

8. Koncepce ekonomické infrastruktury

Rozsah a funkční uspořádání zastavitelných a přestavbových území navrhované v územním plánu proporčně odpovídá tržním podmínkám a trendům i demografickému vývoji.

Rozsah kapitálových investic podporovaných z veřejných zdrojů (jak z městského, tak ze státního rozpočtu) přes stálý nárůst rozpočtových příjmů plně nezajišťuje stávající potřeby města a jeho další rozvoj, investice jsou nerovnoměrné. V případě investic celoměstského charakteru, zejména do technické a dopravní infrastruktury, je výše finančních zdrojů města natolik limitující, že bez zásadní změny rozpočtové politiky především v příjmové oblasti, nebo dalšího zvyšování zadluženosti města může být využitelnost potenciálu navrhovaných rozvojových a transformačních území případně jejich kapacita oproti vývoji a požadavkům trhu snížena, příp. časově odložena.

Z toho důvodu, aby bylo možné zodpovědně rozhodovat o rozvoji a investiční činnosti města, resp. městských částí, je třeba při přípravě podrobnější dokumentace rozvoj a transformaci území rozložit v čase a prostoru a zvážit priority. Rovněž je třeba v rámci zpracování podrobnější dokumentace vyčíslit investiční náklady a s ohledem na finanční zdroje města i městských částí zvážit a navrhnout v rámci modelu financování zejména vhodnost a míru zapojení soukromého sektoru, využití prostředků strukturálních fondů EU, dosažitelnost subvencí a dotací ze státního rozpočtu nebo prostředků z fondů zřízených jednotlivými ministerstvy. Dále je třeba stanovit finanční náročnost veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, které s daným rozvojem souvisejí nebo ho podmiňují, včetně výkupů nemovitostí ve veřejném zájmu prováděných za tímto účelem.

V některých zastavitelných a přestavbových územích je pořadí změn v území stanoveno etapami navrženými v rámci konceptu územního plánu a popsány v bodě 8.1 *Stanovení podmínek a pořadí změn v území*. U části z nich lze předpokládat, že splnění podmínek nezbytných pro jejich rozvoj bude vázáno na uvolnění prostředků z veřejných zdrojů nad stávající rámec schválených a v rozpočtu města či příslušné městské části zahrnutých investic. V příslušné podrobné dokumentaci určené k rozhodnutí o rozvoji a investiční činnosti města, případně městské části a k rozhodnutí o jejím financování z veřejných zdrojů proto bude nezbytné, u dále popsaných etapových lokalit E/1 až E/33 základního návrhu i etapových lokalit VE/1 až VE/15 variantních návrhů, vyčíslit finanční náročnost investičních podmiňujících akcí (aktivit) a navrhnout vhodný model jejich financování.

Pro usnadnění a možnost usměrňování rozvojových procesů by bylo vhodné vytvořit celoměstskou politiku nakládání s pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy a městských částí vycházející ze schváleného územního plánu.

8.1 Stanovení pořadí a podmínek změn v území

Územní plán navrhuje na území hlavního města Prahy řadu zastavitelných a přestavbových území. Některá z nich jsou navržena k realizaci v etapě. Etapou je chápán časový posun možného navrhovaného funkčního využití území, který je většinou podmíněn splněním podmínek nezbytných pro jeho rozvoj. Vzhledem k tomu, že koncept územního plánu je zpracován v základním i variantním návrhu, jsou rovněž etapy navrženy pro základní i variantní návrh.

Podmínky rozvoje těchto území jsou z hlediska realizace trojího charakteru:

1. Podmínky časové následnosti – realizace záměrů v území je podmíněna předchozím vyčerpáním rozvojového potenciálu v základním zastavitelném či přestavbovém území.
2. Podmínky realizace záměrů celoměstského charakteru, zejména infrastruktury, které jsou podmínkou také pro jiné etapové lokality, jejichž realizace není finančně s realizací etapy bezprostředně svázána.
3. Podmínky funkční závislosti – realizace záměru je funkčně podmíněna předchozí nebo současnou realizací podmiňující investice, která má zpravidla význam výlučně pro danou lokalitu.

Jde celkem o 35 území označených E/1 až E/35 základního návrhu a 15 území VE/1 až VE/15 variantních návrhů, které jsou rovněž vyznačeny ve výkresu V1 – Výkres základního členění. Pro jednotlivá území jsou ve smyslu uvedené charakteristiky stanoveny podmínky ve výrokové části v kapitole 8 s tímto odůvodněním:

8.1.1 ÚZEMÍ ŘEŠENÁ V ETAPĚ

E/1 Letňany

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Veselská – Mladoboleslavská a Veselská – Cukrovarská a rekonstrukcí ČOV Miškovice. Dále je podmíněna vyčerpáním rozvojového potenciálu ploch OB jižně od ulice Veselské a přestavbových ploch v rámci areálu Avia.

E/2 Čakovice – jih

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových obytných ploch OB na území Čakovic.

E/3 Čakovice – sever

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity ostatních rozvojových ploch OB na území Čakovic.

E/4 Třeboradice

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových ploch na území Třeboradic.

E/5 Miškovice – sever

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových ploch na území Čakovic, Miškovice a Třeboradic. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě obytných ploch OB. Výstavba je limitována územní rezervou pro nadzemní vedení 110 kV z TR Třeboradice do nové TR Kbely.

E/6 Miškovice – jih

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Miškovice a dále vyčerpáním kapacity stávajících rozvojových ploch na území Čakovic, Miškovice a Třeboradic.

E/7 Kbely

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Kbely a dále vyčerpáním kapacity všech stávajících rozvojových ploch na území Kbel.

E/8 Satalice – západ

Veškerá nová výstavba je podmíněna rekonstrukcí ČOV Kbely

Veškerá nová výstavba je dále podmíněna realizací komunikačního propojení Mladoboleslavská – Budovatelská a dopravním napojením na tuto komunikaci.

E/9 Horní Počernice

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity rozvojových ploch Horních Počernic v území severně od ulice Náchodské. Další podmínkou je realizace západovýchodního pěšího a cyklistického propojení předmětné plochy s územím západně od Pražského okruhu. Případná podmíněnost výstavby na přednostní realizaci křižovatky Bystrá – Novopacká je vázána na posouzení dopravního vlivu záměru. Je nutno dořešit systém odkanalizování, především kapacitu ČOV Čertouzy.

E/10 Bohdalec – Slatiny

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací dostatečně kapacitní hromadné dopravy, tj. minimálně tramvajové trati v úseku Vršovická – Spořilov. Další podmínkou je koordinovaná postupná realizace páteřní komunikační sítě území, především východní obvodové komunikace, komunikačního propojení Pod Vršovskou horou – Průběžná a napojení na Městský okruh. Vymístění stávajícího provozního zázemí pro městskou autobusovou dopravu na Bohdalcích musí předcházet zajištění nového zázemí v lokalitě při Chodovské ulici.

E/11 Spořilov

Využití území zahrnující plochy tramvajové smyčky a okolí k zástavbě je podmíněno vymístěním stávající tramvajové smyčky Spořilov po realizaci jižní tramvajové tangenty vedené na Jižní Město v úseku Spořilov - Opatov - VŠ koleje Háje.

E/12 Roztyly

Pro rehabilitaci prostoru kolem stanice metra C Roztyly je nutné redukovat autobusový terminál na míru nezbytnou pro linky městské autobusové doprav. Redukce plochy stávajícího autobusového terminálu je podmíněna vybudováním náhradní kapacity v terminálech Písnice a Opatov.

E/13 Dolní Měcholupy

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh. Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

E/14 Uhřetěves – sever

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh. Podmínkou pro realizaci zástavby v ploše SM je rovněž vyčerpání kapacity rozvojových ploch podél ulice Bečovské a Přátelství.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Uhřetěves. Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy. V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

E/15 Uhřetěves – střed

Rozšiřování stávající zástavby v uvedené ploše je podmíněno vyčerpáním kapacity rozvojových ploch OB na území Uhřetěvesi a zajištěním přijatelné kvality obsluhy území hromadnou dopravou.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Uhřetěves.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

E/16 Královice

Veškerá nová výstavba v uvedených plochách je podmíněna vyčerpáním kapacity rozvojových ploch OB na území Královice a zajištěním přijatelné kvality obsluhy území hromadnou dopravou. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

E/17 Pitkovice

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací komunikačního propojení Františka Diviše – K Dálnici a K Dálnici – Štychova. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

E/18 Křeslice

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity rozvojových ploch bydlení OB na území Křeslic. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

E/19 Krč – Pod Višňovkou

Podmínkou je zrušení provozu areálu kojeneckého ústavu.

E/20 Braník – Vrbová

Zástavba je podmíněna realizací dopravního propojení ulic Vrbové a Sulické.

E/21 Braník

Výstavba v této lokalitě je podmíněna realizací administrativního komplexu v okolí budovy Subterra jako protihlukové bariéry od Jižní spojky.

E/22 Hodkovičky

Výstavba v této lokalitě je podmíněna vyčerpáním kapacity ploch SM a OB v k. ú. Hodkovičky.

E/23 Libuš

Zástavba v plochách SM severně i jižně od Kunratické spojky je podmíněna realizací, případně úzkou koordinací se stabilizovaným návrhem připravované trasy metra D na základě územního rozhodnutí provozního úseku Nové Dvory – Depo Písnice.

E/24 Písnice

Zástavba je podmíněna realizací obchvatu Písnice. Zástavba v severní ploše bydlení OB je podmíněna realizací, případně úzkou koordinací se stabilizovaným návrhem připravované trasy metra D na základě územního rozhodnutí provozního úseku Nové Dvory – Depo Písnice. Naplňování ploch pro zástavbu bude postupovat směrem od severu k jihu.

E/25 Cholupice

Plochy pro zástavbu budou naplňovány směrem od centra sídla k okraji, jižní plochy budou realizovány až po zprovoznění trasy metra D. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch OB. Podmínkou je také dobudování stokové sítě a její napojení na celoměstský systém odkanalizování.

E/26 Šabatka

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity ploch bydlení OB na území Modřan a realizací komunikace Nová komořanská včetně napojení na Pražský okruh.

E/27 Lipence – západ

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací obvodové komunikace a dopravního napojení na ulici Strakonickou u areálu Ministerstva vnitra. Další podmínkou pro navrhovaný rozvoj v lokalitě je vytvoření retenčních opatření, které jsou uvedeny ve studii Odvodnění Kyjovského potoka, Lipenského potoka a bezejmenné vodoteče. Nová zástavba je zároveň podmíněna rozšířením stávající ČOV Lipence.

E/28 Velká Chuchle – osada Lahovská

Nová výstavba je podmíněna realizací nové komunikace Radotín – Velká Chuchle s mimoúrovňovým přejezdem železniční trati a v parametrech odpovídajících nárokům na dopravní obsluhu zástavby. Nezbytná je rovněž realizace občanské vybavenosti na území Velké Chuchle odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

E/29 Slivenec – západ

Nová výstavba ve vymezeném území je podmíněna vyřešením a realizací dopravní obsluhy z ulice K Barrandovu. Podmínkou je rovněž zprovoznění tramvajové trati Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec a vyčerpání kapacity rozvojových ploch na území Slivence.

E/30 Barrandov – západ

Rozvoj a výstavba na dotčeném katastrálním území Hlubočepy a katastrálním území Holyně jsou možné až po nabytí účinnosti územního rozhodnutí na řešení tramvajové trati v úseku Barrandov – Holyně (smyčka severně od Holyně).

E/31 Západní Město – Horka

Veškerá nová výstavba ve vymezeném území je podmíněna realizací větve trasy B metra ze stanice Stodůlky do stanice Horka. Podmínkou je rovněž koordinovaná postupná realizace páteřní komunikační sítě území.

Další podmínkou je provedení protipovodňových opatření v předmětném území i v povodí, které jsou uvedeny v generelu Dalejského potoka.

E/3 Smíchov

Veškerá nová výstavba ve vymezeném území je podmíněna realizací tunelového úseku „Nového spojení - II etapa“.

E/33 Ruzyně – rozšíření letiště

Rozšíření letiště je podmíněno napojením systémem kolejové hromadné dopravy realizací stavby Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na Letiště Ruzyně.

8.1.2 ÚZEMÍ ŘEŠENÁ V ETAPĚ V RÁMCI VARIANT**VE/1 Čakovice (u Kbel)**

Vzhledem k vysokému podílu navrhovaného zalesňování dlouhodobě zemědělsky využívaných pozemků orné půdy při severním okraji Prahy je tato lokalita navržena k rozvoji zeleně v další etapě až po prioritním zalesnění pozemků v okolí navržené trasy Pražského okruhu.

VE/2 Písnice

Důvod etapy je dosud nestabilizovaná trasa metra D. Zástavba je podmíněna nabytím účinnosti územního rozhodnutí provozního úseku Nové Dvory – Depo Písnice trasy metra D.

VE/3 Dolní Počernice – Běchovice

Výstavba v předmětných plochách, které představují Intenzivnější variantní využití území, je podmíněna realizací dopravního napojení na Pražský okruh vložení nové mimoúrovňové křižovatky a návazného komunikačního propojení k ulici Mladých Běchovic.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/4 Horní Počernice – východ

Výstavba v předmětných etapových plochách je podmíněna realizací páteřní komunikační sítě, především komunikačního propojení ulice Náchodské s D11 v křižovatce Beranka a severní souběžné komunikace s dálnicí D11. Dále je podmíněna rozšířením kapacity ČOV Čertouzy.

VE/5 Bohdalec – Slatiny

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací dostatečně kapacitní hromadné dopravy, tj. minimálně tramvajové trati v úseku Vršovická – Spořilov. Další podmínkou je koordinovaná postupná realizace páteřní komunikační sítě území, především východní obvodové komunikace, komunikačního propojení Pod Vršovskou horou – Průběžná a napojení na Městský okruh. Vymístění stávajícího provozního zázemí pro městskou autobusovou dopravu na Bohdalci musí předcházet zajištění nového zázemí v lokalitě při Chodovské ulici.

VE/6 Dubeč

Nová výstavba v předmětných etapových plochách je podmíněna realizací tramvajové trati v úseku Ústřední dílny DP – Průmyslová – Kutnohorská a Štěrboholy – Dubeč spolu s páteřní komunikací, která tvoří osu rozvojového území. Podmínkou pro výstavbu v uvedených plochách je vyčerpání kapacit rozvojových ploch na území Štěrbohol a Dolních Měcholup severně od Hostovického potoka. Výstavbě musí předcházet realizace Pražského okruhu v úseku D1 – Běchovice a musí být koordinována s řešením mimoúrovňové křižovatky PO – I/12 v její finální podobě. Současně je tato výstavba podmíněna realizací transformovny 110/22 kV Dubeč.

Výstavba v území je dále podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Uhřetěves.

Další podmínkou je realizace obnovy rybníku v Dubči, které mají částečně sloužit pro retenci dešťových vod.

VE/7 Dolní Měcholupy

Nová výstavba v etapových plochách je podmíněna vyčerpáním kapacit rozvojových ploch na území Dolních Měcholup. Pro zlepšení podmínek obsluhy uvedených ploch hromadnou dopravou je výstavba podmíněna i realizací tramvajových tratí Nádraží Hostivař – Dolní Měcholupy – Štěrboholy a Ústřední dílny DP – Průmyslová – Nové Štěrboholy.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/8 Královice

Nová výstavba je podmíněna realizací nové komunikace vedené severně podél zastavěného území a napojené na Pražský okruh v křižovatce Královice. Veškerá nová výstavba je dále podmíněna vyčerpáním kapacity navržených rozvojových ploch bydlení OB na území Královic a realizací občanské vybavenosti v odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB. Nezbytné je i zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/9 Uhřetěves – východ

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity všech rozvojových ploch na území Uhřetěvesi. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. Nezbytná je současná realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

VE/10 Uhřetěves – jih

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity všech rozvojových ploch na území Uhřetěvesi. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy realizací železniční zastávky „Prknoška“ na trati Praha - Benešov. Nezbytná je současná realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB.

Nová zástavba je rovněž limitována nedostatečnou kapacitou ČOV Královice.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

V území je nezbytné zajistit retenční opatření k zamezení nárůstu odtoku dešťových vod.

VE/11 Kolovraty

Veškerá nová výstavba je podmíněna adekvátní rekonstrukcí technické a dopravní infrastruktury v předmětném území.

Výstavba v území je podmíněna zkapacitněním vodojemu Kozinec, jehož kapacita je v současnosti vyčerpána. Výstavba bude možná až po realizovaných obnovách vodárenských řadů a nových stavbách vodárenské soustavy na jihovýchodě Prahy.

VE/12 Šeberov

Veškerá nová výstavba je podmíněna prodloužením trasy východní tramvajové tangenty z Jižního Města (Opatova) do předmětného území a realizací východního komunikačního obchvatu Šeberova napojeného na Vesteckou spojku a zkapacitněním mimoúrovňové křižovatky Opatov.

VE/13 Nebušice – západ

Veškerá nová výstavba je podmíněna realizací dopravního napojení uvedených ploch na komunikační síť v parametrech odpovídajících kapacitě navrhovaného záměru, tj. rekonstrukce a rozšíření ulice Sichrovského včetně zásahu do stávající zástavby. Další podmínkou je zajištění přijatelné kvality hromadné dopravy. V území je nezbytné zajistit retence dešťových vod, uvedené ve Vodohospodářské studii Nebušice – západ. Nezbytná je současná realizace občanské vybavenosti odpovídající celkové kapacitě ploch bydlení OB na území Nebušic.

VE/14 Nebušice – Vízerka

Veškerá nová výstavba je podmíněna vyčerpáním kapacity všech rozvojových ploch na území Nebušic.

VE/15 Západní Město

Nová výstavba ve vymezených plochách je podmíněna realizací větve trasy B metra ze stanice Stodůlky do Západního Města (stanice Horka).

V dostupnosti stanice metra je nezbytné zajistit realizaci parkoviště (garáže) P+R požadované kapacity.

Další podmínkou je provedení protipovodňových opatření v předmětném území i v povodí, které jsou uvedeny v generelu Dalejského potoka.

8.2 Odhad ekonomické náročnosti urbanistického rozvoje

Urbanistický rozvoj města, především prostorové uspořádání, využití a rozsah funkčních ploch i jeho výsledný celkový chod a organizace, kromě dalšího, závisí na řadě věcně, časově a místně vázaných ekonomických faktorů. Z těch významných to jsou například celková hospodářská a tržní situace (celkový tržní rámec), její momentální stav a vývojové trendy. Dále úroveň cen ve stavebnictví a volné dodavatelské kapacity. Uskutečnění rozvojových či přestavbových záměrů v daném území a daném čase je rovněž závislé na stavu a dosažitelnosti finančních zdrojů, zejména veřejných prostředků pro rozvojové a přestavbové procesy navrhované na území hlavního města Prahy v konceptu územního plánu. Významnou roli mají rovněž majetkoprávní poměry v rozvojových či přestavbových plochách a plochách pro podmiňující investice. Dále zainvestovanost rozvojových či přestavbových ploch, stejně jako místně obvyklé ceny nemovitostí atp.

V územním plánu je, v návaznosti na stávající stav dopravních sítí i technické infrastruktury a s ohledem na rozvojové či přestavbové záměry, navržen a vymezen rozsah vybrané dopravní a technické infrastruktury. Na základě rámcové bilance byl proveden hrubý odhad nákladové náročnosti realizace vybrané dopravní a technické infrastruktury v rozsahu odpovídajícím střednědobému plánovacímu období (tj. realizaci v následujících 5 letech) a dlouhodobému plánovacímu období (tedy k realizaci v následujících 10 letech).

Pro střednědobé plánovací období a vymezenou část z vybrané dopravní a technické infrastruktury včetně s ní souvisejících aktivit lze, i přes částečnou nejasnost kapitálových investic do dopravní a technické infrastruktury, uvažovat s finančními náklady v cenové úrovni r. 2009 ve výši okolo 120,0 mld. Kč.

V případě rozšíření plánovacího období z 5 na 10 let se, pro poměrně značnou nejasnost kapitálových investic, zvýší nepřesnost při stanovení souhrnu finančních nákladů do dopravní a technické infrastruktury. Souhrn finančních nákladů za období 10 let se proto může pohybovat v rozmezí 240 až 300 mld. Kč.

Souhrn veškeré vybrané dopravní a technické infrastruktury vymezené v konceptu územního plánu hl. m. Prahy je však celkově rozsáhlejší a investičně náročnější.

Z toho vyplývá trvalá potřeba ročních investic do vybrané dopravní a technické infrastruktury vymezené v konceptu územního plánu hlavního města Prahy v průměrné výši 24 až 30 mld. Kč.

Z vlastního rozpočtu bude přitom hlavní město Praha schopno pokrýt nejvýše 75 % uvažovaných nutných investičních nákladů. V případě většího a dlouhodobějšího výpadku příjmů, např. v souvislosti s hospodářskou krizí nebo v případě nárůstu dluhové služby, i méně. Potřebuje proto 25 až 40 % nákladů pokrýt z jiných, veřejných, případně soukromých, zdrojů. Pokud by se investiční náklady nedařilo pokrýt z vlastního rozpočtu, bude nutné stanovit investiční priority.

Podíl veřejného a soukromého sektoru na investici není vždy znám či dořešen, i když investiční náročnost známa je. Je žádoucí, aby využití partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) bylo zvažováno, popřípadě prověřeno u co největšího počtu investic, zejména u investic podmiňujících rozvoj a možnost využití území, tedy například do dopravy či technické infrastruktury.

Rovněž je žádoucí, aby u co největšího počtu investic byla zvážena, popřípadě prověřena využitelnost zdrojů státního rozpočtu ať již formou účelových příspěvků (dotací) nebo národních dotačních programů a zdrojů Evropské unie (EU). V případě zdrojů EU především možnost získání prostředků ze strukturálních fondů, a fondu soudržnosti. Čerpání těchto zdrojů z EU bude záviset na kvalitě předkládaných projektů.

Významným ekonomickým faktorem ovlivňujícím proces územního rozvoje a rozhodovací mechanismy je rovněž čas. Dobré načasování investice v sobě nese možnost zesílení ekonomických přínosů i zvětšení jejich rozsahu díky multiplikačním efektům, většinou časově a lokálně omezeným. Faktor času je nutné zvažovat vždy, počínaje náročností přípravných prací až po realizační podmínky.

Důležitým hlediskem rozhodujícím jak o rychlém a bezproblémovém vstupu do území, tak o nákladové náročnosti investic do území jsou majetkoprávní poměry. Zde je účelné prozkoumat v první řadě vlastnické vztahy a z nich odvozené vlastnické poměry, nejlépe pro jednotlivé případy rozvojových a přestavbových aktivit; viz níže uvedené tabulky.

8.2.1 VLASTNICKÉ POMĚRY

Podíly jednotlivých agregovaných skupin vlastníků na celkové rozloze hl. m. Prahy

Podílník na pozemkovém vlastnictví - název	podíl v %
Veřejný sektor vyjma Prahy a jím ovládané subjekty	15,53
Hl. m. Praha vč. městských částí a jimi ovládaných subjektů	27,28
Soukromý sektor	49,31
Nemovitosti s neidentifikovaným či nezjištěným vlastnictvím	7,88

Podíly jednotlivých agregovaných skupin vlastníků na celkové rozloze území vymezeného pro ÚSES v základním řešení

Podílník na pozemkovém vlastnictví - název	podíl v %
Veřejný sektor vyjma Prahy a jím ovládané subjekty	30,86
Hl. m. Praha vč. městských částí a jimi ovládaných subjektů	33,21
Soukromý sektor	24,58
Nemovitosti s neidentifikovaným či nezjištěným vlastnictvím	11,34

Podíly jednotlivých agregovaných skupin vlastníků na celkové rozloze území vymezeného pro ÚSES ve variantě

Podílník na pozemkovém vlastnictví - název	podíl v %
Veřejný sektor vyjma Prahy a jím ovládané subjekty	46,47
Hl. m. Praha vč. městských částí a jimi ovládaných subjektů	22,23
Soukromý sektor	24,51
Nemovitosti s neidentifikovaným či nezjištěným vlastnictvím	6,80

Z analýzy vlastnických poměrů v řešeném území a výše uvedených tabulek vyplývá, že zhruba 43 % z celkového území hl. m. Prahy je ve vlastnictví veřejného sektoru, z toho téměř 2/3 ve vlastnictví hl. m. Prahy. Ne vždy však jde o plochy vhodné pro umístění či vedení nově navrhovaných prvků vybraných dopravních sítí a infrastruktury, veřejných prostranství, veřejně prospěšných staveb.

V případě území vymezeného pro územní systém ekologické stability (ÚSES) v základním řešení drží veřejný sektor z celkové plochy ÚSES cca 64 %, z čeho hl. m. Praha vlastní více než polovinu a v plochách pro ÚSES ve variantě téměř 69 %, z čeho hl. m. Praha vlastní méně než 1/3.

Pro udržení ÚSES v navržených hranicích a navrženém rozsahu by bylo vhodné získat do vlastnictví obce, hl. m. Prahy, co největší rozsah pozemků, na nichž je ÚSES vymezen.

Rozvoj území navržených k rozvoji či přestavbě v etapě v základním řešení i v etapě ve variantě je v řadě případů vázán realizací investiční výstavby podmiňující výlučně rozvoj jedné lokality, v řadě případů realizací investiční výstavby podmiňující rozvoj více lokalit. Přitom vlastní podmiňující investice může zcela nebo z části ležet na plochách mimo území lokality, jejíž rozvoj podmiňuje. V těchto případech vzniknou buď dodatečné nároky na vlastnickou konsolidaci takových pozemků, nebo na omezení vlastnických práv s nimi spojených.

Pro vyřešení roztříštěného vlastnictví pozemků ve vymezených územích bude nutné, na základě prověření aktuálního stavu vlastnických vztahů, provést vlastnickou konsolidaci vybraných dotčených ploch (jde o finančně a časově náročný proces).

Mezi nutné předpoklady úspěšné realizace rozvoje města v souladu s návrhem konceptu územního plánu hlavního města Prahy patří požadavek zpracování majetkové politiky města pro účely optimálního hospodaření se zdroji města. V jejím rámci je žádoucí provést účelovou inventarizaci (pro jednotlivé případy je nutné tyto údaje upřesnit) movitého i nemovitého majetku, určit základní strategické směry majetkových akvizic a manipulací, sestavit program využití a reprodukce majetku města s ohledem na poskytování veřejných služeb. Jednou z výhod by měla být možnost předcházet či efektivně a včas přistupovat např. v případě veřejně prospěšných staveb k procesu vyvlastnění, nebo nutnému omezení vlastnických práv.