

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Fakulta životního prostředí**

**Katedra**



Dostupnost občanské vybavenosti v lokalitě Praha – Komořany

Accessibility of amenities in the locality Prague – Komořany

Bakalářská práce

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Daniel Franke, Ph.D.

Autor: Petr Barák

2021

# ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Petr Barák

Rozvoj venkova a zemědělství  
Územní plánování

Název práce

**Dostupnost občanské vybavenosti v lokalitě Praha – Komořany**

Název anglicky

**Accessibility of amenities in the locality Prague – Komořany**

---

### Cíle práce

Cílem bakalářské práce je vyhodnocení dostupnosti občanské vybavenosti v katastrálním území Komořany v návaznosti na realizované i plánované developerské projekty. Dílčím cílem bakalářské práce je popis spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem k naplnění potřeb občanů (veřejného zájmu).

### Metodika

V rešeršní části student popíše téma dostupnosti veřejných infrastruktur se zaměřením na občanskou vybavenost a na její plánování. Popíše formy spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem. V aplikační části vyhodnotí dostupnost stávající občanské vybavenosti v katastrálním území Komořany ve vztahu k vývoji zastavby a počtu obyvatel. Dále vyhodnotí občanskou vybavenost v návaznosti na realizované i plánované developerské projekty. Součástí vyhodnocení je aplikace této metodiky i na nově vymezené zastavitelné plochy v rámci nového Metropolitního plánu. Práce poskytne přehled o plochách pro bydlení, jejichž zastavění nevyhovuje standartu dostupnosti a vyžaduje umístění nového zařízení veřejné infrastruktury, aby nedošlo ke zhoršení její dostupnosti v sídle.

**Doporučený rozsah práce**

Cca 50 stran včetně mapových příloh

**Klíčová slova**

Komořany, občanská vybavenost, dostupnost, plánování

---

**Doporučené zdroje informací**

Carr et al., 2011: Validation of walk score for estimating access to walkable amenities Br. J. Sports Med., 45 (14), 1144-1148.

Doi, K., Kii, M., Nakanishi, H., 2008: An integrated evaluation method of accessibility, quality of life, and social interaction Environment and Planning B, 35 (6) 1098-1116.

Gehl, J., 2000: Život mezi budovami. Brno: Nadace Partnerství.

Maier, K. a kol., 2012: Udržitelný rozvoj území. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

Maier, K., Šindlerová, V., 2018: Dostupnost veřejných infrastruktur. Urbanismus a územní rozvoj, ročník XXI, číslo 2/2018.

---

**Předběžný termín obhajoby**

2020/21 LS – FŽP

**Vedoucí práce**

Ing. Daniel Franke, Ph.D.

**Garantující pracoviště**

Katedra plánování krajiny a sídel

---

Elektronicky schváleno dne 27. 1. 2021

**prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.**

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 27. 1. 2021

**prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.**

Děkan

V Praze dne 26. 03. 2021

---

## Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Dostupnost občanské vybavenosti v lokalitě Praha – Komořany“ vypracoval samostatně a citoval jsem všechny informační zdroje, které jsem v práci použil a které jsem rovněž uvedl na konci práce v seznamu použitých zdrojů.

Jsem si vědom, že na moji bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, především ustanovení § 35 odst. 3 tohoto zákona, tj. o užití tohoto díla.

Jsem si vědom, že odevzdáním bakalářské práce souhlasím s jejím zveřejněním podle zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a to i bez ohledu na výsledek její obhajoby.

Svým podpisem rovněž prohlašuji, že elektronická verze práce je totožná s verzí tištěnou a že s údaji uvedenými v práci bylo nakládáno v souvislosti s GDPR.

V Praze dne 20. 3. 2021

.....

Petr Barák

## **Abstrakt**

Bakalářská práce analyzuje dostupnost občanské vybavenosti v lokalitě Komořany, která se nachází v jižní části hlavního města Prahy. Práce je rozdělena na literární a aplikační část. V literární části vysvětluje pojmy jako dostupnost, mobilita a kvalita života a jaký vliv na ně má plánování občanského vybavení v území. Nastiňuje také problematiku neřízeného rozvoje v obcích a popisuje způsoby spolupráce soukromého a veřejného sektoru v otázce výstavby developerských projektů. Aplikační část se zabývá dostupností občanské vybavenosti v lokalitě Komořany. Předmětem zkoumání dostupnosti v území je aplikace metodiky na realizované i plánované developerské projekty vymezené dle návrhu Metropolitního plánu a zpracované územní studie Komořany. Součástí vyhodnocení je vymezení oblastí bydlení s nevyhovující dostupností občanské vybavenosti, na kterých je budoucí rozvoj podmíněn doplněním potřebného občanského vybavení. Tato práce může sloužit jako podklad při umístování zařízení občanské vybavenosti do území v návaznosti na plánovaný rozvoj.

**Klíčová slova:** Komořany, občanská vybavenost, dostupnost, plánování

## **Abstract**

This thesis analyses public accessibility in the Komořany area, which is situated in the southern part of the capital city of Prague. It is divided into two parts, theoretical and practical part. In the theoretical part there are explained terms such as availability, mobility and quality of life, with regards to urban planning in the area. Also, it foreshadows the issue of unregulated development in local municipalities and describes various possibilities of cooperation between private and public sectors in the question of development projects. Practical part is concerned with accessibility of civic amenities in the local area of Komořany. The subject in research of accessibility in the area is the application of method for realized and planned development projects, bounded by the Metropolitan plan and the territorial study in the area of Komořany. Included in the evaluation I bounded of residential areas with substandard availability of civic amenities, on which future growth is subject to the development of the needed civic amenities. This thesis can be of service as a basis for allocation of civic amenities in the area subjected to planned development.

**Keywords:** Komořany, local amenities, accessibility, planning

## Obsah

<b>1. ÚVOD</b> .....	<b>1</b>
<b>2. CÍLE</b> .....	<b>2</b>
<b>3. METODIKA</b> .....	<b>3</b>
3.1. <i>Metodika teoretické části</i> .....	3
<b>4. TEORETICKÁ ČÁST</b> .....	<b>3</b>
4.1. UDRŽITELNÝ ROZVOJ .....	3
4.2. VEŘEJNÝ ZÁJEM .....	6
4.3. MOBILITA A DOSTUPNOST .....	7
4.3.1. <i>Kvalita života</i> .....	9
4.4. OBČANSKÉ VYBAVENÍ .....	10
4.5. STANDARDY DOSTUPNOSTI .....	12
4.6. DEVELOPMENT.....	13
4.6.1. <i>Současná situace developerských projektů v Praze</i> .....	14
4.6.2. <i>Problematika nových developerských projektů</i> .....	16
4.7. SMLOUVY O ROZVOJI ÚZEMÍ.....	17
4.7.1. <i>Smlouvy s investory v Mnichově</i> .....	20
4.7.2. <i>Kontribuce developerů do území (Smlouvy s investory v Praze)</i> .....	22
4.7.3. <i>Příklady investorských projektů</i> .....	25
<b>5. CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ</b> .....	<b>29</b>
5.1. VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ .....	30
5.2. HISTORICKÝ VÝVOJ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ DO KONCE 18. STOLETÍ.....	30
5.2.1. <i>Historický vývoj řešeného území do konce 20. století</i> .....	30
5.2.2. <i>Vývoj sídelní struktury</i> .....	32
5.3. ŠIRŠÍ VZTAHY .....	33
5.3.1. <i>Doprava</i> .....	33
5.3.2. <i>Krajinná struktura</i> .....	34
5.4. DEMOGRAFICKÁ ANALÝZA .....	35
5.5. PLÁNOVANÝ ROZVOJ ÚZEMÍ .....	36
5.5.1. <i>Transformace Modřanských strojírén</i> .....	36
5.5.2. <i>Rozvoj dalších oblastí</i> .....	37
5.5.3. <i>Změny v dopravní infrastruktuře</i> .....	37
5.6. STÁVAJÍCÍ OBČANSKÉ VYBAVENÍ KOMOŘAN .....	38
5.6.1. <i>Vzdělávání a výchova</i> .....	39
5.6.2. <i>Sociální péče a péče o rodinu</i> .....	41
5.6.3. <i>Zdravotnictví</i> .....	41
5.6.4. <i>Kultura</i> .....	42
5.6.5. <i>Ochrana obyvatelstva</i> .....	43
5.6.6. <i>Hřiště</i> .....	43
<b>6. APLIKAČNÍ ČÁST</b> .....	<b>45</b>
6.1. METODIKA APLIKAČNÍ ČÁSTI.....	45
6.2. VYHODNOCENÍ APLIKAČNÍ ČÁSTI .....	47
6.2.1. <i>Dostupnost mateřské školy</i> .....	47
6.2.2. <i>Dostupnost základní školy úplné (I. a II. stupeň) Sociální péče a péče o rodinu</i> .....	48
6.2.3. <i>Dostupnost centra denních služeb a denního stacionáře</i> .....	48
6.2.4. <i>Dostupnost ambulantní zdravotní péče – skupina 1 (všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví)</i> .....	49

6.2.5.	<i>Dostupnost klubového zařízení, klubovny nebo komunitního centra</i> .....	49
6.2.6.	<i>Dostupnost pošty / poštovní přepážky</i> .....	49
6.2.7.	<i>Dostupnost hasičské zbrojnice dobrovolných hasičů</i> .....	49
6.2.8.	<i>Dostupnost hřišť pro předškolní děti, hřišť pro mladší školní děti a hřišť pro mládež a dospělé</i>	49
<b>7.</b>	<b>DISKUSE</b> .....	<b>50</b>
<b>8.</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>50</b>
<b>9.</b>	<b>ZDROJE</b> .....	<b>52</b>
<b>10.</b>	<b>SEZNAM PŘÍLOH A OBRÁZKŮ</b> .....	<b>57</b>
10.1.	SEZNAM PŘÍLOH .....	57
10.2.	SEZNAM OBRÁZKŮ .....	58
10.3.	SEZNAM TABULEK .....	58





# 1. Úvod

Jedním z klíčových témat v oblasti urbanismu je udržitelný rozvoj. Cílem územního plánování je na jedné straně vytváření vhodných předpokladů pro výstavbu a na druhé straně pečovat o zachování vhodných podmínek pro udržitelný rozvoj.

V České republice se od 90. let zvyšuje podíl suburbanizace, procesu rozvolňování zástavby a odlivem lidí z centrálních částí měst na jejich periferie. Kromě neudržitelné zátěže na krajinu je tento trend specifický snížením hustoty osídlení. To s sebou nese mnoho problémů. Vlivem nižší koncentrace služeb a vybavení v území dochází k prudkému nárůstu automobilové dopravy a s tím související výstavby dopravní infrastruktury. Roztříštěná zástavba vytváří prohlubující se závislost na automobilu.

Ve vztahu udržitelnosti k dostupnosti určitých služeb se znovu objevuje koncept čtvrtí s rozdílnými stupni hustoty osídlení k vytvoření lokálních center, které mohou působit jako magnet k „přitáhnutí“ roztříštěné zástavby a služeb. Tyto čtvrti s vyšší hustotou osídlení dokážou zajistit efektivní provoz zařízení občanského vybavení a v kombinaci s kvalitním napojením na hromadnou dopravu mohou fungovat bez závislosti na jiných území.

Jednou z možností podpoření udržitelného růstu je vhodné umístění infrastruktury do území. Specifickou roli v tomto ohledu hraje základní občanské vybavení. Jedná se především o zařízení, které je využíváno každý den jako například škola či dětská hřiště. Pečlivou analýzou území dokážeme posoudit, zda jsou jednotlivá zařízení dostupná pro obyvatele v území. Míra dostupnosti určitého zařízení hraje podstatnou roli, jakým způsobem a jakou skupinou bude využívána. Vhodné umístění dané infrastruktury může podpořit koncept města krátkých vzdáleností. Ve spojení s vhodným návrhem veřejného prostranství může tento koncept přispět k integritě území.

Je zřejmé že v rámci budoucího rozvoje měst je potřeba se soustředit na nevyužívané plochy nebo plochy s vymykající se funkcí oproti okolí. Většinový podíl na výstavbě města je v roli soukromého sektoru, který většinou přebírá proces této výstavby. Hlavním motivem soukromého investora je co největší zisk. Při výstavbě těchto developerských projektů je však třeba pamatovat na zvýšenou zátěž kterou pro své okolí představují v případě, že nedojde k doplnění potřebné infrastruktury, která pokryje potřeby nových obyvatel.

Obec nebo sídlo musí zajistit vhodné podmínky pro rozvoj potřebné infrastruktury. V rozvojových územích je potřeba najít shodu mezi veřejným a soukromým zájmem formou dialogu. Ze strany města by se mělo jednat o transparentní politiku, která bude jasná pro developera a povede k zajištění veřejných zájmů v území. Developer na druhé straně musí akceptovat negativní vlivy které může rozvoj přinést a nabídnout veřejnému sektoru možnost jejich kompenzace. V případě společného zájmu dojde k spokojenosti obou stran a zároveň dojde i k naplnění cílů územního plánování.

## 2. Cíle

Cílem bakalářské práce je vyhodnocení dostupnosti občanské vybavenosti v katastrálním území Komořany v návaznosti na realizované i plánované developerské projekty. Dílčím cílem bakalářské práce je popis spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem k naplnění potřeb občanů (veřejného zájmu).

## 3. Metodika

### 3.1. Metodika teoretické části

Literární část bakalářské práce seznámí čtenáře s tématy dostupnosti občanského vybavení, vztahu mezi soukromým a veřejným sektorem při realizaci stavebního záměru a možným posunem tohoto vztahu do budoucna. Součástí literární části je také charakterizace řešeného území na základě dat poskytnutých městskou částí Praha 12 a vlastních průzkumů v území.

V aplikační části bude vyhodnocena dostupnost stávající občanské vybavenosti v katastrálním území Komořany ve vztahu k vývoji zástavby a počtu obyvatel. Dále bude vyhodnocena občanská vybavenost v návaznosti na realizované i plánované developerské projekty. Součástí vyhodnocení je aplikace této metodiky i na nově vymezené zastavitelné plochy v rámci nového Metropolitního plánu. Práce poskytne přehled o plochách pro bydlení, jejichž zastavění nevyhovuje standartu dostupnosti a vyžaduje umístění nového zařízení veřejné infrastruktury, aby nedošlo ke zhoršení její dostupnosti v sídle.

## 4. Teoretická část

### 4.1. Udržitelný rozvoj

Nápad vymezení pojmu udržitelného rozvoje vychází z modernistických představ o trvalém růstu, který se zakládal na myšlence rychlého technologického procesu a nevyčerpatelnosti přírodních zdrojů zejména v období průmyslové revoluce. Diskuse ohledně takového rozvoje zahrnovala myšlenky, jaký je vztah člověka, respektive lidských sídel a krajiny. Hlavním hybatelem posunu diskuse ohledně udržitelného rozvoje byly případy zhoršených podmínek životního prostředí a otázka vztahu životního prostředí ve vztahu k ekonomickému růstu.

Udržitelný rozvoj lze podle Brundtlandové (1987) definovat jako *„takový rozvoj, který zajistí potřeby současných generací, aniž by bylo ohroženo splnění potřeb generací příštích, a aniž by se to dělo na úkor jiných národů.“* Tato definice vychází ze 42. zasedání Organizace spojených národů (OSN). Základní myšlenky zasedání lze

shrnout jako nutnost udržení ekonomického růstu, který však přijme takovou podobu, která je dlouhodobě udržitelná.

Maier (2012) tuto definici udržitelného rozvoje rozděluje na dva aspekty: časový, který vyjadřuje zodpovědnost mezi různými generacemi a prostorový který vyjadřuje zodpovědnost společenství v rámci sdíleného prostoru planety Země.

Nařízení Evropského parlamentu z roku 2000 definuje udržitelný rozvoj jako „*zlepšování životní úrovně a blahobytu lidí v mezích kapacity ekosystémů při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současné a příští generace*“. V této definici se také nachází časový a prostorový aspekt udržitelného rozvoje převážně ve vztahu mezi kvalitou života a životním prostředím. Z této definice je patrné že zlepšování kvality života a blahobytu nesmí být na úkor zhoršení životního prostředí.

V českém právním prostředí je udržitelný rozvoj definován v rámci zákona 183/2006 Sb., stavební zákon. Jedná se o jeden z cílů územního plánování, tedy vytvářet předpoklady výstavby a udržitelného rozvoje které spočívají ve „*vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích*.“ Jedná se tedy o průnik s předchozími definicemi, zákon zároveň staví výstavbu a udržitelný rozvoj na stejnou úroveň, není možné uskutečnit rozvoj výstavby, který by ohrožoval přírodní hodnoty prostředí. Z této definice je zřejmé že všechny složky udržitelného rozvoje, tedy životní prostředí, hospodářský růst a soudržnost obyvatel musí být vyvážené.

Z tohoto principu lze udržitelný rozvoj definovat jako rovnováhu mezi tzv. pilíři udržitelného rozvoje: ekologickým, ekonomickým a sociálním. Každý z těchto pilířů hraje roli v naplňování lidských potřeb. Podle Maiera (2012) je „*naplňování lidských potřeb ekonomicky podmíněno, pro zajištění udržitelného rozvoje je tedy nezbytný jeho ekonomický pilíř. Ekonomika nemůže existovat mimo společnost a její instituce*.“

Podle Maiera (2012) lze jako slabou udržitelnost označit případy, kdy dojde ke snížení hodnoty jednoho pilíře za účelem zvýšení hodnoty jiného pilíře. Nejlépe lze toto ukázat na principu těžby neobnovitelných přírodních zdrojů za účelem zvýšení ekonomického podílu. Ačkoli je tento proces podle Maiera oprávněný, v případě

zvýšení blahobytu není dlouhodobě udržitelný. Naopak silná udržitelnost je založena na principu udržení či zvyšování hodnoty přírodního pilíře.

Pilíře udržitelného rozvoje lze podle různých metodik analyzovat, porovnávat a vyvozovat závěry o jejich vyváženosti. V případě nálezu možnosti překročení únosnosti udržitelnosti pilíře lze se pomocí nástrojů územního plánování snažit těmto změnám zabránit.

Vztah udržitelného rozvoje k člověkem přetvořeného prostředí je složitější. Ačkoli se stále opírá o vyváženost jednotlivých pilířů lze principy udržitelného rozvoje rozšířit na konkrétní požadavky pro udržitelné město. V rámci teoretických urbanistických prací bylo definováno 14 principů udržitelného města. (Jepson a Edwards, 2010 cit. podle Maiera 2012) Tyto principy zmiňují mnoho témat od uspořádání zástavby a funkčního využití území pro sounáležitost až po dostupnost veřejné infrastruktury.

Mezi hlavní změny poškozující udržitelný rozvoj území Maier (2012) uvádí např. extenzivní zastavování území, úpadek využívání zastavěného území, nadměrnou intenzitu využívání zastavěného území nebo špatnou dostupnost obslužných infrastruktur.

Pod společné označení prostorové plánování spadají formy rozvoje území vymezené v rámci specifických právních předpisů států. Prostorové plánování se vztahuje k postupům používaným zejména ve veřejném sektoru k ovlivňování rozmístění činností v prostoru do budoucnosti. Jeho cílem je dosáhnout racionálního uspořádání území co do jeho funkcí a jejich vzájemných vazeb, rovnováhy mezi požadavky na stavební rozvoj a potřebou ochrany životního prostředí, jakož i sociálních a ekonomických cílů. (Maier, 2012)

Proces prosazování a vyhodnocování udržitelnosti území je v naší společnosti nutné vést formou dialogu kterého se budou účastnit všechny zainteresované složky včetně těch, kteří území obývají nebo užívají. V procesu rozhodování o udržitelném rozvoji je žádoucí brát v potaz veškeré vazby v území a tyto vazby v dlouhodobém měřítku důkladně analyzovat. Při prosazování udržitelného rozvoje je potřeba se vyvarovat krátkodobých řešení s cílem rychlého obohacení, které by vedlo k snížení hodnoty některého z pilířů udržitelného rozvoje.

Veřejný sektor má specifické postavení v rámci územního rozvoje. Ze zákona vyplývá že jeho cílem je zajištění ochrany a prosazování veřejného zájmu. Ačkoli veřejný zájem může být chápán jako zájem sdílený celým lidským společenstvím, problém může nastat v případě středu dílčích veřejných zájmů a způsobů jejich prosazování. Pokud nedochází k prozkoumání a pečlivému vyhodnocení konkrétní situace v území může převážení jednoho veřejného zájmu vytvářet nerovnosti v území na úkor jiných společenství.

## 4.2. Veřejný zájem

Pojem veřejný zájem je v českém právním řádu často zmiňován. Stanovení pojmu se nachází v Listině základních práv a svobod na kterou navazuje řada dalších předpisů. Pojem veřejný zájem je zmíněn v čl. 11 odst. 2 a 4.:

*(2) Zákon stanoví, který majetek nezbytný k zabezpečování potřeb celé společnosti, rozvoje národního hospodářství a veřejného zájmu smí být jen ve vlastnictví státu, obce nebo určených právnických osob; zákon může také stanovit, že určité věci mohou být pouze ve vlastnictví občanů nebo právnických osob se sídlem v České a Slovenské Federativní Republice.*

*(4) Vyvlastnění nebo nucené omezení vlastnického práva je možné ve veřejném zájmu, a to na základě zákona a za náhradu.*

Dále se pojem veřejný zájem nachází na zákonné úrovni například v zákoně č. 183/2006 Sb., stavební zákon. Stavební zákon stanovuje jako jeden z cílů územního plánování prověřovat a posuzovat potřebu změn v území, veřejný zájem na jejich provedení, jejich přínosy, problémy a rizika.

Pojem veřejného zájmu však není v právním řádu ČR definován, jedná se o tzv. neurčitý právní pojem. To znamená, že není možné pojem veřejný zájem přesně vymezit a definovat. Posouzení pojmu tak závisí na jednotlivých správních orgánech. Pro vymezení neurčitých pojmů a jejich bližší určení je zásadní praxe soudů.

Podle nálezu Ústavního soudu ČR sp. zn. Pl. ÚS 4/94 lze na pojem veřejný zájem v souvislosti s omezováním vlastnických práv vztáhnout tři kritéria. Kritérium vhodnosti (zda prosazením veřejného zájmu bude dosaženo vytyčeného cíle), kritérium potřebnosti (zda byly zváženy možnosti dosažení veřejného zájmu jiným způsobem) a kritérium závažnosti (porovnání vzájemných střetů veřejných zájmů).

Dochází tedy k poměřování různých veřejných zájmů, zvážení konkrétní situace s ohledem na dané území.

Výklad pojmu veřejný zájem je často velmi dynamický, mění s ohledem na danou situaci a území a může se měnit v průběhu času. Veřejný orgán by měl při posuzování veřejných zájmů postupovat takovým způsobem, aby ani jeden z veřejných zájmů nebyl zcela narušen. Posouzení konkrétních veřejných zájmů spadá do pravomoci výkonné moci a rozhodnutí o převážení jednoho veřejného zájmu nad druhým, (včetně zohlednění soukromých zájmů) musí obsahovat jasné důvody proč vybraný veřejný zájem převážil a z jakých důvodů jsou neslučitelné.

Podle Maříkové (1996) lze zájem rozdělit do tří kategorií na základě jejich významu, a to do roviny individuálního jednání, roviny sociálních skupin a celospolečenské roviny. V celospolečenské rovině slouží zájem jako synonymum kolektivní potřeby, nutnosti nebo cíle. V tomto uvedení můžeme chápat veřejný zájem v rovině stavebního zákona jako zájem veřejně prospěšný k naplnění cílů územního plánování, např. v případě potřeby výstavby chybějícího zařízení občanského vybavení pro zajištění udržitelného rozvoje území.

### 4.3. Mobilita a dostupnost

Mobilita je nevyhnutelná součást současného života z hlediska hospodářského růstu i aktivit ve volném čase. Nekoordinované zvyšování mobility má však negativní dopady na životní prostředí. Podle Schmeidlera (2010) vlivem zvyšování životní úrovně roste doprava a naopak. Zároveň byl v minulosti odhalen vztah mezi hospodářským růstem země a potřebou mobility. Mobilita je jedním ze základních předpokladů pro fungování a rozvoj ekonomického pilíře. Schmeidler (2010) dále uvádí že s potřebou udržitelnosti stále se zvyšujících dopravních nároků je nutné zavést změny v řízení dopravy a její infrastruktury. Zejména snaha o využití jiných zdrojů dopravy za účelem snižování energií při zvyšujících se přepravních objemech. Toto snížení potřebné energie je jedním ze základů, jak snižovat zhoršující se úroveň životního prostředí vlivem zvýšené dopravy.

Cílem je snaha o udržení vysokých objemů mobility, a především dostupnosti a současně výrazně redukovat nechtěné důsledky dopravy na člověka a životní prostředí. Jednou z možností je vytvoření sítě infrastruktury, která bude vzájemně propojena a nebude si konkurovat.

Podle Gehla (2000) má automobilová doprava tendenci rozvíjet se souběžně s budováním nových silnic. Z tohoto hlediska je nutné vytvořit takový koncept městské mobility, která využívá specifických předností různých dopravních prostředků. Rozvoj dopravy umožňuje rozvolnění zástavby. Myšlenka absolutní svobody individuální dopravy automobilem po městě není udržitelná.

Změna sídlení struktury i fyzické struktury měst s sebou přináší stále se zvětšující oddělení bydlení od míst práce, tato situace je obdobná i v evropských státech. (Schmeidler, 2010). Individuální doprava se však stala pro mnoho občanů důležitým elementem osobní svobody. Na druhé straně narůstající objemy dopravy jsou zdrojem zatížení životního prostředí, podílejí se na snížení kvality života a přispívají ke snižování udržitelného rozvoje v oblastech.

Specifickým okruhem dopravy je doprava pěší a cyklistická. Především hromadná doprava a pěší doprava jsou pro město a jeho udržitelný rozvoj důležité. Lidská chůze je způsob dopravy citlivý k životnímu prostředí a v případě dobré dostupnosti potřebné infrastruktury v území i svobodný způsob dopravy.

Podle Carra (2010) hraje prostředí ve kterém se nachází příležitosti k vykonání potřeb značný vliv na fyzickou aktivitu obyvatel. Pokud se v území vyskytují překážky jako například nevzhledná veřejná prostranství, pocit nebezpečí nebo nedostatečná dostupnost zařízení, snižuje se tím i motivace využívat možnost pěší dopravy. Nové městské čtvrti jsou přitom charakteristické velkými vzdálenostmi mezi lidmi, událostmi a funkcemi.

Pokud bude tento trend pokračovat může dojít k polarizaci společnosti. Bude stoupat rozdíl mezi mobilními a nemobilními obyvateli. Obyvatelé, kteří mají sníženou mobilitu (děti, staří lidé, handicapovaní) nebudou mít zajištěné rovné podmínky k zajištění svých potřeb. Koncept dostupnosti, tedy možnosti uspokojit své potřeby v území, musí vycházet z rovných podmínek.

Podle Gehla (2000) je nutné počítat že pro většinu chodců je přijatelný akční rádius mezi 400 až 500 metry na jednu cestu. Pokud jsou z hlediska územního plánování obezřetně soustředěny aktivity a funkce, je možné realizovat většinu aktivit pěší dopravou. Strejc (1987) upozorňuje že by měl být kladen důraz na nerušenou dostupnost a krátké docházkové vzdálenosti zejména u základního občanského vybavení, protože je nejčastěji obyvateli využíváno.



Rozmístění jednotlivých aktivit neboli funkčních složek na území města vytváří funkční prostorovou strukturu. Tu však můžeme vnímat ve smyslu funkční provázanosti jednotlivých složek v systému města, která vede k utváření vnitřní prostorové organizace. (Sýkora, 2002) Podoba této prostorové struktury může být korigována tak, aby vyhovovala potřebám obyvatel a umožňovala jejich jednoduché využití. Celistvá města a čtvrtě jsou trvale udržitelné a podporují cíle za účelem ochrany a obnovy veřejného prostoru.

Koncept přístupnosti zahrnuje řadu aspektů zejména fyzický, duševní, ekonomický a finanční v závislosti na typu využití půdy a dopravě kterou lze využít. Je obecně uznáváno, že v případě fyzického aspektu dostupnost skládá ze dvou složek: transportní a aktivní. Dopravní složka zahrnuje vzdálenost, čas nebo náklady při využití jednoho nebo více druhů dopravy, zatímco aktivní složka je úměrná množství a rozmístění příležitostí v území. (Makrí & Folkesson)

#### 4.3.1. Kvalita života

Kvalita života má úzkou souvislost s trvale udržitelným rozvojem a odkazuje k sociální dimenzi trvalé udržitelnosti. Kvalita života je mnohodimenzionální koncept, který určuje rozsah, v jakém jsou naplňovány individuální potřeby a hodnoty člověka. Kvalitu života lze definovat na různých úrovních např. kvalita života v různých oblastech či kvalita života vztahující se ke specifickým činnostem. (Schmeidler, 2010)

Doi, Kii a Nakanishi (2008) poukazují že pokud jde o hodnocení kvality života nejde pouze o dostupnost zdrojů v území, ale také o snadný přístup a schopnost tyto zdroje využívat. Snadná fyzická dostupnost zdrojů je jedním z klíčových parametrů při posuzování kvality života. Při plánování veřejných infrastruktur je potřeba zajistit jejich efektivní umístění v rámci řešeného území. Míra efektivního umístění infrastruktury vypovídá o tom, jak snadno jsou dostupné příležitosti v území, a ne jakou mobilitu musí člověk vynaložit při jejich hledání.

Podle Hniličky (2012) může hustota osídlení být pomocným údajem při stanovení určitých kvalitativních kritérií bydlení ve městě. Jedná se o kvalitativní vyjádření poměru počtu obyvatel na velikost území, která může být aspektem o kvalitě bydlení. Do oblastí se zvýšenou hustotou osídlení se například vyplatí zavést veřejnou hromadnou dopravu. Městská zástavba, kde lze pěšky dojít ke skutečnému cíli každodenních aktivit je podmíněna minimální hustotou osídlení 100 ob./ha. Vlivem

vyšší hustoty osídlení je také možné doplnit do území odpovídající občanské vybavení, protože je jisté že budou naplněny jeho kapacity. V případě nižší hustoty osídlení jsou většinou vzdálenosti příliš velké na to, aby motivovali obyvatele k chůzi, a tak raději volí automobilovou dopravu. Rozhodně ovšem neplatí že hustota osídlení je přímo úměrná kvalitě bydlení.

Podle Gehla (2000) kvalitní prostředí podporuje častější styky s jinými lidmi a jsou snadněji navazovány nové kontakty zejména mezi lidmi žijícími nebo pracujícími blízko. Venkovní aktivity, které jsou závislé na kvalitě venkovních prostor, jsou důsledkem značné části sociálních aktivit. Při příliš velkém měřítku sídla je rozptýlení lidí i událostí natolik velké, že rozmístění jednotlivých zařízení občanské vybavenosti i ostatních funkcí vyžaduje použití automobilu. Rozptyl událostí a lidí je jev, který doprovází většinu předměstských.

Obecnou praxí je zaměřovat se zejména na měření objektivních podmínek. Měření pouze objektivních podmínek však vzhledem k subjektivnímu posuzování jednotlivých občanů neposkytuje dostačující informace o tom, co v území podporuje či zhoršuje kvalitu života. Z tohoto důvodu je nutné také subjektivní posouzení kvality života, tedy do jaké míry jsou obyvatelé spokojeni se svým životem například formou dotazníků nebo workshopů.

#### 4.4. Občanské vybavení

Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon v § 2 vymezuje občanské vybavení jako součást veřejné infrastruktury:

*m) veřejnou infrastrukturou pozemky, stavby, zařízení, a to*

*3. občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva;*

Podle Srejce (1987) je občanské vybavení představováno rozmanitými objekty, stavbami a upravenými plochami jehož provozem jsou uspokojovány rozmanité služby obyvatelstvu. Občanské vybavení je charakterizováno velkou prostorovou mnohotvárností a provozní rozmanitostí. Prostorová mnohotvárnost vyplývá ze širokého spektra různých objektů a staveb které mají potenciál formovat prostorovou

strukturu sídel. Provozní rozmanitost je odvozena od stupnice činností, které občanské zařízení provozují a zabezpečují.

Rozmanová (2016) rozděluje občanské vybavení na několik hledisek například podle charakteru používání, náročnosti na pozemky, polohy na území obce, časového vymezení provozu či druhu činností.

(Jehlík, 2018) rozděluje zařízení občanského vybavení do pěti kategorií v závislosti na velikosti obytného souboru ke kterému se vážou. Jedná se o:

- Základní občanská vybavenost – vazba na velikost lokality či městyse
- Čtvrťová občanská vybavenost – vazba na lokalitu čtvrti či městečka
- Vyšší občanská vybavenost – vazba na městskou část nebo menší město
- Celoměstská občanská vybavenost – vazba celá město
- Nadměstská občanská vybavenost – vazba na kraj nebo stát

Z hlediska územního plánování je nejčastěji používáno rozdělení podle druhů činností. Podle typu dané činnosti lze aplikovat nároky na velikost ploch a pozemků. Tyto rozdílné druhy činností dělí občanské vybavení na zařízení školství a výchovy, sociální péče, zdravotnictví, maloobchodu, kultury, správy a administrativy, sportu, veřejného stravování atd.

Existence těchto zařízení je v blízkosti sídel a téměř nutná, je faktorem udržitelného rozvoje území a jejich absence způsobuje snížení kvality bydlení, potažmo kvality života obyvatel. Podporují běžný chod denního života a také s sebou nesou spoustu pracovních příležitostí. Budovy občanského vybavení jsou umístěny podle četnosti jejich užívání, jak v obytných, tak i v centrálních částech sídel.

Na příkladech tzv. satelitních městeček je možné pozorovat efekt způsobený nedostatkem občanské vybavenosti. Tato „města“ jsou uzpůsobena především k funkci bydlení a disponují pouze minimální občanskou vybaveností, kterou musí nahrazovat spádové lokality. Dochází tak k navýšení převážně individuální dopravy na úkor jiných druhů dopravy. Vlivem zvýšené dopravy dochází k větší zátěži na dopravní infrastrukturu, která vyžaduje zvýšení kapacit dopravy.

## 4.5. Standardy dostupnosti

Za účelem udržitelného rozvoje při plánování rozvoje byla vytvořena metodika *Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury* (Maier, 2016) pořízená Ministerstvem pro místní rozvoj prostřednictvím projektu TAČR Beta. Tyto standardy slouží jako prostředek ke sjednocení praxe při navrhování veřejných infrastruktur. Standardy rozdělují sídla nebo části sídel podle jejich typu a charakteru z hlediska intenzity využití a zaměřují se především na dostupnost základního občanského vybavení a veřejných prostranství ve vztahu k typu sídla. Hlavním cílem standardů je identifikace oblastí určených pro rozvoj, které nesplňují standard dostupnosti veřejných infrastruktur což by mohlo mít za následek zhoršení dostupnosti v rámci sídla.

Metodika nastínila problematiku českého pojetí dostupnosti veřejných prostranství, která nebyla sjednocena a zároveň neodpovídala požadavkům pro současný rozvoj území. Při stanovení metodiky autoři vycházeli převážně ze starších československých zdrojů, které se v rámci centrálního plánování zabývaly dostupností veřejných infrastruktur velmi podrobně. Tyto zdroje byly doplněny o zdroje ze zemí, které mají historickou a kulturní provázanost s ČR, zejména Slovensko, Rakousko a Německo.

Z analýzy výše zmíněných zdrojů byla potvrzena shoda požadavků na pěší dostupnost veřejné infrastruktury, která je využívána na denní bázi, především občanské vybavení, veřejná prostranství a zastávky hromadné dopravy.

Maier (2016) standardy rozdělil na právně závazné a doporučené. V případě že pro některý typ veřejné infrastruktury nebyl stanoven žádným právním předpisem nebo českou státní normou vytvořili autoři standard na základě poznatků z ostatních zdrojů. V případě že se tyto zdroje lišily byl vybrán takový standard, který nejvíce odpovídá českému prostředí.

Standardy Maier a kol. (2016) rozlišují tři základní typy dostupnosti:

- *Fyzická dostupnost: vyjádřená fyzickou vzdáleností mezi sledovaným výchozím bodem a cílovým bodem*
- *Časová dostupnost: vyjádřená časem potřebným pro dosažení cílového bodu ze sledovaného výchozího bodu*

- *Sídelně strukturální dostupnost: vztažena k populační velikosti obce, popřípadě sídla*

Fyzické dostupnost může být měřena pomocí skutečné i vzdušné vzdálenosti. V případě měření vzdušné vzdálenosti se standard dostupnosti zprůměruje koeficientem 1,3 který odpovídá běžným podmínkám průchodnosti v městské zástavbě. Díky tomu lze metodiku využít i v případě navrhovaných projektů kde není stanovena finální podoba zástavby a uličních sítí. Cílovými body jsou vstupy do areálu občanského vybavení.

Metodika rozlišuje území podle počtu obyvatel což umožňuje odlišné požadavky na typ umístění veřejné infrastruktury. Standardy rozlišují čtyři typy sídel:

- *Města A s počtem obyvatel od 10 000 kromě částí města, které prostorově nesouvisí s jádrovým územím města a které mají méně než 1 000 obyvatel*
- *Obce B do 10 000 obyvatel v rozvojových oblastech stanovených Politikou územního rozvoje a vymezených v zásadách územního rozvoje kraje, pokud vykázaly v uplynulých 20 letech významný populační růst anebo stavební rozvoj, kromě částí měst, které prostorově nesouvisí s jádrovým územím města a které mají méně než 1 000 obyvatel*
- *Města C id 1 000 do 10 000 obyvatel a ostatní obce od 2 000 obyvatel, mimo území zařazená do typů A a B a kromě částí obcí, které prostorově nesouvisí s jejím jádrovým územím a které mají méně než 1 000 obyvatel.*
- *Obce D neuvedené pod typy A až C, a též části měst nebo obcí zařazené do typu A, B nebo C, které prostorově nesouvisí s jejich jádrovým územím a které mají méně než 1 000 obyvatel.*

Standardy mohou být využity jako podklad pro tvorbu územního plánu či jako doplnění územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace. Metodika může sloužit při zpracování rozboru udržitelného rozvoje území v rámci územně analytických podkladů při vyhodnocování kladů a záporů veřejné infrastruktury a jejich dostupnosti.

## 4.6. Development

*„Přibližně polovinu zakázek ve stavebnictví zadává stát, zbytek jsou soukromí investoři. Hlavní část z toho tvoří investice do dopravní infrastruktury, jako jsou*

*stavba dálnic, či modernizace železničních koridorů*“ (Drápalová, 2015). Výstavba bytů, obchodních domů, kanceláří a dalších městských budov je většinou otázkou soukromých investorů neboli developerů. Označení developer je v Česku poměrně nové, je odvozeno z anglického slova development, které znamená rozvoj. Developerské společnosti zajišťují realizaci větších stavebních projektů, jedná se tedy převážně o přípravnou a stavební činnost. (developer.info)

Developerské projekty můžeme rozdělit do dvou hlavních kategorií. Jednu tvoří jednorázové projekty, tedy výstavba bytových domů, kancelářských budov nebo nákupních center. Druhá kategorie je tzv. city development jehož hlavní myšlenkou je záměr výstavby celých městských částí. Při plánování těchto nových čtvrtí by měl být však kladen velký důraz na to, aby budoucí zástavba respektovala charakter krajiny a původní zástavby. Při realizaci těchto stavebních projektů je nutné dbát na kvalitní zpracování urbanistické studie, která by měla zajistit komfort budoucích obyvatel. Ne vždy je tento krok naplněn a při výstavbě projektů tak vznikají nové problémy spojené například s prudkým nárůstem obyvatel či vzrůstajícími investicemi obce do dopravní či technické infrastruktury. Zároveň vzniká vyšší poptávka po místech ve školách a školkách, zdravotnických zařízeních nebo sociální péči, kterou je potřeba řešit vybudováním příslušné občanské vybavenosti.

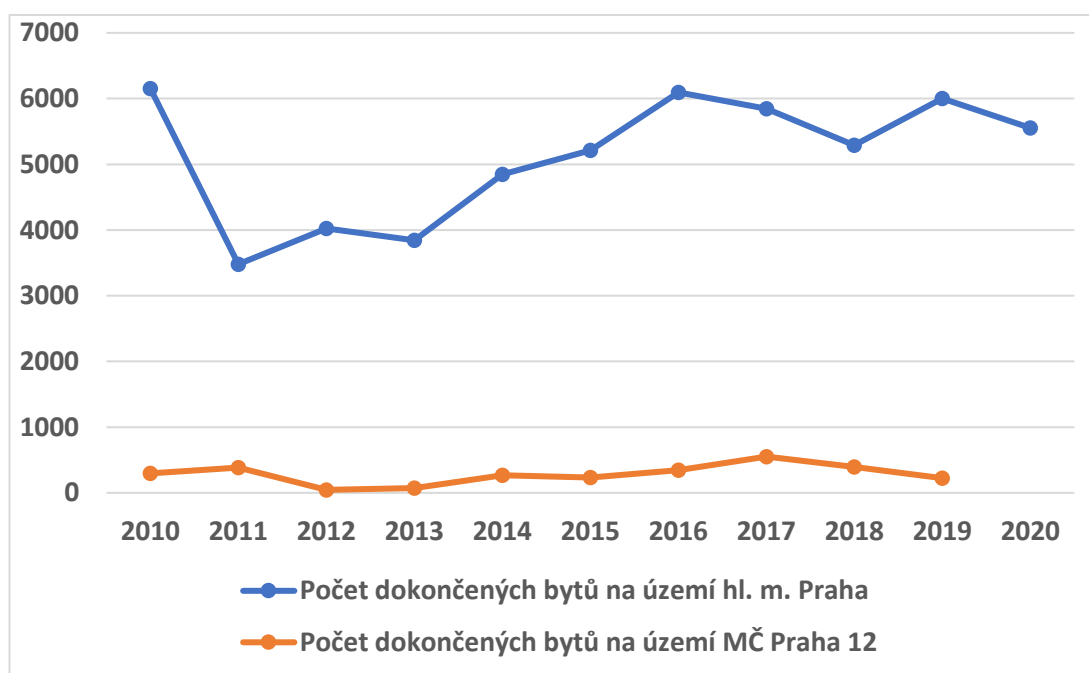
Následující kapitoly se zabývají problematikou výstavby nových developerských projektů a zároveň popisují vztah mezi developerem a obcí. Také na několika příkladech ukazují, jakým způsobem je možné do budoucna zajistit férový vztah mezi soukromým a veřejným sektorem v otázce výstavby. Pro účely této bakalářské práce je investor osoba nebo firma která investice směřuje do stavební činnosti, jedná se tedy v kontextu práce o synonymum se slovem developer.

#### 4.6.1. Současná situace developerských projektů v Praze

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) každoročně od roku 2009 vydává dokument *Územní analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v hl. m. Praze*, který identifikuje aktuální developerské projekty v Praze, charakterizuje trendy v nabídce nového bydlení a předpovídá výhled bytové nabídky pro následující roky. Do této analýzy jsou zahrnuty developerské projekty, které jsou realizovány na území hlavního města Prahy, při jejich realizaci vzniká alespoň 10 nových bytových jednotek a jedná se o novostavby bytových domů či

transformace nebytových objektů na bytové domy. Do analýzy ovšem nejsou zahrnuty ty developerské projekty, které nebyly v roce 2020 ve výstavbě či nebyl zahájen předprodej bytových jednotek. (Němec, Územní analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v Praze, 2020)

Podle Němce (2020) bylo na území Prahy v září 2020 137 developerských projektů, které splňují metodiku analýzy. V rámci těchto projektů, popřípadě jejich etap analýza odhaduje vznik 14 450 nových bytových jednotek mezi roky 2020 až 2022, v průměru tedy okolo 5 tisíc bytů za rok v závislosti na rychlosti výstavby. Tento údaj je lehce podprůměrný oproti rokům 2016–2019 kdy se ekonomika nacházela v období konjunktury, která se odrazila v indexu stavební výroby. Vlivem současné celosvětové pandemie viru SARS-CoV-2 je obtížné předpovědět, jak se bude situace na trhu vyvíjet a zdali dojde k utlumení výstavby vlivem zhoršené ekonomické situace.



**Obr. č.1:** Počet dokončených bytů na území hl.m. Prahy a území MČ PRAHA 12 V LETECH 2010-2020 Zdroj: (Autor,2021)

I přes mírně rostoucí počet dokončených bytů jsou jedním z největších problémů rostoucí ceny nemovitostí. V porovnání s rokem 2019 analýza sleduje zvýšení průměrné ceny bytu přibližně o 10 %. V roce 2019 byla průměrná cena celkové plochy bytu za m<sup>2</sup> u novostaveb 85 804 Kč / m<sup>2</sup>, v roce 2020 cena vzrostla na 95 904 Kč / m<sup>2</sup>. Z analýzy zároveň vyplývá že průměrná celková plocha prodejných bytů v roce 2020

byla 92,1 m<sup>2</sup>. Při koupi novostavby s touto celkovou plochou zaplatí zájemce průměrně 8 833 000 Kč. Tato vysoká cena za bydlení je pro většinu obyvatel Prahy nedostupná, průměrný měsíční plat v Praze byl ve 3. čtvrtletí 43 035 Kč. (ČSÚ, 2020) Průměrná cena bytu by tedy odpovídala více než 17násobku ročního platu.

Jedná se tedy z dlouhodobého hlediska o neudržitelnou situaci, obzvlášť pokud bude pokračovat růst cen bytů. Při výstavbě nových developerských projektů by mělo město řešit otázku dostupného bydlení zejména pro seniory, sociálně slabé a mladé rodiny.

#### 4.6.2. Problematika nových developerských projektů

Řada obcí, zejména ve Středočeském kraji, se s rostoucím vlivem suburbanizace dostává do složité situace. Dochází k růstu počtů nových rodinných nebo bytových domů a s tím se zvyšuje i počet obyvatel které území musí obsloužit. Větší počet obyvatel vyvíjí tlak na veřejnou infrastrukturu, zejména na dopravní a technickou infrastrukturu či na základní občanské vybavení. Tento problém je patrný i v příměstských částech větších měst. Mnohdy se stává že původní kapacita základního občanského vybavení, pokud se vůbec na území obce nebo městské části nacházela, nepostačuje zvýšenému počtu obyvatel a část populace je nucena dojíždět do spádových oblastí což vyvíjí další tlak na dopravní infrastrukturu.

Podle Hniličky (2012) bylo v minulosti poměrně běžnou praxí developerských projektů realizovat výstavbu bez řešení otázek ohledně doplnění základní veřejné infrastruktury. Tento typ zástavby poté může vést v území k závislosti části obyvatel na automobilu a značně znevýhodňovat ty, kteří individuální automobilovou dopravu využívat nemohou či nechtějí.

V návaznosti na stávající stav je nutné do budoucna otevřít debatu do jaké míry se developer podílí na těchto problémech a jakým způsobem by je měl kompenzovat. Je samozřejmé že hlavním cílem developerů je maximalizovat zisk. Na druhou stranu je nutné si uvědomit, že developerské projekty v obcích, které mají dostatečnou úroveň veřejné infrastruktury mohou být pro potenciální zájemce o bydlení atraktivnější. Je patrné že naplnění potřeb obyvatel v ohledech veřejné infrastruktury zvyšuje úroveň bydlení a atraktivitu obce. Zároveň je podle Zahumenské & Zahumenského (2019) legitimní žádat nahrazení části negativních dopadů, které s výstavbou developerských projektů souvisí.



Hodnota pozemku po změně územního plánu se mění na základě povolené intenzity využití. Z toho logicky vyplývá že čím je vyšší intenzita využití pozemku tím vyšší hodnotu má pozemek pro vlastníka či investora. Zisk z navýšeného využití pozemku při změně územního plánu se ekonomickou terminologií nazývá renta. (Peštová & Rotport, 2010) Jedná se o nezasloužený zisk vlastníka půdy, zásluha o zvýšení hodnoty spadá pod vliv politické garnitury. Mnohdy se stává že obec nedokáže tuto rentu zužítkovat, celou ji přenechá vlastníkovu půdy a ztratí finanční potenciál k tomu, aby část renty byla odvedena zpět obci a následně zužítkována k naplňování veřejných zájmů v území.

#### 4.7. Smlouvy o rozvoji území

Jedním ze způsobů, jak předcházet výše zmíněným problémům při výstavbě nových developerských projektů je přímá dohoda s developerem například podpisem smlouvy o spolupráci při budování infrastruktury, smlouvy o finančním příspěvku investora nebo smlouvy o příspěvku na infrastrukturu. V poslední době se pro tento typ smluv souhrnně vžil název smlouva o rozvoji území. Jedná se o smlouvy uzavřené mezi samosprávou a investorem, které mají za cíl řešit průběh nebo dopady zvýšené zátěže na území vlivem záměru investora.

Uzavření smlouvy s investorem o vypořádání negativních dopadů na území vlivem rozvoje tak může přispět k naplnění cílů územního plánování v § 18 zákona č. 183/2006 Sb.:

*(1) Cílem územního plánování je vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.*

*(2) Územní plánování zajišťuje předpoklady pro udržitelný rozvoj území soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území s cílem dosažení obecně prospěšného souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území. Za tím účelem sleduje společenský a hospodářský potenciál rozvoje.*

*(3) Orgány územního plánování postupem podle tohoto zákona koordinují veřejné i soukromé záměry změn v území, výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území a*

*konkretizují ochranu veřejných zájmů vyplývajících z tohoto zákona a zvláštních právních předpisů*

V České republice uzavření smlouvy mezi investorem a samosprávou určuje do jisté míry určuje zákon č. 183/2006 Sb. V § 66 se uvádí:

*(2) Žadatel o vydání regulačního plánu může uzavřít dohodu o parcelaci. Obec nebo kraj mohou podmínit vydání regulačního plánu uzavřením smlouvy o spoluúčasti žadatele na vybudování nové nebo na úpravách stávající veřejné infrastruktury (dále jen "plánovací smlouva").*

*(3) K žádosti žadatel připojí*

*f) návrh plánovací smlouvy; v případě, že záměr klade nové nároky pouze na veřejnou dopravní nebo technickou infrastrukturu nebo na veřejná prostranství, může žadatel místo návrhu plánovací smlouvy doložit smlouvy s příslušnými vlastníky veřejné dopravní nebo technické infrastruktury, které zajistí vybudování nebo úpravu této infrastruktury v rozsahu a čase potřebném pro uskutečnění záměru, a smlouvu s obcí o vybudování veřejných prostranství.*

Využití této smlouvy je z právního hlediska však omezeno vazbou na regulační plán na žádost a smlouvy nemusí pokrýt specifické potřeby obce. V mnoha případech dochází k uzavírání tzv. nepojmenovaných smluv podle zákona č. 89/2012 Sb., občanského zákoníku. V případě uzavírání těchto smluv lze také vycházet ze zákona o obcích č. 128/2000 Sb. § 2 kde se uvádí:

*(2) Obec pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem.*

Podle Zahumenské a Zahumenského (2019) je ovšem nutné, aby tyto smlouvy s investory vycházely z dokumentů nebo strategií rozvoje obce a obec měla zpracované potřebné analýzy mapující jaké problémy může zvýšená zátěž nebo nárůst obyvatel v území způsobit. Je tedy v zájmu obcí sledovat současný stav veřejné infrastruktury a výdaje na provoz a budování nové infrastruktury. Jako podklad k zpracování těchto podrobnějších analýz spolu s platným územním plánem mohou sloužit také aktualizované územně analytické podklady pořizované úřadem územního plánování v obci s rozšířenou působností, které podle vyhlášky č. 500/2006 Sb. § 4, odstavce 1 obsahují:

- a) podklady pro rozbor udržitelného rozvoje území,
- b) rozbor udržitelného rozvoje území,
- c) údaje o území, zjištění vyplývající z průzkumů území, další důležité dostupné informace a případně data vzniklá analýzou shromážděných informací (dále jen „databáze územně analytických podkladů“).

Podstatnou částí je poté určení výše finančního příspěvku a způsob jeho čerpání. Podle Zahumenské a Zahumenského (2019) je nejčastější výpočet finančního příspěvku stanoven v poměru za každý zastavěný m<sup>2</sup> hrubé podlažní plochy. Maier, Řezáč, & Jablonská (2019) v metodice zpracovanou pro městskou část Praha 10 dále rozšiřují výpočet výše příspěvku za každý m<sup>2</sup> hrubé podlažní plochy doplněním výše veřejných investic obce na veřejnou infrastrukturu pro následujících 5 let a součtem hrubých podlažních ploch výstavby soukromých developerů za uplynulých 5 let, aby výše příspěvku odpovídala stávajícímu i plánovanému rozvoji obce.

$$PRO_R = \frac{\sum_{i=R}^{R+4} vINV_i}{\sum_{i=R-6}^{R-2} HPP_i} \times K_R$$

kde je

- PRO<sub>R</sub>** výše příspěvku platného pro 1 m<sup>2</sup> HPP pro rok **R**
- $\sum_{i=R}^{R+4} vINV_i$  výše veřejných investic obce na veřejnou infrastrukturu plánovaných pro následujících pět let
- $\sum_{i=R-6}^{R-2} HPP_i$  součet hrubých podlažních ploch výstavby soukromých stavebníků za uplynulých pět let
- K<sub>R</sub>** součin koeficientů stanovených zastupitelstvem, resp. radou obce pro následující kalendářní rok (viz dále).

**Obr. č.2:** Výpočet výše kontribuce developera podle Maiera **Zdroj:** (Maier, Řezáč, & Jablonská, SPOLUÚČAST PRIVÁTNÍHO SEKTORU NA VEŘEJNÝCH VÝDAJÍCH - Regulace v procesu plánování, řešerše evropských plánovacích systémů, 2019)

Způsob čerpání příspěvku se značně liší na základě požadavků obce a nedostatků vyplývajících z analýz které jsou zpracovány obcí. Maier, Řezáč, & Jablonská (2019) jako hlavní způsob čerpání navrhují příspěvek na výstavbu nové či rekonstrukci stávající veřejné infrastruktury (dopravní a technická infrastruktura, občanské vybavení nebo veřejná prostranství). V následujících kapitolách budou prezentovány další možnosti čerpání pro specifická města (Mnichov, Praha).

Zásady jednání s investory by měly být následně schváleny radou obce, případně zastupitelstvem. Mělo by se jednat o společnou shodu napříč názorovými spektry, je důležité aby kostra zásad jednání platila dlouhodobě a neměnila se po každém volebním období. Tímto by měla být zaručena transparentnost a srozumitelnost pro soukromé developery při záměru výstavby v území. Na druhou stranu je pochopitelná aktualizace těchto zásad jednání s pokračujícím rozvojem obce například přidáním příloh.

Při uzavírání těchto smluv je také nutné pamatovat na to, že tyto smlouvy jsou v současném právním prostředí nástrojem dobrovolným. Obce ale mohou využít své pozice jakožto vlastníka pozemků nebo účastníka řízení. (Zahumenská & Zahumenský, 2019)

#### 4.7.1. Smlouvy s investory v Mnichově

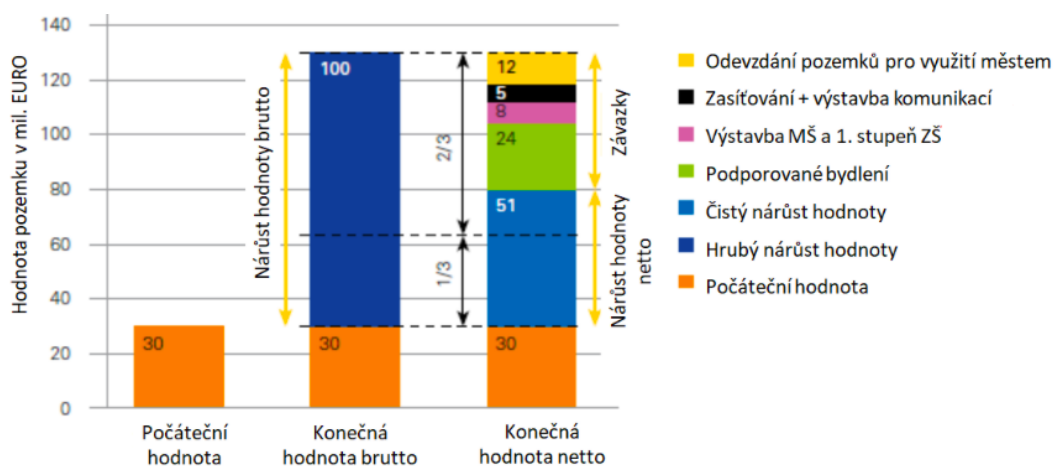
Podle Maiera, Řezáče, & Jablonské (2019) hlavní rozdíl mezi českým a německým stavebním právem spočívá v okamžiku, kdy získává stavebník právo k výstavbě. Podle Doleželové a Vejchodské (2018) v České republice je toto právo přiděleno definicí zastavitelného území v územním plánu, zatímco v Německu zastavitelné území v územním plánu nedává stavebníkovi právo k výstavbě pokud se jedná o rozvojové nebo transformační území. Právo k výstavbě v těchto rozvojových či transformačních plochách připadá vlastníkovi až při schválení Bebauungsplanu (B-plan). Jedná se o právně závazný dokument a v českém prostředí je podobný regulačnímu plánu. Podle Doleželové a Vejchodské (2018) nemohou být rozvojová a transformační území zastavována bez B-plánu. V České republice je naopak poměrně nezvyklé že by proces výstavby v území podmiňoval regulační plán. Územní plán v německé verzi je v případě transformačních a rozvojových ploch pouze koncepční dokument budoucího rozvoje a zastavitelná část v územním plánu není slibem, ale pouhou vizí.

V roce 1993 došlo k úpravě německého stavebního zákona (Baugestzetzbuch) přidáním paragrafu, který umožňuje požadovat část zhodnocení pozemku pro veřejné účely. Z této částky mohou být financovány předem dané účely jako jsou výstavba veřejné infrastruktury i podpora konceptu sociálního bydlení. Každá spolková země je zodpovědná za vytvoření vlastních pravidel, tento fakt vede k podstatným rozdílům v přístupu požadování participace od investora napříč Německem. Mnichovský přístup je podle Doležalové a Vejchodské (2018) považován za příklad správné praxe.

Vznik smluv s investory je v Mnichově řízen politikou Sozialgerechte Bondenmutzung (SoBoN), která se dá přeložit jako sociálně spravedlivé využívání půdy). Politika se začala využívat v roce 1994 po změně německého stavebního zákona jako protiváha proti rostoucím cenám bydlení a nárůstu obyvatel. Politika SoBoN je založená na smlouvách s investory při procesu schvalování B-plánu kterého se účastní obyvatelé, investor i veřejná správa.

Město Mnichov se zavázalo k transparentnímu postupu při výpočtu nákladů a závazků které vyplývají z plánů investora. Zároveň SoBoN zajišťuje rovnost i pro vlastníka s investičním zájmem, minimálně 30 % renty získané schválením B-plánu je garantováno investorovi jako zhodnocení. SoBoN je uplatňován i v případě že investorem je stát nebo veřejné instituce. Jedná se tedy o jasně vymezené podmínky které musí všechny strany při podpisu smlouvy dodržet. Výhodou tohoto systému kromě srozumitelných a transparentních podmínek je i ten fakt, že dává poměrně malou možnost korupce a spekulování s pozemky.

Maximálně 70 % renty se poté investorem alokováno do jednotlivých oblastí rozvoje jak je definuje SoBoN. Jedná se především o převedení vybraných pozemků pro využití městem, příspěvek na vybudování dopravní a technické infrastruktury, výstavba lokálního občanského vybavení a výstavba bytů pro městskou bytovou politiku. Jedním z hlavních cílů politiky SoBoN je aktivní městská bytová politika, mezi 30 % až 50 % z plánované bytové výstavby musí věnovat na podporované bydlení. V případě vlastní výstavby může investor volit z několika možností dotovaných projektů na výstavbu podporovaného bydlení nebo přenechá výstavbu městu.



**Obr. č. 3:** Využití renty investora podle politiky SoBoN Zdroj: (Work report - projects, planning and prospects, 2017)

Snaha města o podporu bydlení vychází ze strategie městské správy, která bydlení různých společenských vrstev považuje za prevenci vzniku sociálně deprivovaných oblastí a zároveň jako regulaci cen bydlení které by mohlo zapříčinit odliv obyvatel mimo město. Podle Doležalové a Vejchodské (2018) lze použít tento princip podmínění výstavby infrastruktury i dostupného bydlení jako prevenci těchto negativních trendů i jako způsob financování výstavby veřejné infrastruktury.

#### 4.7.2. Kontribuce developerů do území (Smlouvy s investory v Praze)

Pro hlavní město Prahu vzniká v rámci této problematiky *Metodika kontribuce investorů* (Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, 2006) *do území – doporučení městským částem pro změny ÚP* (Hlaváček & Foglar, 2020), která se dá charakterizovat jako zásady pro jednání s developery pro město Praha. Jedná se o srozumitelná pravidla, která povedou k transparentnímu jednání samosprávy ve vztahu k investorům a veřejnosti. V současnosti se jedná o návrh metodiky (verze 3.0), která musí projít procesem schválení zastupitelstva hlavního města Prahy.

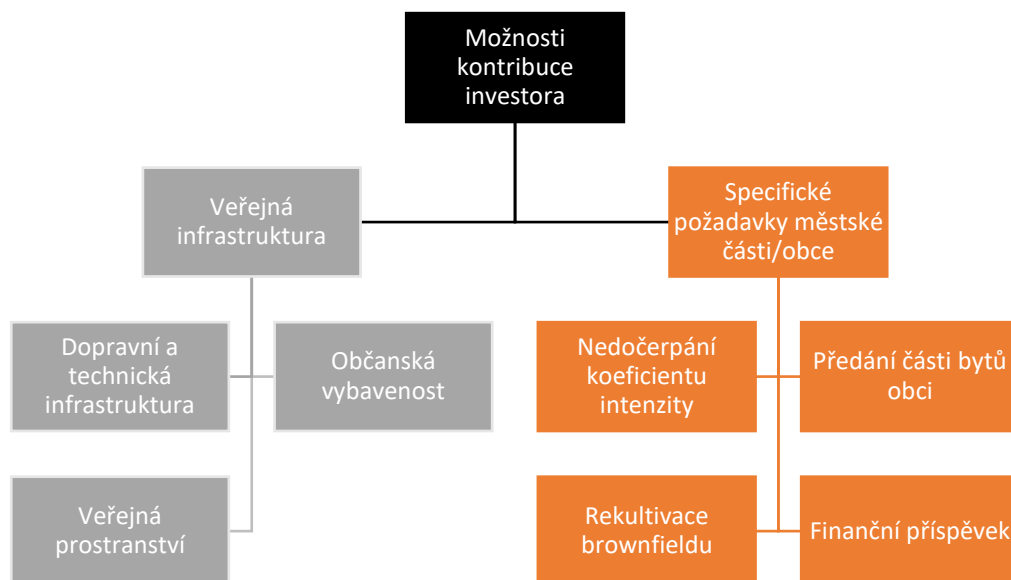
Vytváření této metodiky předcházely vznik zásad pro spolupráci s investory jednotlivých městských částí, např. Prahy 5 a Prahy 12 nebo dokumentu Spoluúčet privátního sektoru na veřejných výdajích pro Prahu 10 (Maier, Řezáč, & Jablonská, 2019). Tato metodika však cílí na sjednocení těchto zásad pro celé město Praha vytvořením jednotné metodiky.

Smyslem metodiky je vzájemná podpora soukromého a veřejného sektoru. Cílem metodiky je moderovat roli každého aktéra a najít doporučený standard při kterém bude panovat shoda v území mezi investorem a městem a zároveň tento vztah ukotvit do právního prostředí ČR. Dílčím cílem je objektivní a transparentní formou zajistit férový a přiměřený podíl investora v území v případech kdy žádá změnu ÚP, jenž značně zvyšuje hodnotu jeho pozemku. Základním principem metodiky je zabezpečení přímé vazby a návratnosti kontribuce zpět do daného území. Tyto prostředky jsou převážně k zajištění soběstačnosti čtvrtí, aby nové investorské projekty nezvyšovali zátěž na okolní čtvrti v podobě zvýšené individuální dopravy nebo kapacit v MŠ a ZŠ.

Mezi další důvody vzniku metodiky je například opora a ochrana jednotlivých městských částí, motivace pro samosprávu konat změny v území v rámci přiměřeného rozvoje i stanovení jednoduchého a jednotného principu výpočtu příspěvku plnění a vyvážení podílu na nákladech vlivem zvýšené zátěže území při jejich rozvoji.

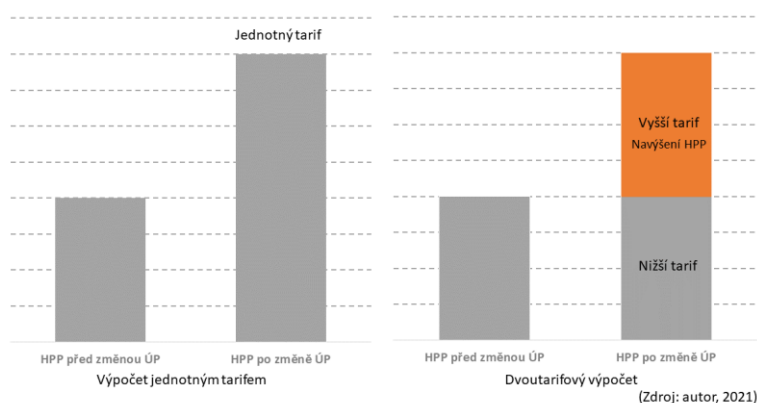
V rámci metodiky může investor přispět částkou například na realizaci občanského vybavení, veřejných prostranství, technické a dopravní infrastruktury nebo se zavázat k nedočerpání koeficientu využití území, nabídnutí části bytů městskému bytovému fondu či rekultivaci brownfieldů v území. Ze strany investora se jedná o spoluúcast při stavbě vybavenosti nad rámec nezbytných standardů, nelze do něj započítat standartní požadavky jako základní dopravní (místní a obslužné komunikace) a technickou infrastrukturu (zasíťování záměru) či standartní požadavky na tvorbu a úpravu VP.

Tento příspěvek může mít také různé formy např. poskytnutí pozemku pro realizaci záměru veřejné infrastruktury, přímá investice do záměru (přímo investor zajišťuje stavbu infrastruktury i s možností vypracování projektové dokumentace) či příspěvím na transparentní účet. Závisí tedy na dané městské části, na jaké formě příspěvku se dohodne s investorem.



**Obr. č. 4:** Možnosti kontribuce investora Zdroj: (Autor, 2021)

Oproti stávajícímu stavu metodika navrhuje tzn. dvoutarifový výpočet, který zohledňuje změnu míry využití v území při změně ÚP. Stávající praxe MČ spočívá v hodnocení míry využití po dokončení investice, nebyl brán v potaz vliv, co se v území potažmo ÚP nacházelo před její změnou. V této verzi metodiky se výše plnění odvíjí od původního stavu území a rozsahu změn vyplývající ze změny ÚP. Pro samotné dosazení do výpočtu kontribuce se používá údaj hrubých podlažních ploch (HPP).



**Obr.č. 5:** Porovnání rozdílu mezi jednotným a dvoutarifovým výpočtem při určování kontribuce investora



$$R = HPP_S * T_S + HPP_{\Delta} * T_{\Delta}$$

R — referenční výše doporučené minimální kontribuce

$T_S$  — tarif stav: **nižší tarif Kč / m<sup>2</sup>**

$T_{\Delta}$  — tarif rozdíl: **vyšší tarif Kč / m<sup>2</sup>**

$HPP_S$  — m<sup>2</sup> HPP stav před změnou

$HPP_{\Delta}$  — rozdíl m<sup>2</sup> HPP před a po změně (navýšení HPP)

**Obr.č. 6:** Výpočet výše kontribuce investora při dvoutarifovém výpočtu Zdroj: (Hlaváček & Foglar, 2020)

Hlavní využití metodiky je jako podklad pro rozhodování o změnách ÚP a ověření přiměřenosti a adekvátnosti dohod mezi soukromým a veřejným sektorem. Městským částem bude doporučeno metodiku převzít nebo se odkázat na metodu jednotného výpočtu. Může také sloužit jako podklad pro rozhodování o změně ÚP a verifikaci smluv s investory na základě zajištění potřeb obyvatel vyplývající ze zákona.

Touto metodikou se snaží o podporu rozvoje hlavního města Prahy. Město hledá realistický způsob financování veřejné infrastruktury, která je podmínkou pro rozvoj v území. Je logické že část těchto financí se město snaží získat tímto způsobem, tedy odebráním části hodnoty pozemku, jejíž hodnota byla navýšena změnou ÚP.

#### 4.7.3. Příklady investorských projektů

Tato kapitola uvede několik příkladů developerských projektů. Kromě developerských projektů ve velkých městech byl vybrán i příklad malé obce jako potvrzení, že princip příspěvu investora je možné využít i v případě menších developerských projektů.

##### 4.7.3.1. Transformace nákladového nádraží Hamburg – Altona střed

Území se nachází ve městě Hamburg, přibližně 5 km od jeho středu. Jedná se o plochy bývalého nákladového nádraží převážně se skladovací a výrobní funkcí. Řešené území má celkovou rozlohu 75 ha a vzhledem k různorodosti využívání bylo rozděleno do 8 dílčích částí. Samotná plocha nádraží tvoří přibližně jednu třetinu celkové plochy (26 ha). Jde o jednu z největších plošných rezerv pro potenciální rozvoj uvnitř města. Přeměna nákladového nádraží vytváří příležitost pro výstavbu kvalitního bydlení s lokální obsluhností. Zároveň projekt přispívá k odstranění zátěží v území

přeměnou funkcí využití, které nezapadají charakterem do okolního prostoru. Záměr transformace nákladového nádraží zároveň umožní založení veřejných prostranství s prvky zeleně což povede k snížení deficitu zeleně v okolí. (Řezáč, 2017)

Prvotním impulzem k transformaci území byl záměr německých drah o přeložení nádraží Altona do nové lokality. Na základě tohoto požadavku se Senát města Hamburg (obdoba zastupitelstva) stal hlavním organizátorem plánovacího procesu. Samotná městská část Altona se stala pouze účastníkem v řešení.

Jedním z největších problémů plánování rozvoje uvnitř města je že pozemky určené k rozvoji, zejména potřebné veřejné infrastruktury nejsou ve vlastnictví města. V případě nádražního komplexu Altona se jedná o podobný problém, město nevladnilo žádný z pozemků. Německý stavební zákon spolu s doplňkovými nástroji územního plánování popsaných v předchozí kapitole umožňuje předepsat vlastníkům pozemků cíle rozvoje daného území. Vlastníci poté musí deklarovat, zda jsou schopni tyto cíle naplnit. V případě že vlastníci odmítají nebo nemohou cíle naplnit přistupuje město k vyhlášení „urbanisticky rozvojových opatření“ což umožňuje městu pozemky vykoupit za smluvní cenu určenou nezávislým posudkem. Těmto krokům však musí ze strany města předcházet vyhotovení podkladových materiálů z hlediska majetkoprávních a urbanistických vztahů v území a jednání s vlastníky za účelem dosažení cílů rozvoje.

S vyhlášením cílů daného rozvoje město jasně a transparentně stanovuje podmínky výstavby například podíl sociálního bydlení, požadavek na umístění potřebné občanské vybavenosti či veřejných prostranství. Pokud je vlastník pozemku přijme dochází tímto procesem k prozkoumání uzavření případné dohody mezi vlastníkem a městem (dohoda o odvrácení opatření) a odpadá nutnost vyhlášení „urbanisticky rozvojových opatření“. Po přezkoumání přípravných průzkumů byl rozvoj některých ploch uznán jako urbanisticky vhodné k rozvoji, zatímco v odlehlejších částech řešeného území nebyla potřeba rozvoje doložena.

Na základě průzkumů a jednání mezi vlastníky a městem došlo nakonec k dohodě o odvrácení opatření (k podpisu dohody však dochází až při vydání B-planu). V roce 2010 došlo ke schválení urbanistického konceptu Senátem města Hamburg. Na základě schválení bylo vlastníkům pozemků nabídnuto vyhlášení urbanistické soutěže s cílem vytvoření různých návrhů podoby budoucí výstavby a nevyužívaných ploch.

Součástí bylo také zapojení obyvatel formou diskuse k vypracovaným návrhům architektonických kanceláří.

Po výběru vítězného projektu bylo nutné přistoupit k detailnějšímu dopracování. Výsledkem toho byl vznik tzv. masterplanu. Jedná se o právně nezávazný dokument, který představuje základní prostorovou strukturu a vysvětluje hlavní záměry rozvoje. Vymezuje jednotlivé funkce v území a navrhuje základní kostru dopravní infrastruktury. Plocha bývalého nádraží byla nahrazena smíšenou funkcí zahrnující bydlení, obchody, služby a občanské vybavení doplněné o veřejná prostranství a parkové plochy. Samotný masterplan však nedává vlastníkům právo na výstavbu, závazným dokumentem pro umožnění výstavby je B-plan. Obdobou masterplanu v českém stavebním zákoně je územní studie.

V rámci transformace území dojde podle Řezáče (2017) k vybudování 3 500 bytových jednotek a základní školy. Ačkoli má každá spolková země jiné přístupy k uzavírání dohod s investory je zde i jako v případě města Mnichov dbán důraz na vytvoření promíšených sociálních skupin v rámci jedné čtvrti. Třetina realizovaných bytů spadá do kategorie podporovaného bydlení, třetina bytů je určena jako nájemní bydlení a pouze zbytek bytů je určen na prodej do osobního vlastnictví. Tento záměr byl představen veřejnosti, která měla v rámci změny v území možnost se k procesu vyjádřit. K hlavním požadavkům veřejnosti patřilo polyfunkční uspořádání areálu s důrazem na volnočasové a kulturní aktivity, doplnění občanské vybavenosti, zajištění snadné prostupnosti územím či respektováním měřítka okolní zástavby. Další požadavky občanů se přenesly do dalšího stupně dokumentace a spolu s doprovodnou dokumentací byly senátem města Hamburg v roce 2012 schváleny.

Schválením masterplanu jako podkladu pro rozvoj území dochází k doplnění detailů výstavby v podobě navrhovaného B-planu. B-plan definuje plochy funkčního využití přidáním regulací jako je např. výška budov či způsob zastavění. Dále také vymezuje uliční a veřejné prostranství. Tento proces vytváření B-planu je dále konzultován s veřejností a dochází k diskusím o podobě plánu. Dále probíhá zpracování a vyhodnocování připomínek veřejnosti či dotčených úřadů. V této fázi také dochází k podpisům dohody mezi vlastníky a městem o odvrácení procesu vyhlášení „urbanistického rozvojového opatření“. Ke schválení B-planu a následnému

podání stavebního povolení dochází až po podpisu dohod všech vlastníků pozemků v řešeném území.



**Obr .č.7:** Podoba masterplanu při transformaci území Altona - střed Zdroj: (Master plan Mitte Altona. Fundamente für en neues Stück Stadt, 2013)

#### 4.7.3.2. Obec Hovorčovice

Hovorčovice je obec ve Středočeském kraji s rozlohou 2,14 km<sup>2</sup> nacházející se přibližně 6 km vzdušnou čarou od stanice metra Letňany. K 31. 12. 2019 v obci bydlelo 2514 obyvatel. Obec zaznamenala více než dvojnásobný nárůst obyvatel mezi lety 2001–2011. V obci bylo vystavěno několik developerských projektů převážně rodinných domů s nízkou hustotou osídlení. Obec neuzavřela žádnou dohodu s investory a podcenila problémy vyplývající z nárůstu obyvatel.

Hovorčovice musely řešit problémy s nedostatečnou kapacitou kanalizace, zvýšenou zátěží na dopravní infrastrukturu vlivem převládající individuální dopravy a s tím zhoršené hygienické podmínky či nedostatečnou kapacitu v místní základní a mateřské škole. Vlivem vysoké hustoty zastavění v katastru obce, absence veřejných prostranství a střetu starousedlíků s novými obyvateli vyhodnotily ÚAP ORP

Brandýse nad Labem obec Hořovice jako obec se špatným stavem environmentálního a sociálního pilíře což má za následek snížení kvality bydlení v obci.

V posledních letech se stav obyvatel stabilizoval a obec v roce 2017 doplnila ZŠ o II. stupeň a značně rozšířila kapacitu I. stupně. Dohromady má ZŠ Hovorčovice po dokončených úpravách kapacitu 389 žáků. V roce 2021 se plánuje i rozšíření MŠ o jednu třídu na celkovou kapacitu 88 žáků. Finanční prostředky byly získány z Evropských fondů pro regionální rozvoj.

Jedná se o příklad, kdy obec nedokázala využít prostředky pro alokování části navýšené hodnoty pozemků k vybudování veřejné infrastruktury. Vlivem rozšíření výstavby na úkor doplnění potřebné infrastruktury lze prohlásit že obec nesplnila cíle územního plánování vycházející ze zákona 183/2006 Sb. § 18 odstavci 1 (Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu, 2006). (Pešková & Rotport, 2010)

## 5. Charakteristika řešeného území

Komořany se nachází na jižním výběžku pražské aglomerace. Lokalita Komořany je urbanisticky odtržené území od okolního území vlivem krajinné struktury zejména údolím Cholupického potoka, Cholupického lesa a řeky Vltavy. Vzhledem k umístění a podmínkám jsou Komořany do jisté míry autonomní lokalitou, která ovšem z hlediska vybavenosti a dostupnosti neodpovídá požadavkům současných obyvatel.

Jedná se o komplikované území vzhledem k jeho průmyslové minulosti a návaznosti na přírodní podmínky. Komořany se v současnosti rychle rozvíjí a je potřeba zajistit v této lokalitě dostatečnou obslužnost za účelem zvýšení kvality bydlení a zachováním udržitelného rozvoje. Tento záměr je možné využít jako možnost doplnění stávajících potřeb obyvatel a vybudovat z Komořan samostatnou a plnohodnotnou čtvrť z hlediska obslužení obyvatel.

Následující kapitoly se zabývají podrobným rozbořem lokality Komořany s přesahem do plánovaných změn v území vymezených návrhem metropolitního plánu a územní studie.

## 5.1. Vymezení řešeného území

Řešené území se nachází v jižní části hlavního města Prahy. Samotné řešené území se nachází na rozhraní dvou katastrálních území Modřany a Komořany. Jihozápadní část katastrálního území Modřany se nachází v lokalitě Komořany a z hlediska urbanistických a demografických souvislostí je pochopitelné tyto části spojit dohromady jako jednotné stabilizované území.

Z těchto důvodů jsem v rámci této bakalářské práce vymezil řešené území Komořan spojením statistických obvodů, nejmenších územních jednotek, které tvoří katastrální území. (ČSÚ, Statistický obvod, 2016) Toto vymezení také slouží k podrobnějšímu popisu území a přesnějšímu sběru dat.

Řešené území se skládá z 14 statistických obvodů. Pořadová čísla obvodů jsou: 4660, 4661, 4662, 4663, 4664, 4665, 4666, 4669, 4670, 4723, 4724, 4725, 5768. Hlavním důvodem, výběru území podle statistických obvodů je podrobnější rozdělení území vzhledem k rozložení obyvatelstva v lokalitě. Mapa řešeného území se nachází v příloze 13 bakalářské práce.

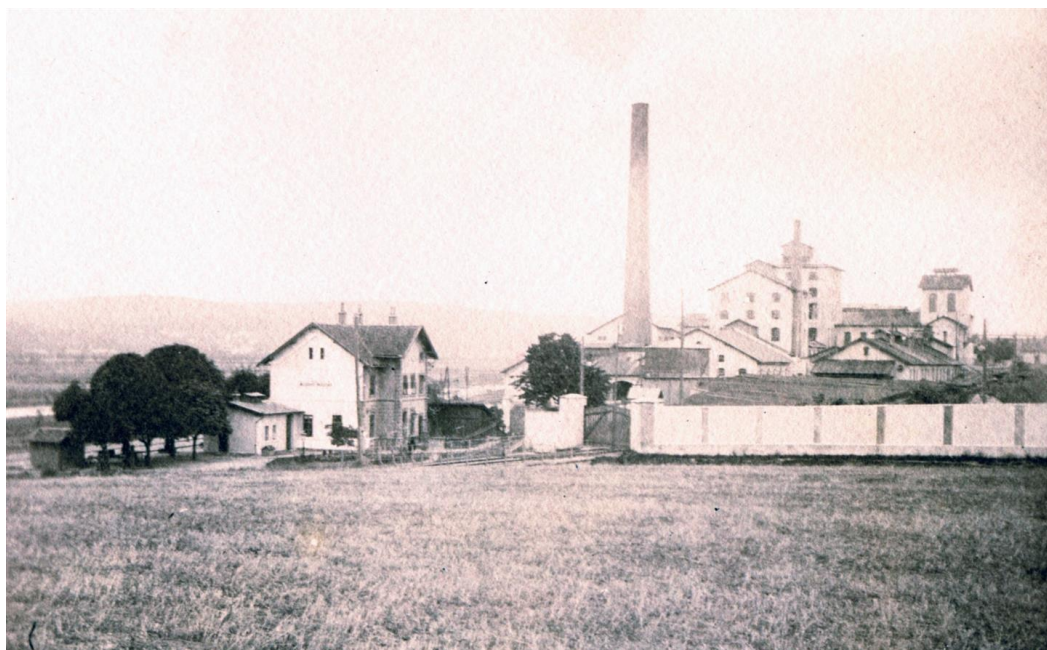
## 5.2. Historický vývoj řešeného území do konce 18. století

Komořany jako vsi založili středověcí osadníci a její historie byla vždy úzce spjata se sousední vesnicí Modřany. (Beranová, 2008) Jméno Komořany je podle Fojtíka a Proška (2001) odvozeno od slova komořan, člověk sídlící na statcích královské koruny. Komořany jsou poprvé výslovně jmenovány roku 1304 v zakládací listině zbraslavského kláštera, na který byly převedeny dvorce Komořany a Komořanky společně se zámkem Komořany. (Beranová, 2009)

### 5.2.1. Historický vývoj řešeného území do konce 20. století

Komořany byly v historii považovány za poměrně poklidnou obec která byla známá převážně pěstováním vína a rybolovem vzhledem k dobrému přístupu k řece Vltavě. (Beranová, 2008) V roce 1849 došlo k oddělení Modřan, které vytvořili vlastní obec, zatímco Komořany a Točná tvořily jednu společnou obec Točná. Nepřímý, avšak významný vliv na historii a rozvoj Komořan měla výstavba cukrovaru v roce 1861 v sousední obci Modřany. Realizace této stavby proměnila podle Augusta & Rázkové (1997) Modřany z klidné hospodářsky činné obce na rušnou průmyslovou obec. Díky stavbě cukrovaru přibýlo v obci pracujících dělníků a úředníků. Vzhledem

k postupnému rozšiřování produkce cukrovaru byl v roce 1881 zahájen provoz místní lokálky z Nuslí pro účely dovozu surovin do modřanského cukrovaru, která se v roce 1882 rozšířila i na osobní dopravu. (Navrátil, 2002) V roce 1897 byla železniční trať prodloužena do obce Dobříš a Jílové u Prahy. Prodloužení této dráhy nabídlo snadnější a pohodlnější dopravu do rekreačních oblastí v okolí řeky Vltavy a řeky Sázavy.



**Obr. č.8** Modřany, stanice dráhy a cukrovar, pohled z jihu 1910 (Zdroj: MČ Praha 12)

Podle Beranové (2009) viděli místní podnikatelé v realizaci železniční trati příležitost a v roce 1912 začal továrník Ing. Karel Schulz s výstavbou průmyslového podniku a využil železniční trať pro napojení průmyslové vlečky o délce 925 metrů. (Navrátil, 2002) Samotný podnik se zabýval autogenním sváření kovů, výrobou kyslíku, acetylenu, plynových a nábytkových trubek a součástek pro jízdní kola. (Augusta & Rázková, 1997) V roce 1919 se průmyslový areál rozšířil o cihelnu KOMO. Pro potřeby dělníků plánoval Ing. Karel Schulz vytvoření malého zahradního města, finanční prostředky mu umožnili však pouze vybudování několika továrních domků. V roce 1932 Ing. Karel Schulz zemřel a v roce 1933 došlo k úpadku firmy.

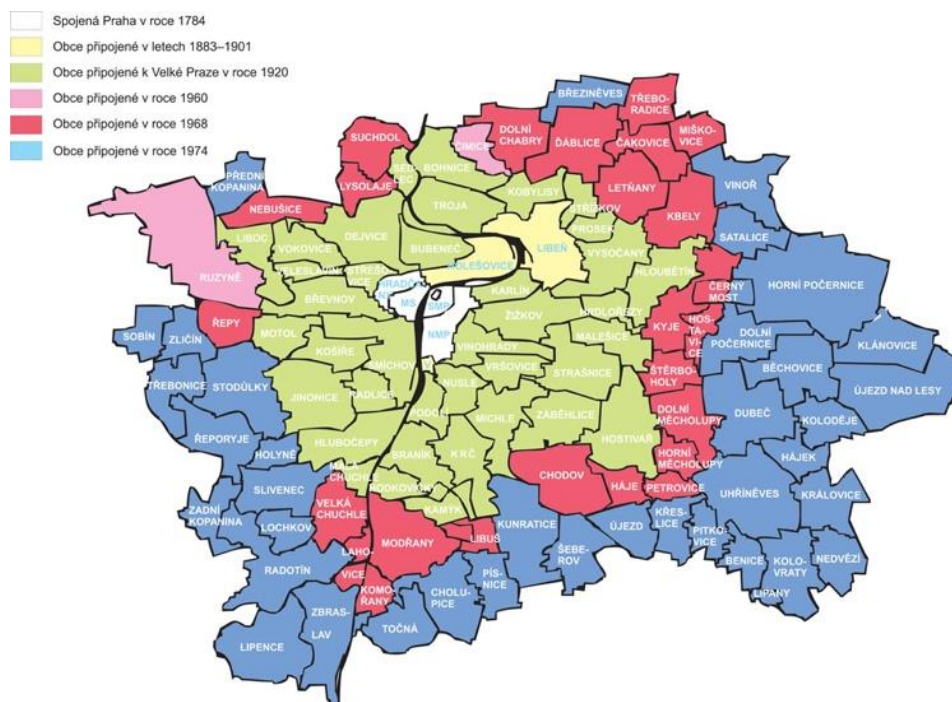
Roku 1936 František Pálek koupil továrnu a cihelnu a obnovil výrobu. Během 2. světové války nechal v Komořanech František Pálek vybudovat oblast Na Homoli, jednalo se převážně o malé rodinné domy. (Praha 12 křížem krážem, 2016) Část

průmyslového areálu také koupila společnost Interpharma, která se specializuje na výrobu léčiv. Obě tyto firmy byly v letech 1945-1946 znárodněny.

Továrna Františka Pálka byla později začleněna do koncernu ČKD Praha a od roku 1965 je známá jako Sigma Modřany. Na konci 20. století se z továrního komplexu vyčlenila akciová společnost Modřanská potrubní, která se zabývá dodávkou potrubních systémů pro energetiku. (Beranová, 2009) Nevyužité haly se v současnosti používají jako skladovací plochy a filmové ateliéry.

### 5.2.2. Vývoj sídelní struktury

V roce 1957 dochází k rozdělení katastrálních území Komořany a Točná a díky tomu se stávají Komořany samostatnou obcí na krátkou dobu než se roku 1968 společně s Modřany připojují k Praze. V 60. letech 20. století také dochází k stavbě několika činžovních domů převážně navazující na čtvrť rodinných domků v oblasti Na Homoli. Podle Beranové (2009) rostl také zájem o stavby rodinných domů v oblasti bývalé Schulzovy kolonie, dnešního Komořska. Později v 70. a 80. letech 20. století dochází i v Komořanech typická panelová výstavba v přímé blízkosti bývalé Schulzovy kolonie a dochází k značnému nárůstu počtu obyvatel. (Augusta & Rázková, 1997)



**Obr. č.9: Připojení částí Prahy (Zdroj: Archiv hlavního města Prahy)**





**Obr. č.10 Komořany, rok 1983 (Zdroj: MČ Prahy 12)**

Zámek Komořany po smrti Ing. Tomáše Schulze připadl státu. V roce 1948 připadl zámek Komunistické straně Československa. Roku 1957 zámek získal Československý hydrometeorologický ústav, který nejprve do jeho prostor umístil nejprve meteorologické a hydrologické pracoviště, později však všechny pražské útvary včetně ředitelství. (Augusta & Rázková, 1997) Český hydrometeorologický ústav má zámek ve správě do současnosti.

### 5.3. Širší vztahy

V této kapitole jsou nastíněny důležité vazby na okolí, zejména z hlediska dopravy a krajinné struktury.

#### 5.3.1. Doprava

Hlavní dopravní tepnou je v území ulice Komořanská, která prochází středem urbanizovaného území a spojuje Komořany s okolními čtvrti Modřany a Zbraslav. Vzhledem k tomu, že se jedná o jediné dopravní spojení s okolím je ulice intenzivně využívána. V současnosti se diskutuje záměr vytvoření obchvatu Komořany, díky kterému by bylo možné zklidnění v centrální části Komořany.

Jako závažnou nevýhodu v dopravní situaci Komořan vnímám špatnou dostupnost na nadřazenou komunikační síť, zejména chybějící napojení na jižní část pražského okruhu. Napojení na pražský okruh v návaznosti na plánovaný obchvat je vyřešeno mimoúrovňovou křižovatkou.

Z hlediska městské hromadné dopravy je území v současnosti obsluženo pouze hromadnou autobusovou dopravou. Ačkoli se na řešeném území nachází nádraží Komořany jeho umístění je situováno do západní části a neposkytuje tak dostatečnou obslužnost. Zároveň z demografické analýzy v kapitole 1.4. je patrné že tento druh dopravy není příliš využíván, zejména kvůli dostupnosti a malé intenzitě vlakových spojů.

### 5.3.2. Krajinná struktura

Řešené území je odtrženo od okolních urbanizovaných území a díky tomu je obklopeno krajinnými celky, které určují charakter lokality. Nejvýznamnějším krajinným prvkem je břeh řeky Vltavy a její niva v západní části řešeného území. Břeh Vltavy je často využíván k rekreačním a sportovním účelům jako jsou procházky či cyklistika. Severozápadně od řešeného území se soutok řeky Berounka a řeky Vltava. Tento úsek je zvláště cenný z hlediska vývoje mokřadních společenství, nachází se zde systém lagun, které původně sloužily jako ochrana před povodněmi, v dnešní době se jedná o slepá ramena, která zásobuje vodou Cholupický potok. Oblast Komořanských a modřanských lagun je jedním z posledních funkčních částí lužního systému v Praze a žije zde množství zvláště chráněných či vzácných organismů. (Němec, Bílek, & Rom, 2015) Z tohoto důvodu je tato oblast od 1. 11. 2014 prohlášena zvláště chráněné území.

Z jižní a východní strany je řešené území ohraničeno rozsáhlými lesními komplexy. Toto území má převážně lesní charakter. V jižní části katastrálního území Komořany jsou zachovány louky a spolu s lesní plochou volně přechází ve volnou krajinu. Pro tuto oblast jsou charakteristické relativně strmé svahy, které stoupají až do výšky 300 metrů nad mořem a nejvyššími body v okolí jsou Cholupický vrch (306 m n. m.) a Čihadlo (385 m n. m.). Samotné řešené území se nachází v průměrné nadmořské výšce 200–220 m n. m. a je pro něj charakteristické mírné stoupání od břehu Vltavy kde se nachází nejnižší místo (180 m n. m.). Jihovýchodní část oblasti Komořany také nabízí možnosti individuální rekreace v podobě pěších a cyklistických cest.

Severní část lokality Komořany je od navazující zástavby oddělena údolím, kde protéká Cholupický potok. Údolí představuje přírodní bariéru od sousední čtvrti

Modřany v podobě souvislé lesní plochy a je důvodem k řešení lokality Komořany jako samostatného území.

Krajinná struktura představuje v lokalitě Komořany hodnotu, která má významný rekreační potenciál. Při budoucím rozvoji lokality je nutné brát ohled na krajinný celek a nastavit jasné hranice rozvoje, které nebudou představovat zásah do přírodně cenného území.

#### 5.4. Demografická analýza

Podle Soukupa (2020) v městské části Praha 12 patrný mírný nárůst obyvatel. V roce 2004 bylo podle ČSÚ na Praze 12 evidováno 54 170 obyvatel s trvalým pobytem. V roce 2018 tento počet vzrostl o přibližně 5 % na 57 005 obyvatel s trvalým pobytem. Jakým způsobem se bude demografická situace vyvíjet záleží na rychlosti a rozsahu plánované developerské činnosti. V rámci celé Prahy 12 Soukup (2020) odhaduje vznik až 7 000 nových bytových jednotek s celkovým počtem obyvatel až 70 000.

Na území Prahy 12 je nadprůměr věkové skupiny ve věku 60–75 let oproti celopražskému průměru. Toto nadprůměrné zastoupení je dáno především intenzivní bytovou zástavbou v 70. a 80. letech 20. století. Vzhledem k plánovaným developerským projektům lze obecně na Praze 12 očekávat nárůst obyvatel ve věku mezi 30-35 lety zároveň se zvýšeným počtem dětí, což bude mít zásadní vliv na potřebné kapacity ZŠ a MŠ.

V této kapitole je na základě dat poskytnutých ČSÚ se SLDB 2011 zpracována demografická analýza podle jednotlivých statistických obvodů. Hlavními zkoumanými jevy jsou počet obyvatel, zastoupení pohlaví, věková struktura, nejvyšší dosažené vzdělání, počet dětí a hlavní způsoby dopravy. Důvodem zpracování demografické analýzy v rámci bakalářské práce je lepší pochopení struktury obyvatel v lokalitě Komořan. Zároveň díky podrobnému rozdělení na základě statistických obvodů můžeme vyvodit v analytické části závěry ohledně návrhu občanské vybavenosti, např. ve statistickém obvodu s nejvyšším podílem starší populace dosáhne umístění vybavenosti sociálních služeb nejlepší dostupnost. Tabulky zpracované demografické analýzy ze najít v přílohách BP.

## 5.5. Plánovaný rozvoj území

V přípravě na budoucí možný rozvoj a transformaci lokality Komořany byla zpracována územní studie. Zadavatelem územní studie je hlavní město Praha a zpracovatelem je architektonická kancelář UNIT architekti s.r.o.

V současnosti lze Komořany charakterizovat jako lokalitu s naprosto základní vybaveností v podobě mateřské školky, drobného komerčního zázemí a plochy určené pro sportovní a rekreační aktivity, které přímo nenavazují na obytnou strukturu. Jedním z hlavních cílů územní studie bylo prověřit rozšíření lokality Komořany na autonomní čtvrť s dostatečnou veřejnou infrastrukturou pro výrazný nárůst obyvatel.

Územní studie se v rámci lokality zabývá principem rozvoje města krátkých vzdáleností s důrazem na vytvoření lokálních center s polyfunkční zástavbou, které zajistí odpovídající veřejnou i komerční infrastrukturu pro potřeby obyvatel. Zároveň návrh počítá že se Komořany stanou spádovou lokalitou zajišťující vybavenost i pro okolní katastrální území, převážně pro lokality Cholupice a Točná.

### 5.5.1. Transformace Modřanských strojírén

Hlavním tématem územní studie je transformace bývalého průmyslové areálu Modřanských strojírén a ostatních průmyslových areálů (zejména v blízkosti železniční trati) na polyfunkční městské území. Jak uvádí autoři územní studie hlavními důvody přeměny těchto průmyslových areálů jsou značné negativní externality, které ovlivňují území. Jedná se o neprostupné monofunkční území, které těsně navazuje na obytné území a zatěžuje okolí převážně zhoršenými dopravními a hygienickými podmínkami. Průmyslový areál je v současnosti využíván pouze z části, zbytek hal nevyužívaných pro výrobu slouží jako skladovací plochy.

Zájem o transformaci území mají kromě místní veřejné správy a obyvatel i samotní vlastníci pozemků. Z výše popsaných kapitol je poměrně zřejmé že vlivem změny územního plánu dojde k zhodnocení jejich pozemků. Přeměna těchto území také představuje možnost, jak dotvořit charakter Komořan jako čtvrti bez rozšiřování zastavitelného území na úkor přírodně cenného území. Jihovýchodní část průmyslového areálu je vhodná jako hlavní veřejné prostranství, vzhledem k centrálnímu umístění v rámci Komořan se snadnou dostupností k plánovanému prodloužení tramvajové trasy. Vzhledem k výhodnosti umístění územní studie navrhuje umístění občanské vybavenosti právě do této lokality, tento záměr na

umístění prověřuje analytická část bakalářské práce. Územní studie zároveň počítá se zachováním části fungujících nerušících provozů z důvodu zachování části pracovních příležitostí. V horizontu následujících 10 let se ovšem předpokládá postupné utlumení výroby a transformace i těchto zbylých areálů.

### 5.5.2. Rozvoj dalších oblastí

Ačkoli územní studie směřuje většinu zástavby do bývalého průmyslové areálu, vymezuje i další rozvojové plochy v souladu s návrhem Metropolitního plánu do západní a jihozápadní části Komořan v okolí vlakové zastávky Komořany. Prodloužení tramvajové linky s plánovanou zastávkou v blízkosti rozvojové plochy dále podpoří tento záměr. Umístění tramvajové zastávky také usnadní dostupnost rekreačního území situované v okolí řeky Vltavy. Jádrem této lokality je veřejný prostor svažující se směrem k Vltavě, který zajistí snadnější prostupnost území v návaznosti na železniční trať, která je v současnosti vnímána jako bariéra v přístupu k řece. Zároveň je nutné zajistit, aby plánovaný obchvat Nové Komořanské tento záměr nepoškodil vytvořením nové bariéry v území. Prostor v okolí náměstí je navržený takovým způsobem, aby zde mohla vzniknout dostatečná vybavenost (např. MŠ, sociální vybavenost nebo komerční zázemí) podpořená doplněním zastávek pro dopravní infrastrukturu.

Ve východní části Komořan územní studie doplňuje zástavbu v návaznosti na probíhající developerský projekt Modřanský háj a budoucí transformaci průmyslového areálu. Studie navrhuje doplnění obytné zástavby se službami. Vzhledem k excentrické poloze oblasti zde územní studie prověřuje vznik lokálního veřejného prostranství a základní občanské a komerční vybavenosti pro obsluhu místních obyvatel. Podobně jako v západní části navrhuje studie soustřeďovat vybavenost do blízkosti náměstí. Důležitým aspektem při navrhování lokality bude také snaha o snadnou prostupnost do centrální oblasti Komořan k tramvajové zastávce. Dále na východ vymezuje jasnou hranici mezi obytnou částí a krajinou, kde se nachází krajinně cenné území luk pod Cholupickým vrchem.

### 5.5.3. Změny v dopravní infrastruktuře

Zásadní změnou v území vycházející z návrhu Metropolitního plánu je prodloužení tramvajové trati z Modřan. Trať bude do Komořan vedena bývalou železniční vlečkou, kterou v minulosti využívaly průmyslové podniky. Trať dále

pokračuje křížením ulice Komořanská a pokračuje do areálu bývalých strojíren. Územní studie zkoumala varianty zakončení tramvajové trati. Bylo navrženo zakončení ve východní části průmyslového areálu pro lepší obslužnost obyvatel ve východní části. Studie navrhuje v území celkem šest zastávek (po třech v obou směrech), které jsou od sebe vzdáleny 400 m. Realizace prodloužení tramvajové trati by přispěla ke zvýšené mobilitě obyvatel při jízdě do centra Prahy a zároveň redukovala nutnost využití individuální či autobusové dopravy zejména ve vztahu k ulici Komořanská.

Významnou změnu z hlediska snížení intenzity dopravy v Komořanech by měl přinést plánovaný obchvat v podobě Nové Komořanské. Provedená územní studie vychází z předpokladu výstavby obchvatu, díky kterému bude možné realizovat vytvoření městského centra v místě křížení ulice Komořanská s tramvajovou tratí. Návrh obchvatu zároveň poskytuje možnost napojení na jižní část pražského obchvatu. Tímto krokem by se vyřešilo nedostatečné propojení s nadřazenou komunikační sítí. Plánované vedení obchvatu je navrženo v západní části území, kde je vedeno podélně stávající železniční trati.

V návaznosti na zklidnění centrální části Komořan studie plánuje prodloužení autobusových linek do jižní části, kde dochází křížení ulic Komořanská a Pod Lesem. Jih území je v současnosti obslužen pouze jednou zastávkou a jedním spojem. Prodloužení autobusových tras spolu s úpravami Komořanské ulice zajistí lepší dostupnost zastávek hromadné dopravy. Vedení linek hromadné dopravy je koncipováno takovým způsobem, aby se zastávky nacházely v oblasti hustějšího osídlení a služeb. Tento návrh zajišťuje, aby většina území Komořany byla obslužena zastávkami hromadné dopravy do 400 m chůze a tím se zvýšila motivace využít hromadné dopravy.

## 5.6. Stávající občanské vybavení Komořan

Komořany v současnosti fungují jako relativně autonomní celek vzhledem k jejich odtržené poloze v rámci městské části Praha 12. Bohužel nemají v současnosti potřebné občanské vybavení pro pokrytí potřeb obyvatel a jsou i v případě základního občanského vybavení (kromě MŠ) odkázány na sousední Modřany. V případě vyšší kategorie občanského vybavení je to pochopitelné, v současnosti nemají Komořany dostatek obyvatel, aby se zřízení takové vybavenosti vyplatilo. Prodloužením

tramvajové linky do Komořan bude vybavenost vyšší kategorie snáze přístupná. Hlavním cílem rozvoje Komořan by mělo být uspokojení poptávky po základní občanské vybavenosti v rámci své lokality a zajistit tak potřebné standardy dostupnosti. Plánovaný rozvoj v Komořanech zajistí dostatek obyvatel pro efektivní využívání občanské vybavenosti.

Následující podkapitoly se věnují rozboru současné občanské vybavenosti v lokalitě Komořany a možnosti jejího rozšíření vzhledem k plánovaným developerským projektům.

Obrázek občanské vybavenosti v rámci širších vztahů lze nalézt v příloze č. 20 bakalářské práce.

### 5.6.1. Vzdělávání a výchova

V současnosti se na území lokality Komořan nachází jediná MŠ – K Dolům v ulici Palmetová v jižní části Komořan. MŠ provozuje v současnosti čtyři třídy s kapacitou pro 112 dětí. V roce 2020 byla obsazenost MŠ 108 dětí což odpovídá 96,4% naplněnosti. (Místní akční plán rozvoje vzdělávání ve správním obvodu Praha 12, 2016) Podle Soukupa (2020) bude počet dětí v letech 2021–2023 stoupat vlivem dokončení developerského projektu Modřanský háj na přibližně na celkový počet 160 dětí. Tato změna by znamenala nutnost rozšíření kapacity školky o dvě třídy.

Vlivem pokračujících developerských projektů lze ovšem do roku 2030 počítat s podstatně vyšším počtem žáků MŠ. V návaznosti na již připravované developerské projekty lze očekávat nárůst počtu žáků MŠ o 156 až 184. (Soukup, 2020) Do tohoto výpočtu nejsou ovšem zahrnuty všechny rozvojové plochy, se kterými počítá územní studie. Podle odhadů z územní studie lze očekávat nárůst žáků MŠ mezi 220 až 280. Tato situace by znamenala nutnost rozšíření o dvě MŠ po pěti třídách.

Ačkoli se jedná o dlouhodobé prognózy není na místě je podceňovat. Vzhledem k aktuální situaci je možné z hlediska kapacit rozšíření stávající MŠ a následně doplnit kapacitu novou MŠ. Dostupností těchto MŠ se zabývá analytická část bakalářské práce, nicméně je jisté že jednu školku je vhodné umístit do areálu bývalých Modřanských strojíren k zajištění co nejmenší docházkové vzdálenosti pro co největší počet obyvatel.

Tabulka plánovaných developerských projektů s výpočtem potřebné kapacity pro ZŠ a MŠ je v příloze č.21 bakalářské práce.

Zásadním nedostatkem v oblasti občanské vybavenosti je absence ZŠ v lokalitě Komořany. V případě spádové ZŠ K Dolům není problémem kapacita školy (podle MAP byla škola v roce 2020 obsazena pouze z 54,9 %), ale nedostupnost školy bezpečnou pěší cestou z Komořan a velká vzdálenost (2–3 km). Pěší a cyklistické dopravě brání vysoká intenzita Komořanské ulice a v případě volby jiné trasy (podél řeky Vltava) přesahuje cesta pěšky i třicetiminutovou dostupnost. Pozice školy tedy určuje závislost na individuální nebo hromadné dopravě. V případě využití autobusové dopravy trvá cesta včetně docházky na autobus 10 až 20 minut. (Mapy.cz)

Pokud by se v rámci rozvoje uplatnilo maximální naplnění územní studie autoři odhadují v Komořanech 6285 obyvatel. Podle Metodického pokynu by takový počet obyvatel znamenal 635 žáků ZŠ. Takový počet studentů by odpovídal plně dvoustupňové základní škole o ročnících po třech třídách (s maximální kapacitou 810 žáků). Pokud by se naplnilo pouze 70 % záměru studie znamenalo by to 445 žáků ZŠ což odpovídá plnému dvoustupňovému vzdělání o ročnících o dvou třídách (s maximální kapacitou 540 žáků).

V územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy je vyznačena poloha plánované základní školy. Nachází se v ulici Do Koutů ve východní části území. Jedná se o pozemky v katastrálním území Modřany s čísly 3856/23, 3856/24, 3856/25. Podle autorů územní studie je tato poloha vhodná vzhledem k docházkové vzdálenosti plánované tramvajové zastávky přibližně 200 m. Výhodnost polohy podle Standardů dostupnosti (Maier, 2020) bude prověřena analytickou částí.

**Tabulka č.1:** Odhad počtu obyvatel a potřebné kapacity MŠ A ZŠ dle Metodického pokynu k územnímu plánu hl.m. Prahy

	Počet obyvatel	Počet žáků MŠ	Počet žáků ZŠ
Počet obyvatel k SLBD 2011	2344	84	237
Odhad aktuálního počtu obyvatel*	2814	101	284
Naplnění 100% rozsahu ÚS	6285	226	635
Naplnění 85% rozsahu ÚS	5342	192	540
Naplnění 70% rozsahu ÚS	4400	158	444

(zdroj: autor, 2021)

\* na základě výpočtu z kapitoly

Odhad počtu obyvatel a potřebné kapacity MŠ a ZŠ dle METODICKÉHO POKYNU k Územnímu plánu hl. m. Prahy



Na území Komořan se také nachází detašované pracoviště Odborného učiliště pro žáky s více vadami se sídlem v ulici K Nouzovu. Nejbližší střední školy se nachází ve vedlejším katastrálním území Modřany, jedná se o Klasické gymnázium Modřany a Rakouské gymnázium v Praze. (METODICKÝ POKYN k Územnímu plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, 2002) Cesta hromadnou dopravou včetně chůze trvá pro obě školy shodně mezi 25 až 35 minuty. (mapy.cz)

### 5.6.2. Sociální péče a péče o rodinu

Podle Soukupa (2020) lze očekávat v příštích pěti letech nárůst počtu seniorů 65+ let ze současných 12 000 na přibližně 14 000 v rámci Prahy 12. Tento nárůst bude zvyšovat požadavky v oblasti zdravotnictví a sociálních služeb. Komunitní plán rozvoje sociálních služeb na území městské části Praha 12 v letech 2015–2020 (2015) stanovuje jako hlavní potřeby podporu dostupného bydlení (pro seniory a rodiny), rozšiřování služeb azylového bydlení a podporu vzniku terénních sociálních služeb.

V současnosti se v Komořanech nenachází žádné zařízení ambulantní sociální péče. Nejbližší možnost využití některých zařízení mají obyvatelé v Modřanech (Farní Charita Praha 4) a Kamýku (Sociální služby městské části Praha 12). Z hlediska dostupnosti jsou tyto lokality zejména ve vztahu k seniorům a handicapovaným osobám nedostatečné. Nedostatek tohoto typu vybavenosti na Praze 12 vyplývá i z analýzy vybavenosti a dostupnosti sociálních a zdravotních služeb v Praze. (IPR Praha, 2015)

Dlouhodobým cílem Prahy 12 je řešení otázky sociálního bydlení. V návaznosti na plánované developerské projekty by měla městská část Praha 12 usilovat o získání části vybudovaných bytů právě z důvodu řešení otázky dostupného bydlení. Bylo by rozumné tyto byty orientovat do centra lokality Komořany vzhledem k snadnější dostupnosti služeb a umístit občanské vybavení sociální péče do blízkosti, aby se co nejvíce pokryla dostupnost sociální péče.

### 5.6.3. Zdravotnictví

V Komořanech se nachází jedna ordinace praktického lékaře a ordinace klinické logopedie. Jedná se o nedostatečné kapacity lokální ambulantní zdravotní péče, což potvrzuje i (IPR Praha, 2015). S ohledem na plánovaný rozvoj je potřeba doplnit

kapacitu lékařů, zejména zubního lékaře, praktického lékaře pro děti a dorost a gynekologického lékaře. V současnosti je tato základní zdravotní péče nejlépe dostupná v poliklinice Modřany, která nabízí široký výběr lékařských pracovišť.

Pokud budeme vycházet z referenčních hodnot pro analýzu sociálních a zdravotních služeb určených jako průměr pro Českou republiku což odpovídá 311 obyvatelům na jednoho ambulantního lékaře vychází nám při maximálním naplnění územní studie (6285 obyvatel) potřeba doplnit kapacity na 20 ambulantních lékařů k vyrovnání celorepublikového průměru. Pro stejný počet obyvatel vychází alespoň tři praktičtí lékaři.

## Tabulka č.2.:

Tab. 1: Referenční hodnoty pro analýzu sociálních a zdravotních služeb

hustota	referenční hodnota - průměr ČR (Prahy*)	jednotka
hustota sociálních služeb	0,3*	sociální služby / 1 000 obyv.
hustota lůžek v lůžkových zařízeních	72,4	lůžka / 10 000 obyv.
hustota lůžek v léčebnách dlouhodobě nemocných (LDN)	39,4	lůžka LDN / 10 000 obyv. 65+
hustota ambulantních lékařů (LEK)	311	obyvatelé / LEK
hustota praktických lékařů pro dospělé (PLD)	1 623	obyvatelé 19+ / PLD

*Zdroj: IPR Praha na základě údajů ÚZIS a Registru sociálních služeb MPSV (k 12/2013 a 02/2015)*

Vzhledem k plánovanému rozvoji čtvrti je potřeba zajistit základní ambulantní péči přímo v území. Vhodným řešením bude navržení malých zdravotnických zařízení, které budou mít několik ordinací. Jako v předchozí podkapitole je nutné dbát na efektivní umístění těchto zařízení pro co nejlepší dostupnost. Rozšířením dopravní infrastruktury se také sníží doba dojezdu do vyšších kategorií zdravotnického vybavení, zejména do Modřan.

### 5.6.4. Kultura

V jižní části Komořan se nachází kulturní dům a knihovna Českého Hydrometeorologického Ústavu. Územní studie navrhuje vytvoření komunitního centra v bývalém průmyslovém areálu. Tato lokalita je vhodná vzhledem k blízkosti plánované školy, centrálnímu umístění a blízkosti tramvajové linky. Při plánování komunitního centra by bylo vhodné ho doplnit o knihovnu vzhledem k faktu, že knihovna Českého Hydrometeorologického Ústavu nabízí četbu zaměřenou převážně na meteorologii. Ve spádovém území Modřan se nacházejí dva domy dětí a mládeže, z hlediska lokální dostupnosti však nesplňují požadavky.

### 5.6.5. Ochrana obyvatelstva

Komořany na řešeném území nedisponují hasičskou zbrojnicí dobrovolných hasičů ani hasičskou stanicí. Ve vedlejším katastrálním území Cholupice se nachází sbor dobrovolných hasičů Cholupice, z hlediska špatné dostupnosti a dlouhé objízdné trasy přes Modřany by bylo vhodné doplnění dobrovolného hasičského sboru i do území lokality Komořany. Zřízení dobrovolného hasičského sboru by také podpořilo možnost zapojení dětí a mladistvých v rámci vzdělávacích a seznamovacích akcí.

Nejbližší hasičská stanice se nachází v ulici Generála Šišky v Modřanech. Jedná se o novou hasičskou stanici uvedenou do provozu v roce 2013. Jedná se o moderně vybavenou stanici s prostory pro Odbor ochrany a obyvatelstva a krizového řízení spolu s krajským operačním a informačním střediskem. Dojezdový čas do lokality Komořany se pohybuje mezi 6 až 7 minuty, což odpovídá požadavkům vyplývajících z Přílohy k zákonu č. 133/1985 Sb., o požární ochraně.

**Základní tabulka plošného pokrytí**

Základní tabulka plošného pokrytí		
Stupeň nebezpečí území obce		Počet jednotek PO a doba jejich dojezdu na místo zásahu
I	A	2 JPO do 7 min a další 1 JPO do 10 min
	B	1 JPO do 7 min a další 2 JPO do 10 min
II	A	2 JPO do 10 min a další 1 JPO do 15 min
	B	1 JPO do 10 min a další 2 JPO do 15 min
III	A	2 JPO do 15 min a další 1 JPO do 20 min
	B	1 JPO do 15 min a další 2 JPO do 20 min
IV	A	1 JPO do 20 min a další 1 JPO do 25 min

Poznámka: 1 JPO - jedna jednotka PO; 2 JPO - dvě jednotky PO; min - minut.

**Obr.č.:** Základní tabulka plošného pokrytí jednotkami hasičského sboru  
(Zdroj: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-133>)

### 5.6.6. Hřiště

Komořany disponují nízkým standardem dostupnosti hřišť. Na území se nachází jedno hřiště pro předškolní děti v centrální části Komořan, které vzniklo jako součást úprav za účelem zklidnění centra Komořan. Nevýhodou je vysoká intenzita dopravy v ulici Komořanská, která de facto neumožňuje snadný přístup a působí jako rušivý element. V rámci návrhu zklidnění dopravy vytvořením obchvatu bude vhodné toto hřiště rozšířit vzhledem k výhodné poloze v centru Komořan.

Ve spolupráci se „Spolek pro Komořany“ bylo v roce 2020 realizováno hřiště pro mladší školní mládež v lokalitě Modřanského háje, kde v současnosti probíhá výstavba poslední etapy developerského projektu. Jedná se o hřiště se standartními hracími prvky doplněné o trampolínu a městský mobiliář. V blízkém okolí Točné se nachází multifunkční hřiště uzpůsobené pro všechny věkové kategorie včetně workoutových prvků pro dospělých.

Z hlediska sportovních a rekreačních oblastí mají Komořany dle **Metodického pokynu** nadprůměrný podíl funkčních ploch sloužící sportu a oddechu na počet obyvatel. (METODICKÝ POKYN k Územnímu plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, 2002)

**Tabulka č.3.:** Podíl sportovních a rekreačních ploch na jednoho obyvatele

	Počet obyvatel	Podíl sportovních a rekreačních ploch na jednoho obyvatele* (m <sup>2</sup> )
<b>Počet obyvatel k SLBD 2011</b>	2344	61,64
<b>Odhad aktuálního počtu obyvatel*</b>	2814	51,34
<b>Naplnění 100% rozsahu ÚS</b>	6285	22,99
<b>Naplnění 85% rozsahu ÚS</b>	5342	27,04
<b>Naplnění 70% rozsahu ÚS</b>	4400	32,84

**V řešeném území se nachází 14,448 ha ploch určených pro sport a rekreaci**

\* standard dle Metodického pokynu 15 m<sup>2</sup>/obyvatel

Podíl sportovních a rekreačních ploch na jednoho obyvatele v lokalitě Komořany

Komořany v současnosti nedisponují krytým sportovním areálem, ovšem výstavba tohoto zařízení je prověřována s plánovanou výstavbou základní školy. Sportovní areál může mít polyfunkční využití, po skončení vyučovacích hodin by bylo vhodné nabídnout možnost pronájmu areálu pro ostatní činnosti (např. sportovní kroužky či pronájem pro soukromé sportovní činnosti pro dospělé).

## 6. Aplikační část

### 6.1. Metodika aplikační části

Území bylo vymezeno na základě statistických obvodů popsaných v kapitole ..... Území bylo následně rozděleno do ploch bydlení a převážného bydlení na základě návrhu územní studie Komořany, která zkoumala možnost využití území. Vymezení dvou rozdílných ploch bydlení vzniklo z důvodů umístování občanského vybavení v rámci jednotlivých ploch. Na základě poznatků literární části s přihlédnutím k demografické analýze byly stanoveny plochy převážného bydlení, do kterých je možné umístit zařízení občanské vybavenosti. Tyto plochy se nacházejí ve středu sídelních jednotek, a proto je v případě návrhu umístění občanského vybavení nutné zohlednit jejich výhodnou polohu v rámci dostupnosti.

Aplikační část se řídí metodikou stanovenou Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury (Maier a kol., 2016). Lokalita Komořany je v rámci metodiky stanovena jako území typu A. Na základě tohoto poznatku používá aplikační část vymezený standard dostupnosti a aplikuje ho na fyzickou dostupnost základní občanské vybavenosti v souladu s metodikou. Při vypracování standardů dostupnosti v lokalitě Komořany je využíváno vzdušné vzdálenosti, která je upravená o koeficient 1,3. Mezi zařízení základního občanského vybavení, u kterých byl zkoumán standard dostupnosti patří (číslo uvedené v závorce je údaj standardu fyzické dostupnosti upravený o koeficient):

- mateřská škola – fyzická docházka 600 (462) m; v případě území s kompaktní zástavbou 400 (308) m
- základní škola úplná (I. a II. stupeň) – fyzická docházka 800 (615) m
- centrum denních služeb a denní stacionář – fyzická docházka 600 (462) m
- ambulantní zdravotní péče – skupina 1 (všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví) – fyzická docházka – 600 (462) m
- klubové zařízení, klubovna / komunitní centrum – fyzická docházka 600 (462) m; v případě území s kompaktní zástavbou 400 (308) m
- pošta / poštovní přepážka – fyzická docházka 2 000 (1538) m
- hasičská zbrojnice dobrovolných hasičů – fyzická docházka 1 000 (769) m
- hřiště pro předškolní děti – fyzická docházka 200 (154) m

- hřiště pro mladší školní děti – fyzická docházka 500 (384) m
- hřiště pro mládež a dospělé – fyzická docházka 500 (384) m

V případě že se daný typ základního občanského vybavení na území nenachází počítá aplikační část s umístěním takového vybavení na základě stanovení návrhu metropolitního plánu nebo návrhu územní studie Komořany. Nad rámec návrhu územní studie aplikační část v některých případech navrhuje jiné umístění nebo doplnění veřejné infrastruktury na základě terénního šetření a poznatků vycházejících z demografické analýzy a literární části.

Analýza je zpracována v Geografickém informačním systému (GIS) a jeho software ArcGIS, který umožňuje vytvoření potřebných map k vyhodnocení dostupnosti. Do programu jsou nahrána potřebná data, vrstvy parcel a budov dostupné z katastrálních map, statistické obvody, ortofotomapa Prahy a mapový podklad ZM – 10. Vrstva statistických obvodů byla v rámci této bakalářské práce poskytnuta českým statistickým úřadem, ostatní data jsou veřejně přístupná pomocí serveru Geoportál ČUZK. Vrstvy jsou zaneseny do souřadnicového systému S-JTSK Křovák East North, které jsou platné pro Českou republiku.

Pomocí funkce Georeferencing byla založena vrstva územní studie a na jejím základu společně s katastrální mapou. Pomocí těchto vrstev byly vytvořeny polygony, které odpovídají stávající zástavbě a navržené zástavbě. Tyto plochy byly dále rozšířeny o zastavitelné plochy pro bydlení určené z návrhu Metropolitního plánu města Prahy pro vyhodnocení jejich dostupnosti v souladu s cíli bakalářské práce. Při zpracování těchto vrstev na základě vymezené metodiky vznikne mapový výstup, který ukazuje, jaké plochy určené pro bydlení odpovídají standardu dostupnosti při současném nebo navrhovaném umístění občanského vybavení.

Na základě mapových výstupů je provedeno vyhodnocení dostupnosti standardu zařízení občanské vybavenosti. Vyhodnocení je doplněno o argumentaci, z jakých důvodů bylo umístění občanského vybavení v území zvoleno.

## 6.2. Vyhodnocení aplikační části

Na základě sběru a zpracování dat byly vytvořeny mapové podklady pro bližší analýzu dostupnosti občanského vybavení v lokalitě Komořany. Tyto výstupy lze najít jako součást Přílohy. Na rozvojových plochách, které nesplňují standardy dostupnosti není doporučen další rozvoj, dokud nebudou v těchto oblastech doplněna potřebná infrastruktura. Na dvou rozvojových plochách vymezených návrhem Metropolitního plánu v západní části území se nedoporučuje rozvoj ani v případě splnění některých standardů dostupnosti. Tyto rozvojové plochy jsou příliš odtrženy od stávající sídelní struktury a zasahují svým umístěním do části krajiny. Ve zmíněných plochách je dobručena výstavba sportovních zařízení. V následujících kapitolách je stručně rozebrána dostupnost jednotlivých druhů občanského vybavení.

### 6.2.1. Dostupnost mateřské školy

Vyhodnocení dostupnosti v Příloze 1 ukázalo jako nedostatečně obsloužené zejména území Modřanského háje, kde v současnosti probíhá poslední etapa developerského projektu. Zároveň severní území Komořan je v současnosti také velmi špatně obsloužené i když je brána v úvahu mateřská škola navržená v rámci územní studie. Výstavba nové školky by měla proběhnout co nejdříve s přihlédnutím k faktu, že mateřská školka v území dosahuje hranice své kapacity. I kdyby výstavba nové školky započala v I. etapě která je zatím plánována na rok 2025 bude do té doby špatná obslužnost celého území přetrvávat. S pokračujícím výstavbou v modřanském háji bude tlak na kapacity školky v Komořanech stále sílit. I kdyby se školka rozšířila o dvě třídy stále její standard dostupnosti pokrývá relativně malé území.

V případě realizace výstavby v západní části u plánovaného obchvatu by bylo vhodné zvážit umístění další školky do území. Pokud budeme předpokládat 70% naplnění územní studie mohlo by v území navrženo více mateřských škol s nižší kapacitou například dvě školky dohromady o šesti třídách. V Příloze 2 je na základě principů převzatých z literární části umístěna školka do centrální části. Školka se také nachází blízko plánovaných zastávek tramvaje a splní požadavky dostupnosti i v severní části. Vzhledem ke zklidnění dopravy v centrální části by bylo možné toto území přetvořit na veřejné prostranství které by poskytovalo možnost aktivit.

Západní část Komořan je také nesplňuje požadavky dostupnosti. Vzhledem k oddělení oblasti výrobní plochou by bylo vhodné doplnit zde další mateřskou školku, ale až v návaznosti na rozvoj území, aby byly zajištěny potřebné kapacity.

### 6.2.2. Dostupnost základní školy úplné (I. a II. stupeň) Sociální péče a péče o rodinu

Současný návrh Metropolitního plánu města Prahy vymezuje pozemek pro umístění veřejně prospěšné stavby – základní školy. Vyhodnocení obslužnosti je v Příloze 3. V současnosti se na území Komořan nenachází žádná základní škola. Pokud dojde k realizaci stávajícího záměru situace se mírně zlepší, přesto nebude ideální. Umístění základní školy by mělo být navrženo tak aby, obsloužilo především ty části, na kterých se nachází stávající zástavba.

Snaha obce o získání pozemků pro vystavění občanské vybavenosti může být poměrně náročný proces. V Příloze 4 je nastíněn možný postup při jednání s investory o možné výměně pozemků mezi městskou částí a soukromých vlastníků LOGISTIK REAL a Novákem Danielem, s parcelními čísly 3835/97, 3835/106 a 3835/107 v katastrálním území Modřany. Tato situace by sice zajistila nejlepší dostupnost, ale zároveň je nepravděpodobné že by k takové výměně došlo.

V každém případě musí být výstavba základní škole prioritou zejména s přihlédnutím k postupnému zvyšování obyvatel. Umístění školy je problematické z hlediska dostupnosti, pokud se nebude nacházet v centrální části. Výhodou takového umístění je i umístění tramvajové zastávky v blízkosti.

I přes 100% naplnění územní studie nebude v Komořanech dostatek obyvatel, aby pokryl kapacitu pro základní školy.

### 6.2.3. Dostupnost centra denních služeb a denního stacionáře

Územní studie nenavrhl umístění centra denních služeb a denního stacionáře. Vzhledem k absenci v území navrhuji dvě tato centra. (Příloha 5) Jedno v jižní části území vzhledem k vysokému počtu seniorů v oblasti. V návaznosti na plánovaný projekt se návrh umístění druhého zařízení do jeho centra v blízkosti oblasti seniorského bydlení, kterou navrhuje územní studie.



#### 6.2.4. Dostupnost ambulantní zdravotní péče – skupina 1 (všeobecné praktické lékařství, praktické lékařství pro děti a dorost, zubní lékař, gynekologie a porodnictví)

Územní studie navrhuje vybudování tří lékařských středisek lokálního významu. Tento návrh uspokojuje standardy dostupnosti na většině území, kromě jižní části. (Příloha 6) Vybudování lékařského střediska v centru Komořan je prioritou a centrální dostupnost uleví požadavkům na obslužení. V návaznosti na další rozvoj je rozumné směřovat tyto lékařská zařízení do oblastí se zvýšenou hustotou a snadnou dostupností, například v blízkosti tramvajové zastávky

#### 6.2.5. Dostupnost klubového zařízení, klubovny nebo komunitního centra

Příloha 7 ukazuje navržené umístění kulturního centra územní studií. Jedná se o centrální umístění v dobré dostupnosti tramvajové dopravy. V návaznosti na komunitní centrum bylo autorem doporučeno umístění knihovny do prostor komunitního centra. V území se nachází knihovna Českého hydrometeorologického ústavu, avšak vzhledem k jejímu umístění v západní části a specifické nabídce literatury by bylo vhodné do území doplnit další knihovnu.

Příloha 8 navrhuje doplnění komunitních center do území v případě pokračování výstavby.

#### 6.2.6. Dostupnost pošty / poštovní přepážky

Dostupnost pošty splňuje standardy dostupnosti pro celou lokalitu Komořan v případě zachování návrhu umístění. (Příloha 9)

#### 6.2.7. Dostupnost hasičské zbrojnice dobrovolných hasičů

Vzhledem k absenci hasičské zbrojnice dobrovolných hasičů v území lokalita Komořany nespĺňují její dostupnost. V Příloze 10 je navržena možná zbrojnice vzhledem k centrálnímu umístění a transformaci vzhledem k budování tramvajové trati. Výhodou je také umístění na hlavní silnici pro rychlejší dojezdové doby.

#### 6.2.8. Dostupnost hřišť pro předškolní děti, hřišť pro mladší školní děti a hřišť pro mládež a dospělé

Komořany celkově disponují malým množstvím hřišť. V Příloze 11 jsou označena hřiště pro předškolní děti. Jedno z těchto hřišť se nachází v centrální části

Komořan, kde je ze dvou stran ohraničeno komunikací. Tato poloha v současnosti vzhledem k vysoké intenzitě dopravy není vhodná, po zklidnění dopravy obchvatem tato lokalita může být vhodná i vzhledem k plánovanému rozšíření veřejného prostranství. Vzhledem k přísným standardům dostupnosti je potřeba doplnit síť těchto hřišť zejména do dopravně zklidněných oblastí.

Příloha 12 obsahuje vyhodnocení dostupnosti hřišť pro mladší školní děti a hřišť pro mládež a dospělé. Jako v předchozím případě je zastoupení těchto hřišť v území podprůměrné.

## 7. Diskuse

V rámci aplikační části je vyhodnocení dostupnosti občanské vybavenosti řešeno jednoduchou metodou vzdušné fyzické vzdálenosti. Pro účely tohoto vyhodnocení jsou tyto výsledky dostatečné, protože se práce také zabývala spoluprací veřejného a soukromého sektoru.

Procesem při navrhování umístění zařízení občanské vybavenosti, lze porovnávat různé přístupy při umisťování infrastruktury. V rámci této bakalářské práce jde převážně o soustředování občanského vybavení do lokálních center pro zajištění co nejnazší dostupnosti. Je pochopitelné že při použití jiných podkladů než vypracované územní studie, která je právně nezávazná a pouze posuzuje možnosti budoucího rozvoje by vlivem například jiného uspořádání navrhovaných ploch pro bydlení vyšly podstatně jiné výsledky při vyhodnocování ještě nerealizovaného záměru.

V případě stávající zástavby a stávajícího občanského vybavení práce poměrně přesně ukazuje deficit větší dostupnosti jednotlivých typů občanského vybavení.

## 8. Závěr

Hlavním cílem práce bylo vyhodnocení dostupnosti občanského vybavení v lokalitě Komořany. Na základě provedených analýz území a rešerší dostupné literatury došlo k tomuto vyhodnocení. Pro každý druh občanského vybavení byla prezentována mapa s výsledky šetření. V rámci vyhodnocení bylo sledován zcela zásadní nedostatek v dostupnosti některé ze základních zařízení občanského vybavení zejména v oblasti vzdělávání a výchovy. Vzhledem k plánovanému rozvoji území je na místě doplnit stavy nevyhovujícího občanského vybavení. Vzhledem

k předpokladu že realizace transformace bývalého průmyslového areálu, která je z hlediska umístění občanského vybavení klíčová, započne až v roce 2025 lze konstatovat že území bude nadále nedostatečně obslouženo.

V rámci vyhodnocení dostupnosti byly navrženy umístění některých typů občanského vybavení za účelem poskytnutí lepší dostupnosti s ohledem na rozložení obyvatelstva v území.

Dílčím cílem bakalářské práce byl popis možné spolupráce veřejného a soukromého sektoru za účelem naplnění veřejného zájmu. Bakalářská práce uvádí příklady z Německa, kde tato spolupráce mezi veřejným a soukromým sektorem funguje a je jasně popsána v právních předpisech. Na základě těchto příkladů je představena pražská verze doporučeného jednání s developerem, která je ovšem má pouze doporučující charakter.

Na závěr lze uvést že ochota spolupráce při vyjednávání mezi veřejným a soukromým sektorem musí vycházet ze vzájemného respektu a pochopení cílů druhé strany. Pokud si při vyjednávání budou obě strany rovny a zejména veřejný sektor bude schopen prosazovat vlastní zájmy v území může tato spolupráce vést ke zkvalitnění úrovně života v daných oblastech.

## 9. Zdroje

- Carr, L. J., Dunsiger, S. I., & Marcus, B. H. (Duben 2010). *Validation of Walk Score for estimating access to walkable amenities*. Načteno z NCBI:  
<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4845899/>
- ČSÚ. (2016). *Statistický obvod*. Načteno z Český statistický úřad:  
[https://www.czso.cz/csu/rso/statisticky\\_obvod](https://www.czso.cz/csu/rso/statisticky_obvod)
- ČSÚ. (2017). *Základní sídelní jednotka*. Načteno z Český statistický úřad:  
[https://www.czso.cz/csu/rso/zsj\\_rso](https://www.czso.cz/csu/rso/zsj_rso)
- ČSÚ. (2020). Načteno z <https://www.czso.cz>
- Achour, G. (leden 2004). *Developerské projekty I. - financování developerského projektu*. Načteno z epravo: <https://www.epravo.cz/top/clanky/developerske-projekty-i-financovani-developerskeho-projektu-22654.html>
- Arnica centre s.r.o. (2014). Načteno z Ordinance Arnica:  
[http://www.ordinacearnica.cz/cz/o\\_nas.html](http://www.ordinacearnica.cz/cz/o_nas.html)
- Asashi, Y., & Haque, A. (nedatováno). *Optimizing urban land use allocation for planners and real estate developers*. Načteno z ScienceDirect:  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0198971514000477>
- Augusta, P., & Rázková, D. (1997). *Kniha o Praze 12*. Praha: Vykladatelství a nakladatelství MILPO.
- Beranová, D. (2008). *Malá kronika Prahy 12. Díl I.: Kam sahá paměť generací*. Praha: Městská část Praha 12, Public History.
- Beranová, D. (2009). *Malá kronika Prahy 12. Díl. II.: Historie od A do Z*. Praha: Městská část Praha 12, Public History.
- Binek, J., Šerý, O., Svobodová, H., & Szczyrba, Z. (2015). *Klasifikace zmenšujících se měst v České republice*. Brno: XVIII. mezinárodní kolokvium o regionálních vědách. Sborník příspěvků.
- Brabec, T. (leden 2019). *Analýza infrastrukturních potřeb hl. m. Prahy (zaměřená na infrastrukturu vybrané občanské vybavenosti 2019 - Demografie*. Načteno z IPR:  
[https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/Obyvatelstvo/analyza%20infrastrukturnich%20potreb/O\\_demografie.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/ssp/analyzy/Obyvatelstvo/analyza%20infrastrukturnich%20potreb/O_demografie.pdf)
- Brundtland, G. H. (1987). *Our Common Future*. Oxford: Oxford University Press.
- Doi, K., Kii, M., & Nakanishi, H. (Listopad 2008). *An integrated evaluation method of accessibility, quality of life, and social interaction Environment and Planning*. Načteno z ResearchGate:  
[https://www.researchgate.net/publication/23541707\\_An\\_Integrated\\_Evaluation\\_Method\\_of\\_Accessibility\\_Quality\\_of\\_Life\\_and\\_Social\\_Interaction](https://www.researchgate.net/publication/23541707_An_Integrated_Evaluation_Method_of_Accessibility_Quality_of_Life_and_Social_Interaction)

- Doleželová, L., & Vejchodská, E. (Květen 2018). *Mnichovský model. Nastavení finanční participace investorů na základě zastavitelnosti území*. Načteno z UUR: <http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2018/2018-03/04-mnichovsky-model.pdf>
- Drápalová, K. (2015). Vychovej si svého developera. *Lidové noviny*, 17-18. Načteno z [https://www.ondrejprokop.cz/wp-content/uploads/2015/08/20150808\\_LAP\\_17.pdf](https://www.ondrejprokop.cz/wp-content/uploads/2015/08/20150808_LAP_17.pdf)
- Gehl, J. (2000). *Život mezi budovami. Užívání veřejných prostranství*. Brno: Partnerství.
- Geurs, K., & Östth, J. (Únor 2016). *Advances in the Measurement of Transport Impedance in Accessibility Modelling*. Načteno z ResearchGate: [https://www.researchgate.net/publication/305478273\\_Advances\\_in\\_the\\_Measurement\\_of\\_Transport\\_Impedance\\_in\\_Accessibility\\_Modelling](https://www.researchgate.net/publication/305478273_Advances_in_the_Measurement_of_Transport_Impedance_in_Accessibility_Modelling)
- Guan, D., He, X., & Hu, X. (Únor 2020). *ScienceDirect*. Načteno z Quantitive identification and evolution trend simulation of shrinking cities at the county scale, China: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210670720308283?via%3Dihub>
- Hlaváček, P., & Foglar, F. (srpen 2020). *Metodika kontribuce investorů do území - doporučení městským částem pro změny ÚP*. Načteno z IPR: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/metodika\\_kontribuce\\_investoru.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/metodika_kontribuce_investoru.pdf)
- Hnilička, P. (2012). *Sídelní kaše. Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů*. Brno: Host.
- Hollander, J. B. (2019). *A Research Agenda for Shrinking cities*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- IPR Praha. (červen 2015). *IPR*. Načteno z Demografie, bydlení a veřejná vybavenost v Praze: Analýza a prognóza demografického vývoje Prahy: <https://www.iprpraha.cz/clanek/1428/demografie-bydleni-a-verejna-vybavenost-v-praze>
- Jehlík, J. (2018). *Rukověť urbanismu*. Praha: Ausdruck Books .
- Komunitní plán rozvoje sociálních služeb na území městské části Praha 12 v letech 2015-2020*. (nedatováno). Načteno z Praha 12: [https://www.praha12.cz/assets/File.ashx?id\\_org=80112&id\\_dokumenty=60287](https://www.praha12.cz/assets/File.ashx?id_org=80112&id_dokumenty=60287)
- Korec, E. (2015). *Pozemky ukrývají poklady*. Praha: Ekospol.
- Krmelová, Z. (2016). Koncept města dobré dostupnosti a jeho význam pro kvalitu života seniorů a dětí v urbanním prostředí. *Urbanismus a územní rozvoj*.
- Křížová, J., & Syllová, J. (Leden 2015). *VEŘEJNÝ ZÁJEM – POJEM A JEHO POUŽITÍ VE SPRÁVNÍM OBVODU*. Načteno z psp: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj6mNee19nvAhU1hv0HHU6yAPwQFjAAegQIAhAD&url=https%3A%2F%2Fwww.psp.cz%2Fsqw%2Ftext%2Forig2.sqw%3Fidd%3D103353&usg=AOvVaw2uRnaGdhrsFH2mkqtpTQS2>

- LISTINA ZÁKLADNÍCH PRÁV A SVOBOD.* (prosinec 1992). Načteno z Poslanecká sněmovna parlamentu České republiky: <https://www.psp.cz/docs/laws/listina.html>
- Maier, K. (2012). *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada Publishing a.s.
- Maier, K. (2016). *Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury*. Načteno z UUR: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj-yeze3NnvAhVpgP0HHUlyDBYQFjABegQIAhAD&url=http%3A%2F%2Fwww.uur.cz%2Fimages%2F8-stanoviska-a-metodiky%2F53-TB050MMR01-Standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-201>
- Maier, K. (březen 2020). *Standardy dostupnosti veřejné infrastruktury*. Načteno z Ústav územního rozvoje: <http://www.uur.cz/images/8-stanoviska-a-metodiky/53-TB050MMR01-Standardy-dostupnosti-verejne-infrastruktury-2017-10-30.pdf>
- Maier, K., & Šindlerová, V. (2018). Dostupnost veřejných infrastruktur. *Urbanismus a územní rozvoj*.
- Maier, K., Řezáč, V., & Jablonská, L. (prosinec 2019). *SPOLUÚČAST PRIVÁTNÍHO SEKTORU NA VEŘEJNÝCH VÝDAJÍCH - Regulace v procesu plánování, rešerše evropských plánovacích systémů*. Načteno z STRATEGIE PRO DESÍTKU: [https://strategieprodesitku.cz/wp-content/uploads/2020/10/CVUT\\_Metodika\\_96-stran.pdf](https://strategieprodesitku.cz/wp-content/uploads/2020/10/CVUT_Metodika_96-stran.pdf)
- Makrí, M. C., & Folkesson, C. (nedatováno). *Accessibility Measures for Analyses of Land Use and Travelling with Geographical Information Systems*. Načteno z tft: <https://www.tft.lth.se/fileadmin/tft/dok/KFBkonf/4Makrifolkesson.pdf>
- Master plan Mitte Altona. Fundamente für en neues Stück Stadt.* (Únor 2013). Načteno z Hamburg: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwidq8zWitjvAhXS5KQKHcOrDacQFjAAegQIAhAD&url=https%3A%2F%2Fwww.hamburg.de%2Fcontentblob%2F3878498%2F6eb7b579840b36bec10a2b72f523dd01%2Fdata%2Fbroschuere-masterplan-mitt>
- Maříková, H. (1996). *Velký sociologický slovník*. Praha: Karolinum.
- METODICKÝ POKYN k Územnímu plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.* (listopad 2002). Načteno z IPR: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/pup/metodicky\\_pokyn.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/pup/metodicky_pokyn.pdf)
- Místní akční plán rozvoje vzdělávání ve správním obvodu Praha 12.* (prosinec 2016). Načteno z MAP P12: <http://www.mappraha12.cz/wp-content/uploads/2019/08/Analýza-MAP.pdf>
- Navrátil, M. (2002). *120 let trati Nusle - Modřany*. Praha: K-Report.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2493/2000 ze dne 7. listopadu 2000 o opatřeních na podporu plného začlenění rozměru životního prostředí do procesu rozvoje rozvojových zemí.* (Listopad 2000). Načteno z EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32000R2493>

- Němec, J., Bílek, O., & Rom, J. (2015). *Chráněná území Prahy, pravý břeh Vltavy*. Praha: Consult. Načteno z Místopis: [http://envis.prahamesto.cz/publikace\\_zp/CHÚ\\_Prahy\\_pravy\\_breh\\_Vltavy\\_2015.pdf](http://envis.prahamesto.cz/publikace_zp/CHÚ_Prahy_pravy_breh_Vltavy_2015.pdf)
- Němec, M. (Listopad 2020). *Územní analýza aktuálních developerských projektů výstavby bytových domů v Praze*. Načteno z IPR: <https://bit.ly/analyzadeveloperskychprojektu>
- Obec Hovorčovice*. (2021). Načteno z Hovorčovice: <https://www.hovorcovice.cz/obec-hovorcovice>
- Řezáč, V. (2017). Hamburg Altona. Plánování velkých rozvojových projektů v Německu. *Urbanismus a územní rozvoj*.
- Pallagst, K., Wiechmann, T., & Martinez-Fernandez, C. (2014). *Shrinking cities: International Perspectives and Policy Implications*. New York: Routledge.
- Peštová, S., & Rotport, M. (2010). *Slovník ekonomických pojmů pro střední školy a veřejnost*. Praha: Fortuna.
- Praha 12 křížem krážem*. (2016). Praha: Vydavatelství a nakladatelství MILPO.
- ÚAP Brandýs nad Labem*. (únor 2021). Načteno z Brandýs nad labem, Stará Boleslav: <https://www.brandysko.cz/uzemne-analyticke-podklady/ds-1175>
- Schmeidler, K. (2010). *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. Ostrava: Key Publishing s.r.o.
- Seznam. (2021). *Mapy.cz*. Načteno z <https://mapy.cz/zakladni?x=13.6437000&y=50.5342000&z=11>
- Smlouvy o územním rozvoji v otázkách a odpovědích. Proč a jak se mají investoři podílet na rozvoji měst a obcí*. (nedatováno). Načteno z Arnica: <https://arnika.org/smlouvy-o-uzemnim-rozvoji-v-otazkach-a-odpovedich/download/smlouvy-o-uzemnim-rozvoji-v-otazkach-a-odpovedich-manual-1-pdf>
- Soukup, T. (Duben 2020). *Demografická studie MČ Praha 12*. Načteno z MČ Praha 12: <https://www.praha12.cz/strategicke-a-komunitni-planovani-rozvoje-mc/ds-1271>
- Strejc, K. (1987). *Model občanského vybavení v městském centru*. Brno: Výzkumný ústav výstavby a architektury.
- Sýkora, L. (2002). *Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky*. Načteno z ResearchGate: [https://www.researchgate.net/publication/39908449\\_Suburbanizace\\_a\\_jeji\\_socialni\\_ekonomicke\\_a\\_ekologicke\\_dusledky](https://www.researchgate.net/publication/39908449_Suburbanizace_a_jeji_socialni_ekonomicke_a_ekologicke_dusledky)
- UNIT architekti, s.r.o. (nedatováno). *Územní studie Komořany*. Načteno z Praha.eu: [https://www.praha.eu/public/9d/c0/57/3249633\\_1141178\\_US\\_Komorany.zip](https://www.praha.eu/public/9d/c0/57/3249633_1141178_US_Komorany.zip)
- Vorbereitunge Untersuchungen Mitte Altona*. (Duben 2012). Načteno z Hamburg: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiRsv3PhtjvAhWBGUwKHQh-BKEQFjABegQIAhAD&url=https%3A%2F%2Fwww.hamburg.de%2Fcontentblob%2F3>

386806%2Fd9a523cd37d81d24d9a2b2d51a977268%2Fdata%2Fbericht-vuma-23-4-2012.pdf

*Work report - projects, planning and prospects.* (Červenec 2017). Načteno z Muenchen: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&act=8&ved=2ahUKEwjVrJDxldjvAhVJwAIHHYn-CwsQFjABegQIBBAD&url=https%3A%2F%2Fwww.muenchen.de%2Ffrathaus%2Fdam%2Fjcr%3Aa4133074-5032-46af-a411-532d41191754%2FLHM\\_Planungsreferat\\_WB17\\_ENG\\_W](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&act=8&ved=2ahUKEwjVrJDxldjvAhVJwAIHHYn-CwsQFjABegQIBBAD&url=https%3A%2F%2Fwww.muenchen.de%2Ffrathaus%2Fdam%2Fjcr%3Aa4133074-5032-46af-a411-532d41191754%2FLHM_Planungsreferat_WB17_ENG_W)

Zahumenská, V., & Zahumenský, D. (2019). *Smlouvy s investory a adaptační opatření*. Praha: Arnika.

Zahumenská, V., Zahumenský, D., Svoboda, P., & Humlíčková, P. (2019). *Smlouvy o rozvoji území obcí. Když je investor za humny*. Praha: Wolters Kluwer a.s.

*Zákon č. 133/1986 Sb. Zákon české národní rady o požární ochraně.* (Prosinec 1985). Načteno z *Zákony pro lidi*: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1985-133?text=Př%C3%ADloha#prilohy>

*Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu.* (Květen 2006). Načteno z *Zákony pro lidi*: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183>



## 10. Seznam příloh a obrázků

### 10.1. Seznam příloh

Příloha č. 1: Dostupnost mateřských škol v lokalitě Komořany

Příloha č. 2: Dostupnost mateřských škol v lokalitě Komořany dle návrhu BP

Příloha č. 3: Dostupnost navrhované základní školy v lokalitě Komořany

Příloha č. 4: Dostupnost navrhované základní školy v lokalitě Komořany dle návrhu BP

Příloha č. 5: Dostupnost centra denních služeb a denního stacionáře v lokalitě Komořany dle návrhu BP

Příloha č. 6: Dostupnost navrhované ambulantní lékařské péče v lokalitě Komořan

Příloha č. 7: Dostupnost navrhovaného komunitního centra s knihovnou v lokalitě Komořan

Příloha č. 8: Dostupnost navrhovaného komunitního centra s knihovnou v lokalitě Komořany dle BP

Příloha č. 9: Dostupnost pošty v lokalitě Komořany dle BP

Příloha č. 10: Dostupnost dobrovolného hasičského sboru v lokalitě Komořan

Příloha č. 11: Dostupnost dětských hřišť pro předškolní děti v lokalitě Komořan

Příloha č. 12: Dostupnost dětských hřišť pro mladší školní děti v lokalitě Komořan

Příloha č. 13: Mapa řešeného území

Příloha č. 14: Tabulka počtu obyvatel a zastoupení pohlaví v lokalitě Komořany

Příloha č. 15: Tabulka počtu bytů a obyvatel

Příloha č. 16: Tabulka věkového rozložení obyvatelstva

Příloha č. 17: Tabulka nejvyššího dosaženého vzdělání

Příloha č. 18: Tabulka počtu dětí v rodinách

Příloha č. 19: Tabulka způsobů využívání dopravy

Příloha č. 20: Mapa občanského vybavení v širších vztazích

Příloha č. 21: Tabulka počtu obyvatel a potřebné kapacity MŠ a ŽŠ dle jednotlivých projektů

## 10.2. Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Počet dokončených bytů na území hl. m. Prahy a území MČ Praha 12 v letech 2010–2020

Obrázek č. 2: Výpočet výše kontribuce developera podle Maiera

Obrázek č. 3: Využití renty investora podle politiky SoBoN

Obrázek č. 4: Možnosti kontribuce investora

Obrázek č. 5: Porovnání rozdílu mezi jednotným a dvoutarifovým výpočtem při určování kontribuce investora

Obrázek č. 6: Výpočet výše kontribuce investora dle při dvoutarifové výpočtu

Obrázek č. 7: Podoba masterplanu při transformaci území Altona – střed

Obrázek č. 8: Modřany, stanice dráhy a cukrovar, pohled z jihu 1910

Obrázek č. 9: Připojení částí Prahy

Obrázek č. 10: Komořany, rok 1983

Obrázek č. 11: Základní tabulka plošného pokrytí jednotkami hasičského sboru

## 10.3. Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Odhad počtu obyvatel a potřebné kapacity MŠ a ŽŠ dle METODICKÉHO POKYNU k Územnímu plánu hl. m. Prahy

Tabulka č. 2: Referenční hodnoty pro analýzu sociálních a zdravotních služeb

Tabulka č. 3: Podíl sportovních a rekreačních ploch na jednoho obyvatele



