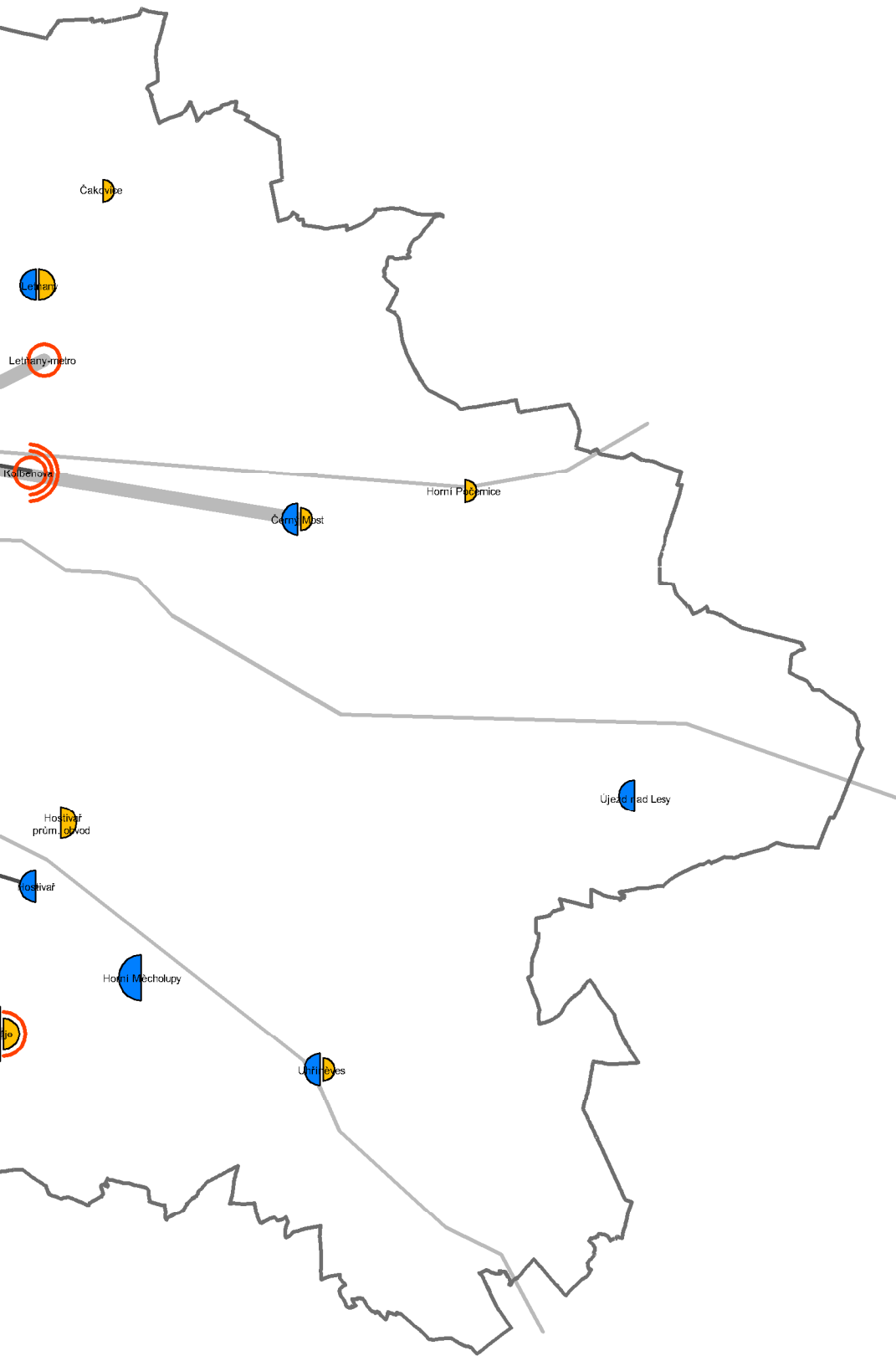
VYHODNOCENÍ STAVU ÚZEMÍ

Většina center pracovišť a služeb je umístěna buď v celoměstském centru (od Anděla po Karlínské náměstí, od Malostranského náměstí po náměstí Míru) anebo podél magistrály a dálnice D1 (Pankrác, Budějovická, Brumlovka a Chodov). Pro většinu obyvatel metropolitního regionu je nejrychlejší a nejpohodlnější cesta do Prahy autem.

KONCEPCE ROZVOJE

Posílení stávajících či nových center, dostupných veřejnou kolejovou dopravou, snižuje přetížení celoměstského centra a území podél magistrály. Aktivity těchto potenciálních sektorových center jsou distribuovány do několika lokalit a využívají vzájemného kumulativního efektu. Vhodná potenciální centra byla vybrána na základě multikritériální analýzy, podmínkou bylo umístění na veřejné kolejové dopravě, kritérii vazba na město, vazba na metropolitní region, rozvojový potenciál a rezidenční spádovost.

- trasy metra – stáv
- - - trasy metra – záměr
- železnice – vytižená trať
- - - železnice – záměr
- centra – stáv
- centra – potenciál



VZÁJEMNÉ VAZBY

- trasy metra – stav
- trasy metra – záměr
- železnice – vytižená trať
- železnice – záměr
- tramvajové tratě – stav
- tramvajové tratě – záměr
- chybějící, problematické či nedostatečná vazba

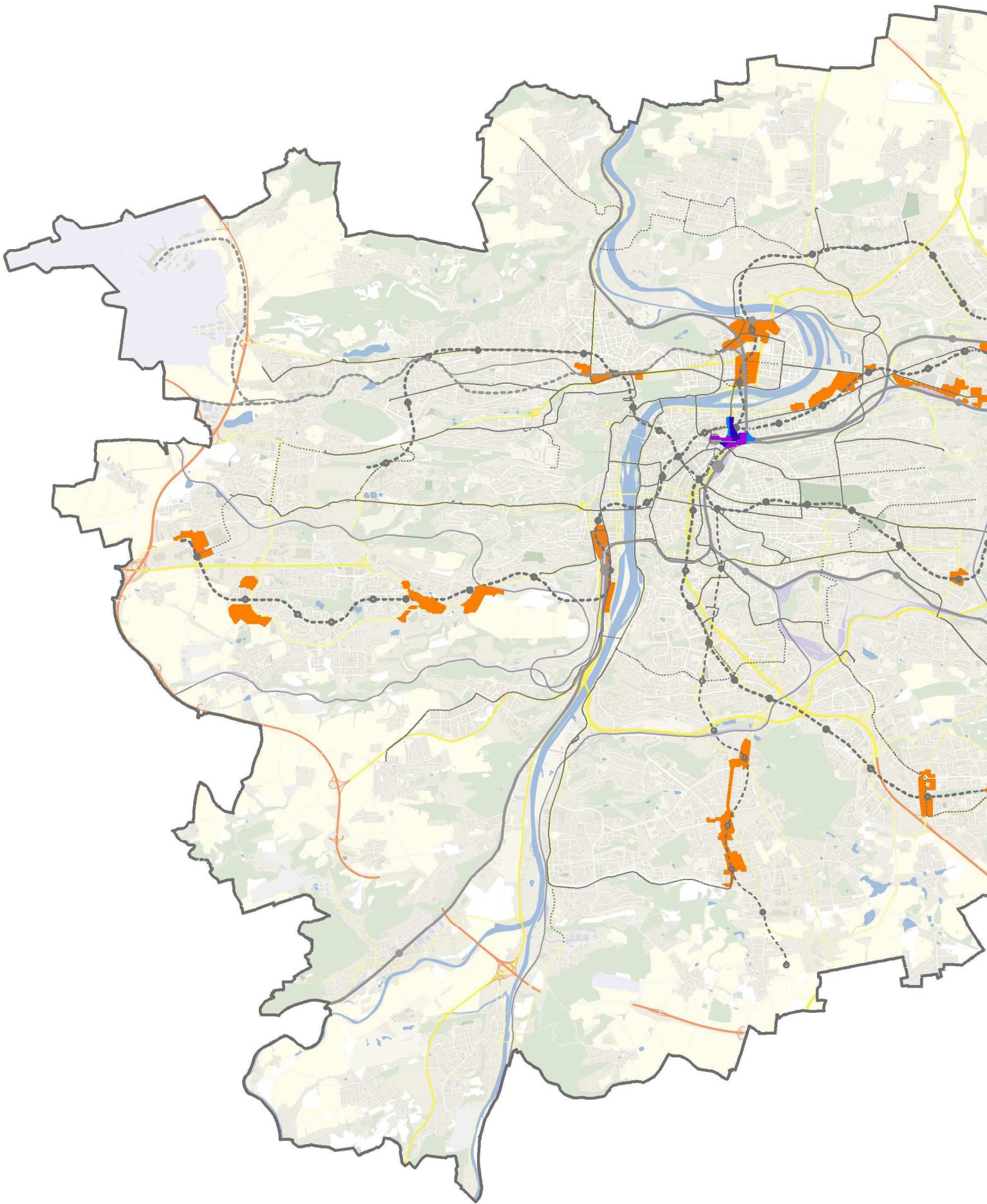
POČET REZIDENTŮ (v 02:00)³ | POČET PRACUJÍCÍCH A NÁVŠTĚVNÍKŮ (v 13:00)³

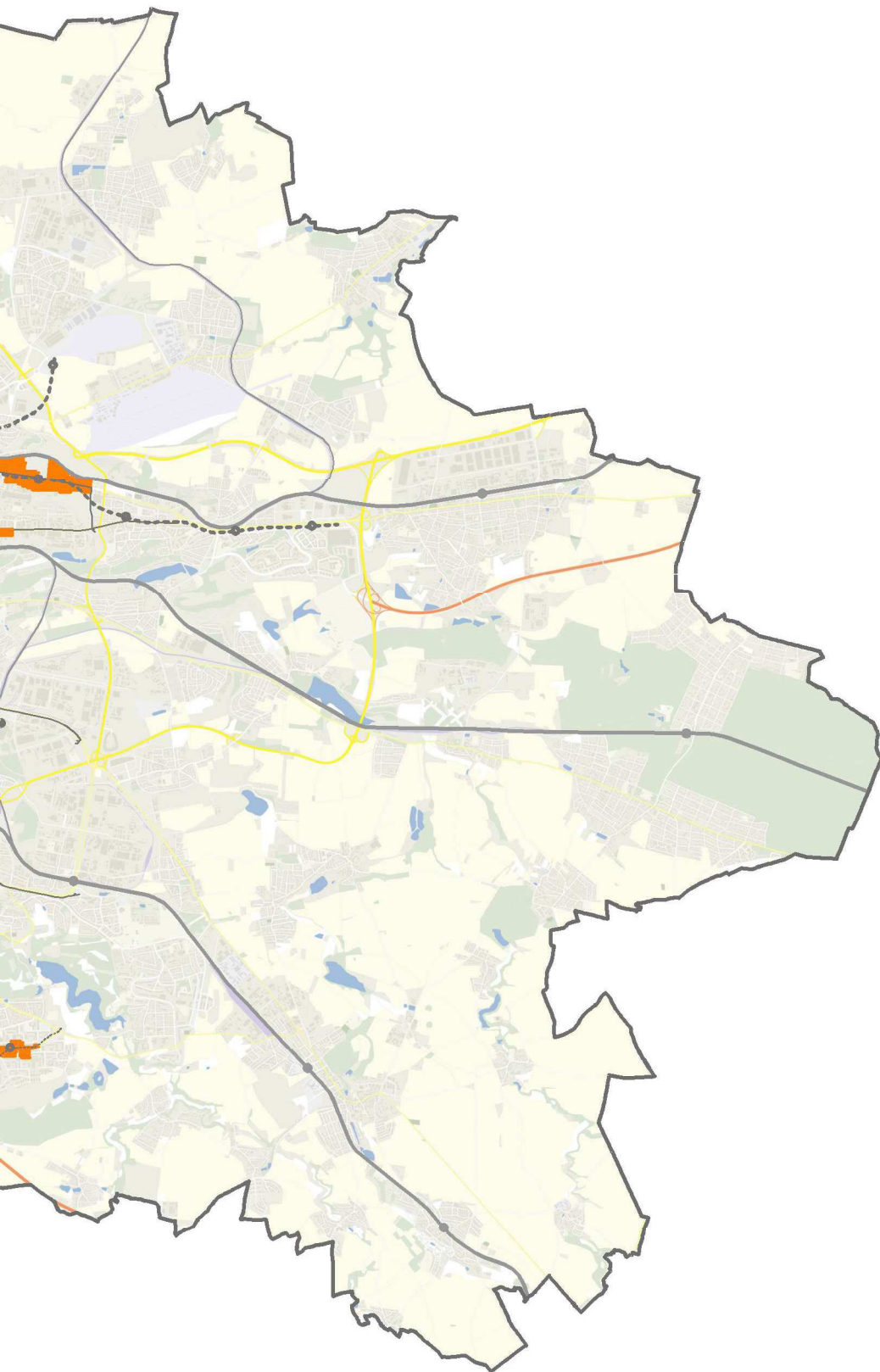
- > 2500 lokální centrum
- > 5000 čtvrtové centrum
- > 10000
- > 15000
- > 20000 sektorové centrum
- > 25000
- > 30000 celoměstské centrum

ROZVOJOVÝ POTENCIÁL


- potenciální nová centra
- centra s nejvyšším potenciálem rozvoje
- centra s vysokým potenciálem rozvoje

³ vypočteno z dat mobilních operátorů, UAP 2016, IPR Praha





VEŘEJNÁ KOLEJOVÁ DOPRAVA

-  trasy metra – stav
-  trasy metra – záměr
v pokročilém stádiu přípravy¹
-  příměstská železnice
> 8 000 osob / směr / den²
-  příměstská železnice
< 3 000 osob / směr / den²
-  železnice – záměr
v pokročilém stádiu přípravy³
-  žel. stanice
obrat > 10 000 osob²
-  žel. stanice
obrat > 2 000 osob²
-  tramvajové tratě – stav
-  tramvajové tratě – záměry
v pokročilém stádiu přípravy⁴
-  tramvajové tratě – prioritní
záměry do roku 2030⁴
-  tramvajové tratě – záměry
k ověření⁴

¹ Trasa D pražského metra, DPP
² Pentagram zatížení železničních linek
v Praze 2016, ROPID, IPR
³ Modernizace tratí Praha – Kladno
s připojením letiště Václava Havla,
SUDOP, SŽDC
⁴ Strategie rozvoje tramvajových tratí
v Praze do roku 2030, DPP, IPR

ROZVOJOVÝ POTENCIÁL

-  plochy využitelné pro rozvoj
stávajících či potenciálních
nových center
-  poslední rozvojové plochy
v celoměstském centru
– podíl veřejných budov

A) VSTUPNÍ PODMÍNKY ANALÝZY

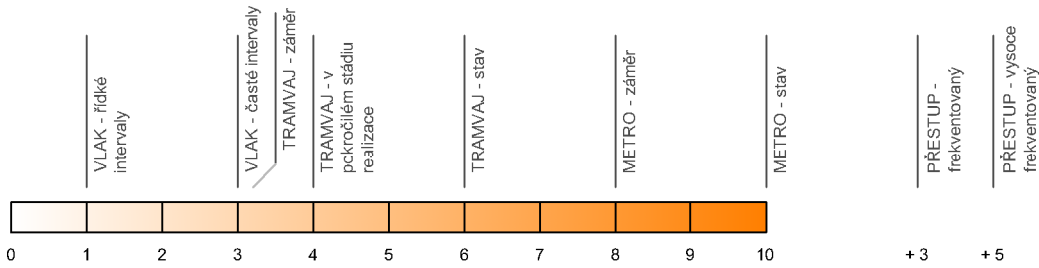
1. stávající či plánovaná veřejná kolejová doprava
2. možnost rozvoje (brownfields, greenfields, možnost navýšení či zahuštění)

B) KRITÉRIA

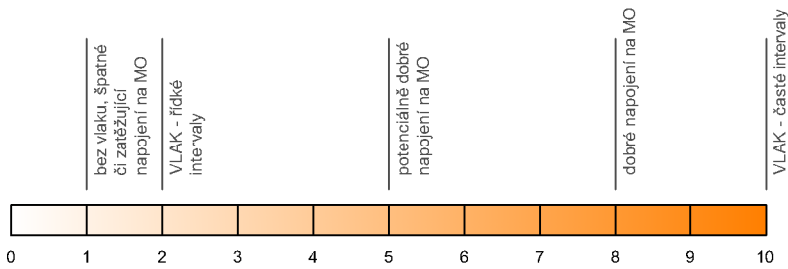
VÁHA KRITÉRIÍ

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. vazba na město | 4 |
| 2. vazba na metropolitní region | 2 |
| 3. možnost rozvoje | 2 |
| 4. počet obyvatel ve spádové oblasti | 2 |

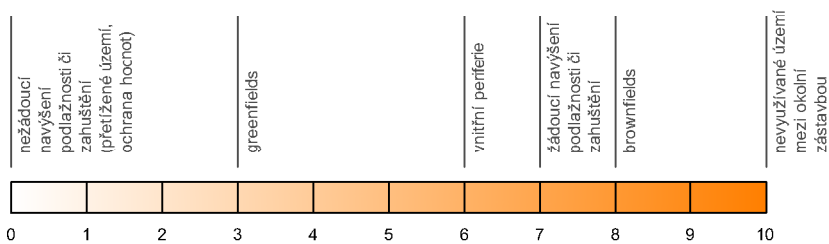
1. VAZBA NA MĚSTO



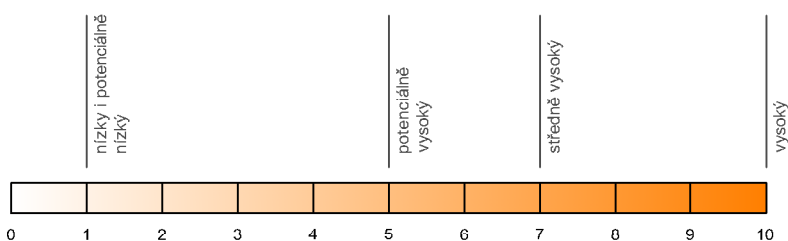
2. VAZBA NA METROPOLITNÍ REGION



3. MOŽNOST ROZVOJE



2. POČET OBYVATEL VE SPÁDOVÉ OBLASTI



ČÁST C

VYBRANÉ CENTRUM – STANICE METRA D *NEMOCNICE KRČ*



Káčerov



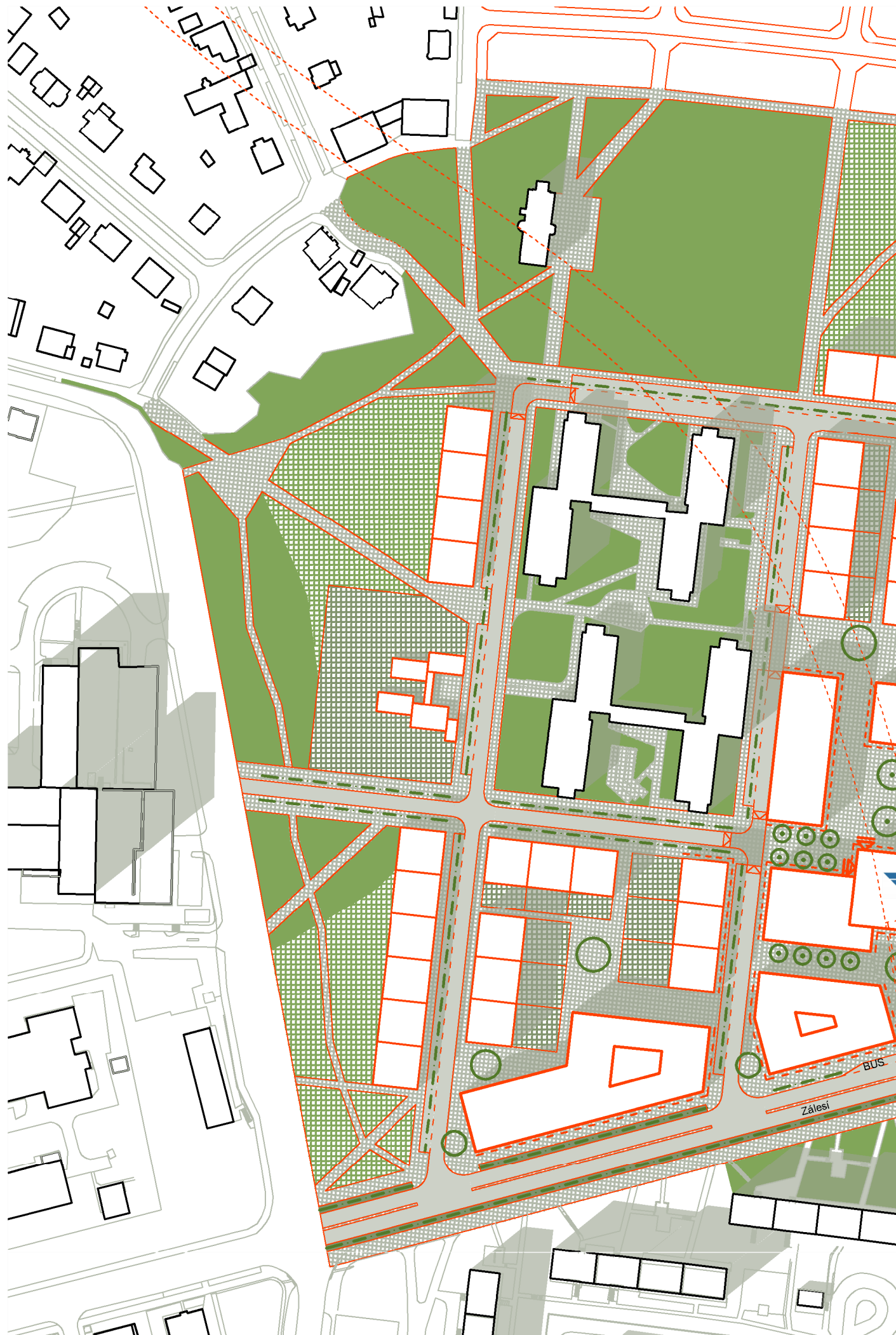
ŠIRŠÍ VZTAHY

Řešené území je značně zatíženo jak automobilovou, tak autobusovou dopravou: na Městský okruh je skrze něj napojena radiála Jesenice-Benešov-Vlašim. Plánovaná trasa metra D by měla tomuto území výrazně odlehčit. Převládající směr autobusových linek by pak byl tangenciální: od stanice metra budou obsluhována sídliště Novodvorská a Lhotka a také IKEM a Ústavy AV ČR. Metro by mělo silniční dopravu zklidnit, stavba dálnice D3 však může způsobit opak.

-  trasa metra D
-  stanice metra D
-  městský okruh
-  sběrné komunikace
-  transformační a rozvojové plochy
-  administrativa, obchod, služby
-  areály se specifickou funkcí
-  sídliště včetně vybavenosti, bytové domy
-  rodinné domy
-  park, lesopark, les a ostatní veřejná zeleň

METRO D: NEMOCNICE KRČ

ŠIRŠÍ VZTAHY 1 : 10 000





URBANISTICKÁ KONCEPCE

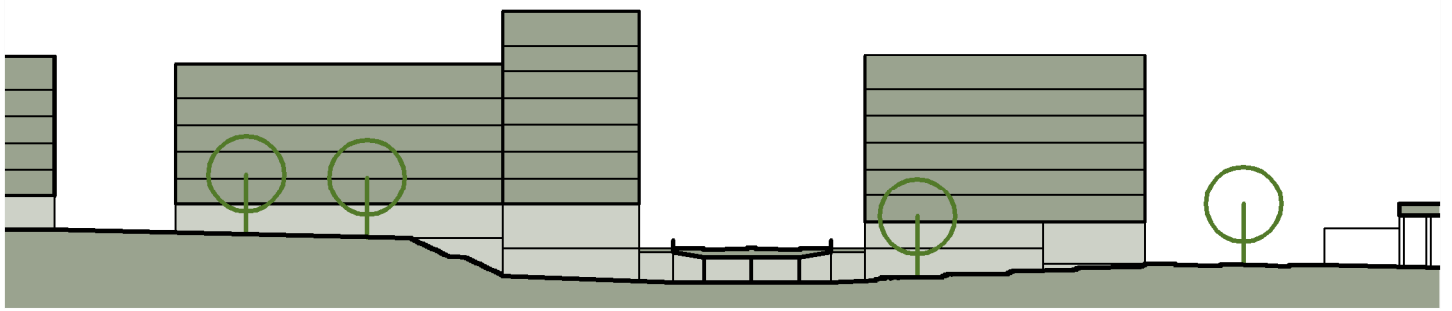
Nový park propojuje významné rekreační plochy: Michelsko-kunratický les, Velký háj, Zátíší a Krčské údolí. Srdcem nového centra je výstup ze stanice metra ústící do hlavního náměstí, na něž navazuje sekvence různorodých prostranství. Rušné ulice Vídeňská a Zálesí jsou vymezeny administrativními budovami s komerčním parterem a doplněny stromořadím a širokými chodníky, bytové domy jsou navrženy v kildnější části směrem k parku.

VYUŽITÍ ÚZEMÍ

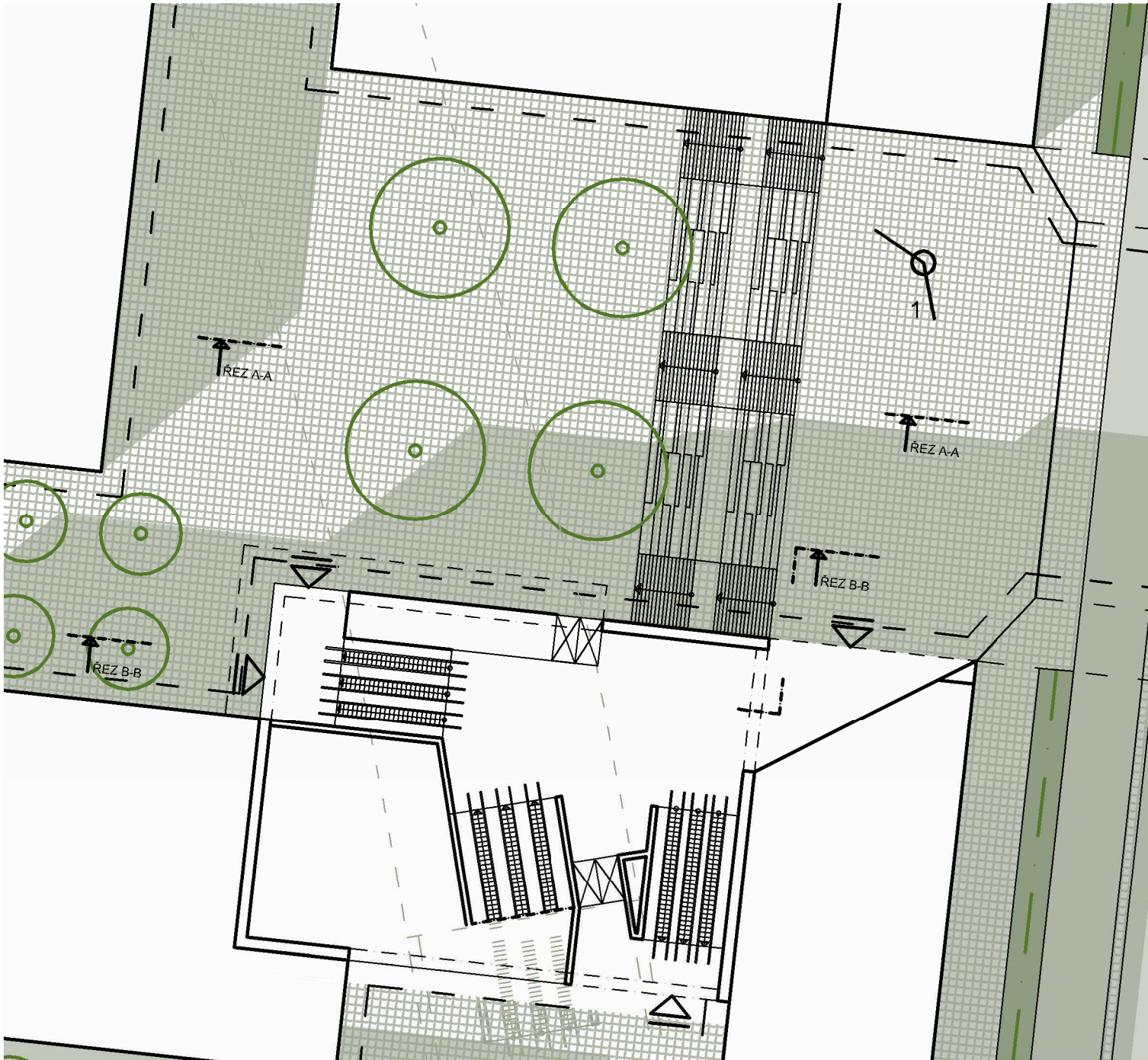
STAV	NÁVRH	
		trasa metra D
		stanice metra D - výstupy
		administrativa, nemocnice
		bydlení
		komerční parter
		osa stromořadí
		park, veřejná zeleň
		zeleň soukromá a vyhrazená
		zpevněné plochy nepojízdné
		zpevněné plochy pojízdné

METRO D: NEMOCNICE KRČ

URBANISTICKÁ KONCEPCE 1 : 2 000

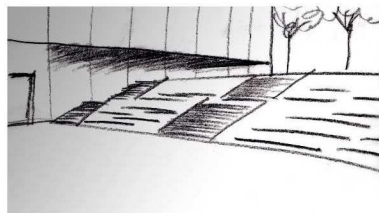


ŘEZ A-A 1:1 000

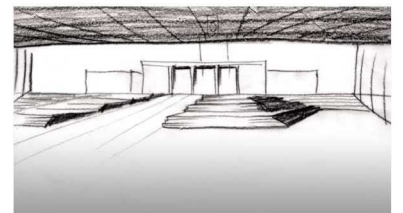


URBANISTICKÝ DETAIL

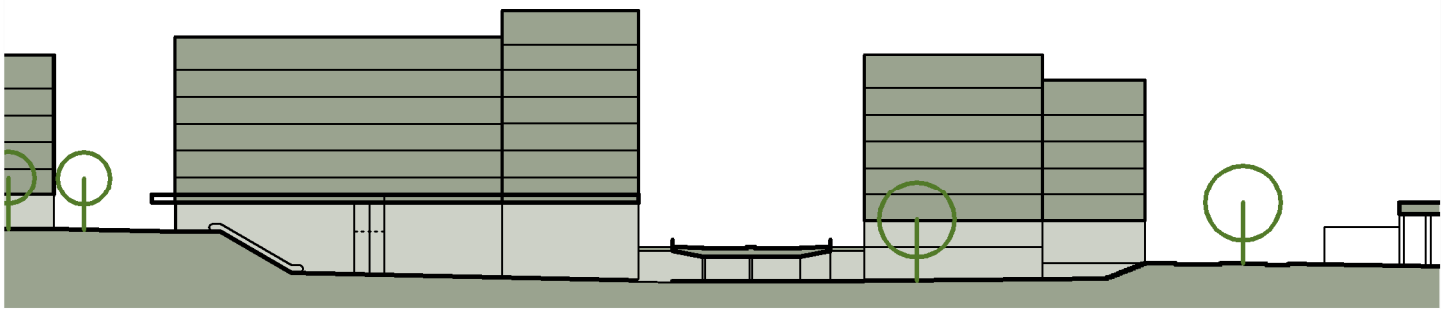
Stávající podchod je výrazně rozšířen a zkrácen, s cílem vytvořit na jeho obou stranách přehledná prostranství, která komerční parter propojuje v jediné. Výškový rozdíl překonávají pohodlná a prostorná schodiště. Západní z nich je obohaceno nepravidelnou strukturou různých výšek, vhodnou k sezení dospělých i dětí, východní je architektonizováno, aby posílilo vyznění brány nemocnice. Bezbariérové trasy jsou co nejvíce propojeny s běžnými.



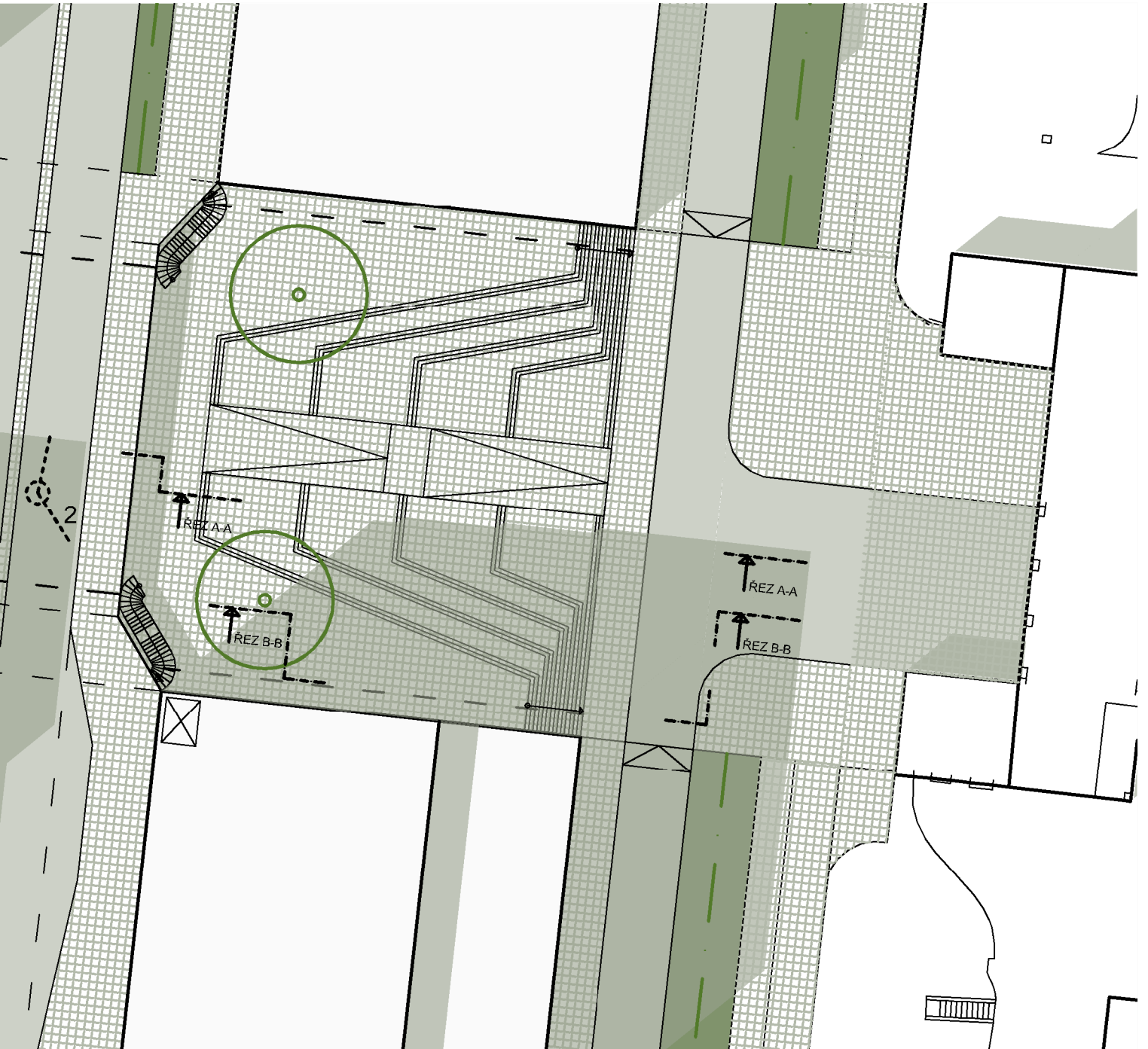
PERSPEKTIVNÍ PŮHŮ P1.1



PERSPEKTIVNÍ PŮHŮ P1.2



ŘEZ B-B 1:1 000



SITUACE 1:500