textová část odůvodnění

kapitola 2 - Soulad návrhu územního plánu s politikou územního rozvoje, územním rozvojovým plánem a územně plánovací dokumentací vydanou krajem.

Územní plán hlavního města Prahy
(Metropolitní plán)

/

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Kancelář metropolitního plánu
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
<www.iprpraha.cz/metropolitniplan>

© IPR Praha 2026

ZADAVATEL
Hlavní město Praha
Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, CSc. (primátor města)

POŘIZOVATEL
Magistrát hlavního města Prahy
Odbor územního rozvoje
Jungmannova 35, 110 00 Praha 1
Ing. arch. Filip Foglar (ředitel odboru)

PROJEKTANT
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2
Mgr. Ondřej Boháč (ředitel)

IPR / SRM / KMP
AUTORSKÝ TÝM METROPOLITNÍHO PLÁNU

Ing. arch. Michal Leňo (vedoucí Kanceláře metropolitního plánování)

prof. Ing. arch. Roman Koucký
RNDr. Martin Kubeš (krajina)
Ing. Jan Špilar (doprava)
Ing. Petr Hrdlička (městské inženýrství)

Ing. arch. Martin Bukovský / Ing. arch. Jiří Deyl / Ing. arch. Alena Dvořáková
Ing. Michaela Hanzlová / Ing. arch. Tereza Kenížová / Ing. arch. Petr Kočička
Ing. arch. Kristián Krajňák / Ing. arch. Ivana Kúsková / Eliška Pilná, AADipl
Ing. arch. Hana Procházková / Ing. arch. Daniel Volek

ve spolupráci s ostatními kancelářemi IPR Praha

2. SOULAD ÚZEMNÍHO PLÁNU S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE, ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM A ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ VYDANOU KRAJEM

Vyhodnocení splnění souladu s PÚR, ÚRP a se ZÚR je z důvodu přehlednosti textu členěno podle jednotlivých kapitol, popř. podkapitol a částí těchto dokumentů.

2. 1 VYHODNOCENÍ SOULADU S POLITIKOU ÚZEMNÍHO ROZVOJE

PÚR je celostátní dokument schválený vládou postupem definovaným ve stavebním zákoně pro koordinaci územního plánování. PÚR je závazná pro ZÚR i jednotlivé územní plány. Aktuálně platná a účinná je od 1. 10. 2025 PÚR po změně č. 8.

První znění PÚR bylo schváleno v červenci 2009,

aktualizace č. 1 PÚR byla schválena v dubnu 2015,
- *jedná se o komplexní aktualizaci na základě Zprávy o uplatňování schválené v srpnu 2013, aktualizace má vliv na pražskou územně plánovací dokumentaci,*

aktualizace č. 2 PÚR byla schválena v září 2019,
- *upravuje koridor silnice I/43 mimo území Prahy,*

aktualizace č. 3 PÚR byla schválena v září 2019,
- *stanovuje úkol vymezit plochu pro vodní dílo Vlachovice mimo území Prahy,*

aktualizace č. 4 PÚR byla schválena v červenci 2021,
- *jedná se o komplexní aktualizaci na základě Zprávy o uplatňování schválené v květnu 2019, aktualizace má vliv na pražskou územně plánovací dokumentaci,*

aktualizace č. 5 PÚR byla schválena v srpnu 2020
- *vymezuje plochu pro vodní dílo Kryry mimo území Prahy,*

aktualizace č. 6 PÚR byla schválena v červenci 2023
- *vymezuje plochu pro vodní dílo Skalička mimo území Prahy,*

aktualizace č. 7 PÚR byla schválena v únoru 2024
- *vypouští požadavky na vymezení plavebního kanálu Dunaj-Odra-Labe, Prahy se netýká.*

Dále se po nabytí účinnosti nového stavebního zákona nepořizují aktualizace PÚR, ale změny:

změna č. 9 PÚR byla schválena v lednu 2025
- *vymezuje dvě nové specifické oblasti týkající se obnovitelných zdrojů energie a uvádí PÚR do souladu s novým stavebním zákonem, změna má vliv na pražskou územně plánovací dokumentaci,*

změna č. 8 PÚR byla schválena v srpnu 2025
- *jedná se o komplexní změnu na základě Zprávy o uplatňování schválené v červenci 2023, změna má vliv na pražskou územně plánovací dokumentaci.*

Z PÚR v aktuálním znění vyplývají pro území Prahy následující požadavky:

2. 1. 1 Ke kapitole 2. Celostátní priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území

Metropolitní plán je v souladu s celostátními prioritami územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území stanovenými PÚR. Při zajišťování a vyhodnocování souladu byla přiměřeně využívána aktualizovaná metodická „pomůcka k uplatňování celostátních priorit Politiky územního rozvoje České republiky“ vydaná MMR a Ústavem územního rozvoje, ve znění závazném od 1. 3. 2025. Aktualizace této metodiky reflektuje úpravy nového stavebního zákona a úpravy provedené v PÚR změnou č. 9.

Následuje výčet obecných i konkrétních požadavků vyplývajících z celostátních priorit PÚR, (těch, které se obecně či konkrétně dotýkají řešeného území) spolu s vyhodnocením souladu s Metropolitním plánem:

K bodu (14) PÚR
„Ve veřejném zájmu chránit a rozvíjet přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zachovat ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Tato území mají značnou hodnotu, např. i jako turistické atraktivity. Jejich ochrana by měla být provázána s potřebami ekonomického a sociálního rozvoje v souladu s principy udržitelného rozvoje. V některých případech je nutná cílená ochrana míst zvláštního zájmu, v jiných případech je třeba chránit, respektive obnovit celé krajinné celky. Krajina je živým v čase proměnným celkem, který vyžaduje tvůrčí, avšak citlivý přístup k vyváženému všestrannému rozvoji tak, aby byly zachovány její stěžejní kulturní, přírodní a užitné hodnoty.“

Metropolitní plán v souladu s Úmluvou Rady Evropy o krajině, považuje celé území za soubor jednotlivých krajin („krajina je všude“) a respektuje cílové charakteristiky jednotlivých krajin stanovené ZÚR. Smyslem vymezení krajin je právě definovat a rozvíjet specifické a jedinečné hodnoty území a diferencovat regulaci. Krajiny Metropolitní plán upřesňuje vymezením lokalit s individuální regulací, viz podrobně také v odůvodnění souladu s kapitolou i) ZÚR.

V nejvyšší úrovni systému regulací, resp. podmínek využití a prostorového uspořádání území, člení Metropolitní plán území Prahy na dvě části, zastavitelné území (vystavěné prostředí a městskou přírodu) a nezastavitelné území (otevřenou krajinu). Tímto základním rozčleněním, na které navazují podrobnější požadavky, chrání a rozvíjí přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Zřetelným koncepčním oddělením městské krajiny a krajiny otevřené při současném omezení rozšiřování rozvojových ploch a při odblokování adekvátně intenzivní zástavby v přestavbových (transformačních) plochách v centru města, jsou naplňovány základní

principiální požadavky na udržitelný rozvoj urbanizovaného i neurbanizovaného území.

Upadání venkovské krajiny je bráněno kombinací několika opatření. Jednak mírou vyloučení aplikace § 18 odst. 5 stavebního zákona pro jednotlivé typy využití nezastavitelných lokalit. Dále umožněním dané míry hospodaření ve vhodných nezastavitelných lokalitách a limitovaného rozvoje hospodářských samot. Současně je upadání venkovské krajiny bráněno zamezováním srůstání sídel, nevytvářením nových neodůvodněných rozvojových ploch, ale i regulací využití, například výjimkami pro občanskou vybavenost a vyšší mírou přípustnosti vzniku nerušících pracovních míst v provozech slučitelných s bydlením v zastavitelných lokalitách. Součástí je i ochrana specifického charakteru vymezením samostatného typu struktury –lokality – vesnická struktura. Samostatnou související kapitolou je Metropolitním plánem předepsaná dopravní a infrastrukturální obsluha jednotlivých lokalit. Naplňování hodnocené priority přispívá další filozofie MPP, že infrastruktura se má přizpůsobovat struktuře a nikoliv naopak, tedy že jsou např. jednoznačně předepsány požadavky na umístění zástavby ve vztahu k ulici a tomuto požadavku se ve výsledku musí přizpůsobit konkrétní realizační dopravní řešení veřejného prostranství – ulice (rychlost, hluk, přechody, poloměry, chodníky atd.). Tato opatření umožní posilovat unikátní identitu samostatných malých sídel na území Prahy a současně zajistí jejich adekvátní ekonomicky odůvodnitelný rozvoj spojený s posílením infrastruktury, aniž by se poškodilo kvalitní životní prostředí. Bývalé vesnice nacházející se dnes na území Prahy tak i do budoucna budou atraktivní alternativou pro bydlení v centru města.

Priorita je zásadně naplňována v návaznosti na PSP i pomocí stabilizující výškové regulace, specificky zaměřené na individuální výškovou kompozici města jako celku pomocí abstraktního rastru a aplikačních opatření vedoucích k rozvoji výškové diverzity v souladu s potřebami památkové péče. Výšková regulace vymezená v MPP je současně nastavena jako antiteze k nežádoucí nivelizaci, k níž vede jakákoliv unifikovaná výšková úprava stanovená např. pro stavební blok či lokalitu, která je navíc na hraně kolize podrobnosti s regulačním plánem, která je územním plánům zapovězena.

Cílená ochrana míst zvláštního zájmu je realizována určením lokalit, tj. individuálním členěním na plochy s rozdílným způsobem využití na základě převažujícího charakteru území, který je pak pro další rozvoj závazný. Stanovuje se také míra stability i se zaměřením na lokality s památkovou ochranou. Přiřazením prostorové regulace vázané na typ struktury lokality je zachováván ráz jedinečné urbanistické struktury území, struktury osídlení a jedinečné kulturní krajiny, které jsou výrazem identity území, jeho historie a tradice. Právě za účelem zachovávání a rozvoje hodnot je Metropolitní plán v základní koncepci ustaven jako „stabilizující“, neboť stabilizuje jak ekologickou stabilitu nezastavitelných území, tak konkrétními požadavky na urbanistickou strukturu vyjadřuje stabilitu většiny zastavěného území (vyjma transformačních ploch).

Zvláštní a unikátní pozornost je věnována regulaci nestavebních lokalit (významným parkům) a nezastavitelných lokalit (otevřené

krajině), a to pomocí podrobnějšího členění ploch s důrazem na hierarchii veřejných prostranství (parků) a ekologickou stabilitu.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem v souladu. Důsledně chrání přírodní, kulturní i civilizační hodnoty včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví a vytváří podmínky pro rozvoj kulturní krajiny. Regulace MPP je individualizovaná a založená na důsledné ochraně cenného charakteru území.

K bodu (14a) PÚR
„Při plánování rozvoje venkovských území a oblastí ve vazbě na rozvoj primárního sektoru zohlednit ochranu kvalitních lesních porostů, vodních ploch a kvalitní zemědělské, především orné půdy a ekologických funkcí krajiny.“

Praha není typickým venkovským územím, přesto však důsledně pečuje o nezastavitelné území – otevřenou krajinu. Ta má charakter krajiny kulturní, v historickém vývoji člověkem přeměněnou, jejíž hospodářský, zejména zemědělský význam postupně ustupuje ve prospěch významu rekreačního. Metropolitní plán respektuje a zohledňuje, že pro zemědělství jsou na území města příznivé půdní a klimatické podmínky a vymezuje lokality, kde je rozvoj sektoru prvovýroby (zpracování surovin, lesnictví, zemědělství atp.) vhodným způsobem, jak komplexně krajinu kulturní a rekreační udržovat. Zejména stanovuje podmínky pro způsob využití nezastavitelných lokalit v kombinaci s typy struktury lokalit. V nezastavitelném území vždy platí, že ekologickou stabilitu ploch je změnami v území možné zvýšit nebo zachovat, ale nikoliv snižovat (to vede k zachování lesních porostů i vodních ploch).

Orná půda je chráněna pomocí vymezení hranice nezastavitelného území a tím, že Metropolitní plán nevymezuje neodůvodněná rozsáhlá rozvojová území na úkor orné půdy, a nepodporuje neuvážené rozpínaní města do otevřené krajiny. Zábor zemědělského půdního fondu i pozemků určených k plnění funkce lesa je podrobně posouzen a odůvodněn, veřejný zájem na zachování orné půdy i ploch lesa je důsledně kontrolován Ministerstvem pro životní prostředí. Regulace cílového charakteru jednotlivých lokalit má mimo jiné za cíl zachovat krajinný ráz (například cenné rybniční krajiny). Zemědělské využití krajiny musí být v souladu se ZÚR i s Metropolitním plánem vždy udržitelné, nastavená pravidla a regulace podporují rozvoj zelené infrastruktury a větší členění půdních bloků, je-li účelné.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem v souladu. Zohledňuje ochranu nezastavěného území, minimalizuje zábory zemědělského půdního fondu a pozemků určených k plnění funkce lesa a vytváří předpoklady pro ochranu a zachování a zvyšování ekologických funkcí krajiny.

K bodu (15) PÚR
„Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel.“

K sociální segregaci a zaznamenatelnému sdružování znevýhodněných skupin obyvatelstva s negativními důsledky v Praze zatím ve větší míře nedochází. Vyloženě vyloučené lokality se v Praze nevyskytují. Podrobně se tomuto tématu věnuje aktuální studie Rezidenční segregace v Praze (IPR Praha, 2026). Ze závěrů studie vyplývá, že *„celkově je v Praze rezidenční segregace velmi nízká, a to jak v případě porovnání rovnoměrnosti rozmístění jednotlivých tříd, tak v případě jejich vzájemného prostorového oddělení“*, přičemž identifikovaný pomalý nárůst naznačuje *„potenciální zintenzivnění segregačních procesů“*. Nízká celková úroveň rezidenční segregace nevyžaduje zásah na úrovni územního plánování, v souladu se závěry studie je pouze *„vhodné nastavit pravidelný a efektivní monitoring stavu rezidenční segregace v Praze“*. Úkolem Metropolitního plánu tedy není segregaci ani tak řešit, jako jí předcházet a identifikovat potenciálně problematické lokality. Podle zmíněné studie jsou riziková území spjatá především se *„specifickým využitím na mikroúrovni několika budov či objektů“* (myslí se tím např. ubytovny).

Jako potenciálně problematické se pro část odborné veřejnosti dlouhodobě jeví lokality modernistického města – panelová sídliště, v nichž sice žije téměř polovina populace Prahy, ale ceny bytů jsou dlouhodobě nižší než v lokalitách s jinými typy struktury. Analýza vývoje sociální struktury velkých pražských sídlišť mezi lety 2001 a 2011 (IPR Praha, březen 2015), kde byla analyzována největší sídliště (čtvrtina obyvatel Prahy) však segregaci, ani přímé předpoklady pro ni, neidentifikovala. Z analýzy vyplynuly *„určité nepříznivé trendy sociální struktury obyvatelstva, kterým je potřeba věnovat náležitou pozornost“*, zejména mírný úbytek počtu obyvatel – ten se ale v následujícím období nepotvrdil a předpokládá se další růst obyvatel i na sídlištích obdobně jako v celé Praze (viz demografická analýza v dokumentu Prognóza obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze 2024–2050, IPR Praha, 2025). Dalším zjištěným nedostatkem bylo výraznější stárnutí populace ve srovnání s celoměstským průměrem a *„méně výrazný progres vzdělanostní úrovně obyvatelstva“*. Analýza ve svém závěru ale konstatuje, že *„rozdíly nebyly natolik významné, aby na jejich základě bylo možné konstatovat jednoznačný závěr nepříznivé sociální skladby obyvatelstva v rámci pražských panelových sídlišť“.*

Jako prevenci Metropolitní plán vytváří předpoklady pro dostavbu chybějících center velkých sídlišť, aby byla zvýšena dostupnost vybavenosti. Pro tento specifický typ struktury zároveň MPP vymezuje zvláštní regulativy posilující soudržnost obyvatel, každé sídliště je vymezeno jako zvláštní lokalita s individuální regulací a individualizovaným popisem cílového charakteru. zároveň je konkrétně vymezena stávající vybavenost určená k ochraně a je konkrétně vymezen park ve volné zástavbě, který není určen k umísťování zástavby – právě bydlení v zeleni, která je veřejně přístupná, je obyvateli sídlišť vnímáno jako nenahraditelná kvalita oproti bydlení v celoměstském centru. Park ve volné zástavbě (jako veřejně přístupná část stavebního bloku), který podtrhuje zvláštní a typickou kvalitu daného urbánního prostředí. Sídliště dosáhla po dlouhém čase od svého vzniku kvalitního prostředí (vzrůst vegetace), které je Metropolitním plánem chráněno a rozvíjeno nejen z hlediska přírodního, ale především jako důležité veřejné prostranství. Další

formou prevence sociální segregace a degradace těchto lokalit je podpora rozvoje vyznačené veřejné vybavenosti. Sídliště by i nadále měly být příjemnými místy bydlení v parkově upraveném okolí v dobré dostupnosti. Dualita historického města a modernistických sídlišť je v MPP v rámci základní koncepce základem budoucího rozvoje, viz čl. 10 odst. 3 textové části MPP.

Metropolitní plán obecně předchází sociální segregaci ve všech lokalitách stanovením požadavků na kvalitu urbánního prostředí, na prostupnost a smíšenost využití obytného území, na kvalitu životního prostředí (krajina, parky, veřejná prostranství a jejich hierarchie) a na efektivitu veřejné infrastruktury. Zároveň klade důraz na kvalitu života spočívající z perspektivy jednotlivce např. v dostupnosti veřejné vybavenosti (z kvalitního prostředí v sousedství) i veřejné dopravy. Metropolitní plán využívá typických nástrojů územního plánování (vymezení ploch a bodů veřejné vybavenosti a stanovení podílů ploch pro veřejnou vybavenost) s přihlédnutím k prokazatelným limitům (a marnosti) direktivního předepisování občanské vybavenosti a doplňuje je iniciačními nástroji. Stavby a zařízení veřejné vybavenosti se mohou v odůvodněných případech odchýlit od obecně stanovených podmínek, typu struktury a výškové hladiny a mohou být za určitých podmínek umísťovány v zastavitelném území všude, kde se v budoucnu ukáže jejich potřeba, nikoliv jen ve vyhrazených plochách.

Metropolitní plán také v souladu se Zadáním předchází sociální segregaci stanovením regulace využití území, která je flexibilnější než v předchozím územním plánu a umožňuje pružně reagovat na potřeby změn v území vyplývající z měnících se sociálních a ekonomických podmínek.

Prevence další formy segregace, a sice narůstání periferizace určitých lokalit, je dosahováno pomocí uvolnění potenciálu transformace znehodnocených území ve vnitřním městě a jejich preferencí před vznikem nových rozvojových ploch na okraji města na úkor otevřené krajiny. Současně je u vybraných zahrádkových osad po konzultacích se samosprávou navržen jejich rozvoj směrem k rezidenčnímu bydlení. Tím se předchází vzniku vyloučených lokalit.

Vymezení veřejné vybavenosti i stanovení kapacit zástavby ve vazbě na míru využití území odpovídají demografickým analýzám a předpokládanému populačnímu vývoji. Regulativy a vymezené plochy MPP odpovídají zjištěným deficitům parků a občanské vybavenosti, které byly identifikovány v podkladech a analýzách zpracovaných IPR Praha a v Konceptu odůvodnění, který předcházel zpracování MPP. MPP byl v rámci projednání opakovaně konzultován s městskými částmi.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán dbá na předcházení prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Zpracovatel analyzoval hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, a navrhl dostupná řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace a snížení její úrovně.

K bodu (16) PÚR

„Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem center osídlení, oblastí, os a záměrů vymezených v PÚR ČR.“

Zpracování Metropolitního plánu je založeno na komplexním přístupu, zohledňujícím všechny složky a vrstvy života města v jejich vzájemných vazbách a souvislostech. Metropolitní plán stabilizuje charakter města a chrání jeho kulturní, civilizační a přírodních hodnoty, zároveň však jednoznačně definuje rozvojový potenciál území. Regulace jednotlivých způsobů využití je založena na flexibilitě a hledání komplexních řešení, regulace umožňuje a přímo iniciuje vznik smíšeného, živého a odolného města.

Komplexním řešením Metropolitního plánu je vícestupňová regulace, tzn. stanovení základního členění území, základní koncepce, koncepcí urbanistické, krajinné a infrastruktury a následné stanovení podrobnější regulace vztažené k lokalitám a plochám ve vrstvách. Základní koncepce vychází z poznatků z ÚAP, z důkladné analýzy územního, vnitřního i rozvojového potenciálu, z rozboru potřeb a problémů Prahy v předstihu před samotným zpracováním návrhu MPP (podrobně viz Koncept odůvodnění). V souladu s kapitolou 1100 ÚAP – Rozbor udržitelného rozvoje, je v Metropolitním plánu reagováno na problémy shrnuté nejlépe v oddíle „*Problémy k řešení v ÚPD*“, které jsou v Metropolitním plánu řešeny adekvátně podrobnosti územního plánu. Z komplexních řešení se jedná se zejména o odvrat od tendence „*upřednostňovat rozvoj zástavby do volné krajiny před využíváním rezerv v již urbanizovaném území*“ směrem ke „*stabilizaci charakteru*“ řešeného území, důraz na „*prostorovou regulaci*“, „*ochranu veduť*“, „*ochranu významných pražských svahů*“, odklon od „*nepružnosti územně plánovací dokumentace*“ aj.

Vhodná řešení rozvoje území byla zpracovatelem hledána ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli, a to formou minimálně čtyř kol konzultací s městskými částmi postupně s různými politickými reprezentacemi. V rámci společného jednání, veřejného projednání i opakovaného veřejného projednání proběhla kampaň představující návrh Metropolitního plánu široké veřejnosti včetně možnosti individuálních konzultací. Součástí kampaně byly putovní stánky s odborníky, výstava se stálou službou pořizovatele i zpracovatele a série přednášek a diskuzí. Na základě této kampaně podávali občané připomínky a námitky, které byly všechny řádně vypořádány a na jejich základě byl Metropolitní plán upraven. Po celou dobu přípravy Metropolitního plánu se jeho koncepce otevřeně řeší na konferencích, přednáškách a odborných fórech, pořádají se diskuzní akce pro veřejnost i odborníky.

Součástí hledání vhodných řešení je i předpoklad následné tvorby podrobnějších územních plánů vymezených částí Prahy (UPčP), pro které Metropolitní plán tvoří závazný rámec a metodicky je sjednocuje. Podobně se předpokládá další pořizování územních studií, urbanistických zastavovacích nebo jiných méně podrobných koncepčních studií, případně uzavírání plánovacích smluv nebo ve

zvláštních případech i příprava regulačních plánů. Nedílnou součástí hledání vhodných a komplexních řešení bylo řádné projednání návrhu Metropolitního plánu s dotčenými orgány, veřejností a sousedními obcemi a vyhodnocování námitek a připomínek v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů a stavebním zákonem. Charakteristicky vymezené lokality v souladu s § 5 PSP tvoří současně předpoklad pro vyšší identifikaci obyvatel s daným územím (např. sociální geografové uvádějí, že struktura zástavby odráží sociální strukturu obyvatelstva) a obecně vyšší přesnost správních uvážení při rozhodování v území.

Základní koncepce i konkrétní regulativy Metropolitního plánu jsou nastaveny v návaznosti na nadřazenou dokumentaci a PÚR, Praha je jako hlavní město označena jako hierarchicky nejvyšší centrum osídlení A (centrum vyšší významné) a jako součást metropolitní rozvojové oblasti OB1. Z této výjimečné pozice Prahy Metropolitní plán vychází, význam ekonomiky hlavního města a jeho centrální pozice v rámci státu jsou posilovány.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán důsledně upřednostňuje komplexní řešení před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Vhodná řešení územního rozvoje hledá ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli.

K bodu (16a) PÚR
„Při územně plánovací činnosti vycházet z principu integrovaného rozvoje území, zejména měst a regionů, který představuje objektivní a komplexní posuzování a následné koordinování prostorových, odvětvových a časových hledisek.“

Praha má v rámci nejen regionu, ale i státu, jakožto hlavní město, zcela ojedinělý význam. Svou velikostí, polohou, správním členěním, koncentrací kulturních, historických, přírodních i civilizačních hodnot, institucí veřejné správy, vzdělávacích, zdravotnických, kulturních zařízení, komerčního vybavení, zdrojů pracovních příležitostí atd. je Praha takřka ve všech ohledech nesrovnatelná s ostatními městy. Řešené území hl. m. Prahy je totožné s územím řešeným v ZÚR, které navrhují některé z jevů a záměrů v širších vztazích. Znění ZÚR je potom pro Metropolitní plán závazné. Metropolitní plán navazuje na komplexní ÚS PMR, která prověřovala návaznosti na hranici krajů a posoudila budoucí rozvoj okolí Prahy.

Metropolitní plán proto vychází z komplexního posuzování jednotlivých složek života města a jejich vzájemných vztahů z hlediska nejen zajištění potřeb samotného města, ale i v rámci širších vazeb v území na celoměstské a celostátní úrovni. Stanovené koncepce (urbanistická, krajiny a zejména dopravní a technické infrastruktury) jsou výsledkem koordinace složitých vazeb a návazností celostátních, celoměstských a městských zájmů a záměrů. Vyhodnocení koordinace širších vztahů v území, které dokládá uplatnění principů integrovaného rozvoje území je podrobně popsáno v kapitole 11 textové části odůvodnění MPP.

Z hlediska vnitřních vztahů je všech 57 městských částí pojímáno jako integrovaný celek, k čemuž přispívá například koncepce Metropolitních priorit a všeobecně uspořádání Metropolitního plánu. Jsou zohledněny hodnoty území nadmístního významu (nastavením zastavitelnosti a míry stability) a rozvoj jednotlivých městských částí je vždy hodnocen s ohledem na Prahu jako celek, vnitřní administrativní hranice nejsou určující pro nastavení adekvátní regulace. Koncepce i návrh MPP byly opakovaně v průběhu celého projednání diskutovány se zástupci městských částí, veřejností i odborníky, Metropolitní plán byl vícekolově projednán. Do projednání byly zapojeny i sousední obce.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vychází z principu integrovaného rozvoje území, jeho komplexního posuzování a následně koordinuje veškerá hlediska prostorová, odvětvová i časová.

K bodu (17) PÚR
„Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí zejména v strukturálně postižených a hospodářsky a sociálně ohrožených územích a napomoci tak řešení problémů v těchto územích. Vytvářet podmínky pro zvýšení mobility a dostupnosti.“

Praha není hospodářsky nebo sociálně postiženým regionem, přesto pro některá relativně slabší území (vůči jiným částem Prahy, například zanedbaná území na periferii) vymezuje Metropolitní plán individualizovanou regulaci založenou na posilování charakteru území. Problematická území se zanedbanou a dále neudržitelnou zástavbou jsou navržena k transformaci. Zvláštní pozornost je věnována sídlištím, posilování zanedbaných místních center nebo zahrádkovým osadám.

Metropolitní plán v území vytváří podmínky pro odstraňování důsledků hospodářských změn dvojím způsobem. Zvláštní ochranou a posílením kapacity specifického hospodářského účelu produkčních lokalit a za druhé flexibilitou stanoveného způsobu využití území, schopného reagovat na hospodářské změny lépe, než by to umožňovaly monofunkční plochy. Zvláštní pozornost byla při zpracování Metropolitního plánu věnována veřejnému vybavení města (komerčnímu, občanskému, rekreačnímu), plochám a bodům pro jeho vymezení a také zvýhodněným podmínkám pro realizaci a udržení této vybavenosti zřizované veřejnou správou.

Důležitou součástí Metropolitního plánu je ucelená koncepce dopravní a technické infrastruktury. Metropolitní plán rezervuje adekvátní části území pro umístění významných záměrů infrastruktury, zejména se zaměřením na nadmístní prvky s významem pro celou metropolitní oblast. Pro budoucí udržitelný rozvoj Prahy je adekvátní vybavení města i regionu zcela zásadním předpokladem. Základní dopravní systém je navržený v nadřazené dokumentaci a Metropolitní plán ho respektuje, rozvíjí a doplňuje. Kapacitní zástavba by nejen v Praze, ale i v rámci regionu měla být umístěna v dosahu kapacitní veřejné dopravy. Metropolitní plán

v návaznosti na Plán udržitelné mobility navrhuje plochy a koridory pro rozvoj železniční sítě i veřejné dopravy. Adekvátní úroveň mobility obyvatel je zásadní pro zvýšení kvality života. Oproti jiným regionům státu je ale i současná dopravní obsluha Prahy i regionu velmi dobrá.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří v území podmínky k odstraňování důsledků hospodářských změn stanovením flexibilnější regulace, lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí a vymezením veřejné vybavenosti.

K bodu (18) PÚR
„Podporovat vyvážený a polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet územní předpoklady pro posílení vazeb mezi městskými a venkovskými oblastmi s ohledem na jejich rozdílnost z hlediska přírodního, krajinného, urbanistického i hospodářského prostředí.“

Metropolitní plán v návaznosti na ZÚR umožňuje rozvíjet město v jednotlivých lokalitách s mnoha lokálními subcentry. Praha je orientována směrem ke svému historickému jádru a vhodným umístěním ploch přestavby je možné podporovat navazující subcentra, která přetíženému jádru odlehčí v souladu s Management plánem UNESCO. Princip dostřednosti není v rozporu s polycentrickým rozvojem. Stanovit jasnou hranici rozvoji města směrem do otevřené krajiny je nutným předpokladem udržitelného rozvoje. Vymezení hranice je doplněno vymezením ploch posilujících jednotlivá centra. Plošné a nekontrolované zastavování otevřené krajiny je v rozporu s principem vytváření center a města krátkých vzdáleností a v rozporu s ekologickými principy boje s klimatickými změnami.

Metropolitní plán podle převažujícího charakteru navrhuje typy struktur lokalit v zastavitelném i nezastavitelném území města a stanovuje individualizované podmínky jejich využití a uspořádání s ohledem na jejich odlišnosti. Regulace Metropolitního plánu je diferencovaná dle konkrétního prostředí jednotlivých čtvrtí. Dále např. vytváří podmínky pro rozvoj místních dominant a lokálních center. Odděluje vesnice v otevřené krajině od města a zamezuje jejich nežádoucímu srůstání pro zachování příznivých místních životních a pracovních podmínek. Princip regulace území na základě definice jedinečného charakteru také navazuje na vymezení krajin v ZÚR.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán podporuje polycentrický rozvoj sídelní struktury a diferencovanou regulací území se zaměřením na jedinečný charakter místa.

K bodu (19) PÚR
„Vytvářet předpoklady pro rozvoj, využití potenciálu a polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu, vč. území bývalých vojenských újezdů) a zároveň předcházet vzniku dalších takto znehodnocených území. Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb, revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu

nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.“

Metropolitní plán usiluje o stabilizaci území, rozvoj spatřuje ve zvyšování kvality a intenzity smíšeného města, nikoli v jeho rozšiřování na úkor nezastavěného území. Množství nových zastavitelných ploch vymezených v MPP vychází z právního stavu předchozího územního plánu s uvážením relevantních projednávaných změn, aby byla zajištěna kontinuita plánování v území. Metropolitní plán preferuje využití dosud nedostatečně využitých nebo nevhodně využívaných areálů v zastavěném území (transformačních ploch), čímž podporuje výstavbu v zanedbaných částech města a stanovuje pro ně podmínky využití území, míru využití území k zastavění a výškovou regulaci umožňující jejich polyfunkční využití. Využívání existující infrastruktury je významným krokem k zajištění udržitelného rozvoje města. Při vymezování zastavitelných ploch Metropolitní plán vždy dbá na kvalitu prostředí, městskou přírodu a zelenou infrastrukturu, stejně jako na veřejnou vybavenost. Flexibilní regulace směřující ke smíšenému městu by měla zamezit vzniku zanedbaných území v budoucnu, respektive umožnit efektivní a rychlou transformaci území dle konkrétních potřeb města. Metropolitní plán vymezuje plochy pro těžbu v omezené míře a stanovuje podmínky pro následnou rekultivaci krajiny.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří předpoklady pro přednostní polyfunkční využívání opuštěných areálů. Vytváří podmínky pro hospodárné využití zastavěného území, pro ochranu, rozvoj a zvyšování kvality zelené infrastruktury v zastavěném a zastavitelném území, pro minimalizaci její fragmentace, pro ochranu nezastavěného území.

K bodu (20) PÚR
„Chránit přírodní funkce a krajinné hodnoty před negativními vlivy vytvářením podmínek pro umisťování rozvojových záměrů do co nejméně konfliktních lokalit a podporovat potřebná zmírňující a případně kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti respektovat veřejné zájmy ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněných oblastí přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Dále vytvářet územní podmínky pro zvyšování a udržování ekologické stability volné krajiny, zajištění ekologických funkcí přírodních stanovišť a jejich obnovu, implementaci a respektování územních systémů ekologické stability, ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích a zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové kvality krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.“

Metropolitní plán naplňuje tuto prioritu zejména stanovenou základní koncepcí rozvoje a koncepcí urbanistickou a krajiny, které důsledně chrání veřejné zájmy vyplývající ze zvláštních právních předpisů a respektují limity využití z nich vyplývající. Prvním východiskem základní koncepce Metropolitního plánu je stanovení pevné hranice zastavitelného území a otevřené krajiny. Rozvoj území chápe MPP zejména jako zvyšování kvality, nikoli jako expanzi, respektuje a vytváří podmínky pro ochranu a rozvoj přírodních hodnot území uvedených v této celostátní prioritě. Metropolitní plán respektuje základní kostru zelené infrastruktury procházející územím. Vymezuje územní systém ekologické stability území (ÚSES), který je jednou ze základních složek koncepce Metropolitního plánu, rozlišuje jeho nadregionální, regionální a lokální úroveň a stanovuje podmínky pro možnosti provádění změn v plochách a koridorech ÚSES zajišťující funkčnost a vzájemnou propojenost systému ÚSES. Podmínky využití území a prostorového uspořádání jsou stanoveny s ohledem na požadavek zvyšování ekologické stability území. Za tímto účelem Metropolitní plán mimo jiné definuje a jednotlivým plochám podrobnějšího členění krajiny přiřazuje stupeň ekologické stability a pro možnost sledování a porovnávání změn v území ve vztahu k ekologické rovnováze krajiny definuje tzv. index ekologické stability. Metropolitní plán chrání krajinný ráz (§ 12 zákona o ochraně přírody a krajiny) v otevřené krajině a dotváří krajinný ráz městské krajiny prostřednictvím podmínek plošného a prostorového uspořádání území. Na základě respektování charakteru lokalit MPP chrání i cílové kvality krajin definované v ZÚR.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Vlivy Metropolitního plánu na jednotlivé složky životního prostředí a na lokality systému Natura 2000 jsou součástí samostatně zpracovaného a aktualizovaného Vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ).

K bodu (20a) PÚR
„Vytvářet územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka, zejména při umísťování dopravní a technické infrastruktury a při vymezování ploch pro bydlení, občanskou vybavenost, výrobu a skladování. V rámci územně plánovací činnosti omezovat nežádoucí srůstání sídel s ohledem na zajištění přístupnosti a prostupnosti krajiny, uplatňovat integrované přístupy k předcházení a řešení environmentálních problémů.“

Metropolitní plán za účelem zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy vymezuje ÚSES. Přístupnost a prostupnost pro člověka je zajištěna koncepcí dopravní infrastruktury, která obsahuje principy, požadavky a podmínky pro jednotlivé subsystémy dopravy včetně vymezení ploch a koridorů pro bezmotorovou dopravu. Pěší a cyklistická doprava je nedílnou součástí provozu na veřejných prostranstvích.

Požadavek na omezení nežádoucího srůstání sídel je naplněn zejména omezením navrhované plošné míry rozvoje a stanovením jasné hranice zastavitelného území, která zamezuje srůstání jednotlivých částí města, tak i města s okolními obcemi. Metropolitní

plán respektuje cílové kvality jednotlivých krajin. Významným koncepčním nástrojem MPP je vymezení krajinného rozhraní.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří územní podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy i pro člověka a omezuje nežádoucí srůstání sídel v krajině.

K bodu (21) PÚR
„Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých ploch nezastavěného území v bezprostředním okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.“

Metropolitní plán v souladu s touto prioritou definuje a vymezuje tzv. krajinné rozhraní, jakožto specifickou část otevřené krajiny, která v souvislém pásu vymezuje město vůči jeho krajinnému zázemí. Krajinné rozhraní je v Metropolitním plánu považováno za důležitý kompoziční a koncepční nástroj, jehož význam je spatřován v jeho poloze, nezastavitelnosti a vzájemné provázanosti všech jeho částí. Krajinné rozhraní tvoří nezastavitelné lokality, popř. plochy po obvodu zastavěného a zastavitelného území města, vytvářející „zelený“ pás, ve kterém je kladen důraz na ochranu a rozvoj krajinného a přírodního prostředí a využití rekreačního potenciálu. Metropolitní plán respektuje a spoluutváří kostru zelené infrastruktury a rozvíjí cílové kvality krajin v návaznosti na ZÚR. Metropolitní plán dále přímo vymezuje plochy a koridory pro významnou bezmotorovou dopravu (vybrané pěší lávky a cyklotrasy) a vymezuje konkrétní transformační plochy pro rekreaci a pro zakládání nových přírodních ploch v otevřené krajině stejně jako konkrétní plochy nestavebních bloků v zastavitelném území a konkrétní plochy parků vymezených jako součást sítě veřejných prostranství.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán chrání před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislého nezastavěného pásu po obvodu města (krajinné rozhraní) včetně vymezení veřejně přístupných přírodních a rekreačních ploch.

K bodu (22) PÚR
„Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy udržitelného cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo). Centra osídlení v turisticky atraktivních oblastech, s ohledem na specifické místní podmínky a hodnoty z hlediska kulturního a přírodního dědictví,

pokud možno rozvíjet jako póly rozvoje cestovního ruchu poskytující vybavenost pro rekreaci a zázemí pro turisty.“

Metropolitní plán definuje standardy rekreační vybavenosti, plochy pro rekreaci a sport a podmínky pro jejich zachování a rozvoj. Význam rekreační vybavenosti se promítá do všech koncepcí (urbanistické, krajiny, infrastruktury). Metropolitní plán specificky vymezuje rekreační plochy jak v zastavitelném, tak v nezastavitelném území. Klade na otevřenou krajinu požadavky zlepšování kvality jejího rekreačního využití při zachování zvlášť vymezených hodnot. Zvláštní pozornost věnuje prostupnosti území pro člověka, včetně vymezení konkrétních propojení a ploch a koridorů určených pro bezmotorovou dopravu. Koncepce dopravní infrastruktury vymezuje konkrétní trasy pro cyklistickou i pěší dopravu nutné k překonávání bariér a k propojování stávajících cest. Součástí Metropolitního plánu je vymezení krajinného rozhraní jako rekreačního zázemí města včetně souvislé okružní cyklotrasy. S ohledem na rozsah řešeného území jsou vymezovány plochy určené hlavně pro krátkodobou rekreaci obyvatel města. Turismus je v Praze orientován hlavně do historického centra, Metropolitní plán svojí regulací vytváří podmínky pro jeho rozšíření i do dalších oblastí (vytvářením subcenter nebo ploch pro významné kulturní stavby, případně vymezením ploch pro významné sportovní a rekreační areály nebo příměstské parky). Regulace historického jádra města odpovídá požadavkům památkové péče a význam turismu respektuje. Zásadní pro rozvoj rekreace je a bude hlavní kompoziční osa města, řeka Vltava, Metropolitní plán v jejím sousedství potvrzuje a vymezuje rekreační plochy při respektování přírodních ploch i významu vodní dopravy na zákonem definované vodní cestě.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří podmínky pro rozvoj a využití území pro různé formy cestovního ruchu.

K bodu (23) PÚR
„Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. U stávající i budované sítě dálnic, kapacitních komunikací a silnic I. třídy zohledňovat i potřebu a možnosti umístění odpočívek, které jsou jejich nedílnou součástí. Zmírňovat vystavení městských oblastí nepříznivým účinkům tranzitní železniční a silniční dopravy, mimo jiné i prostřednictvím obchvatů městských oblastí, nebo zajistit ochranu jinými vhodnými opatřeními v území. Zároveň však vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od vymezených dopravních záměrů pro nové úseky dálnic, silnic I. třídy a železnic, a tímto způsobem důsledně předcházet zneprůchodnění území pro dopravní stavby i možnému nežádoucímu působení negativních účinků provozu dopravy na veřejné zdraví obyvatel (bez nutnosti budování nákladných technických opatření na eliminaci těchto účinků).“

Metropolitní plán stanovuje koncepce dopravní a technické infrastruktury, které řeší jednotlivé systémy infrastruktur od úrovně celostátního významu až po místní úroveň městských částí. Jednotlivé záměry celostátního a celoměstského významu jsou vymezeny v souladu s PÚR a ZÚR, koncepce dopravní i technické infrastruktury „městského“ významu klade důraz na lepší obsluhu území města, navrhuje komplexní doplnění jednotlivých systémů dopravní a technické infrastruktury s důrazem na nová propojení už existujících systémů tak, aby se při cestování městem nabízelo více alternativ a aby jednotlivé lokality mohly být obsluhovány a zásobovány z více směrů. Metropolitní plán navrhuje multimodální dopravní systém, ve kterém nesmí být jednotlivé způsoby dopravy vůči sobě znevýhodňovány. Některé záměry infrastruktury mají nadmístní význam a jejich výstavba je prioritou pro rozvoj celého státu, Metropolitní plán takové záměry upřednostňuje a navrhuje takovou regulaci a rozsah ploch a koridorů, aby bylo možné je vhodně začlenit do krajiny. Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy a koridory pro umístění odpočívek a rozšíření stávajících odpočívek u dálnic na těch místech, kde je to účelné.

Metropolitní plán klade adekvátní důraz na účelné využití zastavěného území města, na přednostní využití transformačních území uvnitř zastavěného území, tak aby byla účelněji využita i veřejná infrastruktura. Nové obytné zastavitelné plochy jsou vymezovány v adekvátní vzdálenosti od významných dopravních staveb s tím, že je vždy nutné zohlednit specifickou pozici Prahy, ve které se hvězdicovitě sbíhají dálnice i železniční koridory. Není tedy vždy možné vymezovat koridory výhradně v otevřené krajině a daleko od zástavby, takové řešení by bylo ekonomicky nákladné a způsobovalo by neúměrnou fragmentaci krajiny. Zároveň je nezbytné posilovat nadřazenou dopravní infrastrukturu i v místech v blízkosti stávající zástavby. MPP k takovým střetům přistupuje přiměřeně, navrhuje adekvátní rozsah tunelových úseků a v některých případech podél koridorů vymezuje plochy s produkčním využitím pro realizaci bariérové zástavby. V prostředí Prahy není možné zcela se vyhnout technickým řešením pro snižování hluku a znečištění z dopravy, která budou řešena v následných řízeních. Celkově MPP navazuje na dlouhodobě sledované koridory, upřesňuje známé plány a celostátní strategie na rozvoj dopravní infrastruktury, respektuje nadřazenou dokumentaci. Koncepce dopravy i konkrétní vymezení koridorů bylo podrobně posouzeno v rámci VVURÚ.
Dopravní i technická infrastruktura je navržena s ohledem na krajinu, s cílem omezit její fragmentaci. Koridory jsou vymezovány v maximální možné míře v souběhu, území je ale v podstatě celé urbanizované a infrastruktury se v krajině nachází velké množství. Jednotlivé systémy dopravy jsou doplněny vymezením pěších propojení a koridorů pro bezmotorovou dopravu, aby se zvýšila prostupnost územím.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří podmínky pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Plochy pro novou obytnou zástavbu jsou v MPP vymezovány s ohledem na vliv významné dopravní infrastruktury na životní prostředí a na veřejné zdraví obyvatel.

K bodu (24) PÚR

„Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví a v souladu s principy rozvoje udržitelné mobility osob a zboží, zejména u center osídlení a uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby je třeba dostatečnou veřejnou infrastrukturou přímo podmínit. Při vymezování nových zastavitelných ploch zohledňovat možnost napojení na stávající veřejnou dopravní infrastrukturu. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou, pěší).“

Metropolitní plán při vymezování ploch a koridorů dopravní infrastruktury včetně podmínek pro jejich umísťování vychází z celostátních požadavků na dopravní infrastrukturu stanovených v PÚR, splňuje požadavky vyplývající ze ZÚR a tyto nadřazené dopravní systémy doplňuje o systémy významu městského (místního, lokálního). Koncepce dopravní infrastruktury klade důraz na veřejnou dopravu, zejména na kolejovou dopravu, Metropolitní plán vymezuje rozšíření sítě metra, železnice i tramvají. Metropolitní plán respektuje podrobnou studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Metropolitní plán dále přímo vymezuje plochy a koridory pro bezmotorovou dopravu (významná bezmotorová propojení a významné cyklotrasy). Svým komplexním přístupem k posílení železničního uzlu Praha, posilováním veřejné dopravy a stanovením zásad pro posílení bezmotorové dopravy včetně posílení role veřejných prostranství vytváří podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy.

Nová výstavba je posuzována z hlediska dopravy a je vymezeno adekvátní doplnění dopravní sítě s ohledem na bezpečnost a zdraví obyvatelstva. Nově vymezené zastavitelné plochy jsou vymezovány vždy s ohledem na dopravní obsluhu území a na veřejnou dopravu (dopravní obsluha celého města je však v porovnání s jinými územími státu obecně velmi dobrá, alespoň v míře posouditelné v měřítku územního plánu), potřeba vymezení nových zastavitelných ploch je podrobně odůvodněna v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP, přičemž je pro ně zajištěna dostatečná kapacita veřejné infrastruktury. Lokality i jednotlivé plochy určené pro bydlení, rekreaci či produkci většího množství obyvatel jsou umísťovány vždy v dobré návaznosti na stávající nebo budoucí kapacitní veřejnou dopravu. Metropolitní plán navrhuje multimodální dopravní systém, ve kterém nesmí být jednotlivé způsoby dopravy vůči sobě znevýhodňovány a vychází ze schváleného pražského Plánu udržitelné mobility.
V pražském prostředí není nezbytné novou kapacitu přímo podmínit vznikem infrastruktury, protože plochy pro doplnění chybějící veřejné infrastruktury jsou v MPP navrženy v dostatečném množství (tento přístup je v souladu s Pomůckou k uplatňování celostátních priorit PÚR) a zároveň není možné jednoznačně stanovit souvislost nových ploch s konkrétními prvky infrastruktury.

Navržené plochy a koridory umožňují realizovat řešení ohleduplná k životnímu prostředí a zároveň ponechané části koridorů zastavovat nebo jinak využívat, aby nevznikaly zbytečné zbytkové prostory okolo

dopravních staveb. Dopravní stavby jsou umístěny v adekvátní vzdálenosti od zastavitelných ploch a na některých místech jsou doplněny plochami pro krajinné úpravy. Klíčová je ale integrace dopravních staveb do městského prostředí, přizpůsobení infrastruktury struktuře města a vytváření města krátkých vzdáleností s vhodnou hustotou zástavby. Metropolitní plán vymezuje kapacitní zástavbu přednostně v transformačních plochách a v přímé návaznosti na stávající systémy infrastruktury. Vliv dopravních staveb je posouzen v samostatně zpracovaném VVURÚ.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví.

K bodu (24a) PÚR
„Na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, je nutné předcházet dalšímu významnému zhoršování stavu. V územích, kde nejsou hodnoty imisních limitů pro ochranu lidského zdraví překračovány, vytvářet územní podmínky pro to, aby k jejich překročení nedošlo. Vhodným uspořádáním ploch v území obcí vytvářet podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti a skladování na bydlení. Vymezovat plochy pro novou obytnou zástavbu tak, aby byl zachován dostatečný odstup od průmyslových, logistických nebo zemědělských areálů.“

Metropolitní plán vymezuje plochy pro novou obytnou zástavbu v dostatečném odstupu od velkých průmyslových a zemědělských areálů. Pro průmyslovou a zemědělskou výrobu Metropolitní plán určuje produkční způsob využití lokalit a ploch, specificky vymezených mimo části smíšeného (obytného) města. Umísťování budov určených k bydlení je v produkčních plochách nepřípustné, čímž se jednak minimalizuje vliv existujících i budoucích zdrojů znečištění na lidské zdraví, a zároveň se chrání budoucí možnost využívat území pro výrobu. Dnešní výstavba bytových domů v plochách určených pro výrobu nebo v jejich blízkosti snižuje možnosti průmyslu a vynucuje jeho stěhování do méně příznivých oblastí. Na základě požadavků uvedených ve stanovisku SEA a aktualizované dokumentace VVURÚ byly pro konkrétní zastavitelné plochy doplněny individuální regulativy za účelem eliminace vlivu hluku (podrobněji kapitola 8 textové části odůvodnění MPP). Koncentrovanou výrobní činnost Metropolitní plán směřuje do specifických lokalit s dobře dostupnou dopravní infrastrukturou, zároveň ale stanovuje takové regulativy, které běžnou nerušící výrobu a city logistiku umožní zřizovat i v rámci smíšeného města v synergii s ostatním využitím. Takové řešení je v souladu s konceptem města krátkých vzdáleností a s principem udržitelného rozvoje

Tuto celostátní prioritu je nutné posuzovat s přihlédnutím ke specifickému charakteru větších měst. Moderní městské čtvrti jsou funkčně smíšené a výroba i skladování je více integrovaná přímo do jejich center. V případě kombinovaných chytrých řešení city logistiky a nerušících typů moderní výroby je ideální přímo kombinovat výrobní

a skladovací plochy s bydlením, veřejnou vybaveností nebo jiným typem například dopravní infrastruktury. Takový přístup umožní vytvářet udržitelné městské čtvrti. Efektivněji se využívá vzácné území města při minimalizaci dopravy ve srovnání s monofunkční zástavbou. Zvláště vhodný je tento přístup v prostředí městských brownfieldů. Je zřejmé, že není vhodné míchat dohromady všechny typy výrobních procesů nebo extenzivní logistiky s jinými využitími a přístup je nutné přizpůsobit konkrétní velikosti obce. Za podstatné ale považujeme nezabraňovat vzniku moderních řešení pro udržitelná města. Z toho důvodu Metropolitní plán respektuje tuto celostátní prioritu přiměřeně území, méně zatěžující logistické a průmyslové areály mohou vznikat i v kombinaci s jiným využitím. Vždy ale individuálně přizpůsobené konkrétnímu charakteru území.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vhodným uspořádáním ploch v území vytváří podmínky pro minimalizaci negativních vlivů koncentrované výrobní činnosti na bydlení s přihlédnutím k charakteru území.

K bodu (25) PÚR
„Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze, sucho, přehřívání atd.) s cílem jim předcházet a minimalizovat jejich negativní dopady. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území a využívání přírodě blízkých opatření pro zadržování a akumulaci povrchové vody tam, kde je to možné s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu, jako jedno z adaptačních opatření v případě dopadů změny klimatu. V území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha. Při vymezování zastavitelných ploch zohlednit hospodaření se srážkovými vodami“

Metropolitní plán vytváří podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva zejména vymezením opatření pro protipovodňovou ochranu (retenční nádrže, suché poldry a další liniová a plošná opatření). Metropolitní plán dále ve veřejném zájmu vymezuje veřejně prospěšná opatření pro ochranu před povodněmi a jinými přírodními katastrofami a k zajištění bezpečnosti státu. Respektuje stanovená záplavová území na Vltavě a Berounce a stanovuje podmínky využití pro umísťování staveb a činností v záplavových územích dle jejich kategorií. V návaznosti na koncepci protipovodňové ochrany stanovuje Metropolitní plán podmínky pro nakládání se srážkovými vodami. Navržená zařízení technické infrastruktury a navržená opatření v krajině (retenční nádrže, poldry apod.) současně umožní více zadržovat vodu v krajině a tím předcházet negativním vlivům sucha.

Zvýšení schopnosti krajiny přirozeně akumulovat vodu dále zajistí regulace otevřené krajiny, podporující její směřování k vyšší ekologické stabilitě. Metropolitní plán navazuje na kostru zelené infrastruktury v regionu (v souladu s ÚS PMR), vymezuje množství

ploch změn v krajině pro ekostabilizační opatření, ale i jeho obecná regulace otevřené krajiny směřuje k posilování ekologické stability (systém posuzování SES). Navržené regulativy (zejména typy struktury lokalit dle čl. 40 a následujících textové části MPP, využití lokalit dle čl. 61 a následujících textové části MPP, podmínky ploch podrobnějšího členění v nestavebních blocích a otevřené krajině dle čl. 110 a následujících textové části MPP a dále individuální regulativy jednotlivých transformačních a rozvojových ploch (uvedené v KLZ) respektují vodní režim území a jsou stanoveny tak, aby byla posilována schopnost udržet vodu v krajině. Tyto regulativy je při následném rozhodování závazné dodržovat, konkrétní kompenzační opatření jsou ale předmětem následných řízení. Pro konkrétní záměry protipovodňové ochrany Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochy. Retence vody v krajině a vymezení nestavebních bloků spolu s adekvátní regulací otevřené krajiny má za cíl zvýšit odolnost města proti suchu a přehřívání.

Metropolitní plán také vytváří podmínky pro zvýšení protierozní ochrany území dle čl. 25 textové části MPP. Na území Prahy nebylo identifikováno neúměrné riziko sesouvání půdy, které by vyžadovalo specifický individuální přístup na úrovni územního plánu. Riziko menších sesuvů v Praze bude s ohledem na její geologickou rozmanitost vždy existovat, zejména na okrajích křídových plošin, které jsou v MPP zpravidla vymezeny jako součást nestavebních bloků a nestavebních lokalit. ÚAP neidentifikují konkrétní území sesuvů většího rozsahu, které by nebylo „uklidněné“.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území.

K bodu (26) PÚR
„Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umisťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.“

Metropolitní plán nepodporuje ani nevymezuje novou výstavbu v rizikových územích, pro stávající zástavbu v těchto územích nepřipouští neadekvátní rozvoj. Chrání existující zastavitelné plochy pro případné přemístění rizikové zástavby. V rámci vypořádání stanoviska OCP MHMP z hlediska ochrany vod došlo k prověření jednotlivých zastavitelných ploch, které do záplavových území zasahovaly a dle dohody s dotčeným orgánem byly upraveny. Regulace Metropolitního plánu výrazným způsobem omezuje umísťování staveb v záplavových územích v rámci otevřené krajiny.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vymezuje zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťuje do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvlášť

odůvodněných případech za podmínek stanovených podle jednotlivých kategorií záplavových území.

K bodu (27) PÚR
„Vytvářet podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami. Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.“

Metropolitní plán vytváří podmínky pro umísťování veřejné infrastruktury koncepcemi dopravní a technické infrastruktury, které navazují na koncepci urbanistickou a krajiny. Infrastruktura je v Metropolitním plánu obecně chápána jako služba určená důsledně k podpoře struktury města (tedy struktuře veřejných prostranství a zástavby) a struktuře města se podřizující, viz čl. 9 odst 5. textové části MPP – základní koncepce MPP jednoznačně stanovuje vztah struktury a infrastruktury.

Metropolitní plán vymezuje trasy, koridory a plochy jednotlivých subsystémů dopravní a technické infrastruktury a stanovuje pro ně podrobné podmínky a požadavky adekvátní významu Prahy v rámci regionu a státu. Vytváří podmínky pro zkvalitnění dopravní prostupnosti a koordinuje dopravní záměry s přesahem na sousední území. Upřednostňuje účelné využívání veřejné infrastruktury stanovenou mírou využití území a zastavitelností kapacitních lokalit namísto rozvoje do území bez infrastruktury. Součástí Metropolitního plánu je i komplexní řešení požadavků v oblasti veřejné infrastruktury vyplývající z PÚR a ZÚR (viz následující podkapitoly).

Pro zajištění realizace významných záměrů veřejné infrastruktury jsou vybrané stavby a opatření vymezeny jako veřejně prospěšné stavby nebo veřejně prospěšná opatření.

Metropolitní plán respektuje závěry ÚS PMR, která prověřovala návaznosti koridorů na hranici krajů a navrhovala opatření pro jednotlivé systémy infrastruktury. V MPP jsou v maximální míře zapracovány závěry studie proveditelnosti železničního uzlu Praha pro nezbytnou modernizaci železničních tratí s celostátním dopadem. Smyslem koncepce Metropolitního plánu je zajistit kvalitní dopravní obsluhu celého regionu.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří podmínky pro koordinované umísťování veřejné infrastruktury v území.

K bodu (28) PÚR
„Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat potřeby udržitelného rozvoje území v dlouhodobém horizontu a nároky na veřejnou infrastrukturu, včetně zelené infrastruktury a veřejných prostranství. Vytvářet podmínky pro rozvoj území s dostupnou krajinou a sídelní zelení a pro rozvoj kvalitních veřejných prostranství s dostatečným zastoupením vegetačních prvků. Návrh a ochranu kvalitních městských nebo venkovských prostorů a veřejné infrastruktury je vhodné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností. Při vymezování ploch bydlení a stanovování podmínek pro rozvoj bydlení zohledňovat požadavky na veřejná prostranství.“

Metropolitní plán vytváří podmínky pro zlepšování kvality života obyvatel prakticky celým svým obsahem od základní koncepce plánu a rozvoje města rozpracovaných do jednotlivých koncepcí struktury a infrastruktury až po podrobně formulované podmínky a požadavky vztahující se k jednotlivým konkrétním plochám. A to konkrétně formulováním 10 tezí základní koncepce Metropolitního plánu (viz čl. 10 textové části MPP), 4 principů základní koncepce plánu (viz čl. 9 odst. 1 textové části MPP), Metropolitních priorit (viz čl. 13 textové části MPP), které se promítají do všech stupňů regulace města (koncepcí, podmínek, a to i těch vztahujících se k jednotlivým lokalitám a k plochám) a do všech způsobů regulace MPP (využití území, plošného a prostorového uspořádání). Součástí všech těchto principů a koncepcí je ochrana kvalitních městských prostorů (veřejných prostranství) a veřejného vybavení veřejné infrastruktury včetně požadavků na jejich rozvoj a zvýšení kvality. Metropolitní plán stanovuje podmínky pro jejich umísťování, využití i prostorové uspořádání.

Veřejná dopravní a technická infrastruktura plní v území funkci služebnou, neurčuje podobu a umístění veřejných prostranství, ale přizpůsobuje se. Jádrem regulace je v Metropolitním plánu přesné vymezení a nezastavitelnost veřejných prostranství jako základu strukturální regulace města. Nedílnou součástí vymezení veřejných prostranství je regulace parků a nestavebních bloků, v návaznosti na regulaci otevřené krajiny s cílem posilovat zelenou infrastrukturu. Regulace založená na ochraně charakteru lokalit vychází v první řadě ze struktury veřejných prostranství a jasné definice hranice veřejného a soukromého.

Za účelem dosažení nejvyšší možné míry dohody o budoucím směřování města byl návrh MPP opakovaně konzultován se zástupci všech městských částí Prahy, veřejností i odborníky. Konkrétní připomínky a námitky byly ve více kolech vypořádány a návrh MPP byl na jejich základě upraven.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán zohledňuje nároky dalšího vývoje území, jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu.

K bodu (29) PÚR
„Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. Vytvářet územní podmínky pro upřednostňování veřejné hromadné,

cyklistické a pěší dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy nebo městskou hromadnou dopravu, umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Zlepšovat prostupnost měst a obcí pro environmentálně šetrné formy dopravy a vytvářet podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest, včetně doprovodné zeleně v místech, kde je to vhodné."

Dopravní koncepce Metropolitního plánu klade důraz na veřejnou dopravu a na propojování různých částí multimodálního systému dopravy v návaznosti na schválený Plán udržitelné mobility. Pohyby po Praze musí mít vždy alternativy, a to jak v jiném způsobu dopravy, tak i ve volbě trasy. Na dopravní infrastrukturu je v Metropolitním plánu nahlíženo jako na službu, která se přizpůsobuje struktuře a nikoliv naopak. Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory nezbytné pro efektivní integrované systémy veřejné dopravy včetně městské hromadné dopravy umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Dopravní infrastruktura je zpracována až do podrobnosti vymezení sítě významných cyklotras. Navrženy jsou konkrétní plochy a koridory pro bezmotorovou dopravu a další pěší propojení. Metropolitní plán vychází z demografické prognózy, modelování dopravního chování podle předpokládané zátěže (zastavění a kapacit) území, při zohlednění efektivnějšího využívaní již zastavěného území s cílem vybudovat město krátkých vzdáleností. Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory primárně pro ekologickou kapacitní veřejnou dopravu, která je udržitelná pro budoucí rozvoj města (speciálně se zaměřuje na rozvoj železničního uzlu Praha).

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán se zaměřuje na ucelený rozvoj provázaného multimodálního systému dopravy.

K bodu (30) PÚR
„Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti. Je nezbytné vytvářet územní podmínky pro zásobování pitnou vodou a pro optimální odvádění a čištění odpadních vod. Při vymezování nových zastavitelných ploch zohledňovat možnost napojení na stávající veřejnou technickou infrastrukturu."

Metropolitní plán stanovuje koncepce zásobování vodou a zpracování odpadních vod za použití nejnovějších poznatků v této oblasti. Koncepce zásobování pitnou vodou je založena na využívání vody z vodních zdrojů Želivka, Káraný a Podolí a její distribuci prostřednictvím sítě významných přiváděcích vodovodních řadů. Koncepce odkanalizování je založena na odvádění odpadních vod

převážně na Ústřední čistírnu odpadních vod na Císařském ostrově a na doplnění systému do lokálních čistíren odpadních vod v okrajových částech města.

Zastavitelné území města a lokality a plochy jsou vymezeny tak, aby mohly v budoucnosti splňovat požadavky na vysokou kvalitu života. Metropolitní plán vymezuje nové koridory pro vedení technické infrastruktury a navrhuje nové objekty, tak aby celý systém vyhovoval kapacitním i kvalitativním nárokům na zásobování pitnou vodou i zpracování odpadních vod. Metropolitní plán upřednostňuje udržitelný rozvoj využívající stávající infrastrukturu před neodůvodněným rozpínáním města do krajiny bez adekvátní vybavenosti. Nové zastavitelné plochy jsou vymezovány v místech s dobrým napojením na stávající i budoucí systém zásobování vodou a v místě, které je možné vhodně odkanalizovat. Kapacity ploch z hlediska technické infrastruktury jsou posuzovány komplexně z celoměstského pohledu.

Koncepce technické infrastruktury respektuje potřeby celého metropolitního regionu, některé sousední obce jsou napojené na pražské sítě, opačně potom jsou pražské systémy technické infrastruktury často závislé na zásobování ze Středočeského kraje. MPP navazuje na závěry ÚS PMR.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří územní podmínky pro vysokou kvalitu života v současnosti i budoucnosti.

K bodu (31) PÚR
„Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, případně z dalších nízkouhlíkových zdrojů, včetně zajištění bezpečného zásobování území energiemi, šetrné k životnímu prostředí a kulturním hodnotám území, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik.“

Metropolitní plán v koncepcích zásobování teplem, plynem a ropovody a zásobování elektrickou energií vychází především ze stávajícího stavu těchto energetických systémů a nevymezuje samostatně plochy nebo koridory pro obnovitelné zdroje energie. Koncepce zásobování teplem je založena na stabilizaci stávajícího systému centrálního zásobování teplem a jeho dalším rozvoji (významný je záměr na výstavbu energocentra v návaznosti na Ústřední čistírnu odpadních vod). Koncepce zásobování plynem je založena na stávajícím systému napojení města na celostátní systém rozvodů zemního plynu, koncepce zásobování elektrickou energií je založena rovněž na rozvoji stávající sítě elektrické energie.

Metropolitní plán podporuje z podstatné části kompaktní sídelní strukturu a efektivní uspořádání města jako celku, a naplňuje tak základní předpoklad pro efektivní využívání zdrojů. Metropolitní plán navazuje na ZÚR. Metropolitní plán vymezuje nové koridory pro energetická vedení a nové plochy pro energetická zařízení tak, aby bylo zajištěno dostatečné a zabezpečené zásobování celého území města.

Regulace Metropolitního plánu obecně připouští realizaci výroben elektrické energie z obnovitelných zdrojů v adekvátních polohách bez přímého vymezení, navržená distribuční síť je na přiměřené zapojení výroben připravená. Nutné je vždy v souladu s příslušnou legislativou respektovat vymezené limity v území. V zemědělsky využívaných částech otevřené krajiny je možné realizovat agrofotovoltaiku, v zastavěném území je vhodné umísťovat solární elektrárny na střechy objektů (se zohledněním požadavků památkové péče na ochranu památkových rezervací a zón) nebo do jinak nevyužitelných zbytkových ploch například v návaznosti na dopravní infrastrukturu. Zastavitelné plochy v Praze není vhodné využívat pro výrobny energie bez kombinace s jiným využitím, primárně je nutné podporovat intenzivní městskou smíšenou zástavbu. Větrné elektrárny je v Praze možné umísťovat pouze výjimečně s ohledem na přírodní podmínky a limity v území. Celkově je možné předpokládat, že plochy pro výrobny z obnovitelných zdrojů budou vznikat spíše v regionu, v sousedství města.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vytváří územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí.

K bodu (31a) PÚR
„Prověřovat podmínky v území pro snižovaní množství oxidu uhličitého formou jeho ukládání do přírodních horninových struktur a upřesnění vymezování ploch a koridorů pro zařízení k ukládání oxidu uhličitého do přírodních horninových struktur včetně vymezování ploch a koridorů pro přepravní síť.“

Tato priorita doplněná v rámci změny č. 8 PÚR se Prahy bezprostředně netýká. Metropolitní plán stanovuje regulaci v návaznosti na principy udržitelného rozvoje a se snahou vytvářet město odolné vůči klimatickým změnám. Součástí koncepce MPP je snaha snižovat produkci oxidu uhličitého podporou ekologické dopravy a ekologické intenzivní městské zástavby fungující jako efektivní město krátkých vzdáleností. Většina návazných opatření je ale mimo podrobnost územního plánu. V Praze nejsou sledovány záměry pro přenos nebo ukládání oxidu uhličitého, což odpovídá pojetí PÚR (záměry jsou identifikovány v jiných krajích v návaznosti na specifický průmysl a specifické přírodní podmínky).

Závěr: Hodnocená priorita PÚR se přímo netýká Metropolitního plánu.

2. 1. 2 Ke kapitole 3. Sídelní struktura, rozvojové oblasti a rozvojové osy

Sídelní struktura

V rámci změny č. 9 PÚR byla doplněna kapitola o koncepci sídelní struktury. V jejím rámci jsou stanoveny principy pro kategorizaci sídel osídlení, Praha je jako hlavní město na celostátní úrovni zařazena do kategorie vyšší významné centrum (A), vymezení se vždy váže na

obec jako celek. Uspořádání sídel je tímto určením v rámci Metropolitního plánu jasné, neboť celé řešené území je obcí v kategorii A.

Vyšší sídla představují dle PÚR významné póly osídlení, které zásadně ovlivňují vazby v území s dopadem na ostatní kategorie. Metropolitní plán si uvědomuje význam Prahy a chápe zodpovědnost, kterou s ohledem na dopady budoucího rozvoje hlavního města nabývá. Regulace Metropolitního plánu mají přímý dopad na území souvisejícího regionu a celého státu.

Principy uspořádání sídelní struktury státu Metropolitní plán nejen respektuje, ale sám rozvíjí v přenesené formě i uvnitř města. ZÚR vymezily jednotlivá sídla v Přípraží (vysvětlení termínu Přípraží a sídlo v Přípraží viz blíže ZÚR), která jako bývalé vesnice a bývalá městečka stále mají charakter samostatných sídel. Metropolitní plán jim stanovuje individuální regulaci, aby vznikala subcentra, aby si sídla zachovala jedinečnou identitu a aby nesrůstala v jeden neohraničený celek. Cílem regulace je umožnit obyvatelům sídel realizovat podstatnou část potřeb v rámci sídla. Veřejná vybavenost navržená Metropolitním plánem odpovídá sídelní struktuře.

Pro uspořádání města je z hlediska sídelní struktury zásadní přesah přes hranici kraje do regionu. Metropolitní plán navazuje na ÚS PMR, která vymezila podrobnou hierarchizaci sídel v celém regionu. Při tomto vymezení záměrně nebyly respektovány administrativní hranice Prahy, a samostatná sídla mimo Městskou krajinu Prahy (ve smyslu vymezeného uspořádání území a vymezení individuálních krajin v ZÚR) byla také posouzena. Výsledkem je analýza budoucích možností rozvoje regionu, analýza potřeb infrastruktury a stanovení nejvýznamnějších samostatných měst v okolí Prahy. V rámci regionu by tato města měla být přednostně rozvíjena jako nejdůležitější pražské satelity s dobrou dostupností (jedná se o Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem, Lysou nad Labem, Říčany, Beroun). Upřednostnění rozvoje regionu v těchto městech umožní posílit jejich samostatnost, posílit vybavenost těchto měst a zajistit udržitelný rozvoj. Rozvoj metropole není možné posuzovat a vyhodnocovat bez přesahu do regionu. Více podrobně viz kapitola 11 textové části odůvodnění (širší vztahy).

V rámci změny č. 8 PÚR byl do podkapitoly 3.2 Koncepce (sídelní struktury) doplněn bod (32i) stanovující podmínky pro navazující územně plánovací činnost a bod (32j) stanovující úkoly pro územní plánování, které jsou jednotlivě odůvodněny.

K bodu (32i) PÚR
Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:
a) „respektování územních odlišností a zachování jedinečné identity jednotlivých center osídlení, zejména s ohledem na jejich historický vývoj, stávající charakter a postavení v rámci sídelní struktury ČR,“

Celé území Prahy je součást metropolitní oblasti (sídlo kategorie A) a Metropolitní plán tuto její jedinečnou pozici ve své základní koncepci respektuje. Všechny záměry musí na tuto základní koncepci navazovat. ZÚR i Metropolitní plán dále sídlení strukturu upřesňují

vymezením městské krajiny, sídel, hranice zastavitelného území a vymezením lokalit. Stanovená koncepce MPP odpovídá postavení Prahy jako evropské metropole a hlavního města Česka.

b) „zohledňování konkrétních potřeb jednotlivých center osídlení a jejich spádového území s ohledem na danou kategorii centra osídlení,“

Praha má jako hlavní město specifické postavení, ze kterého Metropolitní plán při stanovování svojí koncepce vychází. Hranice centra osídlení se nachází mimo řešené území, protože metropolitní oblast přesahuje administrativní hranice Prahy. Z toho důvodu MPP přímo nemůže vymezit a regulovat svoje spádové území. MPP navrhuje adekvátní rozvoj dopravní infrastruktury pro propojení s ostatními významnými městy v regionu a zároveň stanovuje takovou koncepci, která umožní zmírňovat negativní vlivy suburbanizace. MPP navazuje na závěry ÚS PMR. S ohledem na svoje řešené možnosti má ale samotný MPP pro koordinaci regionu jen omezené možnosti.

c) „zlepšování dopravních vazeb mezi centry osídlení a obcemi v jejich spádovém území a zároveň zlepšování dopravních vazeb mezi centry osídlení navzájem, v případě vazeb mezi městskými uzly TEN-T zejména pomocí sítě TEN-T, a to přednostně prostřednictvím environmentálně šetrných forem dopravy, při respektování intenzity dopravy a s ohledem na kvalitu spojení,“

Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory pro posílení dopravní infrastruktury v souladu s celostátními koncepcemi a v souladu s principem udržitelného rozvoje. Adekvátní propojení Prahy s regionem a s ostatními sídly v Česku je klíčovým předpokladem pro rozvoj města. V centru hlavního města je potom zásadní rozvoj kapacitní kolejové veřejné dopravy, pro dálkové trasy zůstává nejvýznamnější rozvoj železnice včetně vysokorychlostních tratí a rozvoj letecké dopravy. Metropolitní plán respektuje mezinárodní síť TEN-T včetně stávající vodní cesty na Vltavě. Pro zajištění dobrých dopravních vazeb s regionem MPP v návaznosti na ÚS PMR vymezuje dostatečné množství konkrétních koridorů, například je vymezen koridor pro Pražský okruh a koridory pro posílení železničních koridorů. Příměstská železnice je nejvýznamnějším dopravním módem pro rozvoj udržitelné mobility. Po výstavbě vysokorychlostních tratí může dojít k jejímu výraznému posílení, stejně zásadní je ale i rozšíření stávajících koridorů a hledání nových propojení (např. železniční trať Praha – Brandýs nad Labem. Významná dopravní spojení s regionem jsou vymezena jako součást metropolitních priorit.

d) „zajišťování podmínek pro koordinaci všech druhů dopravy, především v multimodálních uzlech,“

Metropolitní plán koordinuje jednotlivé druhy dopravy mezi sebou pro zajištění adekvátní a udržitelné obsluhy území se zaměřením na efektivní využití kapacitní kolejové veřejné dopravy. Zásadní je vymezení dostatečně velkých ploch pro přestupní uzly a terminály (zásadní roli budou hrát navržené terminály Smíchov, Sever a Zahradní město spolu s posíleným dopravním uzlem na Hlavním nádraží). V návaznosti na Plán udržitelné mobility je klíčový rozvoj

železničního uzlu Praha. Výstavba vysokorychlostních tratí umožní významné posílení příměstské železniční dopravy.

e) „omezování vynucené mobility v rámci center osídlení a rozvíjení tzn. kompaktního města (města krátkých vzdáleností podporujícího tzv. aktivní mobilitu),“

Vytváření smíšeného města, které je odolné a flexibilně může reagovat na společenské změny, města s dobrou vybaveností v pěší dostupnosti (města krátkých vzdáleností) je součástí koncepce Metropolitního plánu. Navržená koncepce dopravní infrastruktury navazuje na koncepci veřejných prostranství a zajistí podmínky pro zklidňování dopravy při zajištění dostatečně kapacitních vazeb mezi čtvrtěmi a vazeb na ostatní sídla v regionu, státu a na další evropské regiony.

f) „zachování a rozvoj společenské funkce tradičních městských center,“

Nejen zachování významu centra Prahy, ale i jeho další posílení včetně územního rozšíření je nedílnou součástí koncepce Metropolitního plánu. Centrum Prahy má nezpochybnitelný mezinárodní kulturní a historický význam, i význam pro správu Česka. V centru Prahy jsou umístěné nejdůležitější státní instituce a nejvýznamnější veřejné stavby. Metropolitní plán rozvíjí veřejnou vybavenost mezinárodního a celostátního významu a vymezuje plochy pro další nové instituce (např. pro výstavbu Vltavské filharmonie).

g) „snižování negativních a zvyšování pozitivních dopadů rozvoje center osídlení na blízké venkovské oblasti a okolní sídla,“

Celé řešené území je hlavním městem, jednou obcí v rámci Pražského metropolitního regionu. Posilování významu Prahy a její další rozvoj má na sousední obce vždy jednoznačně pozitivní vliv. Jasné stanovení hranice regionu, hranice sídel a zejména hranice zastavitelného území umožní zachovat identitu krajiny a okolního venkovského charakteru (blíže viz také posouzení bodu (21) PÚR výše). Podstatná část území města má dodnes, přestože je součástí metropole, venkovský charakter, který Metropolitní plán chrání a posiluje. Pro posouzení a další upřesnění dopadu rozvoje Prahy na okolní regiony je důležitá další koordinace mezi kraji (je vhodné navázat na ÚS PMR).

h) „možnosti využití stávající veřejné infrastruktury a potřebu jejího dalšího rozvoje a dobudování při současném respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území,“

Metropolitní plán stabilizuje současné prostředí města, posiluje individuální charakter lokalit a vytváří podmínky pro adekvátní rozvoj využívající stávající infrastrukturu. Základní koncepce MPP je založena na využívání stávajících ploch a existující infrastruktury při zajištění adekvátní hustoty města jako ekonomického a ekologického rozvoje. Udržitelný rozvoj vyžaduje efektivní využití stávajících zdrojů.

i) „zachování architektonických a urbanistických hodnot území, s důrazem na kvalitu veřejných prostranství,“

Regulace Metropolitního plánu je založena na posilování cílového charakteru individuálních lokalit včetně architektonických hodnot zástavby. Posilování kvality veřejných prostranství je nedílnou součástí základní koncepce Metropolitního plánu (viz čl. 10 odst. 9 textové části MPP), struktura zástavby vychází ze struktury veřejných prostranství. Jednoznačné oddělení veřejného a soukromého umožňuje nalézt vhodný poměr mezi flexibilní otevřenou regulací zástavby a přísnou regulací charakteru.

j) „minimalizování ovlivnění přírodních a krajinných hodnot území."

Navržený rozvoj nejdůležitějšího centra osídlení v Česku respektuje přírodu a krajinu při vymezení dostatečného udržitelného množství transformačních a rozvojových ploch. Regulace založená na posilování cílových kvalit krajin a na posilování cílového charakteru lokalit má za cíl nejen minimalizovat vliv na přírodní hodnoty, ale dokonce o tyto hodnoty pečovat a rozvíjet je.

K bodu (32j) PÚR
Úkoly pro územní plánování:
a) „Převzít do zásad územního rozvoje vyšší a střední centra osídlení (kategorie A–D) stanovená PÚR ČR a soustavu center osídlení doplnit v zásadách územního rozvoje o centra osídlení nižší a malá (kategorie E–G)."

ZÚR i Metropolitní plán respektují pozici Prahy jako hlavního města a jako hierarchicky nejvýše postaveného centra osídlení A1 (součást kategorie A). Toto postavení Prahy je východiskem základní koncepce MPP.

b) „Kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s podmínkami pro navazující územně plánovací činnost."

Metropolitní plán je zpracován v souladu s podmínkami uvedenými v bodě (32i) PÚR, soulad je odůvodněn samostatně v předchozím bodě odůvodnění.

c) „Úkoly, stanovené pro jednotlivé kategorie center osídlení (A–D), musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí."

Metropolitní plán respektuje zařazení Prahy do kategorie center osídlení A1, koncepce Metropolitního plánu pojímá Prahu jako významnou metropoli a hlavní město. Úkoly stanovené PÚR pro sídla kategorie A Metropolitní plán respektuje, soulad MPP s těmito body je posouzen samostatně v následujícím bodě odůvodnění.

d) „Koordinovat rozvoj center osídlení se sousedními obcemi, zejména z hlediska vyváženosti rezidenčních, pracovních a obslužných funkcí, a vytvářet územní podmínky přispívající ke zvyšování územní a sociální soudržnosti."

Koordinace rozvoje sídel je v českém územním plánování velmi komplikovaná, zvláště v situaci, kdy Praha a Středočeský kraj zpracovávají vlastní nezávislé Zásady územního rozvoje. Ze své

povahy nemůže územně plánovací dokumentace navrhovat nic mimo svoje řešené území, tedy v sousedním kraji nebo obci. Je ale zřejmé, že pro zajištění udržitelného rozvoje metropolitního regionu je koordinace obcí nezbytná. V návaznosti na úkoly stanovené v PÚR spolu Praha a Středočeský kraj spolupracují, pro koordinaci byla pořízena ÚS PMR, na kterou by měly navázat další podrobnější studie. Implementace závěrů studií je ale vždy úkolem jednotlivých samospráv. Metropolitní plán je navržen v souladu se závěry koordinační územní studie a s ohledem na okolní obce. Více viz kapitola 11 textové části odůvodnění, která se věnuje širším vztahům.

e) „Vytvářet územní podmínky pro aplikování tzv. „SMART“ řešení dle konceptu „Smart Cities“.

Metropolitní plán se výraznou měrou podílí na digitalizaci procesů územního plánování v Praze a je vytvořen na základě digitálních podkladů. Jeho flexibilnější regulace využití a zaměření na fyzické vlastnosti struktury zástavby spolu s ochranou a rozvojem charakteru území umožní a podpoří realizaci chytrých řešení. Konkrétní opatření a „smart“ řešení ale přesahují jeho podrobnost a účel. Digitálně řízená správa města najde v Metropolitním plánu nástroje pro realizaci svých cílů. Koncepce dopravní i technické infrastruktury jsou v MPP založeny na inteligentních řešeních optimalizujících zásobování a obsluhu města. Klíčovou složkou Metropolitního plánu je chytrá péče o životní prostředí. Veškerá regulace Metropolitního plánu má za cíl zajistit udržitelný rozvoj a zvýšení kvality života obyvatel.

f) „Vytvářet územní podmínky pro rozvoj veřejné infrastruktury, včetně podmínek pro rozvoj digitální technické infrastruktury. Koordinovaným umisťováním veřejné infrastruktury v území podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury.“

Metropolitní plán vymezuje adekvátní plochy a koridory pro dostatečný a udržitelný rozvoj všech systémů veřejné infrastruktury. Smyslem je nejen posílení infrastruktury a zajištění dostatečné obsluhy vymezených stabilizovaných i transformačních a rozvojových území, ale i koordinace systémů mezi sebou. Velký důraz klade Metropolitní plán na koordinaci vymezených ploch a koridorů se sousedním Středočeským krajem. Základní koncepce Metropolitního plánu je založena na využívání zanedbaných území a zbytkových prostor uvnitř současného města pro efektivnější využívání stávající infrastruktury. Jen takový rozvoj je ekologický a ekonomický.

g) „Vytvářet územní podmínky k provázání dostupných druhů dopravy, včetně zapojení tzv. aktivní mobility, v multimodálních uzlech především u veřejné a městské hromadné dopravy, přiměřeně k jednotlivým kategoriím center osídlení.“

Koncepce dopravní infrastruktury Metropolitního plánu je založena na prioritním rozvoji veřejné dopravy, v souladu s Plánem udržitelné mobility primárně na rozvoji železnice. Metropolitní plán pro všechny druhy dopravy vymezuje adekvátní plochy a koridory, a to i pro dopravu bezmotorovou (se zohledněním svého měřítka). Pěší doprava je nedílnou součástí všech veřejných prostranství. Základní kostra významných cyklotras je v Metropolitním plánu rovněž vymezena. Součástí koncepce dopravní infrastruktury je i koordinace

systémů mezi sebou a vytváření přestupních terminálů, tj. multimodálních uzlů.

h) „Vytvářet územní podmínky pro zajištění dostupnosti infrastruktury pro alternativní paliva v dopravě.“

Tento úkol je mimo podrobnost územního plánu, respektive výstavba potřebné infrastruktury je v souladu s regulativy i bez přímého vymezení. Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy a koridory pro posílení sítě zásobování elektrickou energií pro větší odolnost systémů. Vyšší odběr elektrické energie souvisí i s rozvojem elektromobility. Nedílnou součástí dopravní koncepce je ekologická vodní doprava a vytváření podmínek pro posilování dalších alternativních způsobů zásobování města (v rámci city logistiky).

i) „Vytvářet územní podmínky pro rozvoj nových, inovativních a ekologických forem výroby, včetně výroby energie z obnovitelných zdrojů, případně dalších nízkouhlíkových zdrojů.“

Regulace využití je v Metropolitním plánu stanovena flexibilně s cílem vytvářet smíšené město, ve kterém se propojuje nerušící výroba s bydlením, administrativou, službami a veřejnou vybaveností nejen v území, ale i v rámci jednotlivých budov. Pro náročnější výrobu a skladování jsou vymezeny zastavitelné lokality s produkčním využitím, které umožňují realizovat předem nedefinovanou zástavbu s adekvátní kapacitou, případně zástavbu průběžně v čase měnit. Cílem je umožnit vznik moderních technologických a vědeckých areálů v relativní dostupnosti do centra města. Metropolitní plán stanovuje obecné podmínky pro vznik výroben energie z obnovitelných zdrojů, v pražském prostředí je ale nutné vždy respektovat přírodní a kulturní hodnoty území.

j) „Vytvářet územní podmínky pro rozvoj bezpečného a dostupného bydlení s důrazem na kvalitu bydlení v kvalitním prostředí se zázemím pro odpočinek a rekreaci a s dostatečně kapacitní veřejnou infrastrukturou.“

Regulace využití je v Metropolitním plánu stanovena flexibilně s cílem vytvářet smíšené město, ve kterém se propojuje nerušící výroba s bydlením, administrativou, službami a veřejnou vybaveností. Bydlení je vždy základem obytného města. Metropolitní plán vymezuje při zachování právní kontinuity vzhledem k předchozímu územnímu plánu dostatečné množství ploch pro udržitelný rozvoj bydlení, vždy v návaznosti na veřejnou infrastrukturu. Dostatečné množství rekreačních ploch, parků a zajištění částečného využití otevřené krajiny pro rekreaci (mimo jiné v rámci krajinného rozhraní) navazuje na vymezení zastavitelných ploch. Řešení adekvátního rozvoje bydlení ale není možné zcela zajistit jen v rámci Prahy, která je atraktivním cílem a dynamicky se rozvíjí, ale je nutné rozvoj více koordinovat se Středočeským krajem. Pro zajištění dostupného bydlení je nutné pokračovat v reformě právního prostředí na celostátní úrovni.

k) „Vytvářet územní podmínky pro rozvoj obslužných funkcí a služeb a vytvářet územní podmínky pro zajištění jejich dobré dostupnosti a dostatečných kapacit. Zohledňovat při tom, že centra osídlení zajišťují vybrané služby nejen pro potřeby vlastních obyvatel, ale i pro

obyvatele center osídlení nižších kategorií a pro obyvatele dalších obcí v jejich spádovém území.“

Metropolitní plán vymezuje dostatečné množství ploch pro veřejnou vybavenost a stanovuje pravidla pro ochranu stávající veřejné vybavenosti. Základní koncepce Metropolitního plánu vychází z pozice Prahy jako hlavního města státu a hierarchicky nejvýše kategorizovaného centra osídlení a vymezuje plochy i pro státní instituce a pro občanskou vybavenost celostátního a mezinárodního významu. Praha je centrem nejen regionu, ale i celého Česka. Bylo by zároveň vhodné, aby se i stát více podílel na financování rozvoje veřejné infrastruktury hlavního města, MPP pro to vytváří dostatečné podmínky. Rozvoj Pražského metropolitního regionu je vhodné dále koordinovat se Středočeským krajem v návaznosti na ÚS PMR.

K bodu (32k) PÚR
V rámci změny č. 8 PÚR bylo dále do kapitoly Sídelní struktura doplněno samotné vymezení center osídlení včetně stanovení podmínek pro navazující územně plánovací činnost a úkolů pro územní plánování. Praha je vymezena jako vyšší centrum významné – celostátní (kategorie A1), centra osídlení v kategorii A jsou vymezena v rámci bodu (32k), soulad MPP s jednotlivými podmínkami a úkoly vymezenými v PÚR k centrům osídlení kategorie A je posouzen níže.

***Podmínky pro navazující územně plánovací činnost**:*
Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:
a) „opatření vedoucí ke snížení hustoty provozu silniční motorové dopravy (mimo veřejné hromadné dopravy) v centrálních částech center osídlení,“

Součástí koncepce dopravní infrastruktury MPP je dostavba nadřazeného komunikačního systému a posílení významu veřejné dopravy, což jsou konkrétní kroky pro snižování zatížení centra Prahy automobilovou dopravou. Dále je toto téma podrobněji zhodnoceno níže v rámci odůvodnění souladu se ZÚR, které pro Metropolitní plán stanovují konkrétní úkoly.

b) „diverzifikaci ekonomických činností a poskytovaní odvětvově široké nabídky pracovních příležitostí,“

Regulace využití území je založena na posilování smíšeného města a je flexibilní a otevřená novým způsobům využití a kombinaci využití v rámci zástavby. Pružně reagující živé město zajistí širokou nabídku bydlení i pracovních příležitostí. Zároveň Metropolitní plán stanovuje individuální regulativy pro posílení charakteru každé lokality. Praha se bude rozvíjet diverzifikovaně a budou vznikat různorodá pestrá prostředí pro různé činnosti.

c) „rozvoj bydlení tak, aby byla zajištěna dostatečná občanská vybavenost a zohledněny dopady rozvoje bydlení na sousední lokality a aby v okrajových částech center osídlení byla zajištěna také dobrá dostupnost centrálních částí center osídlení,“

Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy pro rozvoj veřejné vybavenosti a stanovuje pravidla pro ochranu stávající vybavenosti.

Kapacity vybavenosti odpovídají předpokládanému rozvoji města při maximálním zajištění právní kontinuity vzhledem k předchozímu územnímu plánu. Metropolitní plán dále vymezuje plochy a koridory pro dostatečný rozvoj dopravní infrastruktury se zaměřením na veřejnou dopravu zajišťující nejen propojení okrajových částí s centrem, ale i pro doplnění nových tangenciálních vazeb.

d) „rozvoj bydlení formou regenerace stávajících nevyužívaných objektů (brownfieldů), případně výstavbou v dosud nezastavěných a nevyužívaných prolukách, a to zejména v centrálních částech center osídlení,“

Základní koncepce Metropolitního plánu je založena na udržitelném rozvoji primárně v rámci již zastavěného území se zaměřením na brownfieldy a zbytkové prostory, jakožto jediném ekologickém a ekonomickém způsobu rozvoje města. Metropolitní plán upřednostňuje vymezení transformačních ploch před plochami rozvojovými a transformačním plochám nastavuje dostatečnou míru využití.

e) „udržitelný rozvoj okrajových částí center osídlení, zejména s ohledem na suburbanizaci a její důsledky v území,“

Metropolitní plán vymezuje pro samostatná sídla v Přípraží (abstraktně vymezená v ZÚR) samostatné a zpravidla nepropojené lokality s adekvátním typem struktury. Tyto bývalé samostatné vesnice si většinou stále drží charakter vesnického sídla. Metropolitní plán pro ně vymezuje jen adekvátní rozvojové plochy, které tento charakter nenaruší a přispějí k udržitelnému rozvoji města a krajiny. Okrajové části města vytvářejí do určité míry soběstačná subcentra. Zároveň ale platí, že i když Metropolitní plán zajistí adekvátní a udržitelný rozvoj v souladu s charakterem území a v dobré dopravní dostupnosti, nedojde k minimalizaci rizik suburbanizace bez dostatečné koordinace rozvoje společně se Středočeským krajem.

f) „rozvoj obslužných funkcí a služeb celokrajského, případně celostátního významu, zejména těch veřejných v oblasti zdravotnictví, školství, vědy a výzkumu, sociální péče, kultury a veřejné správy.“

Metropolitní plán vymezuje plochy pro rozvoj a zachování občanské vybavenosti s významem pro celý region, sousední kraj i celý stát, samozřejmě včetně vybavenosti mezinárodního významu. Součástí jsou plochy vymezené pro zdravotnictví (významné nemocnice a výzkumné ústavy), univerzity a laboratoře, technologické parky, divadla, muzea, úřady a ministerstva a podobně.

Úkoly pro územní plánování:
a) „Vymezováním ploch a koridorů pro dopravní infrastrukturu vytvářet územní podmínky pro optimální dopravní dostupnost center osídlení v celokrajském, případně v celostátním měřítku.“

Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory pro dostatečný rozvoj dopravní infrastruktury v poměrně dlouhém horizontu – území je chráněno pro všechny známé záměry včetně záměrů v koncepční fázi přípravy. Vymezeny jsou koridory pro dokončení dálniční sítě včetně Pražského okruhu, navazující nadřazené komunikační sítě, koridory pro rozvoj vodní a letecké dopravy s mezinárodním

přesahem, a hlavně koridory pro přestavbu železničních tratí a terminálů, modernizaci železničního uzlu Praha a pro výstavbu vysokorychlostních tratí. Tyto záměry výrazně zkrátí cestovní dobu mezi Prahou a jinými významnými centry státu stejně jako cestovní dobu do jiných evropských metropolí. Zároveň bude možné výrazně posílit příměstskou železniční dopravu pro účely zlepšení propojení Prahy s okolními obcemi a dalšími významnými centry regionu.

b) „Vytvářet územní podmínky pro zlepšení dopravní obslužnosti území zejména veřejnou hromadnou dopravou v celokrajském, případně v celostátním měřítku.“

Metropolitní plán ve své koncepci dopravní infrastruktury upřednostňuje ekologickou a udržitelnou veřejnou dopravu se speciálním důrazem na kapacitní železniční dopravu v níávaznosti na Plán udržitelné mobility a ÚS PMR. Pro rozvoj všech systémů dopravní infrastruktury Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy a koridory a vymezení koordinuje s koridory vymezenými na území sousedního Středočeského kraje. Systém pražské integrované dopravy je jedním ze současných hlavních nástrojů spolupráce Prahy a Středočeského kraje.

c) „V centrech osídlení zlepšovat a rozvíjet dopravu v klidu zejména výrazným navýšením kapacit odstavných a parkovacích ploch zohledňující další přepravní návaznosti (P+R; P+G; K+R; B+R apod.).“

Zatímco vymezení konkrétních menších ploch pro zejména rezidenční parkování je mimo podrobnost územního plánu, a obecně se regulaci parkování věnují Pražské stavební předpisy, parkoviště P+R Metropolitní plán považuje za součást veřejné dopravy. Pro konkrétní záměry záchytných parkovišť P+R v přímé návaznosti na kapacitní kolejovou veřejnou dopravu vedoucí do centra města Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy. Pro splnění ostatních úkolů a v návaznosti na celostátní priority ale v pražském prostředí není možné zajistit velké množství parkovacích ploch přímo v centru města. S ohledem na jeho kulturní a historický význam je naopak nutné parkování v centru postupně omezovat a tím snižovat zatížení veřejných prostranství automobilovou dopravou. Záchytná parkoviště P+R na území města mohou být vhodným nástrojem pro toto omezení. V množství automobilové dopravy denně dojíždějící do Prahy ale nejsou jediným nástrojem a vždy mohou zachytit jen menší část dojíždějících vozidel. Dále je nutné koordinovat veřejnou dopravu se Středočeským krajem, zvyšovat kvalitu příměstské železnice a budovat záchytná parkoviště primárně ve Středočeském kraji.

d) „Vytvářet územní podmínky pro rozvoj ekonomických aktivit zejména v oblasti služeb, znalostní ekonomiky, vzdělávání, vědy, výzkumu a inovací a dalších ekonomických odvětví s vysokou přidanou hodnotou.“

Regulace využití území v Metropolitním plánu je založena na vytváření smíšeného města. Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy pro rozvoj ekonomických aktivit v rámci stávajících i nových obytných čtvrtí. Pro specifické výrobní, technologické a výzkumné areály Metropolitní plán vymezuje dostatečné množství ploch

s produkčním využitím a flexibilní regulací, které umožní realizovat dnes nepředvídatelná využití. Tyto plochy mají dostatečnou kapacitu pro umístění rozsáhlých areálů a zástavbu je v nich možné pružně obměňovat dle potřeby. Dále Metropolitní plán vymezuje specifické plochy a lokality pro areály občanské vybavenosti spojené s výzkumem (kampusy vysokých škol, nemocnice, výzkumné ústavy a podobně).

e) „Vytvářet územní podmínky pro rozvoj bydlení v souladu se stanovenými podmínkami pro navazující územně plánovací činnost a pokud možno rozvíjet bydlení přednostně v centrálních částech center osídlení.“

Regulace Metropolitního plánu je založena na vytváření smíšeného obytného města, které umožní realizovat bydlení dohromady s ostatním využitím ve většině zastavitelného území. Kapacitní zástavba je v souladu se základní koncepcí směřována primárně do nevyužívaných již zastavěných míst v blízkosti centra města tak, aby se toto centrum rozšířilo do větší plochy. Bydlení je vždy základem obytných čtvrtí, neměla by ale vznikat monofunkční zástavba.

Závěr: Metropolitní plán je zcela v souladu s podmínkami a úkoly stanovenými pro sídelní strukturu v PÚR. Praha je jako hlavní město státu kategorizována jako hierarchicky nejvyšší centrum osídlení A1.

Rozvojové oblasti a rozvojové osy

Rozvojové oblasti a osy jsou území vymezená PÚR, ve kterých se soustředí aktivity mezinárodního a celostátního významu. Je v nich nutné vytvářet a koordinovat zvýšené požadavky na změny. Praha je celá součástí oblasti OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha, a proto ZÚR ani Metropolitní plán neupřesňují vymezení této oblasti. Vnější hranice probíhá Středočeským krajem. Metropolitní plán respektuje určení Prahy jako centra metropolitní oblasti a splňuje veškeré požadavky stanovené pro tuto oblast. Koordinace rozvoje obcí v rámci regionu aktivně probíhá, Metropolitní plán se na ní v rámci území Prahy podílí. Jedním z podkladů je ÚS PMR, která analyzovala přeshraniční vazby a potřeby regionu z hlediska infrastruktury. Podrobně také viz kapitola 11 textové části odůvodnění (širší vztahy).

Dále PÚR stanovuje obecné podmínky a úkoly pro rozvojové oblasti a osy v rámci své koncepce, soulad s nimi je odůvodněn níže.

K bodu (38) PÚR
Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:
a) „možnosti využití stávající veřejné infrastruktury a potřebu jejího dalšího rozvoje a dobudování při současném respektování přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území,“

Metropolitní plán respektuje hodnoty území a pro jejich zachování upřednostňuje rozvoj uvnitř zastavěného území s maximálním využitím stávající infrastruktury s posílením a rozšířením centra města a navazujících subcenter. V grafické části Z03 MPP je jednoznačně identifikována významná stávající infrastruktura, která odpovídá měřítku MPP a je určena k zachování. Regulace umožňuje

tyto prvky adekvátně rozšiřovat, modernizovat nebo jinak upravovat při zachování významu a funkce v rámci celkové koncepce.

b) „rozvoj bydlení při upřednostnění rozvoje uvnitř zastavěného území a předcházení prostorové sociální segregaci, fragmentaci krajiny nově vymezenými zastavitelnými plochami a záborům ploch veřejné zeleně a dalších prvků přírodního charakteru sloužící svému účelu,“

Základní koncepce MPP je založena na přednostním rozvoji území uvnitř zastavěného území bez neúčelného rozšiřování Prahy na úkor otevřené krajiny. Regulace otevřené krajiny je postavena na posilování ekologické stability, využití otevřené krajiny jako rekreačního zázemí města je posilováno stanovením využití lokalit a vymezením krajinného rozhraní. V otevřené krajině i v zastavitelném území jsou navržena nová pěší propojení, přičemž nové zastavitelné plochy jsou vymezovány vždy se zřetelem na prostupnost a celistvost krajiny a s ohledem na minimalizaci záborů ZPF. V zastavitelném území MPP vymezuje hierarchizovanou síť parků a nestavebních bloků, prvkům přírodního charakteru jasně určuje jejich význam.

c) „nové využití nevyužívaných průmyslových, skladových, dopravních a jiných ploch,“

Nevyužívaná a zanedbaná území jsou v MPP identifikována a navržena k transformaci pro zástavbu nebo nové nestavební bloky přednostně před vymezováním nových zastavitelných ploch. Zvláštní důraz klade MPP na efektivní využívání zbytkových ploch v sousedství dopravní infrastruktury. Jasně jsou vymezeny lokality s produkčním využitím, které jsou určeny k zachování a rozvoji své významné funkce (pracovní příležitosti, zásobování města).

d) „řešení rekultivace a revitalizace opuštěných areálů a ploch (např. předcházející těžbou, průmyslovým využitím, armádou apod.), účelnou organizaci materiálových toků a nakládání s odpady,“

MPP aktivně vymezuje zanedbaná území k transformaci a novému využití přednostně před vymezováním nových zastavitelných ploch. Zanedbané části otevřené krajiny jsou navrženy k rekultivaci vymezením nezastavitelných transformačních ploch. MPP nenavrhuje nové plochy pro skládkování komunálního odpadu, konkrétní podmínky pro rekultivaci a postup odstraňování ekologické zátěže jsou mimo podrobnost územního plánu a budou řešeny v navazujících řízeních.

e) „zachování a rozvoj společenské funkce tradičních městských center,“

Metropolitní plán vymezuje transformační plochy pro rozšíření celoměstského centra a snížení tlaku na využití historického jádra Prahy. Vymezením transformačních ploch a adekvátní mírou využití posiluje roli dalších subcenter na periferii Prahy i v samostatných sídlech v Přípraží. MPP vymezuje konkrétní plochy pro ochranu stávající veřejné vybavenosti a konkrétní navržené plochy pro novou veřejnou vybavenost včetně ploch pro celoměstsky významné kulturní instituce.

f) „ochranu a využití rekreačního potenciálu krajiny,“

MPP stanovením podmínek pro jednotlivé způsoby využití nezastavitelných lokalit jednoznačně upřednostňuje rekreační využití otevřené krajiny jako zázemí koncentrovaného území hlavního města. Regulace otevřené krajiny umožňuje posílit takové rekreační využití, které není v rozporu s podmínkami ochrany přírody a krajiny. MPP vymezuje krajinné rozhraní jako pás rekreačního území okolo souvislého zastavitelného města a dále konkrétní plochy krajinných parků.

g) „minimalizování ovlivnění přírodních a krajinných hodnot území.“

Metropolitní plán stanovuje komplexní regulaci otevřené krajiny směřující k posílení její kvality a posílení její ekologické stability. Území s výjimečnou přírodní hodnotou jsou vymezena jako součásti lokalit s přírodním využitím, které neumožňuje intenzivní využívání krajiny. MPP respektuje a rozvíjí cílové kvality jednotlivých krajin vymezených v ZÚR.

Závěr: Metropolitní plán tyto podmínky zcela respektuje, stanovená regulace podmínkám odpovídá, podmínky odpovídají základní koncepci Metropolitního plánu, jak je také blíže rozvedeno v posouzení souladu MPP s ostatními body PÚR.

K bodu (39)

„Úkoly pro územní plánování:
a) Při respektování celostátních priorit územního plánování umožňovat v rozvojových oblastech a rozvojových osách intenzivní využívání území v souvislosti s rozvojem veřejné infrastruktury. Z tohoto důvodu v rozvojových oblastech a v rozvojových osách vytvářet podmínky pro umístění aktivit mezinárodního a celostátního významu s požadavky na změny v území a tím přispívat k zachování charakteru území mimo rozvojové oblasti a rozvojové osy.
b) Úkoly, stanovené pro jednotlivé rozvojové oblasti a rozvojové osy, musí být převzaty do územně plánovací dokumentace krajů a obcí.
c) Kraje v zásadách územního rozvoje dle potřeby upřesní vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os v rozlišení podle území jednotlivých obcí, popřípadě jednotlivých katastrálních území, při respektování důvodů vymezení dotyčných rozvojových oblastí a rozvojových os. V případě rozvojových os a oblastí je možné tyto osy nebo oblasti vymezit i pouze v části katastrálního území.
d) V zásadách územního rozvoje nebo při jejich změnách, podle konkrétních podmínek a možností území, zohlednit Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+.
e) V zásadách územního rozvoje nebo při jejich změnách postupovat mimo jiné v souladu s Programy zlepšování kvality ovzduší, pokud to zmocnění pro obsah zásad územního rozvoje uvedené v právních předpisech umožňuje.“

Praha je součástí metropolitní rozvojové oblasti OB1, což ZÚR i Metropolitní plán respektují a umožňují využívání území v souladu s požadavky PÚR. Rozvoj hlavního města má celostátní i mezinárodní dopad, základní koncepce je založena na posilování udržitelného rozvoje Prahy při zohlednění přesahu do regionu. Preferován je intenzivní rozvoj zastavěného území před plošným rozvojem Prahy do otevřené krajiny, aby byla účelně využívána

veřejná infrastruktura. Uvedené úkoly se týkají spíše ZÚR, se kterými je Metropolitní plán v souladu. Dokumentace ZÚR obsahuje posouzení souladu ZÚR s vyjmenovanými úkoly bodu (39) PÚR.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, soulad s jednotlivými konkrétní úkoly týkajícími se rozvojové oblasti OB1 jsou odůvodněny níže a v rámci odůvodnění dokumentace ZÚR.

K bodu (40) PÚR
OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha
Důvody vymezení:
Území ovlivněné rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center osídlení, zejména Kladna, Berouna, Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi, Kralup nad Vltavou, Lysé nad Labem – Milovic, Neratovic a Říčan. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v ČR, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam; zásadním rozvojovým předpokladem je připojení na dálnice, dokončení Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy), připojení na tranzitní železniční koridory I., III. a IV. (dále jen TŽK) a vysokorychlostní železniční síť, včetně jejího provázání v rámci železničního uzlu Praha a efektivní propojení jednotlivých druhů dopravy včetně letecké a vytvoření efektivního systému integrované veřejné dopravy.

„Úkoly pro územní plánování:
a) Koordinovat rozvoj a využití území hlavního města Prahy a Středočeského kraje s důrazem na řešení problémů suburbanizace, včetně odpovídající veřejné infrastruktury.
b) Pořídit územní studie řešící zejména vzájemné vazby veřejné infrastruktury.
c) Pořídit ve vzájemné koordinaci územní studie řešící problémy suburbanizace, zejména hierarchizaci sídelní struktury a nekoncepční rozvoj.“

Metropolitní plán je již samotným svým názvem naplněním celostátní priority soustředěné do Metropolitní oblasti OB1 a celým svým obsahem vytváří předpoklady pro rozvoj Prahy jako evropské metropole, posilující své mezinárodní postavení. Metropolitní plán reaguje koncepčně na spolupůsobení vedlejších center a na nežádoucí gravitaci vedoucí k rozpadu tradičních struktur měst. Metropolitní plán vytváří předpoklady pro koncentraci energie a potenciálu do adekvátních oblastí v souladu s požadavky PÚR a ZÚR navrženým uspořádáním území, které podporuje rozvoj významných a v mnoha ohledech jedinečných kulturních a civilizačních hodnot se zohledněním neméně významných hodnot přírodních. Vytváří podmínky pro rozvoj a umísťování veřejného vybavení nejen lokálního, ale i celoměstského, celostátního a mezinárodního významu.

Důvody pro vymezení OB1 jsou naplněny také respektováním a vymezením koridorů dopravní infrastruktury celostátního a nadregionálního významu převzatých z PÚR a ZÚR. Tyto koridory Metropolitní plán koordinuje s vymezením v rámci ZÚR

Středočeského kraje. Metropolitní plán chápe Prahu v širších souvislostech, tj. jako hlavní město Česka s mezinárodním významem a jako centrum rozsáhlého regionu. Metropolitní plán vytváří dostatečné podmínky pro modernizaci železničního uzlu Praha a pro zapojení vysokorychlostních tratí.

Územní studie pro koordinaci územního rozvoje regionu již byla pořízena (ÚS PMR) a Metropolitní plán její závěry zcela respektuje a navazuje na ní. V rámci územní studie byly analyzovány jednotlivé systémy infrastruktur včetně zelené infrastruktury a byla navržena opatření pro posílení těchto systémů. Součástí studie bylo vymezení hierarchie sídelní struktury, které Metropolitní plán respektuje. Pro udržitelný rozvoj regionu je důležitý nejen rozvoj centra Prahy, ale i rozvoj dalších významných center regionu – samostatně fungujících měst v dobré dostupnosti. Rozvoj Kladna, Kralup nad Vltavou, Neratovic, Brandýsa nad Labem, Lysé nad Labem, Říčan a Berouna umožní do uspořádání regionu promítnout stejné principy, které jsou zakotvené v základní koncepci Metropolitního plánu. V regionu je nutné intenzivně rozvíjet významná centra místo neúměrného plošného rozvoje malých obcí bez vazby na vhodnou infrastrukturu. Velká města včetně Prahy mají dostatečné rezervy uvnitř zastavěného území.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán rozvíjí Prahu jako dynamickou metropoli, která je centrem významného regionu. Koordinuje rozvoj a využití Prahy a Středočeského kraje a vymezuje záměry dopravní, technické i zelené infrastruktury, které jsou zásadním rozvojovým předpokladem metropolitní oblasti OB1.

2. 1. 3 Ke kapitole 4. Specifické oblasti

Specifické oblasti vymezené v PÚR jsou území, ve kterých se projevují zvláštní problémy udržitelného rozvoje. Praha je součástí specifických oblastí SOB9, SOB10 a SOB11, které jsou vymezené pro skoro celé území státu, neboť se tyto konkrétní problémy celostátního významu projevují v podstatě v celém Česku. Podmínky a úkoly stanovené pro tyto oblasti Metropolitní plán respektuje a splňuje. Z povahy věci je zřejmé, že se nejedná o zvláštní problémy vázané na konkrétní část území státu a uchopitelnějším nástrojem na úrovni PÚR by bylo definování například dalších celostátních priorit. Metropolitnímu plánu nicméně nepřísluší PÚR revidovat, s vymezenými specifickými oblastmi je zcela v souladu.

Obecné podmínky a úkoly stanovené souhrnně pro všechny specifické oblasti v článcích 67 a 68 PÚR se týkají zejména ZÚR a jsou zacílené na ostatní konkrétní specifické oblasti v problémových regionech, v Praze na úrovni PÚR nevymezené. Obecné podmínky vymezené v čl. 67 a 68 tak nejsou samostatně odůvodněny, protože nejsou pro posouzení souladu MPP s PÚR relevantní.

K bodu (75b) PÚR
SOB9 Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem

„Důvody vymezení:
a) Specifická oblast se specifickými problémy území celostátního významu.
b) Potřeba řešit problém sucha, které je způsobeno nízkými úhrny srážek a vysokým výparem v kombinaci s malou zásobou povrchové a podzemní vody.
c) Potřeba řešit problém vysoké zranitelnosti podzemních vod, včetně přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod v období sucha.
d) Potřeba udržovat rovnováhu mezi množstvím disponibilních vodních zdrojů, požadavky na odběry vody a požadavky na minimální zůstatkové průtoky a minimální hladiny podzemní vody.
e) Potřeba zajistit dostatek pitné a užitkové vody pro obyvatelstvo, zemědělství, průmysl, lázeňství, významné kulturní památky a služby.
f) Potřeba zajistit vodohospodářskou infrastrukturu pro zabezpečení požadavků na odběry vody s ohledem na proměnlivé hydrologické podmínky.
g) Potřeba věnovat větší pozornost suchu (meteorologickému, půdnímu, hydrologickému) z důvodu vyššího rizika stavu nedostatku vody ve srovnání s ostatním územím ČR.
h) Potřeba řešit a zajistit stabilní a odolnou zelenou infrastrukturu pro adaptaci území na změnu klimatu.
i) Potřeba zajistit účinné zadržení vody v krajině.
j) Potřeba zajistit optimální odvádění a čištění odpadních vod.“

Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
„Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:
a) podporu přirozeného vodního režimu v krajině,
b) posilování odolnosti a rozvoj vodních zdrojů,
c) zajištění rovnováhy mezi užíváním vodních zdrojů a jejich přirozenou obnovitelností,
d) účinné snižování a odstraňování znečištění vody z plošných i bodových zdrojů znečištění, které omezují využívání povrchových a podzemních vod,
e) rozvoj a údržbu vodohospodářské infrastruktury, pro zabezpečení požadavků na dodávky vody v proměnlivých hydrologických podmínkách (zejm. při nedostatku srážek, zmenšení průtoků ve vodních tocích, poklesu vody v půdě a poklesu hladiny podzemních vod),
f) bránit zhoršování stavu vodních útvarů, úbytku mokřadů, větrné a vodní erozi půdy, degradaci a desertifikaci půdy,
g) prohloubení koordinace územního plánování, krajinného plánování, vodohospodářského plánování a pozemkových úprav,
h) rozvoj zelené infrastruktury v zastavěném a nezastavěném území obcí a následnou péči o ní.“

Úkoly pro územní plánování:
„V rámci navazující územně plánovací činnosti kraje a koordinace územně plánovací činnosti obcí:
a) vytvářet územní podmínky pro podporu přirozeného vodního režimu v krajině a zvyšování jejích retenčních a akumulačních vlastností, zejm. vytvářením územních podmínek pro vznik a zachování odolné stabilní vyvážené pestré a členité krajiny, tj. krajiny s vhodným poměrem ploch lesů, mezí, luk, vodních ploch a vodních toků (zejména neregulované vodní toky s doprovodnou zelení), cestní sítě (s doprovodnou zelení), a orné půdy (zejm. velké plochy orné půdy rozčleněné mezemi, cestní sítí, vsakovacími travními pruhy),

b) vytvářet územní podmínky pro revitalizaci a renaturaci vodních toků a niv a pro obnovu ostatních vodních prvků v krajině,
c) vytvářet územní podmínky pro hospodaření se srážkovými vodami v urbanizovaných územích, tj. dbát na dostatek ploch sídelní zeleně a vodních ploch určených pro zadržování a zasakování vody,
d) vytvářet územní podmínky pro zvyšování odolnosti půdy vůči větrné a vodní erozi, zejm. zatravněním a zakládáním a udržováním dalších protierozních prvků, např. větrolamů, mezí, zasakovacích pásů a příkopů,
e) vytvářet územní podmínky pro rozvoj a údržbu vodohospodářské infrastruktury, pro zabezpečení požadavků na dodávky vody v období nepříznivých hydrologických podmínek, zejm. pro infrastrukturu k zajištění dodávek vody z oblastí s příznivější vodohospodářskou situací a s ohledem na místní podmínky pro budování nových zejm. povrchových zdrojů vody,
f) pro řešení problematiky sucha, zejm. tak jak je specifikováno výše v písm. a) až e) (příp. navrhovat i další vhodná opatření pro obnovu přirozeného vodního režimu v krajině) využívat zejména územní studie krajiny,
g) vytvářet územní podmínky pro hospodaření se srážkovými vodami v návaznosti na veřejnou infrastrukturu,
h) vytvářet územní podmínky pro řešení protipožární ochrany,
i) vytvářet územní podmínky pro odvádění a čištění odpadních vod v souladu s plány rozvoje vodovodů a kanalizací.“

Soulad s podmínkami a úkoly je odůvodněn souhrnně, protože jednotlivé body se navzájem prolínají a navazují na sebe.

Praha je ohrožena suchem, přestože se s ohledem na její polohu nejedná o nejvíce rizikový region. Koncentrace zástavby v městské krajině i velké půdní bloky v příměstské zemědělské krajině ale speciálně v letních měsících už dnes způsobují problémy spojené i s přehříváním území. Základní koncepce Metropolitního plánu je založena na udržitelném a ekologickém rozvoji, přičemž zásadní roli v něm hrají vodní toky a městská příroda. Metropolitní plán vymezuje zastavitelné plochy a stanovuje využití při respektování zelené infrastruktury s významným přesahem do regionu, respektuje také cílové kvality krajin vymezených v ZÚR. Metropolitní plán stanovuje obecné podmínky pro minimalizaci vlivů na odtokové poměry a zvýšení retenční schopnosti krajiny. Pro zmírnění následků povodňových situací navrhuje konkrétní opatření – vymezuje liniová a plošná protipovodňová opatření, vymezuje plochy pro nové vodní nádrže a poldry. Metropolitní plán dále v článcích 132 až 134 stanovuje zásady pro ochranu přirozených odtokových poměrů. Preferuje se vsakování srážkových vod a podpora přirozené retence v návaznosti na Pražské stavební předpisy (resp. NPSP). Mezi navrženými prvky jsou i plochy určené k rozlivu a přirozenému zasakování povodňových vod (průlehy) a plochy poldrů. Cílem je obnovovat původní vodní režim, který podmiňuje zachování vysokých přírodních hodnot území. Regulativy respektují vodní režim území a jsou stanoveny tak, aby byla posilována schopnost udržet vodu v krajině. Zachycení vody v krajině je jediným efektivním způsobem, jak vzniku sucha předcházet. Tyto regulativy je při následném rozhodování o využití území závazné dodržovat, konkrétní kompenzační opatření jsou ale předmětem následných řízení.

Metropolitní plán vymezuje množství ploch změn v krajině pro ekostabilizační opatření, ale i jeho obecná regulace otevřené krajiny směřuje k posilování ekologické stability. Metoda posuzování ekologické stability krajiny stanovená Metropolitním plánem (zejména čl. 107 textové části MPP) umožňuje provádět změny v krajině i bez jejich přímého vymezení. Zároveň je navržena ochrana cenných ploch nestavebních bloků. Regulativy Metropolitního plánu stanovují pravidla pro vymezení dostatečného množství parkových ploch ve městě s ohledem na zachování dostatečné intenzity zástavby, aby město neúčelně nerostlo do otevřené krajiny, což by pro klimatické podmínky mělo zásadně negativní vliv. Konkrétní řešení zelené infrastruktury, hospodaření s vodou a další technické parametry zástavby (například zelené střechy) jsou předmětem následujících řízení.

Koncepce Metropolitního plánu je nepřímo založena i na zvyšování odolnosti města vůči přírodním katastrofám a nepředvídaným situacím. Dostatečně dimenzované zásobování města vodou i vymezení přírodních ploch a rekreačních areálů v blízkosti vodních toků nebo v krajinném rozhraní pomáhají spolu s rozsahem vymezených zastavitelných ploch v boji proti suchu. Metropolitní plán vymezuje krajinné parky a úpravy v otevřené krajině v návaznosti na ekologicky významné projekty obnovující vodní režim v okolí Vltavy (například Park soutok, Rohanský ostrov nebo rozšíření koryta u Císařského ostrova).

Navržený systém zásobování vodou a zdroje pitné vody pro Prahu jsou dostatečně robustní pro zajištění vody během období sucha i při předpokládaném rozvoji města. V delším časovém horizontu, pokud by se v Praze nebo některé její části projevil nedostatek vody, je možné posílit a rozšířit vodní zdroj Podolí, který odebírá vodu z řeky Vltavy. Ta má i do budoucna z pohledu zásobování vodou řádově vyšší kapacitu, než je potřeba pitné vody v Praze. Pro územní ochranu tohoto zatím neaktuálního záměru Metropolitní plán vymezuje plochu územní rezervy. Koncepce odkanalizování území je založena na adekvátně kapacitním a ekologickém centralizovaném systému. Většina odpadních vod je odváděna na modernizovanou Ústřední čistírnu odpadních vod, nebo v okrajových částech na pobočné čistírny, které jsou zpravidla navrženy k modernizaci. Požární ochrana je v Praze na vysoké úrovni, pro další rozvoj města a dopravní infrastruktury jsou navrženy plochy občanské vybavenosti určené pro umístění nových hasičských stanic.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán respektuje stanovené úkoly vyplývající z boje proti suchu a přizpůsobuje jim svoje regulativy s cílem zachovat odolnou a stabilní kulturní krajinu i pro budoucí generace.

K bodu (75c) PÚR
SOB10 Specifická oblast, která vymezuje oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 z hlediska rozvoje výroby energie z energie slunečního záření

„Důvody vymezení:
a) Specifická oblast se specifickými hodnotami celostátního významu – území s potenciálem pro rozvoj výroby energie z energie slunečního záření, v rámci kterého dojde k budoucímu vymezení oblastí pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie.
b) Potřeba koordinace využívání území pro výrobu energie z energie slunečního záření.“

Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
„Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:
a) minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, včetně vyloučení lokalit soustavy Natura 2000 a zvláště chráněných území,
b) minimalizování konfliktů s kulturními a civilizačními hodnotami, včetně národních kulturních památek, území památkových rezervací a památek světového dědictví,
c) minimalizování konfliktů s pozemky určenými k plnění funkcí lesa,
d) minimalizování konfliktů se záměry dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a celostátního významu,
e) minimalizování konfliktů s územím pro bezpečnost a obranu státu a s elektronickými komunikacemi,
f) minimalizování negativních vlivů na vodní poměry v území.“

Úkoly pro územní plánování:
„V rámci navazující územně plánovací činnosti Ministerstva pro místní rozvoj, kraje a v rámci koordinace územně plánovací činnosti obcí, za podmínky platnosti příslušné právní úpravy:
a) Ministerstvo pro místní rozvoj prostřednictvím nástrojů územního plánování s využitím podkladů Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí vymezí plochy nebo koridory s celostátním významem pro oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury a zohledňující i potřeby pro ukládání energie,
b) kraje, je-li to účelné, prostřednictvím nástrojů územního plánování s využitím podkladů Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí vymezí plochy nebo koridory s nadmístním významem pro oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury a zohledňující i potřeby pro ukládání energie,
c) obce, je-li to účelné, prostřednictvím nástrojů územního plánování s využitím podkladů Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí vymezí plochy nebo koridory s lokálním významem pro oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury a zohledňující i potřeby pro ukládání energie,
d) obce prostřednictvím nástrojů územního plánování prověří území z hlediska možnosti umístění fotovoltaiky v zastavěném území (přednostně využívat střechy a fasády),
e) obce prostřednictvím nástrojů územního plánování prověří území z hlediska možnosti umístění fotovoltaiky v plochách a koridorech

dopravní a technické infrastruktury a jejich blízkém okolí či plochách výroby a skladování,
f) zamezit či významně omezit využívání kvalitních orných půd jako ploch pro fotovoltaiku, s výjimkou agrovoltaiky.“

Tato specifická oblast byla do PÚR doplněna v rámci změny č. 9. Dosud nebyly plně implementovány podklady na ministerské a ústřední úrovni, které by stanovovaly povinnost vymezovat konkrétní akcelerační zóny, oblasti nebo konkrétní plochy pro umístění výroben elektrické energie z větru. Akcelerační oblasti celostátního významu budou v rámci specifických oblastí PÚR vymezeny v ÚRP změnou č. 2. Specifická oblast do té doby není pro ZÚR a územní plány závazná, do ÚPD se promítne až prostřednictvím této změny (§ 3, odst. 3 zákona č. 249/2025 Sb., zákon o urychlení využívání obnovitelných zdrojů energie). Návrh změny č. 2 ÚRP, která vymezuje konkrétní akcelerační oblasti pro rozvoj výroby energie z energie slunečního záření a z větrné energie byl zveřejněn 14. 4. 2026, území Prahy ani bezprostředního okolí se ale nedotýká.

Z tohoto důvodu momentálně ZÚR ani Metropolitní plán žádné konkrétní plochy pro umístění výroben elektrické energie z obnovitelných zdrojů nevymezují – na území Prahy zároveň nejsou evidovány žádné záměry na výstavbu plošně rozsáhlých a celoměstsky významných solárních elektráren. Obecně je Metropolitní plán se všemi požadavky týkající se obnovitelných zdrojů energie v souladu a respektuje je. Malé solární elektrárny je možné v souladu s Metropolitním plánem v zastavitelném území umísťovat nejsou-li v rozporu s limity v území a z koncepce Metropolitního plánu vyplývá, že je speciálně vhodné je umísťovat v rámci smíšené zástavby, tedy kombinovat různé způsoby využití, například na střechách, parkovištích nebo jiných nevyužitelných zbytkových plochách nebo v návaznosti na koridory infrastruktury. V otevřené krajině je možné obecně umísťovat technickou infrastrukturu včetně výroben elektrické energie, explicitně je toto vyloučeno pouze v lokalitách s přírodním využitím, kde je nutné chránit přírodní hodnoty území. V zemědělsky využívaných částech otevřené krajiny je možné realizovat agrofotovoltaiku.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s tímto bodem PÚR a požadavky stanovenými pro tuto specifickou oblast, vytváří podmínky pro umísťování solárních elektráren. S ohledem na vývoj legislativy je ale dále nutné tuto oblast územních plánů rozvíjet, lze očekávat, že konkrétní záměry se do Metropolitního plánu v budoucnu zanesou změnami.

K bodu (75d) PÚR
SOB11 Specifická oblast, která vymezuje oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 z hlediska rozvoje výroby energie z větrné energie

„Důvody vymezení:
a) Specifická oblast se specifickými hodnotami celostátního významu – území s potenciálem pro rozvoj výroby energie z větrné energie, v rámci kterého dojde k budoucímu vymezení oblastí pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie.
b) Potřeba koordinace využívání území pro výrobu energie z větrné energie.“

Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
„Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:
a) minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, včetně vyloučení lokalit soustavy Natura 2000 a zvláště chráněných území,
b) minimalizování konfliktů s kulturními a civilizačními hodnotami, včetně národních kulturních památek, území památkových rezervací a památek světového dědictví,
c) zohledňování ochrany pozemků určených k plnění funkcí lesa se zohledněním místních podmínek v území, minimalizovat konflikty s lesy ochrannými a lesy zvláštního určení,
d) minimalizování konfliktů se záměry dopravní a technické infrastruktury mezinárodního a celostátního významu,
e) minimalizování konfliktů s územím pro bezpečnost a obranu státu a s elektronickými komunikacemi,
f) minimalizování negativního vlivu na vodní poměry v území.“

Úkoly pro územní plánování:
„V rámci navazující územně plánovací činnosti Ministerstva pro místní rozvoj, kraje a v rámci koordinace územně plánovací činnosti obcí, za podmínky platnosti příslušné právní úpravy:
a) Ministerstvo pro místní rozvoj prostřednictvím nástrojů územního plánování pro urychlení využívání obnovitelných zdrojů energie s využitím podkladů Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí vymezí plochy nebo koridory s celostátním významem pro oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury a zohledňující i potřeby pro ukládání energie,
b) kraje, je-li to účelné, prostřednictvím nástrojů územního plánování s využitím podkladů Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí vymezí plochy nebo koridory s nadmístním významem pro oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury a zohledňující i potřeby pro ukládání energie,
c) obce, je-li to účelné, prostřednictvím nástrojů územního plánování s využitím podkladů Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva životního prostředí vymezí plochy nebo koridory s lokálním významem pro oblasti pro zrychlené zavádění obnovitelných zdrojů energie, včetně ploch a koridorů pro umístění související veřejné infrastruktury a zohledňující i potřeby pro ukládání energie,
d) přednostně využívat části krajiny s vysokou technogenní zátěží (zejména podél dopravní infrastruktury a při průmyslových zónách),
e) prověřit dostatečné vzdálenosti ploch a koridorů určených pro využití větrné energie navzájem a ve vztahu k jednotlivým sídlům tak, aby nedocházelo k neúměrné zátěži dotčeného území.“

Tato specifická oblast byla do PÚR doplněna v rámci změny č. 9. Dosud nebyly plně implementovány podklady na ministerské a ústřední úrovni, které by stanovovaly povinnost vymezovat konkrétní

akcelerační zóny, oblasti nebo konkrétní plochy pro umístění výroben elektrické energie z větru. Akcelerační oblasti celostátního významu budou v rámci specifických oblastí PÚR vymezeny v ÚRP změnou č. 2. Specifická oblast do té doby není pro ZÚR a územní plány závazná, do ÚPD se promítne až prostřednictvím této změny (§ 3, odst. 3 zákona č. 249/2025 Sb., zákon o urychlení využívání obnovitelných zdrojů energie). Návrh změny č. 2 ÚRP, která vymezuje konkrétní akcelerační oblasti pro rozvoj výroby energie z energie slunečního záření a z větrné energie byl zveřejněn 14. 4. 2026, území Prahy ani bezprostředního okolí se ale nedotýká.

Pro posouzení souladu MPP s tímto bodem PÚR platí výše uvedené odůvodnění předchozího bodu s tím, že výraznější rozvoj větrných elektráren se s ohledem na sílu větru a limity v území spojené s leteckou dopravou na území Prahy nepředpokládá. Možnosti umístění větrných elektráren v Praze jsou velmi limitované, přesto je jejich umístění jako součást technické infrastruktury obecně přípustné. Výjimkou jsou lokality v otevřené krajině s přírodním využitím, ve kterých je tato možnost explicitně vyloučena. Každý záměr na umístění větrné elektrárny je samozřejmě nutné vždy posoudit z hlediska souladu s limity v území stanovenými jinými právními předpisy.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s tímto bodem PÚR a požadavky stanovenými pro tuto specifickou oblast, vytváří obecné podmínky pro umísťování větrných elektráren, i když možnosti na území Prahy jsou limitované. S ohledem na vývoj legislativy je dále nutné tuto oblast územních plánů rozvíjet, je možné, že konkrétní záměry se do Metropolitního plánu v budoucnu zanesou změnami.

2. 1. 4 Ke kapitole 5. Záměry dopravní infrastruktury

Vyhodnocení souladu s vymezenými záměry dopravní infrastruktury

K bodu (76) PÚR
„Dopravní infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Účelem vymezení záměrů dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy. Závazným vymezením záměru dopravní infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Záměry dopravní infrastruktury jsou v PÚR ČR zobrazeny schematicky. Dojde-li k překryvu plochy nebo

koridoru pro záměr vymezený v Politice územního rozvoje ČR s jiným záměrem, který v Politice územního rozvoje ČR není vymezený nebo se záměrem, pro který je vymezena územní rezerva v ÚPD, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru vymezeného v Politice územního rozvoje ČR, pokud tyto podmínky nevyplývají ze stavu nebo limitů využití území.“

Prvky dopravní infrastruktury jsou v Metropolitním plánu navrhovány ve vzájemné koordinaci jako součást veřejné infrastruktury s přihlédnutím na celkovou koncepci rozvoje území Česka. Zřizování a využívání dopravní infrastruktury ve veřejném zájmu je důsledně uplatněno vymezením významných návrhů dopravní infrastruktury jako veřejně prospěšných staveb.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vymezuje koridory dopravní infrastruktury na základě celostátní koncepce PÚR.

K bodu (77) PÚR
„Různé systémy dopravní infrastruktury nezbytně vyžadují koordinaci jejich umístění v území s ohledem na ochranu a rozvoj jeho hodnot a z tohoto důvodu nalézání kvalitativně lepšího a citlivějšího průchodu územím. Nezbytnou je koordinace dopravní infrastruktury v zastavěném i nezastavěném území.“

Liniové stavby dopravní infrastruktury jsou v Metropolitním plánu zobrazovány nejen osou vedení, ale i překryvným koridorem, který v sobě zahrnuje určitou variabilitu jejich trasování v konkrétních technických podmínkách i nezbytné prvky koordinace se zástavbou v území i koordinace ve vztahu k dalším systémům dopravní a technické infrastruktury. Metropolitní plán dbá na vzájemnou koordinaci staveb v území a vytváří podmínky pro její další zpřesňování.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vymezuje dopravní infrastrukturu v koordinaci se svými ostatními vrstvami takovým způsobem, který neznemožní případné budoucí citlivější řešení staveb.

K bodu (78a) PÚR
„V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů dopravní infrastruktury.“

Metropolitní plán, jak je i dále konkrétně uvedeno, vymezuje plochy a koridory pro veškeré záměry vymezené v PÚR v dostatečném rozsahu neomezujícím jejich realizaci důsledně jako překryvné. Dále vymezuje plochy a koridory pro prvky dopravní infrastruktury na tyto navazující.

Závěr:

Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, stanovuje komplexní koncepci dopravní infrastruktury, kterou promítá do konkrétních ploch a koridorů.

K bodu (79) PÚR
Podmínky pro navazující územně plánovací činnost
„Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:
a) zajištění vyšší kvality dopravy, např. zvýšení přepravní rychlosti dopravy a atraktivity železniční dopravy,
b) minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny včetně ochrany ptactva, kulturními a civilizačními hodnotami v území,
c) respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě TEN-T.“

Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory v návaznosti na dopravní koncepci, která vychází z celostátní koncepce definované v PÚR, i koncepce a principů definovaných v ZÚR nebo dalších strategických dokumentech jako je například schválený Plán udržitelné mobility nebo ÚS PMR věnovaná infrastruktuře. Komplexní systém kvalitní multimodální dopravy se zaměřením na veřejnou dopravu je předpokladem živého města. Rychlost a efektivita mobility zajistí fungování ekonomiky Prahy a je nutná i pro udržitelný rozvoj.

Prioritou zůstává kapacitní kolejová veřejná doprava, se zaměřením na metro, tramvaje a modernizaci železničního uzlu Praha. Metropolitní plán respektuje zpracované studie proveditelnosti, dokumentace EIA a další podrobné podklady a studie, které jsou nezbytným podkladem pro posouzení konkrétního řešení staveb. Regulativy Metropolitního plánu včetně vymezení překryvných koridorů zajistí vhodnou koordinaci staveb v území při současné ochraně přírodních i civilizačních hodnot. Rozvoj transevropské multimodální sítě TEN-T včetně dopravy vodní je součástí koncepce Metropolitního plánu, aby byly zajištěny nezbytné mezinárodní vazby pražského metropolitního regionu.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, vymezuje plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu ve vzájemné koordinaci a na základě platných podkladů s cílem zajistit efektivní mobilitu.

K bodu (80) PÚR
Úkoly územního plánování:
a) „Ministerstvo pro místní rozvoj v územním rozvojovém plánu zpřesní záměry vymezením ploch a koridorů dopravní infrastruktury, při respektování důvodů vymezení a stanoví podmínky pro navazující územně plánovací činnost,
b) Ministerstvo pro místní rozvoj, kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených ploch a koridorů v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním ploch a koridorů pro umístění záměru nebo územní rezervou,
c) Ministerstvo pro místní rozvoj, kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu podmínkami pro navazující územně plánovací činnost,

d) Ministerstvo pro místní rozvoj a kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených ploch a koridorů.“

Metropolitní plán upřesňuje plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu z nadřazené dokumentace takovým způsobem, který ochrání území pro umístění konkrétních záměrů a umožní jejich budoucí provoz a údržbu. Vymezení pomocí překryvných ploch a koridorů umožňuje lépe koordinovat záměry dopravní infrastruktury se zástavbou, efektivně využívat zbytkové plochy, a přitom nepředjímat konkrétní řešení mimo podrobnost Metropolitního plánu. Všechny individuálně stanovené podmínky jsou odůvodněny jednotlivě u konkrétních záměrů.

Závěr: Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, vymezuje dostatečné plochy a koridoru pro územní ochranu záměrů a pro jejich vzájemnou koordinaci v souladu s konkrétně stanovenými podmínkami pro navazující územně plánovací činnost definovanými u jednotlivých prvků.

Železniční doprava

Záměry vysokorychlostní dopravy

K bodu (83a) PÚR
„ŽD1
Vymezení: RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha.

Důvody vymezení: Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje. Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.“

Metropolitní plán stanovuje koncepci železniční dopravy, která je založena na oddělení dálkové a regionální železniční dopravy a na zvýšení kapacity a kvality dopravy na železničních tratích v železničním uzlu Praha. Součásti koncepce je systém vysokorychlostních tratí. Vysokorychlostní tratě (v Česku označovaných jako systém „Rychlých spojení“, který obsahuje i některé související úseky modernizovaných konvenčních tratí) jsou zaústěny do sítě konvenční železnice. Na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy pro rozšíření konvenčních tratí. Pro koridor vysokorychlostní tratě Praha–Drážďany Metropolitní plán vymezuje v souladu se ZÚR návrhový koridor odpovídající aktuálním podkladům. Koridor je vymezen od hranice Prahy mezi Březiněvsí a Třeboradicemi podél Letňan a Ďáblic na jih na Balabenku, kde bude

železniční trať zaústěna do železničního uzlu Praha. Úsek pod sídlištěm Prosek bude veden v tunelu, součástí vymezeného koridoru je i Terminál sever.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (83b) PÚR
„ŽD2
Vymezení: RS4 úsek Praha–Kralupy nad Vltavou–Most.

Důvody vymezení: Prověřit vymezení úseku vysokorychlostní železniční dopravy. Propojení Prahy s Lounskem a Mosteckem, zkrácení cestovních dob do Podkrušnohoří.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady: Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha, se Středočeským krajem a Ústeckým krajem.

Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu.
Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Středočeský kraj a Ústecký kraj, ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.“

Tento bod se území Prahy týká jen nepřímo, přestože je Praha uvedena, že za plnění úkolu spoluodpovídá. Vysokorychlostní trať nebude podle aktuálního znění PÚR na území Prahy vedena ve vlastní trase, z koridoru Praha-Drážďany odbočí až mimo území města. Na území Prahy bude využíván koridor pro severní vstup rychlého spojení, západní trasa, viz podrobně odůvodnění předchozího bodu. Modernizovaný železniční uzel Praha bude na výstavbu této trati připraven.

Závěr: Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, na území Prahy nebude tato trať vedena ve vlastní trase.

K bodu (83d) PÚR
„ŽD4
Vymezení: RS1 úsek Praha–Brno.

Důvody vymezení: Propojení největších měst ČR páteřní vysokorychlostní železniční dopravou. Součást TEN-T. Potřeba vymezit úsek vysokorychlostní železniční dopravy.

Úkoly pro územní plánování: Na základě Ministerstvem dopravy vybrané a schválené varianty vymezit koridor vysokorychlostní železniční dopravy v úseku Praha–Běchovice–Poříčany–Světlá nad Sázavou–Jihlava–Velká Bíteš–Brno.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Kraj Vysočina, ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.“

Pro koridor vysokorychlostní tratě Praha–Brno Metropolitní plán vymezuje v souladu se ZÚR návrhový koridor odpovídající aktuálním podkladům. Na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy pro rozšíření konvenčních tratí, vysokorychlostní trať bude do železničního uzlu Praha zaústěna u Běchovic a dále bude vedena severním směrem podél Klánovického lesa s minimalizováním zásahu do chráněného území směrem k dálnici D11, se kterou je vedena v částečném souběhu. Oddělení dálkové železniční dopravy je jedním z koncepčních předpokladů rozvoje železnice a umožní výrazné posílení příměstské dopravy. V návaznosti na PÚR je v Metropolitním plánu vymezen i koridor pro jižní větev této vysokorychlostní tratě v úseku Běchovice-Vršovice, který zajistí propojení vysokorychlostní tratě s jižní částí železničního uzlu Praha a propojení s navrženým areálem odstavných ploch pro vysokorychlostní soupravy. Pro tento úsek je na celostátní úrovni pořizován dílčí územní rozvojový plán a na úrovni Prahy je pro stejný záměr pořizována změna č. 14 ZÚR. Podrobně k důvodům vymezení tohoto nadmístního prvku už na úrovni MPP viz kapitola 13 textové části odůvodnění MPP.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (83g) PÚR
„ŽD7
Vymezení: RS3 úsek Praha–Beroun.

Důvody vymezení: Prověřit potřebu vysokorychlostní železniční dopravy směrem na Plzeň, jako součást širšího evropského železničního koridoru. Úsek Praha–Beroun je součástí TEN-T. Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území: Minimalizovat dopady na CHKO Český Kras a další přírodní hodnoty v území.

Podmínky pro navazující územně plánovací činnost: „Minimalizovat dopady na CHKO Český kras a další přírodní hodnoty v území.“

Pro koridor vysokorychlostní tratě Praha–Beroun Metropolitní plán vymezuje v souladu se ZÚR návrhový koridor na území Prahy vedený převážně v tunelu, což minimalizuje dopady na chráněná území.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (83h) PÚR
„ŽD8
Vymezení: RS5 úsek Praha–Hradec Králové–hranice ČR/Polsko (–Wrocław).

Důvody vymezení: Potřeba propojení vysokorychlostní železniční dopravy směrem na Polsko. Součást sítě TEN-T.

Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit územní rezervu, případně vymezit koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Královehradecký kraj, Pardubický kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.“

Pro koridor vysokorychlostní tratě Praha – Hradec Králové bude na základě aktuálních podkladů využita trasa vysokorychlostní tratě Praha–Brno, pro kterou Metropolitní plán vymezuje v souladu se ZÚR návrhový koridor. Trať Praha – Hradec Králové se od této tratě oddělí mimo území Prahy a tento bod se tak území Prahy týká jen nepřímo. Modernizovaný železniční uzel Praha i navržená vysokorychlostní trať Praha–Brno budou na výstavbu této trati připraven.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu

Záměry konvenční železniční dopravy

K bodu (84) PÚR
„ŽD9
Vymezení:
Trať úsek Beroun–Praha.

Důvody vymezení:
Zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích. Součást TEN-T. Úsek je součástí III. TŽK.“

Zvýšení kapacity a kvality železničních tratí v rámci studie proveditelnosti železničního uzlu Praha zahrnuje zkapacitnění a rozšíření stávajících železničních tratí, vymezení koridorů pro nové tratě a návrh nových železničních zastávek a stanic. Metropolitní plán studii respektuje a navrhuje pro její realizaci dostatečný rozsah ploch a koridorů. Pro trať Praha–Beroun je vymezen návrhový koridor určený pro modernizaci tratě včetně výstavby nových železničních zastávek. Modernizace již v podstatné části proběhla, návrhový koridor je vymezen v zatím nerealizovaných částech.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (85) PÚR
„ŽD10
Vymezení:
Trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz).

Důvody vymezení:
Zvýšení atraktivity a kapacity železniční dopravy na hlavních mezinárodních tazích, součást TEN-T Úsek je součástí IV. TŽK. Jedná se o modernizovanou trať Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice a nový úsek kapacitní trati České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz).“

Zvýšení kapacity a kvality železničních tratí v rámci studie proveditelnosti železničního uzlu Praha zahrnuje zkapacitnění a rozšíření stávajících železničních tratí, vymezení koridorů pro nové tratě a návrh nových železničních zastávek a stanic. Metropolitní plán studii respektuje a navrhuje pro její realizaci dostatečný rozsah ploch a koridorů. Pro trať Praha–Benešov je v Metropolitním plánu vymezen návrhový koridor pro modernizaci tratě. Modernizace již v podstatné části proběhla, návrhový koridor je vymezen v zatím nerealizovaných částech.
Závěr: Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (95a) PÚR
„ŽD19
Vymezení:
Trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha.

Důvody vymezení:
Vytvořit podmínky pro zvýšení rychlosti, zlepšení spojení a elektrifikaci tratí:
a) na úseku stávající trati Praha–Všetaty, a
b) s využitím úseku trati Praha–Lysá nad Labem a trati do Milovic, s novou spojkou části trati Nymburk–Mladá Boleslav. Součást TEN-T. Prověření úseku trati Mladá Boleslav–(Turnov)–Liberec–hranice ČR/Polsko (–Zawidów). Součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:
Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor železničního spojení v úseku Praha–Mladá Boleslav–Liberec–hranice ČR/Polsko (–Zawidów).

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Liberecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.“

Pro trať Praha–Turnov–Liberec je vymezen koridor územní rezervy. V návaznosti na ZÚR k tomuto účelu Metropolitní plán využívá jeden z dosud rezervovaných koridorů územní rezervy pro variantní vedení vysokorychlostní tratě, konkrétní výběr trasy zatím nebyl potvrzen. Na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha je vymezen návrhový koridor pro modernizaci stávající tratě Praha–Turnov určený pro elektrifikaci a zdvoukolejnění v celé délce včetně výstavby nových železničních zastávek.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (95e) PÚR
„ŽD23
Vymezení: Úsek Praha – Benešov/Bystřice u Benešova

Důvody vymezení: Vytvoření záměru pro rychlou železniční dopravní cestu, posilující stávající část úseku IV. TŽK v úseku Praha–Benešov/Bystřice u Benešova v nové stopě.

Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.“

Pro posílení trati Praha–Benešov výstavbou nové samostatné paralelní tratě Metropolitní plán využívá koridor územní rezervy v ZÚR vymezený jako jižní vstup rychlého spojení s napojením do stanice Praha-Zahradní město. Pro zajištění dostatečné územní ochrany Metropolitní plán vymezuje koridory umožňující více různých tras a napojení do stávajícího koridoru na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. V momentě podrobného technického prověření a výběru konkrétní trasy bude možné na úrovni Metropolitního plánu vymezit návrhový koridor změnou, nezbytná je i koordinace se Středočeským krajem a územními plány sousedních obcí.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

Silniční doprava

Záměry dálnic

K bodu (98) PÚR
„SD3
Vymezení:
D3 úseky Praha–Tábor–Dolní Třebonín-Kaplice-Dolní Dvořiště-hranice ČR/Rakousko (-Linz).

Důvody vymezení:
Příprava dokončení základní sítě dálnic a zabezpečení převedení očekávané zátěže intenzit dopravy na tuto kvalitativně vyšší úroveň dopravy. Součást TEN-T.“

Dálnice leží mimo území Prahy, je zaústěna do Pražského okruhu jižně od její hranice.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (99) PÚR
*„**SD4***
Vymezení:
Dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a celostátní trasy do Prahy.

Důvody vymezení:
Převedení tranzitní silniční dopravy mimo intenzivně zastavěné části města, účelná distribuce zdrojové a cílové dopravy v metropolitní oblasti. Součást TEN-T.“

Metropolitní plán vymezuje koridor Pražského okruhu v úseku mezi napojením v mimoúrovňové křižovatce na dálnici D1 a Běchovicemi v poloze mezi Kolovraty a Říčany, východně od Uhříněvsi a Dubče. V úseku Horní Počernice – Březiněves je trasa vymezena koridorem východně od Satalic, kolem východního okraje Vinoře, severně od Třeboradic a jižně od Březiněvsi. V úseku Ruzyně – Březiněves je trasa v úseku mimoúrovňová křižovatka D7 – mimoúrovňová křižovatka Rybářka vedena jižně od Přední Kopaniny a severně od Nebušic, dále jižně od Horoměřic na severní okraj Suchdola (mimoúrovňová křižovatka s II/241). Úsek v Suchdole mezi mimoúrovňovou křižovatkou s II/241 a mimoúrovňovou křižovatkou Rybářka je veden v tunelové trase. Součástí Pražského okruhu je také přivaděč Rybářka vedený v tunelové trase oblastí Suchdola a Sedlce mezi západním předmostím Suchdolského mostu a komunikací Kamýckou. Koryto Vltavy přechází Pražský okruh mostem. Na pravém břehu Vltavy trasa pokračuje severně od Čimic a Zdib a do dálnice D8 je zaústěna v mimoúrovňové křižovatce Březiněves. Součástí Pražského okruhu je Čimický přivaděč vymezený trasou v oblasti Čimic v úseku mimoúrovňová křižovatka Pražský okruh – Spořická.

Pražský okruh vytváří propojení mezi komunikacemi dálničního typu radiálně směřujícími do území hlavního města, jsou však do něj mimoúrovňově napojeny i další radiálně orientované silnice I. a II. třídy. Trasa vytváří prstenec na vnějším okraji hlavního města, přičemž určité úseky leží na území Středočeského kraje. Pražský okruh vedený po obvodu Prahy nabízí technicky velmi dobře vybavenou trasu pro nákladní a zejména individuální automobilovou dopravu. Jako součást transevropské silniční sítě zajišťuje strategické vazby na mezinárodní silniční síť. Má klíčový význam pro zajištění dopravních vazeb mezi nejvýznamnějšími komunikacemi mezinárodního, celostátního i regionálního významu, pro převedení tranzitní dopravy z kompaktní urbanizované části města s vysokou koncentrací mimo intenzivně zastavěnou oblast a pro distribuci vnější cílové dopravy směřující na území Prahy.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán na základě vymezení ZÚR upřesňuje koridory Pražského okruhu. Pro tento záměr Metropolitní plán používá výhradně název Pražský okruh nebo výjimečně dálnice D0.

Vodní doprava

K bodu (124) PÚR
*„**VD2***
Vymezení:
Vodní cesta využívaná na Vltavě v úseku Mělník (soutok s Labem) – Praha–Třebenice.

Důvody vymezení:
Zabezpečování parametrů vodních cest dopravně významných využívaných jako součásti vnitrozemské vodní dopravy a součást TEN-T.

Úkoly pro územní plánování:

Zohlednit závěry vyplývající ze splněného úkolu pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Středočeský kraj.“

Koncepce vodní dopravy v Praze je založena na respektování zákonem stanovené stávající vodní cesty na Vltavě a Berounce, která je splavná po přístav Radotín, v současné době je plně provozovaná. Vltava i splavná část Berounky jsou určeny pro osobní, nákladní i rekreační vodní dopravu. Pro vodní dopravu v Praze jsou vymezeny plavební komory Podbaba, Štvanice, Smíchov, Mánes a Modřany. Metropolitní plán potvrzuje stávající přístavy Smíchov a Holešovice, které jsou součástí systému TEN-T. Pro rozšíření přístavů Libeň a Radotín, které jsou rovněž zařazené do systému TEN-T jsou v MPP navržené plochy veřejně prospěšných staveb adekvátního rozsahu.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Koncepce vodní dopravy Metropolitního plánu navazuje na PÚR a respektuje stávající vodní cestu.

Kombinovaná doprava

K bodu (130) PÚR
„Veřejné terminály a přístavy s vazbou na logistická centra (dále VTP)
Vymezení:
a) terminály nákladní dopravy Praha-Uhříněves, Ostrava, Plzeň, Přerov, Brno, Česká Třebová (silnice, železnice, případně letiště),
b) vnitrozemské říční přístavy Praha-Holešovice, Praha-Libeň, Praha-Smíchov, Praha-Radotín, Děčín, Ústí nad Labem, Lovosice, Mělník a následně Pardubice.

Důvody vymezení:
Postupné etapovité budování sítě VTP napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování překládky a širokého spektra logistických služeb. Síť VTP umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). Součást evropské sítě veřejných terminálů a přístavů TEN-T.

Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro aktuální dostupnost dopravních módů pro předpokládané veřejné terminály a dále přednostně zohledňovat přepravní proudy a možnost jejich přesunu pomocí VTP mimo zvláště chráněná území přírody, lokality soustavy NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení.

Úkoly pro územní plánování:
Prověřit územní podmínky pro umístění záměru a podle výsledků prověření vymezit plochu nebo zajistit ochranu území vymezením územních rezerv, případně vymezením ploch pro vnitrozemské říční

přístavy v Praze, Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích, Mělníku a následně v Pardubicích.

Zodpovídá:
Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha, Pardubický kraj, Středočeský kraj, Ústecký kraj.“

Pro potřeby vodní dopravy Metropolitní plán vymezuje přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín včetně vymezení dostatečných ploch pro jejich rozvoj. Součástí grafické části MPP je vymezení pozemních částí přístavů v souladu s aktuálními podklady, pro významné rozšíření přístavu Radotín je vymezena zastavitelná plocha. Pro rozšíření přístavů Radotín a Libeň jsou navrženy plochy veřejně prospěšných staveb adekvátního rozsahu, které zahrnují rozšíření pozemních i vodních částí obou přístavů. Stávající železniční překladiště Uhříněves je vymezeno jako stávající zařízení na železnici, Metropolitní plán tak jeho existenci potvrzuje. Na základě ZÚR Metropolitní plán vymezuje plochy pro další terminály city logistiky napojené na železnici.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

Letiště

K bodu (131) PÚR
„L1
Vymezení:
Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přibližovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně včetně souvisejících odbavovacích kapacit, modernizace zázemí a bezpečnosti provozu letiště.

Důvody vymezení:
Zvýšení kapacity mezinárodního letiště, zlepšení bezpečnosti letového provozu (ve smyslu provozní bezpečnosti i ochrany letectví před protiprávními činy). Součást TEN-T.

Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:
Záměr nové paralelní vzletové a přistávací dráhy koordinovat se záměrem napojení letiště Praha-Ruzyně na železniční síť. Po realizaci nové paralelní vzletové a přistávací dráhy prověřit možnost dalšího využití dráhy 12/30.

Úkoly pro územní plánování:
a) V závislosti na potřebách rozvoje letiště Praha-Ruzyně řešit územní rozvoj dotčených obcí.
b) Řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně železniční dopravou).

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha a Středočeský kraj.“

Letiště Václava Havla Praha je určeno pro mezinárodní i vnitrostátní leteckou dopravu a Metropolitní plán potvrzuje jeho celostátní význam. Metropolitní plán vymezuje koridor pro novou paralelní dráhu

06R/24L, vymezuje koridor pro nové kolejové spojení centra města s letištěm (trať Praha–Kladno s odbočkou na letiště) a komplexně řeší rozvoj území Prahy, které s letištěm bezprostředně sousedí. Stávající příčnou dráhu 12/30 vymezuje ke zrušení, ke kterému dojde až po zprovoznění nové paralelní dráhy. Záměr je koordinován s vymezením v rámci ZÚR SK.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán komplexně řeší rozvoj letiště i jeho okolí s ohledem na jeho celostátní význam.

2. 1. 5 Ke kapitole 6. Záměry technické infrastruktury a související záměry

Vyhodnocení souladu s vymezenými záměry technické infrastruktury a související záměry:

K bodu (134) PÚR
„Technická infrastruktura jako součást veřejné infrastruktury je zřizována a využívána ve veřejném zájmu. Systémy provozních souborů, vedení, objektů, zařízení a ploch technické infrastruktury nezbytně vyžadují koordinaci v území, a to i s ohledem na ochranu tohoto území pro následné využití budoucími generacemi. Účelem vymezení záměrů pro technickou infrastrukturu v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umísťování elektroenergetických a plynárenských sítí, dále dálkovodů (ropovody, produktovody), vodovodních a kanalizačních sítí, ploch pro odpadové hospodářství a území chráněných pro akumulaci povrchových vod, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení systémů technické infrastruktury se sousedními státy. Záměry technické infrastruktury jsou v PÚR ČR zobrazeny schematicky.“

Systémy technické infrastruktury jsou v Metropolitním plánu navrhovány ve vzájemné koordinaci jako součást veřejné infrastruktury s přihlédnutím na celkovou koncepci rozvoje území Česka. Zřizování a využívání technické infrastruktury ve veřejném zájmu je důsledně uplatněno vymezením významných návrhů technické infrastruktury jako veřejně prospěšných staveb. Koridory jsou koordinovány v rámci metropolitního regionu.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vymezuje systémy technické infrastruktury na základě celostátní koncepce PÚR.

K bodu (135) PÚR
„Vedení jednotlivých systémů technické infrastruktury jsou mimo jiné i nositeli limitů využití území (ochranné režimy), a proto je nezbytná koordinace při jejich situování, a to jak v zastavěném území, tak i v nezastavěném území, zejména pak ve vztahu k dopravní infrastruktuře.“

Liniová vedení technické infrastruktury jsou v Metropolitním plánu zobrazována nejen osou vedení, ale i koridorem, který v sobě zahrnuje určitou variabilitu jejich trasování v konkrétních technických

podmínkách i nezbytné prvky koordinace se zástavbou v území i koordinace ve vztahu k dopravní infrastruktuře. Koridory infrastruktury jsou vymezovány v maximální míře v souběhu, vymezení koridorů respektuje ochranná pásma a nutné odstupy vedení od zástavby.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu. Metropolitní plán vymezuje systémy technické infrastruktury v koordinaci se svými ostatními vrstvami a respektuje stávající i z vymezené infrastruktury vyplývající limity využití území.

K bodu (136) PÚR
„Zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury (elektrárny, elektrické stanice, teplárny, výtopny, zásobníky plynu, kompresorové stanice, zásobníky ropy, čerpací stanice ropy, úložiště oxidu uhličitého, vodní nádrže, prameniště, úpravny vody, čistírny odpadních vod, skládky/úložiště odpadů, spalovny odpadů a další) jsou investičně nákladné jak z hlediska finančního, tak i z hlediska nároků na území. V rámci územního plánování je nutno zajistit vymezení ploch, koridorů a územních rezerv pro lokalizaci záměrů technické infrastruktury. Závazným vymezením záměru technické infrastruktury v Politice územního rozvoje ČR se rozumí uvedení míst, která mají být záměrem spojena, v její textové části. Grafická schémata, případně údaje o technických parametrech záměru, jsou-li uvedeny, mají orientační význam. Dojde-li k překryvu plochy nebo koridoru pro záměr vymezený v Politice územního rozvoje ČR s jiným záměrem, který v Politice územního rozvoje ČR není vymezený nebo se záměrem, pro který je vymezena územní rezerva v ÚPD, nesmí být v územně plánovací dokumentaci stanoveny podmínky, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměru vymezeného v Politice územního rozvoje ČR, pokud tyto podmínky nevyplývají ze stavu nebo limitů využití území.“

V Metropolitním plánu nejsou obsaženy záměry, které by znemožnily nebo podstatně ztížily realizaci záměrů vymezených v PÚR. Všechny záměry PÚR Metropolitní plán respektuje a stanovuje takovou regulaci, která jejich upřesnění a umístění usnadní. Vymezení pomocí flexibilních překryvných ploch a koridorů umožní lepší koordinaci záměrů a postupné hledání k životnímu prostředí citlivých řešení aniž by byla ohrožena realizace záměrů.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (137) PÚR
*„**Podmínky pro navazující územně plánovací činnost:***
Při vymezování záměrů vytvářet podmínky pro:

- *a) naplnění mezinárodních i vnitrostátních požadavků na diverzifikaci přepravních cest,*
- *b) zajištění odpovídajících parametrů přenosových soustav a jejich spolehlivosti a bezpečnosti, včetně bezpečného skladování,*
- *c) v případě příhraničních záměrů zajištění jejich koordinace se zahraničními systémy,*

d) *minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny včetně ochrany ptactva a kulturními a civilizačními hodnotami v území,*
e) *respektování požadavků mezinárodních dohod a Nařízení Evropského parlamentu a Rady EU o hlavních směrech pro transevropské energetické sítě TEN-E a unijní seznam projektů společného zájmu.“*

Metropolitní plán upřesňuje záměry technické infrastruktury uvedené v PÚR dle těchto kritérií a podmínek. S uvedenými podmínkami jsou v souladu i ostatní záměry technické infrastruktury Metropolitním plánem vymezené. Vymezení pomocí překryvných ploch a koridorů umožní záměry v území lépe koordinovat a citlivě umístit. Metropolitní plán respektuje celostátní i mezinárodní uspořádání přenosových soustav a požadavky na jejich rozvoj a diverzifikaci, včetně systému TEN-E. Navržené koridory jsou vymezené s cílem minimalizovat střety s jinými limity v území, například vymezením v souběhu se stávajícími vedeními.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, vymezuje plochy a koridory pro technickou infrastrukturu ve vzájemné koordinaci a na základě platných podkladů.

K bodu (138) PÚR
*„**Úkoly územního plánování:***
a) Ministerstvo pro místní rozvoj v územním rozvojovém plánu zajistí územní ochranu záměrů technické infrastruktury a souvisejících záměrů vymezením ploch a koridorů, při respektování důvodů vymezení a podmínek pro navazující územně plánovací činnost,
b) Ministerstvo pro místní rozvoj, kraje a obce zajistí územní ochranu vymezených ploch a koridorů v navazující územně plánovací dokumentaci upřesněním ploch a koridorů pro umístění záměru nebo územní rezervou (pozn. viz § 75 odst. 1 a § 78 odst. 3 stavebního zákona),
c) Ministerstvo pro místní rozvoj, kraje při pořizování územně plánovací dokumentace řeší územní souvislosti vymezených ploch a koridorů,
d) Ministerstvo pro místní rozvoj, kraje a obce postupují při pořizování územně plánovací dokumentace v souladu s podmínkami pro navazující územně plánovací činnost.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, kraje“

Metropolitní plán upřesňuje plochy a koridory technické infrastruktury vymezené v nadřazené dokumentaci a řeší jejich územní souvislosti. Vymezení pomocí překryvných ploch a koridorů zajistí flexibilitu pro budoucí koordinaci záměrů při současném zajištění územní ochrany pro umístění, výstavbu, provoz i údržbu infrastruktury a přitom nepředjímat konkrétní řešení mimo podrobnost Metropolitního plánu. Všechny individuálně stanovené podmínky jsou odůvodněny jednotlivě u konkrétních záměrů.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, vymezuje dostatečné plochy a koridoru pro územní ochranu záměrů a pro jejich

vzájemnou koordinaci v souladu s konkrétně stanovenými podmínkami pro navazující územně plánovací činnost definovanými u jednotlivých prvků.

Politika územního rozvoje vymezuje následující záměry technické infrastruktury a související záměry:

Elektroenergetika

K bodu (144) PÚR
*„**E5***
Vymezení:
Elektrická stanice 400/110 kV Praha-sever a její napojení do přenosové soustavy nasmyčkováním na stávající vedení 400 kV Výškov – Čechy-střed.

Důvody vymezení:
Elektrická stanice a její zapojení do přenosové soustavy přispějí ke zvýšení spolehlivosti a posílení dodávky elektřiny z přenosové soustavy do center kumulované a rostoucí spotřeby s významem přesahujícím území jednoho kraje.“

Plocha pro novou elektrickou stanici 400/110 kV je v Metropolitním plánu vymezena v sousedství stávající stanice 220/110 kV jako zastavitelná plocha. Koridor vedení je v Metropolitním plánu upřesněn v souladu s PÚR i ZÚR v dostatečné šířce pro realizaci. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (150c) PÚR
*„**E14***
Vymezení:
Dvojité vedení 400 kV Čechy-střed–Chodov a Čechy-střed–Týnec a související rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Týnec a Čechy-střed.

Důvody vymezení:
Navýšení výkonů zdrojů, transport výkonu z výrobních oblastí do oblastí spotřeby ve směru západ-východ a zajišťující zvýšení spolehlivosti v oblasti středních Čech.“

Koridor vedení je v Metropolitním plánu upřesněn v souladu s PÚR v dostatečné šířce pro umístění, výstavbu a provoz vedení, v maximální míře v trase stávajících vedení. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (150g) PÚR
*„**E18***
Vymezení:

Dvojité vedení 400 kV Hradec–Výškov, Hradec–Řeporyje a Hradec–Mírovka a rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Hradec, Výškov, Řeporyje a Mírovka.

Důvody vymezení:
Vedení a elektrické stanice umožňující navýšení výkonů zdrojů, transport výkonu z výrobních oblastí do oblastí spotřeby ve směru západ-východ a zajištění zvýšení spolehlivosti tranzitní schopnosti přenosové soustavy.“

Koridor vedení je v Metropolitním plánu upřesněn v souladu s PÚR v dostatečné šířce pro umístění, výstavbu a provoz vedení, v maximální míře v trase stávajících vedení. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Metropolitní plán vymezuje plochu pro rozšíření transformovny Řeporyje včetně vymezení zastavitelné plochy.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (150p) PÚR
*„**E27***
Vymezení: Jednoduchá vedení 400 kV v úsecích Přeštice–Milín, Milín–Chodov, Milín–Sokolnice, a dále dvojité vedení v úseku Milín–elektrárna Orlík a související rozšíření elektrických stanic Milín, Přeštice, Chodov a Sokolnice.

Důvody vymezení: Zabezpečení výkonů zdrojů připojených do přenosové soustavy a zvýšení spolehlivosti přenosu, a to i v souvislosti s plánovaným postupným útlumem sítě 220 kV.

Zodpovídá: Ministerstvo průmyslu a obchodu ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, dotčenými správními úřady a se Středočeským krajem a Hlavním městem Praha“

Koridor vedení je v Metropolitním plánu upřesněn v souladu s PÚR v dostatečné šířce pro umístění, výstavbu a provoz vedení, v maximální míře v trase stávajících vedení. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Metropolitní plán vymezuje plochu pro rozšíření transformovny Chodov včetně vymezení zastavitelné plochy.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (150r) PÚR
*„**E29***
Vymezení: Elektrická stanice 400/110 kV Malešice včetně jejího zapojení do přenosové soustavy.

Důvody vymezení: Elektrická stanice a vedení umožňující zvýšení spolehlivosti a posílení dodávky elektřiny z přenosové soustavy do oblasti Hlavního města Prahy a Středočeského kraje, a to i v souvislosti s plánovaným postupným útlumem sítě 220 kV.“

Koridor vedení je v Metropolitním plánu upřesněn v souladu s PÚR v dostatečné šířce pro umístění, výstavbu a provoz vedení, v maximální míře v trase stávajících vedení. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Metropolitní plán vymezuje plochu pro rozšíření transformovny Malešice v návaznosti na stávající areál.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

Dálkovody

K bodu (162) PÚR
*„**DV1***
Vymezení:
Zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí–Klobouky, Klobouky–Rajhrad, Radostín–Kralupy–centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves–Litvínov. Výstavba nové ropovodní přečerpací stanice v obci Golčův Jeníkov. Výstavba nových skladovacích ropných nádrží Velká Bíteš.

Důvody vymezení:
Zabezpečení přepravy strategické suroviny pro ČR a tím zajištění navyšování přepravy ropy do ČR (možné zvyšování zpracování ropy v rafinérii Litvínov a Kralupy). Jedná se o nezávislou přepravu různých typů rop (REB, MND, kaspické ropy) vč. diverzifikace přepravy ropy přes území ČR.“

Koridor je v Metropolitním plánu upřesněn v souladu s PÚR v souběhu se stávající trasou ropovodu, což je z hlediska realizace i dopadů na využití území a fragmentaci krajiny optimální. Koridor zasahuje na území Prahy okrajově.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

2. 1. 6 Ke kapitole 7.4 Úkoly pro územní plánování

Ministerstvo pro místní rozvoj a kraje v územně plánovacích dokumentacích nebo v jejich změnách:

K bodu (192) PÚR
„Vymezí koridor pro železniční spojení v úsecích Praha–letiště Praha-Ruzyně; Praha–Kladno.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha ve spolupráci s Ministerstvem dopravy“

Metropolitní plán na základě ZÚR vymezuje a upřesňuje koridor pro modernizaci železniční tratě Praha–Kladno včetně výstavby odbočky na Letiště Václava Havla Praha. Realizací tohoto záměru dojde k propojení letiště s centrem Prahy. Vymezení koridoru odpovídá aktuální projektové přípravě, některé z úseků železniční tratě mají vydané pravomocné stavební povolení. Vymezení je koordinováno se studií proveditelnosti železničního uzlu Praha, se zástavbou i s jinými vrstvami Metropolitního plánu. Metropolitní plán rovněž vymezuje plochy a koridory pro vybrané související záměry a plochy pro

související zástavbu nebo další dopravní a technickou infrastrukturu. podrobně viz kapitola 9 textové části odůvodnění MPP.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu.

K bodu (209) PÚR
„Prověří možnost vymezení koridorů pro možné zkapacitnění a modernizaci dálnic D0, D4, D5, D8, D10 a D11 v Praze a Středočeském kraji na základě předaných podkladů od Ministerstva dopravy.

Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně Hlavní město Praha a Středočeský kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy“

Metropolitní plán vymezuje všechny existující dálnice v grafické části Z03 jako stávající komunikace určené k ochraně, které je možné modernizovat, rozšiřovat nebo zkapacitňovat. Pro konkrétní prověřené záměry potom vymezuje přímo návrhové koridory pro rozšíření (například pro Pražský okruh nebo dálnici D10). Vymezení bylo koordinováno s Ministerstvem dopravy v rámci projednání jeho stanoviska. Při modernizaci dálniční sítě a zařazování některých silnic mezi dálnice je vždy nutné přihlédnout k jejich specifické pozici ve městě. Někdy mají komunikace význam i pro místní obsluhu území, slouží veřejné dopravě nebo jsou dokonce součástí veřejné dopravy. Tato skutečnost je uvedena i v odůvodnění změny č. 8 PÚR, která tento bod nově stanovila: *„Při prověřování možností vymezení koridorů pro možné zkapacitnění a modernizaci dálnic v Praze a Středočeském kraji je třeba zohledňovat charakter okolí dálnic a jejich polohu vůči intravilánu hlavního města ČR. Části dálnic v Praze mají význam i pro obsluhu okrajových městských částí, včetně využití pro veřejnou dopravu.“*. Specifická je například dálnice D4, která v části dosud nekategorizované jako dálnice slouží i k obsluze Zbraslavi autobusovou dopravou (nacházejí se zde i zastávky), což je pro adekvátní obsluhu zastavitelného území veřejnou dopravnou zásadní.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem v souladu PÚR, přiměřeně k poloze dálnic v městském prostředí vymezuje pro sledované úseky koridory určené k modernizaci a rozšíření dálnic.

K bodu (212) PÚR
„Prověří možnost vymezení ploch pro dálniční odpočívky na základě předaných podkladů od Ministerstva dopravy.
Zodpovídá: Ministerstvo pro místní rozvoj, případně kraje ve spolupráci s Ministerstvem dopravy“

Metropolitní plán prověřil všechny stávající i navržené dálnice na území Prahy. Respektuje stávající odpočívky, čerpací stanice a další vybavenost související s dálnicemi, je-li to účelné vymezuje pro ně zastavitelné plochy, stabilizované stavební bloky nebo samoty. V dalších místech Metropolitní plán přímo vymezuje plochy pro zřízení nebo rozšíření nových odpočívek. Jedná se o zastavitelné plochy určené pro odpočívku Beranka u dálnice D11, zastavitelné

plochy u navržené silnice I/12, plochy u dálnice D10 a další drobnější plochy pro rozšíření stávajících čerpacích stanic u radiál nebo u dálnice D1. Zároveň ale platí, že na samotném území Prahy jsou možnosti pro výstavbu odpočívek omezené vzhledem k charakteru území a hustotě zástavby. To reflektují i podklady a studie Ředitelství silnic a dálnic a Ministerstva dopravy, které zpravidla umísťují dálniční vybavenost do účelnějších pozic dále od měst a dálničních křižovatek.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem PÚR v souladu, navazuje na podklady Ministerstva dopravy.

Celkový závěr podkapitoly 2. 1:

Metropolitní plán je v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky v aktuálním znění.

2. 2 VYHODNOCENÍ SOULADU S ÚZEMNÍM ROZVOJOVÝM PLÁNEM

První územní rozvojový plán byl schválen usnesením Vlády České republiky č. 581 dne 28. 8. 2024. Byl zpracován postupem definovaným v § 319 nového stavebního zákona, který stanoví, že první územní rozvojový plán pouze převezme záměry dopravní a technické infrastruktury a ÚSES, u kterých marně uplynula lhůta pro přezkum a není nutné je samostatně projednávat. První územní rozvojový plán zároveň neobsahoval podmínky pro rozhodování ani další požadavky na navazující územně plánovací dokumentaci.
V přechodném ustanovení dle § 319, odst. 5 nového stavebního zákona se zároveň uvádí, že: *„Pro první územní rozvojový plán se § 73 odst. 2 a 3 tohoto zákona nepoužije do doby vydání změny, která jej uvede do souladu s požadavky podle tohoto zákona“.* První územní rozvojový plán tedy nebyl pro navazující územně plánovací dokumentaci závazný. O pořízení změny č. 1 ÚRP Vláda České republiky rozhodla v rámci usnesení o schválení prvního ÚRP.

V průběhu přípravy změny č. 1 ÚRP bylo z důvodu urychlení rozhodnuto o rozdělení na změnu č. 1a a změnu č. 1b, přičemž do změny č. 1a byly zahrnuty jen ty záměry, které byly posouzeny z hlediska vlivů na životní prostředí už na úrovni ZÚR, případně toto posouzení nevyžadují a tím pádem pro samotnou změnu č. 1a nebylo nutné pořídit VVURÚ. Změna č.1a je tedy pojetím podobná jako první ÚRP, přebírá již vymezené nebo projednávané plochy a koridory z krajských dokumentací. Teprve změna č. 1b vymezí konkrétní plochy a koridory vymezené v PÚR, které nejsou reflektovány v krajských dokumentacích a bude tedy první dokumentací, která vymezí nové plochy a koridory na celostátní úrovni.

Protože období před schválením první změny ÚRP bylo velmi dlouhé a dokumentace ÚRP má sloužit k vymezování koridorů celostátního významu, získalo Ministerstvo dopravy možnost v případě naléhavého veřejného zájmu pořídit tzv. dílčí územní rozvojový plán (DÚRP) podle § 2l zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury – liniový zákon. Tuto možnost

Ministerstvo dopravy využilo a zahájilo pořízení dílčího územního rozvojového plánu pro vysokorychlostní trať Praha.

Návrh DÚRP byl zveřejněn k projednání dne 20. 3. 2026. DÚRP vymezuje koridor pro vysokorychlostní železniční trať „VRT Praha“, který celý leží na území Prahy (trať je vymezena v úseku Běchovice-Vršovice) a dále koridor pro konvenční železniční trať „Jahodnickou spojku“. Pro stejný záměr bylo v koordinaci zahájeno pořizování změny č. 14 ZÚR, návrh této změny dosud nebyl zveřejněn. Obě dokumentace jsou s Metropolitním plánem v souladu, protože MPP pro obě tratě vymezuje adekvátní koridory a upřesňuje je v podrobnosti územního plánu (vymezuje tunelové úseky a konkrétnější rozsah koridoru na základě dohod v území a technického prověření ve Studií proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), dále také jen „Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha“ i na základě jiných studií). Více k důvodům, proč je koridor celostátního významu vymezen rovnou v Metropolitním plánu viz kapitola 13 textové části odůvodnění MPP. Platí ale, že MPP je připraven na schválení DÚRP, v podobě, ve které byl DÚRP zveřejněn pro veřejné projednání.

Změna č. 1a ÚRP byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 230 dne 13. 4. 2026, nabytí účinnosti se předpokládá na přelomu května a června 2026. Tímto krokem se ÚRP stal závazným pro navazující ÚPD včetně Metropolitního plánu. V této kapitole je soulad s ÚRP podrobně posouzen, nicméně z principu platí, že změna č. 1a ÚRP, jak bylo výše popsáno, pouze přebírá konkrétní již prověřené plochy ze ZÚR, navazující dokumentace by tedy měly být automaticky v souladu s ÚRP.

Dále se v současné době pořizují dvě změny ÚRP:

- Změna č. 1b, která vymezuje plochy a koridory pro záměry z aktuálně platné PÚR, které do ÚRP dosud nebyly zapracovány – MPP je zcela v souladu s aktuálním zněním PÚR (viz část 2.1 této kapitoly textové části odůvodnění MPP) a tato změna by tedy měla být s Metropolitním plánem v souladu, návrh ale dosud nebyl zveřejněn,
- Změna č. 2, která vymezuje akcelerační oblasti pro rozvoj výroby energie z energie slunečního záření a z větrné energie, návrh této změny byl zveřejněn 14. 4. 2026, území Prahy ani bezprostředního okolí se nedotýká.

ÚRP je ve svoji aktuálně platné a závazné podobě strohým výčtem ploch a koridorů a reálně neobsahuje konkrétní podmínky ani úkoly, na které by navazující dokumentace měla navazovat. Důležité je tedy posoudit výčet vymezených prvků a jejich konkrétní grafické vymezení (to datově přitom odpovídá vymezení v ZÚR, ze kterých ÚRP i změna č. 1a ÚRP plochy a koridory přebírá).

V bodě (1a) je uveden jediný obecný požadavek na využití ploch a koridorů: „*Návrhy záměrů ve vymezených plochách a koridorech v místech jejich vzájemných překryvů se nesmějí výrazně omezit, umísťování staveb a opatření veřejné infrastruktury nestavební povahy bude vzájemně koordinováno tak, aby nedošlo ke znemožnění přípravy a realizace staveb dopravní a technické infrastruktury.“*

Metropolitní plán je s tímto požadavkem v souladu. Všechny v ÚRP vymezené plochy a koridory jsou v rámci Metropolitního plánu upřesněny do větší podrobnosti a záměry jsou koordinovány mezi sebou tak, aby nebyla omezena realizace staveb. Požadavek zůstává v platnosti pro navazující řízení, platí, že jeden vymezený prvek infrastruktury nesmí omezit jiný – toto platí obecně i pro všechny plochy a koridory vymezené v Metropolitním plánu. Využití překryvných koridorů umožňuje flexibilní úpravy konkrétních detailních řešení, které by mohly vyplývat z podrobnějších prověření v rámci projektových dokumentací a navazujících studiích proveditelnosti, bez nutnosti pořizovat změnu Metropolitního plánu.

Území Prahy se týkají následující konkrétní plochy a koridory vymezené v ÚRP v aktuálním znění:

2. 2. 1 K části I.1.a.1. Vymezení záměrů dopravní infrastruktury

V bodě (2) je stanovena obecná podmínka pro rozhodování v plochách a koridorech dopravní infrastruktury: *„Podmínkou pro rozhodování v plochách a koridorech záměrů dopravní infrastruktury je zpřesnit jejich vedení způsobem, který zajistí jejich potřebné návaznosti a prostorovou využitelnost pro stanovený účel s ohledem na koordinaci s jinými záměry srovnatelného významu a ochranu hodnot území (veřejných statků), přičemž tato ochrana spočívá především v minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, s přírodními zdroji, s kulturními a civilizačními hodnotami v území a s ochranou nerostného bohatství.“*

Metropolitní plán pro všechny plochy a koridory z ÚRP vymezuje konkrétní zpřesněnou plochu nebo koridor překryvným způsobem. Rozsah ploch a koridorů je přizpůsoben ostatním vrstvám územního plánu a je koordinován se zástavbou, zastavitelnými plochami a ostatními prvky infrastruktury. Plochy a koridory jsou zpřesněny v koordinaci s jinými záměry a v souladu s navazujícími dokumentacemi, studiemi nebo technickými prověřeními. V rámci vymezení ploch a koridorů jsou zohledňovány hodnoty v území včetně vymezených limitů v území. Cílem je zajistit udržitelný rozvoj území ohleduplný k životnímu prostředí, a přitom rozvíjet Prahu v návaznosti na principy základní koncepce Metropolitního plánu. MPP respektuje celostátní význam vymezených záměrů, žádný z regulativů významným způsobem neomezuje jejich realizaci. Využití překryvných koridorů zároveň umožňuje lepší integrování dopravních staveb do krajiny a účelné využívání zbytkových prostorů. Regulace otevřené krajiny umožňuje realizaci doprovodných opatření i bez přímého vymezení na úrovni MPP. Pro některé ze souvisejících staveb MPP přímo vymezuje plochy a koridory, ostatní se považují za součást ploch a koridorů i kdyby z nich vybíhali. Metropolitní plán vytváří adekvátní podmínky pro realizaci a následný provoz i údržbu záměrů vymezených v ÚRP.

Silniční doprava

DS4, Koridor dálnice D0 (Pražský okruh, silniční okruh kolem Prahy) propojuje na rozhraní Hlavního města Prahy a Středočeského kraje jednotlivé mezinárodní a republikové trasy do Prahy.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridory: DS1, DS2, DS3, DS4 (před změnou č. 15 označené jako 600/Z/1, 600/Z/2, 600/Z/3, 600/Z/4).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridory: 610/-/1, 610/-/2, 610/-/3, 610/-/4.

Drážní doprava

DD1, Koridor RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DD283 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/83).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 630/-/103.

DD4, Koridor RS1 úsek Praha–Brno.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DD282 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/82).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 630/-/104.

DD7, Koridor RS3 úsek Praha–Beroun.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DD280 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/80).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 630/-/102.

DD9, Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Beroun-Praha.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DD264 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/64).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridory: 630/-/6, 630/-/65.

DD10, Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek Praha–Benešov–Veselí nad Lužnicí–České Budějovice–Horní Dvořiště–hranice ČR/Rakousko (–Linz).

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DD263 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/63).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 630/-/5.

DD19, Koridor konvenční železniční dopravy, trať úsek (Zawidów–) hranice Polsko/ČR–Liberec–(Turnov)–Mladá Boleslav a vybraná spojení v úseku Mladá Boleslav–Praha.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DD267 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/67).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 630/-/12.

DD27, Koridor konvenční železniční dopravy pro železniční spojení v úsecích Praha–letiště Praha-Ruzyně; Praha–Kladno.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DD266 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/66).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridory: 630/-/8, 630/-/51.

Letecká doprava

DL1, Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přibližovací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně včetně souvisejících odbavovacích kapacit, modernizace zázemí a bezpečnosti provozu letiště.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: DL495 (před změnou č. 15 označený jako 600/Z/95).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 660/-/1.

Vodní doprava

DV2, Koridor vodní cesty využívané na Vltavě v úseku Mělník (soutok s Labem) –Praha–Třebenice

Na úrovni ZÚR je vodní cesta vymezena jako stávající prvek dopravní infrastruktury, je zobrazena v grafické části S02 (Schéma dopravní infrastruktury).

Na úrovni MPP je vodní cesta rovněž vymezena jako stávající prvek dopravní infrastruktury určený k zachování, je zobrazena v grafické části Z03 (Hlavní výkres infrastruktury). V rámci vodní cesty MPP vymezuje konkrétní plochy pro rozšíření říčních přístavů: 670/931/1002, 670/845/1001, které jsou vymezeny i jako plochy VPS.

Koridor vodní cesty je jediným prvek vymezeným v ÚRP, který přímo neodpovídá ZÚR, soulad je tak v tomto případě vhodné posoudit podrobněji. Koridor DV2 byl vymezen schematicky v rámci prvního ÚRP, podobně jako u ostatních prvků bez jasně určeného účelu vymezení a bez stanovení jakýchkoliv podmínek pro navazující dokumentaci. V rámci změny č. 1a ÚRP byla vodní cesta potvrzena a v celé délce vymezena jako koridor VPS. Není zřejmé, proč je vodní

cesta v ÚRP vymezena i na území Prahy, když se v ZÚR takové vymezení nenachází (vymezení by mělo být spíše předmětem změny č. 1b), pravděpodobně se jedná o formální znázornění celé vodní cesty shodným nástrojem na území všech krajů. V příloze č. 2 odůvodnění změny č. 1a ÚRP (vyhodnocení připomínek) se k tomuto uvádí: *„Vymezení VPS pro vodní cestu bylo prověřeno v návaznosti na navazující úsek ve Středočeském kraji tak, aby úprava odpovídala požadavkům stanoveným v Zadání Z1a ÚRP i podmínkám pro zpracování územně plánovací dokumentace na úrovni ÚRP. Jedná se o jeden koridor pod jedním označením, který musí být v dokumentaci vymezen jednotně jako VPS. Požadavek na vypuštění koridoru proto nelze v rámci Z1a ÚRP uplatnit.*“. Z uvedeného vyplývá, že s ohledem na podrobnost ÚRP („podmínky pro zpracování“) byla vodní cesta vymezena ve všech částech jednotně jako návrhový koridor VPS. Úkolem navazujících dokumentací je potom prověřit stav vodní cesty a koridor případně upřesnit ve větší podrobnosti – vymezit ty části vodní cesty, které buď nejsou funkční nebo vyžadují zásadní modernizaci a jsou důvodem pro vymezení návrhového koridoru.

Vodní cesta je sice jako významný prvek dopravní infrastruktury obvykle vyznačena v ÚPD, je to ale v návaznosti na její vymezení zákonem č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o vnitrozemské plavbě).

Tento zákon definuje vodní cestu v § 2, písm. a) jako: *„vodní tok nebo jiný útvar povrchové vody, na kterém lze provozovat plavidla“,* za součásti vodní cesty se považují *„vodní díla a ostatní stavby a zařízení, které jsou uvedeny v příloze č. 1 k tomuto zákonu,“.* V rámci výčtu v příloze č. 1 zákona o vnitrozemské plavbě jsou uvedeny i *„přístavní bazény, břehové úpravy, nábřežní zdi a vyvazovací zařízení přístavů“*.

Přístav je v § 2, písm. g) zákona o vnitrozemské plavbě definován jako: *„soubor pozemků, staveb, zařízení včetně plovoucích zařízení, pozemních komunikací nebo jejich součástí a drah bezprostředně územně a funkčně souvisejících s přilehlou částí vodní cesty a navazujících na ni (dále jen „pozemní část přístavu“) a přístavního bazénu, vodní plochy potřebné pro stání plavidel, nábřežních zdí s vyvazovacím zařízením, případně šikmého břehu a vyvazovacích dalb, které umožňují stání plavidel, nakládku a vykládku věcí, nástup a výstup osob, opravy, údržbu a ochranu plavidel (dále jen „vodní část přístavu“).“*

Zákon o vnitrozemské vodní plavbě dále v rámci § 3 člení vodní cesty na sledované a nesledované, sledované vodní cesty se dělí na vodní cesty dopravně významné a na vodní cesty účelové. Výčet dopravně významných vodních cest je uveden v příloze č. 2 zákona o vnitrozemské plavbě, přičemž se rozlišují vodní cesty využívané a využitelné. Vodní cesta na Vltavě je zákonem jednoznačně vymezena jako dopravně významná vodní cesta využívaná, a to dle přílohy č. 2, odst. 1., písm. b) bodu 1. v úseku: *„od říčního km 91,5 (Třebenice) po soutok s vodním tokem Labe, včetně výústní části vodního toku Berounky po přístav Radotín.“*

Zákonné vymezení vodní cesty ZÚR i MPP respektují a v grafické části vodní cestu konkrétně vymezují. V návaznosti na zákon o

vnitrozemské plavbě je vodní cesta na Vltavě v Praze potvrzena jako využívaná, funkční a provozovaná. Je tedy vymezena jako stávající prvek dopravní infrastruktury. Jako součást systému vodní dopravy jsou v Metropolitním plánu vymezeny i významné říční přístavy, které lze v podrobnosti územního plánu považovat za součást vodní cesty, nebo alespoň jako zařízení na vodní cestu přímo napojené. To odpovídá výše uvedeným definicím zákona o vnitrozemské plavbě, který vodní část přístavů považuje za součást vodní cesty. Přístavy nemohou existovat bez vodní cesty a vodní cesta bez přístavů postrádá smysl.

Vltavská vodní cesta je zařazena do celoevropského systému TEN-T (aktuální výčet prvků zařazených do systému TEN-T upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady EU 2024/1679 ze dne 13. 6. 2024). V rámci sítě TEN-T jsou součástí vnitrozemských vodních cest i vnitrozemské přístavy, v případě Prahy přímo vyjmenované jako dopravní uzly – Radotín jako hlavní a Smíchov, Holešovice, Libeň jako globálního významu. I toto zařazení a pojetí transevropské sítě ZÚR i MPP respektují, pro adekvátní rozvoj přístavů jsou v Metropolitním plánu přímo vymezeny plochy.

Vodní cesta je provozovaná, funkční a rozsahem a vybavením odpovídá potřebám Prahy a možnostem řeky Vltavy s ohledem na ostatní veřejné zájmy na její využití. Z těchto důvodů Metropolitní plán z ÚRP nepřebírá koridor VPS v celém rozsahu a zaměřuje se na upřesnění dalších ploch pro vodní dopravu v rámci vodní cesty adekvátně svojí podrobnosti. Stávající prvky není možné vymezovat jako plochy nebo koridory VPS, jako veřejně prospěšné stavby je možné označit pouze navržené plochy a koridory.

Řeka Vltava je v rámci základní koncepce MPP pojímána jako kompoziční osa města (viz čl. 10, odst. 5 textové části MPP), která spoluurčuje krajinnou a urbánní kompozici města. V prostoru řeky se střetává několik veřejných zájmů. Vltava je významným rekreačním územím, poskytuje obyvatelům města prostor k relaxaci a sportu, částečně je veřejným prostranstvím. Zároveň má významný přírodní význam a je nadregionálním biokoridorem. V centru města je nedílnou součástí chráněného historického obrazu města s kulturním významem. Vltava má i význam z hlediska technické infrastruktury, je zdrojem pitné vody i energie (malé elektrárny a tepelná čerpadla) a je na ní napojena Ústřední čistírna odpadních vod. Vodní doprava je tak pouze jedním z více veřejných zájmů na využívání řeky, Metropolitní plán zájmy koordinuje a navrhuje vyvážené regulativy. Vodní cesta existuje, je funkční a vodní dopravu má smysl rozvíjet jako ekologický dopravní mód, zejména jako součást systému city logistiky. V rámci koordinace území ale není možné v Praze považovat vodní cestu za návrh a vymezit plošně v celé šířce řeky navržený koridor veřejně prospěšné stavby – tím by byl jeden veřejný zájem neodůvodněně upřednostněn.

Z podobných důvodů i ZÚR vymezují vodní cestu jako stávající prvek dopravní infrastruktury v grafické části S02 a v pododdílu e) 3.1.4 textové části ZÚR stanovují konkrétní požadavky pro rozhodování v území a úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

e) 3.1.4 Vodní doprava

„Vodní doprava v Praze využívá vodní cestu na řece Vltavě, která tvoří přirozenou páteř města (je splavná od Třebenic až po soutok s Labem) včetně části řeky Berounky (po přístav Radotín) s využitím veřejných přístavů Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín. Vltavská vodní cesta je součástí sítě TEN-T a je vymezena v celé šířce řeky.

ZÚR stanovují následující požadavky pro rozhodování v území:
a) zachování potřebného rozsahu ploch pro vodní dopravu,
b) respektování funkce nadregionálních biokoridorů vázaných na Vltavu a Berounku.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:
a) respektovat sledovanou vodní cestu a veřejné přístavy,
b) upřesnit rozsah ploch pro vodní dopravu, případně v návaznosti na úpravy a rozvoj vodní cesty vymezit plochy nové.“

Metropolitní plán se řídí těmito úkoly, a v návaznosti na ZÚR i ÚRP respektuje zákonem vymezenou vodní cestu a upřesňuje rozsah ploch pro vodní dopravu. Koridor VPS vymezený v ÚRP pro vodní cestu DV2 je upřesněn vymezením konkrétních ploch VPS pro rozvoj přístavů, které jsou součástí do systému TEN-T zařazené vodní cesty na Vltavě. Rozsah ploch přístavů odpovídá požadavkům definovaným ve stanovisku příslušného dotčeného orgánu (Ministerstva dopravy), které s Metropolitním plánem z pohledu vodní dopravy souhlasilo.

Vodní cesta je vymezena jako stávající prvek dopravní infrastruktury v grafické části Z03 MPP v rozsahu odpovídajícím zákonu o vnitrozemské vodní plavbě, tedy v celé délce řeky Vltavy s krátkou odbočkou do přístavu Radotín na řece Berounce (viz čl. 130, odst. 2 textové části MPP). Dále jsou jako zařízení na vodní cestě vymezeny čtyři hlavní říční přístavy – Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín. Přístavy Holešovice a Smíchov jsou vymezeny jako stávající, je potvrzen jejich provozovaný rozsah a jednoznačně je vymezena jejich pozemní část formou stavebních bloků v nestavebních lokalitách 843 / Vltava I. a 845 / Vltava III. Vymezení přístavů je upřesněné v popisu cílového charakteru těchto lokalit. Pro modernizaci a rozšíření přístavu Libeň je vymezena rozsáhlá návrhová plocha 670/845/1001, která zahrnuje vodní i pozemní část budoucího přístavu. Pro rozšíření přístavu Radotín je rovněž vymezena rozsáhlá návrhová plocha 670/931/1002, pro rozšíření pozemní části přístavu je s ohledem na jeho umístění v otevřené krajině vymezena konkrétní rozvojová plocha s produkčním využitím v rámci zastavitelné lokality 636 / Přístav Radotín. Všechny čtyři přístavy jsou vymezeny jako přístavy s ochrannou funkcí a trvalá překladiště nákladní dopravy v souladu se systémem TEN-T (viz čl. 130, odst. 4 textové části MPP).

Metropolitní plán je v souladu s koridorem DV2 vymezeným v ÚRP, vodní cestu potvrzuje jako stávající v celém rozsahu jejího vedení na území Prahy a v ÚRP navržený koridor upřesňuje do dvou konkrétních návrhových ploch vymezených pro rozšíření přístavů Libeň a Radotín, které v souladu s ÚRP vymezuje jako VPS.

2. 2. 2 K části I.1.a.2. Vymezení záměrů technické infrastruktury

V bodě (62) je stanovena obecná podmínka pro rozhodování v plochách a koridorech technické infrastruktury: *„Podmínkou pro rozhodování v plochách a koridorech záměrů technické infrastruktury je zpřesnit jejich vedení způsobem, který zajistí jejich potřebné návaznosti a prostorovou využitelnost pro stanovený účel s ohledem na koordinaci s jinými záměry srovnatelného významu a ochranu hodnot území (veřejných statků), přičemž tato ochrana spočívá především v minimalizování konfliktů s ochranou přírody a krajiny, s přírodními zdroji, s kulturními a civilizačními hodnotami v území a s ochranou nerostného bohatství.“*

Metropolitní plán pro všechny plochy a koridory z ÚRP vymezuje konkrétní zpřesněnou plochu nebo koridor překryvným způsobem. Rozsah ploch a koridorů je přizpůsoben ostatním vrstvám územního plánu a je koordinován se zástavbou, zastavitelnými plochami a ostatními prvky infrastruktury. Plochy a koridory jsou zpřesněny v koordinaci s jinými záměry a v souladu s navazujícími dokumentacemi, studiemi nebo technickými prověřeními. V rámci vymezení ploch a koridorů jsou zohledňovány hodnoty v území včetně vymezených limitů v území. Využití překryvných koridorů zároveň umožňuje častěji umísťovat záměry technické infrastruktury v souběhu navzájem nebo v souběhu s dopravní infrastrukturou. Částečná flexibilita vymezení umožní snadněji hledat dohodu v území nad konkrétními technickými parametry staveb nebo nad doprovodnými opatřeními. Metropolitní plán vytváří adekvátní podmínky pro realizaci a následný provoz i údržbu záměrů vymezených v ÚRP.

Elektroenergetika

TE5, Plocha pro novou elektrickou stanici 400/110 kV Praha-sever a koridor pro její napojení do přenosové soustavy nasmyčkováním na stávající vedení 400 kV Výškov–Čechy-střed.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako plocha a koridor: TE83, TE86 (před změnou č. 15 označené jako 700/Z/82, 700/Z/86).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako plocha a koridor: 760/603/1014, 760/-/19.

TE14, Koridory pro dvojité vedení 400 kV Čechy-střed–Chodov a Čechy-střed–Týnec a související plochy pro rozšíření elektrických stanic 400/110 kV Týnec a Čechy-střed.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: TE80 (před změnou č. 15 označený jako 700/Z/80).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 760/-/17.

TE27 Koridory pro dvojitá vedení 400 kV v úsecích Přeštice–Milín, Milín–Chodov, Milín–Sokolnice, Milín–elektrárna Orlík a souvisejících ploch pro rozšíření elektrických stanic Milín, Přeštice, Chodov a Sokolnice.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako plocha a koridor: TE89, TE90 (před změnou č. 15 označené jako 700/Z/89, 700/Z/90).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako plocha a koridor: 760/620/1017, 760/-/24.

TE29, Plocha elektrické stanice 400/110 kV Malešice včetně koridoru pro její zapojení do přenosové soustavy.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako plocha a koridor: TE87, TE88 (před změnou č. 15 označené jako 700/Z/87, 700/Z/88).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako plocha a koridor: 760/580/1016, 760/-/23.

Produktovody

TR1, Koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí–Klobouky, Klobouky–Rajhrad, Radostín–Kralupy–centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves–Litvínov. Plocha pro výstavbu nové ropovodní přečerpací stanice v obci Golčův Jeníkov.

Na úrovni ZÚR je koridor upřesněný jako koridor: TR470 (před změnou č. 15 označený jako 700/Z/70).

Na úrovni MPP je koridor upřesněný jako koridor: 752/-/1.

2. 2. 3 K části I.1.b. Vymezení ploch a koridorů nadregionálního územního systému ekologické stability

V bodě (100a) je stanoven obecný požadavek pro plochy a koridory ÚSES: *„Územní systém ekologické stability ve vymezených plochách a koridorech v místech jejich vzájemných překryvů nesmí výrazně omezit nebo znemožnit přípravu a realizaci staveb a opatření veřejné infrastruktury nestavební povahy ve vymezených záměrech dopravní a technické infrastruktury.“*

Tento požadavek je poměrně nesrozumitelný. Zřejmě se požaduje, aby v rámci ploch ÚSES nebyla znemožněna jeho realizace a zároveň byla umožněna adekvátní koordinace s dopravní a technickou infrastrukturou. Metropolitní plán každopádně respektuje vymezené nadregionální biokoridory a biocentra a řádným způsobem v souladu s metodickými postupy je upřesňuje a doplňuje regionální a lokální úrovní ÚSES. Při vymezení využívá aktualizovaných oborových podkladů (Plánů ÚSES), podrobněji viz část pátá kapitoly 9 textové části odůvodnění MPP. Metropolitní plán zároveň vybrané prvky vymezuje „k upřesnění“ v případech, kdy není jasné konkrétní umístění ÚSES na pozemky – v rámci vzájemné koordinace nebo koordinace s jinou infrastrukturou je možné měnit tvar biocenter a biokoridorů, aby byla zajištěna jejich správná funkčnost.

ÚRP vymezuje nadregionální úroveň ÚSES, tedy pouze malé množství nejvýznamnějších biocenter, která jsou propojena poměrně obecně vymezenými biokoridory. Toto vymezení upřesňují ZÚR vložením regionálních center do nadregionálních biokoridorů a doplněním sítě dalšími biocentry a regionálními biokoridory. Obdobně potom Metropolitní plán do nadregionálních a regionálních biokoridorů vkládá lokální biocentra a síť ÚSES doplňuje (zahušťuje) lokální úrovní. Z toho vyplývá, že nadregionální biokoridory jsou ve výsledku v podrobnosti územního plánu upřesněny velkým množstvím drobných prvků. V následujícím výčtu je u biokoridorů uvedeno pouze upřesnění do úrovně ZÚR, další stupeň je uveden v posouzení souladu Metropolitního plánu se ZÚR v části 2. 3. 7. této kapitoly textové části odůvodnění MPP. Všechny úrovně dokumentací jsou vzájemně koordinované, což vychází i ze skutečnosti, že na území Prahy byly oborové podklady aktualizovány v nedávné době v průběhu zpracování MPP a aktualizace č. 5 ZÚR.

Nadregionální biocentra

NRBC5, Vidrholec.

Na úrovni ZÚR je biocentrum upřesněné jako biocentrum: NRBC2 (před změnou č. 15 označené jako 500/Z/2).

Na úrovni MPP je potom nadregionální biocentrum vymezené jako prvek: 500/-/1002.

NRBC2001, Údolí Vltavy.

Na úrovni ZÚR je biocentrum upřesněné jako biocentrum: NRBC1 (před změnou č. 15 označené jako 500/Z/1).

Na úrovni MPP je potom nadregionální biocentrum vymezené jako prvek: 500/-/1001.

Nadregionální biokoridory (včetně vložených regionálních biocenter)

NRBK39, Karlštejn – Koda (22) – Údolí Vltavy (2001).

Na úrovni ZÚR je biokoridor upřesněný jako biokoridory: NRBK10, NRBK11, NRBK16, NRBK17 (před změnou č. 15 označené jako 500/Z/10, 500/Z/11, 500/Z/16, 500/Z/17). Do biokoridorů jsou v souladu s metodikou ÚSES vložená regionální biocentra. K upřesnění v MPP viz část 2. 3. 7. této kapitoly textové části odůvodnění MPP.

NRBK40, Karlštejn – Koda (22) – NRBK39.

Na úrovni ZÚR je biokoridor upřesněný jako biokoridory: NRBK10, NRBK11, NRBK16 (před změnou č. 15 označené jako 500/Z/10, 500/Z/11, 500/Z/16). Upřesnění se prolíná s předchozím biokoridorem, protože je v prostředí městské krajiny Prahy nutné koordinovat více směrů suchozemských i vodních částí biokoridorů. Do biokoridorů jsou v souladu s metodikou ÚSES vložená regionální biocentra. K upřesnění v MPP viz část 2. 3. 7. této kapitoly textové části odůvodnění MPP.

NRBK177, Údolí Vltavy (2001) – NRBK39.

Na úrovni ZÚR je biokoridor upřesněný jako biokoridor: NRBK15 (před změnou č. 15 označený jako 500/Z/15). Do biokoridorů jsou v souladu s metodikou ÚSES vložená regionální biocentra. K upřesnění v MPP viz část 2. 3. 7. této kapitoly textové části odůvodnění MPP.

2. 2. 4 K části I.1.c. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanaci

ÚRP všechny výše uvedené plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury vymezuje i jako plochy a koridory VPS. Metropolitní plán tuto skutečnost respektuje a rovněž tyto prvky vymezuje jako VPS, v totožném územním rozsahu jako jsou vymezeny konkrétní plochy a koridory v grafické části Z03 MPP.

ÚRP nevymezuje žádný z prvků ÚSES jako VPO, což Metropolitní plán respektuje. V MPP rovněž ÚSES není vymezen jako VPO (viz odůvodnění čl. 151 v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP).

Celkový závěr podkapitoly 2. 2:

Metropolitní plán je v souladu s Územním rozvojovým plánem v aktuálním znění. Všechny vymezené plochy a koridory jsou upřesněné v grafické části MPP.

2. 3. VYHODNOCENÍ SOULADU SE ZÁSADAMI ÚZEMNÍHO ROZVOJE HL. M. PRAHY

ZÚR jako územnímu plánu nadřazená dokumentace byly opatřením obecné povahy vydány dne 17. 12. 2009. Některé části ZÚR byly zrušeny soudy.

Následně byly schváleny následující aktualizace a změny:

a) dne 11. 9. 2014 komplexní aktualizace č. 1 zpracovaná na základě Zprávy o uplatňování schválené 4. 11. 2011, která podstatným způsobem přepracovala grafickou část a zapracovala některé soudem zrušené části,
b) dne 14. 6. 2018 aktualizace č. 2 vymezující koridor územní rezervy pro soudem zrušený koridor železnice Praha-Benešov,
c) dne 21. 3. 2019 aktualizace č. 3 vymezující koridory pro elektrické vedení 400 kV,
d) dne 6. 9. 2018 aktualizace č. 4 upravující koridor pro železniční trať Dejvice-Veleslavín,
e) dne 14. 10. 2021 aktualizace č. 6 dále upravující tento koridor pro železniční trať Dejvice-Veleslavín,
f) dne 9. 9. 2021 aktualizace č. 7 upravující koridor Městského okruhu,
g) dne 27. 5. 2021 aktualizace č. 9 vymezující koridor pro etapu vodovodního řadu mezi vodojemem Chodová a Kyjským uzlem.
h) dne 28. 4. 2022 Aktualizace č. 11 vymezující koridory pro odkanalizování území v transformačním území Bubny,
i) dne 23. 5. 2024 aktualizace č. 5, komplexní aktualizace zpracovaná na základě Zprávy o uplatnění schválené dne 14. 6. 2018, předmětem aktualizace byla úprava datového modelu, kompletní změna grafického zobrazení a digitální číslování všech ploch a koridorů, nad rámec těchto formálních změn byly provedeny i změny věcné napříč dokumentací včetně přehodnocení vymezení ÚSES,
j) dne 22. 5 2025 aktualizace č. 10, která vymezila návrhový koridor pro vysokorychlostní trať Praha-Brno,
k) dne 19. 6. 2025 aktualizace č. 13, která vymezila návrhový koridor pro vysokorychlostní trať Praha-Drážďany,
l) dne 22. 1. 2026 změna č. 15, která převedla ZÚR do souladu s požadavky na jednotný standard územně plánovacích dokumentací.

Metropolitní plán je v souladu s aktuálně platným stavem ZÚR po zapracování všech schválených aktualizací a změn. Poslední schválená změna č. 15 nabyla účinnosti 26. 2. 2026.

Aktualizace č. 5 byla pořizována v souběhu s Metropolitním plánem. Potřeba souběžného pořízení vyplynula z výsledků společného jednání o návrhu Metropolitního plánu a VVURÚ. Z výsledků

společného jednání vyplynuly požadavky na úpravu dokumentace, které by po zapracování měly vliv na soulad Metropolitního plánu s nadřazenou územně plánovací dokumentací a vyvolaly tak potřebu souběžného pořízení aktualizace ZÚR.

Zásadní změnou byla změna č. 15, která uvedla dokumentaci ZÚR do souladu s novým stavebním zákonem a do souladu s jednotným standardem. Jednalo se o změnu formální, bez konkrétních požadavků na úpravu územního plánu, takže je možné prohlásit, že Metropolitní plán byl stejným způsobem v souladu se ZÚR před i po schválení změny č. 15. Změna se týkala přechodu na nový standardizovaný a v celém státě jednotný datový model, došlo k přečíslování všech ploch a koridorů a ke změně grafického vyjádření výkresů v souladu s prováděcí vyhláškou ke stavebnímu zákonu. Vyhodnocení souladu se ZÚR obsahuje nové značení prvků ZÚR po změně č. 15.

V průběhu projednání změny č. 15 došlo na základě rozhodnutí Městského soudu v Praze rozsudkem č. j. 18 A 66/2025–77 ze dne 3. 11. 2025 ke zrušení části opatření obecné povahy č. 208/2024 (vydání aktualizace č. 5 ZÚR) v rozsahu, v němž byla změněna grafická část ZÚR – Z01 Výkres uspořádání území Prahy vypuštěním prvku *„Základní směry rozvoje zeleně – zelené klíny“* ve vztahu k těm plochám, u nichž nebyl tento prvek nahrazen prvkem enklávy otevřené krajiny. Na základě dopadů tohoto rozsudku na platné znění ZÚR byla v průběhu projednání do návrhu Změny č. 15 ZÚR doplněna vrstva „Základní směry rozvoje zeleně – zelené klíny“, která byla ze ZÚR původně v rámci Aktualizace č. 5 vypuštěna. metropolitní plán je s touto vrstvou doplněnou do grafické části plně v souladu, jak je podrobně posouzeno níže v této kapitole odůvodnění (v části 2. 3. 1. 4 kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP).

Dále se na základě nového stavebního zákona pořizují „změny“ místo „aktualizací“, v současné době se připravují a projednávají dvě změny ZÚR:

- 8. změna ZÚR, která vypouští vymezení letiště Letňany ze ZÚR, MPP s ní z principu nemůže být v souladu, protože musí respektovat aktuální znění ZÚR,
- 14. změna ZÚR, která vymezuje koridor pro vysokorychlostní trať Běchovice-Vršovice a MPP je s ní zcela v souladu, viz podrobně kapitola 13 textové části odůvodnění MPP.

Jednotlivé části odůvodnění souladu MPP se ZÚR jsou doplněny grafickými přílohami a srovnávacími tabulkami:
Viz příloha č. 1 kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / Převodní tabulky skladebných částí ZÚR a MPP.
Viz grafická příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.01 Ilustrace porovnání krajin v ZÚR a lokalit v Metropolitním plánu.

Viz grafická příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.02 Ilustrace porovnání ÚSES v ZÚR a v Metropolitním plánu.
Viz grafická příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.03 Ilustrace porovnání dopravní infrastruktury v ZÚR a v Metropolitním plánu.
Viz grafická příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.04 Ilustrace porovnání technické infrastruktury v ZÚR a v Metropolitním plánu.

2. 3. 1 Ke kapitole a) Koncepce rozvoje území kraje a rozvoje jeho hodnot včetně koncepce sídelní struktury

ZÚR v podkapitole a) 1 definují východiska koncepce rozvoje, která je potom podrobně stanovena v podkapitole a) 2. V oddílu a) 1. 1 textové části ZÚR jsou uvedeny obecně platné zásady udržitelného rozvoje Prahy, jednotlivě dle pilířů udržitelného rozvoje (environmentálního, sociálního a ekonomického). Tyto zásady jsou rozvedeny do konkrétně definovaných bodů popisujících uspořádání města, ty jsou uvedeny v oddílu a) 1.2 a soulad MPP s nimi je individuálně posouzen níže. Metropolitní plán respektuje zásady udržitelného rozvoje území ve všech jeho aspektech stanovením konkrétního členění území s cílem vytvářet město krátkých vzdáleností a zvyšovat kvalitu životního prostředí. Stanovený rozvoj Prahy respektuje hodnoty přírody a krajiny, snižuje environmentální zátěž území, navazuje na vývoj společnosti a její aktuální problémy (krize bydlení, dostupnost veřejné vybavenosti) při zohlednění demografického vývoje a je založen na podpoře ekonomického růstu. Všechny v ZÚR stanovené zásady se konkrétně promítají do úkolů pro ÚPD, které jsou podrobně posouzeny v následujících částech této kapitoly odůvodnění.

2. 3. 1. 1 K oddílu a) 1.2 Uspořádání města

Metropolitní plán je v souladu s urbanistickou koncepcí ZÚR, ve své koncepci na ZÚR navazuje a všechny body jednotlivě rozvíjí (hlava II textové části MPP). Podrobné odůvodnění koncepce Metropolitního plánu viz kapitola 9 textové části odůvodnění MPP. Urbanistická koncepce ZÚR se dále promítá do vymezených ploch a koridorů, pro které ZÚR stanovují samostatné úkoly pro navazující ÚPD. Tyto úkoly jsou jednotlivě odůvodněny níže. Uspořádání území navržené v ZÚR odpovídá členění území v Metropolitním plánu, zejména jsou hranicemi lokalit a hranicí zastavitelného území upřesněny hranice krajin a jednotlivých sídel v Přípraží.

„Cílem koncepce rozvoje území a koncepce sídelní struktury je zajištění účelného a hospodárného uspořádání města. Pro zajištění adekvátního rozvoje sídelní struktury je nutné zejména:

a) podporovat rovnoměrný rozvoj celoměstského centra, Městské krajiny Prahy i Přípraží,“

Metropolitní plán k celému řešenému území přistupuje se stejnou pečlivostí, hierarchizovaná regulace lokalit umožňuje stanovovat individuální regulativy různě pro každé prostředí. Jsou navrženy rozvojové i transformační plochy v míře adekvátní charakteru, rozšíření celoměstského centra zástavbou na jeho okraji umožní snížit tlak na využití historického jádra. Tím bude zajištěn rovnoměrnější rozvoj města oproti dnešnímu stavu, kdy energie směřuje jen do malé plochy. Navržen je rovněž adekvátní rozvoj celé Městské krajiny Prahy i jednotlivých sídel v Přípraží v míře, aby vznikala subcentra a byl snížen tlak na zbytné dojíždění do centra města v duchu města krátkých vzdáleností. (tento princip rovnoměrného rozvoje je ukotven v základní koncepci viz čl. 10, odst. 1 textové části MPP).

b) „respektovat kulturní hodnoty památkových rezervací a památkových zón na území Prahy,“

Metropolitní plán respektuje památkové rezervace a zóny, stanovuje pro ně adekvátní regulaci stabilizující stávající charakter území. Potvrzena je stávající struktura veřejných prostranství, na stav navazuje i vymezená výšková regulace (tento princip je ukotven v základní koncepci viz čl. 9 a čl. 10, odst. 2 textové části MPP).

c) „respektovat diferencované urbanistické a stavební hodnoty jednotlivých lokalit,“

Vymezením lokalit na základě charakteru území, které mají individuálně stanovenou regulaci, Metropolitní plán umožňuje přistupovat k různým prostředím různě. Ve stabilizovaném území je jednoznačně stanoveno respektovat stávající hodnoty určující charakter území (tento princip je ukotven v základní koncepci viz čl. 12 a čl. 15 textové části MPP).

d) „respektovat (původní) venkovský charakter příměstské krajiny s tradičním obrazem sídel, včetně krajinných a stavebních dominant,“

Metropolitní plán vymezuje jednotlivá sídla v Přípraží v návaznosti na krajiny vymezené v ZÚR jako samostatné lokality, zpravidla s typem struktury (05) vesnická struktura. Hranice zastavitelného území je vymezena tak, aby nedocházelo ke srůstání jednotlivých sídel a aby byly minimalizovány zábory ZPF. Cílem je chránit a rozvíjet jedinečný charakter a obraz příměstských krajin. Pro další rozvoj krajiny orientovaný na zlepšování ekologické stability jsou kromě

obecné regulace vymezeny i konkrétní nezastavitelné transformační plochy a krajinné rozhraní. Podrobnější regulace dále umožňuje v navazujících řízeních posuzovat a chránit dominanty, případně doplňovat dominanty nové, adekvátně svému významu (budovy občanské vybavenosti například mohou být vyšší než okolní zástavba, viz čl. 103, odst. 2 textové části MPP).

e) „snižovat zátěž celoměstského centra zahrnujícího Památkovou rezervaci v hl. m. Praze a části navazujících čtvrtí Smíchova, Karlína a Vinohrad rozšířením tohoto centra do transformačních ploch v jeho okolí,“

Rozšíření celoměstského centra o významná přestavbová území v jeho sousedství je jedním z východisek základní koncepce Metropolitního plánu (viz čl. 10, odst. 1 textové části MPP), pro tyto významné transformační plochy je stanovena adekvátní míra využití.

f) „vytvářet podmínky pro polycentrický rozvoj Městské krajiny Prahy a na rozvíjení významných subcenter,“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní transformační plochy s adekvátní mírou využití území pro posílení významných subcenter s adekvátní veřejnou vybaveností, které budou poskytovat částečnou alternativu celoměstskému centru v duchu města krátkých vzdáleností (viz čl. 10, odst. 1 a čl. 15 textové části MPP).

g) „vytvářet podmínky pro transformaci nevyužívaných a nevhodně využívaných území,“

Metropolitní plán na základě svojí základní koncepce směřuje rozvoj primárně do zanedbaných území určených k transformaci (viz čl. 10, odst. 1 a 10 nebo čl. 15 textové části MPP). Metropolitní plán aktivně vymezuje nezastavitelné transformační plochy pro revitalizaci zanedbaných částí otevřené krajiny.

h) „ověřovat kapacity transformačních území uvnitř Městského okruhu, zejména z hlediska prostorového uspořádání a možnosti dopravní obsluhy území,“

Metropolitní plán při stanovení míry využití území vycházel i z možností adekvátní obsluhy ploch veřejnou infrastrukturou. Celoměstské centrum uvnitř Městského okruhu má obecně velice dobrou dostupnost veřejnou dopravou a intenzivní rozvoj města v duchu města krátkých vzdáleností nepovede k vyšší zátěži automobilovou dopravou. Rozšíření celoměstského centra je z hlediska možností dopravní obsluhy smysluplnější než vymezování nových zastavitelných ploch na úkor otevřené

krajiny nebo rozvoj obcí v regionu, které nejsou adekvátně obsluhovány veřejnou dopravou. Koncepce dopravní infrastruktury navazuje na Plán udržitelné mobility.

i) „zvážit rozsah nových velkokapacitních obchodně-společenských objektů plošného charakteru a na zamezení rozsáhlé přestavby stávající zástavby do podoby těchto objektů,“

Metropolitní plán stanovuje flexibilní regulaci využití území, jejíž cílem je rozvoj smíšeného obytného města s prolínajícím se bydlením, pracovními příležitostmi a veřejnou vybaveností v duchu města krátkých vzdáleností. Nová zástavba ve stabilizovaném území musí být v souladu s charakterem. Kapacitní obchodní centra, kongresová centra nebo výstaviště jsou důležitou součástí moderní metropole, lokality se stanoveným typem struktury (09) struktura areálů vybavenosti určené pro jejich vznik jsou vymezeny v adekvátní poloze vůči centru města. Posouzení konkrétního dopadu stavebních záměrů na charakter území je předmětem navazujících řízení.

j) „podporovat regeneraci obytných a obslužných území,“

Metropolitní plán stanovuje způsob využití jednotlivých ploch poměrně flexibilně, což umožňuje jednoduše transformovat a modernizovat již nevyužívané objekty s minimalizováním změn územního plánu z formálních důvodů (dílčí změny využití). Pro transformaci brownfieldů a jiných zanedbaných území Metropolitní plán vymezuje transformační plochy a adekvátní mírou využití (čl. 10, odst. 10 textové části MPP).

k) „rozšiřovat stávající zástavbu v Městské krajině Prahy o nové rozvojové plochy pro městskou zástavbu rozličného charakteru a různé hustoty, na zajištění nabídky území pro rozvoj aktivit příznivě působících na růst konkurenceschopnosti města,“

Metropolitní plán vymezuje dostatečné množství transformačních ploch pro obytnou zástavbu s adekvátní mírou využití. Způsob využití je v MPP vymezen flexibilně, obytné využití, které je vymezeno ve většině zastavitelného území města je určeno pro smíšené město, ve kterém se kombinuje bydlení s pracovními příležitostmi a občanskou vybaveností. Plochy pro novou zástavbu i nové investice do městského prostředí jsou primárně navrženy v blízkosti celoměstského centra v souladu se základní koncepcí (čl. 10, odst. 1 a 10 textové části MPP).

l) „situovat zařízení a areály s hromadnou návštěvností (např. sportovních) mimo území památkových rezervací a památkových zón,“

Metropolitní plán nevymezuje plochy pro konkrétní umístění obchodních center, výstavišť nebo kapacitních sportovních areálů na území památkových rezervací a památkových zón, výjimkou jsou ale stávající dnes už historické areály občanské a rekreační vybavenosti umístěné v sousedství památkově chráněných území – např. Výstaviště Praha, Kongresové centrum nebo Strahovský stadion, případně nově vymezované plochy pro kulturní instituce – např. Vltavská filharmonie. Významné instituce mezinárodního a celostátního významu jsou součástí charakteru Prahy a spoluutvářejí i její kulturní význam. Zcela nové kapacitní sportovní areály charakterem neodpovídají požadavkům Metropolitního plánu, a i s ohledem na dopravní obsluhu nemohou být v těchto územích umísťovány.

m) „umožnit rozvoj jednotlivých sídel v Přípraží, původně samostatných obcí bez jejich vzájemného srůstání a při zachování kvality otevřené krajiny,“

Metropolitní plán pro sídla v Přípraží vymezuje adekvátní množství rozvojových ploch, které přirozeně navazují na jejich původní strukturu a mají adekvátně nastavenou míru využití. Nové zastavitelné plochy jsou vymezeny vždy s ohledem na zachování identity jednotlivých sídel, zajištění odstupu sídel mezi sebou a v souladu s cílovou kvalitou konkrétní krajiny. Zvláštní péče byla při vymezování zastavitelných ploch kladena na minimalizaci záborů ZPF.

n) „usměrňovat rozmístění pracovních příležitostí rovnoměrně s rozvojem celého města tak, aby koncentrace nových pracovních příležitostí negenerovala nepřiměřené nové dopravní nároky,“

Stanovená regulace způsobu využití v Metropolitním plánu má za cíl vytvářet smíšené městské prostředí v duchu města krátkých vzdáleností (čl. 61 až 64 textové části MPP). Kanceláře a služby je přípustné umísťovat společně s bydlením v rámci obytného využití. Lokality s produkčním využitím a vyšší zátěží území, které jsou určeny pro výrobu a logistiku jsou vymezené zpravidla v návaznosti na stávající areály napříč celým územím města v místech s dobrým dopravním napojením.

o) „doplňovat stávající nezastavitelné a nestavební plochy zelené infrastruktury, směřující z otevřené krajiny do celoměstského centra o nově definované parky a na zajištění jejich tangenciálních propojení,“

Metropolitní plán v městské krajině vymezuje konkrétní enklávy otevřené krajiny, parky se stanovenou hierarchií a nestavební bloky. Nestavební bloky jsou vymezeny jako stávající i

navržené. Propojování parků a nestavebních bloků do funkční sítě zelené infrastruktury je jedním z východisek tohoto vymezení, zvláštní roli hrají plochy vymezené okolo vodních toků (tento princip je ukotvený v základní koncepci, viz čl. 10, odst. 4 a 5 a dále čl. 19 a 20 textové části MPP).

p) „systémově dotvořit otevřenou krajinu v Přípraží založením základních prvků krajinného rozhraní a podporou vazeb na krajiny Středočeského kraje,“

Metropolitní plán konkrétně vymezuje část otevřené krajiny jako krajinné rozhraní, rekreační zázemí města. Otevřená krajina je vymezena způsobem, který zajistí návaznost na území Středočeského kraje, Metropolitní plán je v souladu se základní kostrou zelené infrastruktury regionu vymezenou v ÚS PMR.

q) „zajistit rovnoměrné rozmístění ploch sloužících rekreaci obyvatel; a respektovat podmínky ochrany přírody a krajiny i ochrany urbanistického obrazu města při rozvoji rekreačních areálů celoměstského významu,“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochy městských i krajinných parků a krajinné rozhraní jako specifickou část otevřené krajiny určenou pro realizaci rekreačního zázemí města. Parky jsou vymezené na základě analýzy dostupnosti i v rámci ochrany obrazu a kompozice města. Příroda je důležitou součástí pražské identity. Metropolitní plán dále vymezuje dostatečné množství lokalit s rekreačním využitím a konkrétní plochy pro rekreační vybavenost určené primárně pro rozvoj sportu. Rekreační plochy, které mají nižší intenzitu využití než jiné zastavitelné plochy, jsou vymezené v harmonii s přírodními plochami a na vhodných místech z hlediska uspořádání města (viz také čl. 23 a 34 textové části MPP).

r) „vytvářet podmínky pro dopravní obsluhu území veřejnou, zejména kolejovou, dopravou,“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochy a koridory pro významné rozšíření veřejné dopravy a železniční dopravy v návaznosti na Plán udržitelné mobility. Veřejná doprava je základním dopravním módem určeným pro ekologickou obsluhu území a je nedílnou součástí koncepce dopravní infrastruktury (viz čl. 30 a 31 textové části MPP).

s) „vytvářet podmínky pro výstavbu nových mostů přes Vltavu, které propojí části města na obou březích řeky a významně přispějí ke zkrácení dopravních vazeb s negativními provozními vlivy na prostředí města,“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní koridory pro umístění nových městských mostů pro všechny druhy dopravy (Karlínský most, Zlíchovský most, Podolský most), pro veřejnou dopravu (most v Podbabě), dálniční most na Pražském okruhu u Suchdola a koridory pro pěší a cyklistické lávky. Výstavba nových mostů je součástí základní koncepce MPP (viz čl. 10 odst. 8 textové části MPP).

t) „vytvářet podmínky pro revitalizaci stávajících a zakládání nových veřejných prostranství, pro stanovení hierarchie celého systému a následného propojování významných veřejných prostranství,“

Veřejná prostranství jsou v návaznosti na PSP určující pro regulaci struktury (jsou základem struktury města) a vymezují stavební a nestavební bloky. Metropolitní plán konkrétně vymezuje síť stávajících veřejných prostranství, stanovuje jim hierarchii a navrhuje nová prostranství a nová propojení. Vymezení veřejných prostranství je nedílnou součástí základní koncepce i urbanistické koncepce (viz čl. 10, odst. 9 a čl. 16 textové části MPP).

u) „vytvořit podmínky pro ochranu prostorové scény města, zejména se zřetelem na pohledově exponovaná území viditelná z historického centra města,“

Součástí závazné části Metropolitního plánu jsou i panoramata a veduty, které slouží k posuzování vlivu jednotlivých záměrů na obraz města. Metropolitní plán pro celé zastavitelné území stanovuje výškovou regulaci, její součástí je i stanovení postupu ověřování vlivu na kompozici a panorama (viz čl. 10, odst. 7 a čl. 101 textové části MPP).

v) „vytvářet podmínky pro zajištění odpovídajícího občanského vybavení na celém území města, zejména základního občanského vybavení veřejné infrastruktury s přihlédnutím k dostupnosti, významu a charakteru dané lokality.“

Metropolitní plán v souladu s koncepcí veřejné vybavenosti (čl. 34 textové části MPP) vymezuje dostatečné množství konkrétních ploch občanské vybavenosti v adekvátní dostupnosti od zastavitelných ploch pro zajištění adekvátní kvality života obyvatel. Metropolitní plán zároveň v grafické části konkrétně vymezuje stávající veřejnou vybavenost určenou k zachování. Stanovená regulace využití zároveň umožňuje umístění občanské vybavenosti kdekoliv v rámci ploch s obytným využitím i bez přímého vymezení a zároveň jsou stanovená pravidla, která podporují vznik občanské vybavenosti (například možnost navýšení podlažnosti dle čl. 103, odst. 2 textové části MPP nebo možnost občanskou vybavenost

částečně nezapočítat do regulovaného množství HPP dle čl. 96, odst. 1 a 3 textové části MPP).

2. 3. 1. 2 K podkapitole a) 2 Koncepce rozvoje území včetně koncepce sídelní struktury

ZÚR stanovují v podkapitole a) 2 koncepci rozvoje území a koncepci sídelní struktury prostřednictvím definování priorit rozvoje, které jsou východiskem pro vymezení oblastí, ploch a koridorů ZÚR. Úkolem pro navazující dokumentaci (Metropolitní plán) je vymezené prvky upřesnit a vymezit v úrovni lokalit.

Posouzení souladu MPP s jednotlivými prioritami koncepce rozvoje stanovené v ZÚR je následující:

K bodu a) 2 odst. 1/ ZÚR:
„Podporovat rozvoj Prahy jako prosperujícího tvořivého, vlídného a obohacujícího města, rozvíjet jeho tradice, hodnoty a potenciál, zajistit dobrou kvalitu života jeho obyvatel a vytvořit podmínky pro umístění sídel významných evropských institucí, pro pořádání mezinárodních akcí kulturního, vědeckého, společenského, politického i sportovního charakteru a podpořit tak výjimečné postavení Prahy jako hlavního města České republiky, přirozeného centra Pražského regionu a významného města Evropy.“

Metropolitní plán v principech a tezích základní koncepce (zejména čl. 9 a 10 textové části MPP) formuluje závazné požadavky zohledňující výjimečný význam Prahy. A to z hlediska jejího postavení jako hlavního města Česka, ale i z hlediska jejího významu v rámci regionu a z významu mezinárodního. Všechny požadavky koncepcí jsou souhrnně pojaty tak, aby byly splněny současné nároky na zvyšování kvality života.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 2/ ZÚR:
„Respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území Prahy a vytvořit podmínky pro rozvoj Prahy jako centra kultury a umění, vědy, výzkumu a vzdělávání, obchodu a finančnictví, ústředních správních, samosprávných a společenských institucí.“

Principy a teze základní koncepce MPP stanovují základní zásady a podmínky rozvoje a ochrany historických hodnot a rozmanitých přírodních podmínek na území Prahy nezbytných pro posilování vyváženého rozvoje území. Jednoznačně definují rozvoj jako zvyšování kvality, nikoliv expanzi. Regulace využití lokalit a koncepce veřejné vybavenosti jsou stanoveny se zřetelem k podpoře stávající i budoucí významné vybavenosti (výzkumné, vzdělávací, obchodní, správní i kulturní). Příkladem ploch navržených v Metropolitním plánu

pro rozvoj konkrétních institucí celostátního a mezinárodního významu může být plocha občanské vybavenosti navržená pro umístění Vltavské filharmonie, plochy občanské vybavenosti navržené pro muzea na Těšnově a u Masarykova nádraží (železniční muzeum), plochy občanské vybavenosti vymezené pro nové budovy Univerzity Karlovy na Albertově, transformační plocha určená pro rozšíření kampusu ČVUT v Dejvicích, rozvojová plocha určená pro rozšíření ústavu Akademie věd v Kunraticích nebo transformační plocha pro rozšíření Kongresového centra Praha. Zároveň Metropolitní plán vymezuje větší množství transformačních ploch pro vytvoření nových subcenter, jejichž nedílnou součástí bude i významná občanská a komerční vybavenost, případně správní instituce (například významná občanská vybavenost v Nových Letňanech). Významné ústřední správní a samosprávné instituce jsou vymezeny jako stávající občanská vybavenost určená k ochraně.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 3/ ZÚR
„Vytvořit podmínky pro vyvážený rozvoj Prahy jako města krátkých vzdáleností návrhem odpovídajícího využití území i prostorového uspořádání, zejména v Městské krajině Prahy a v sídlech v příměstské krajině; zajistit vhodné rozvojové a transformační plochy pro umístění celostátně významných veřejných budov a kulturních, sportovních, vědeckých, vzdělávacích a společenských komplexů.“

Urbanistická koncepce MPP stanovuje závazné podmínky prostorového uspořádání a využití zastavitelného území města zejména s ohledem na jeho významné kulturní a historické hodnoty a uspořádání města jako města krátkých vzdáleností (zejména prostřednictvím principů základní koncepce definovaných v čl. 9 a 10 textové části MPP), jehož regulace vychází ze struktury veřejných prostranství.

Základní členění území Prahy na lokality podle charakteru území ve smyslu § 5 PSP a strukturální pojetí Metropolitního plánu na základě stanovených typů struktur lokalit městské i otevřené krajiny ve spojení s podmínkami způsobu využití a dalších podrobnějších regulací umožňuje definovat požadavky na vyvážený rozvoj a funkční i prostorové uspořádání v centru města, jeho subcentrech i samostatných sídlech v Přípraží. Pro zajištění vybavenosti území jsou vymezeny dostatečné plochy pro stavby lokálního i celoměstského významu, konkrétní příklady jsou uvedeny v předchozím bodě odůvodnění.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 4/ ZÚR
„Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území, chránit otevřenou krajinu včetně krajinného rozhraní a zajistit přiměřenou hustotu osídlení pro udržitelný rozvoj města.“

Prioritou MPP je nerozšiřování zastavitelného území a využití potenciálu města zejména v transformačních územích a nezbytnost zastavení bezbřehého rozpínání města do krajiny s důrazem na udržitelný rozvoj (viz zejména čl. 10 odst. 1 a 10 textové části MPP). Základní principy a teze rozvoje jsou pak dále podrobněji rozpracovány v jednotlivých koncepcích a regulativech Metropolitního plánu. Kapacity jednotlivých transformačních a rozvojových území jsou stanoveny s ohledem na jejich polohu ve městě s cílem využít potenciál každého místa a vytvořit dlouhodobě udržitelné městské čtvrti adekvátně využívající infrastrukturu.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 5/ ZÚR
„Zmírnit negativní vlivy suburbanizace za administrativním územím Prahy opatřeními v příměstské krajině Prahy a na územích, kde dochází dlouhodobě k překračování zákonem stanovených mezních hodnot imisních limitů pro ochranu lidského zdraví, předcházet dalšímu zhoršování stavu.“

Za zásadní východisko k zajištění udržitelného rozvoje Prahy je v Metropolitním plánu považováno omezování negativních vlivů suburbanizace (viz čl. 10 odst. 1 a 10 textové části MPP). V souladu s § 3 PSP je území Prahy členěno na území zastavitelné, kde je rozvoj (výstavba) prioritně směřován především do transformačních lokalit, popř. transformačních ploch a území nezastavitelné, určené pro ochranu a rozvoj přírodních hodnot a rozvoj struktur otevřené krajiny poskytujících vhodné podmínky pro příměstské rekreační využití. Nové zastavitelné plochy Metropolitní plán vymezuje pouze v odůvodněných případech a v územích, jejichž zástavba nebude mít nad přípustnou míru negativní vliv na krajinný ráz. Metropolitní plán vymezuje podél hranice Prahy pás otevřené krajiny, aby zamezil srůstání jejího administrativního území s okolními obcemi, s čímž suburbanizace blízce souvisí. Podobně je v souladu s abstraktně vymezenými hranicemi sídel v grafické části ZÚR vymezena hranice zastavitelného území sídel v Přípraží tak, aby nedocházelo k jejich srůstání a ztrátě identity. Limity v území byly v rámci společného jednání, veřejného projednání i opakovaného veřejného projednání posouzeny, Metropolitní plán je prověřen z hlediska vlivu na životní prostředí. Zákonem stanovené mezní hodnoty jsou v MPP respektovány a při vymezování ploch byly reflektovány (blíže viz kapitola 6 textové části odůvodnění MPP a VVURÚ), podrobné posouzení vlivu na lidské zdraví je ale i součástí následných řízení a navazujících dokumentací.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 6/ ZÚR
„Zajistit podmínky pro rozvoj všech k životnímu prostředí šetrných dopravních systémů nezbytných pro fungování města, přednostně pro rozvoj integrované veřejné dopravy s potřebným přesahem do Středočeského kraje, s kvalitními přestupními vazbami a systémem záchytných parkovišť, a tím při současném zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy zajistit dostatečnou obsluhu všech území.“

Koncepce dopravní infrastruktury je založena na provázaném rozvoji všech složek multimodálního systému dopravy, Metropolitní plán vychází ze schváleného Plánu udržitelné mobility a podporuje rozvíjení ekologických způsobů dopravy. Strategickým cílem Metropolitního plánu v oblasti dopravní infrastruktury je vytvoření jednotného pražského a regionálního integrovaného systému veřejné dopravy, jehož páteří je kolejová doprava – příměstská železnice, metro a tramvaje. Koncepce veřejné dopravy je založena na integrovaném systému s přesahem do Středočeského kraje. Vzájemná provázanost všech systémů, výstavba přestupních terminálů ve společných stanicích a vybavení záchytnými parkovišti P+R může významně ovlivnit objem individuální automobilové dopravy pro cesty do zaměstnání.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 7/ ZÚR
„*Vytvořit podmínky pro postupné omezování vjezdu individuální automobilové dopravy do historického centra, zejména do Památkové rezervace v hl. m. Praze.“*

Metropolitní plán navrhuje v oblasti dopravy určitý soubor investičních akcí, podmínek a opatření podmiňujících postupné snížení objemu automobilové dopravy ve vnitřní části města s akcentem na jejich význam, zejména:

- doplnění sítě o chybějící propojení lokálního nebo čtvrťového významu a rovnoměrné rozložení dopravního zatížení na městkou uliční síť umožňující snížení zatížení v prostoru významných městských tříd,
- výstavbu mostů k propojení městských částí na obou březích Vltavy,
- zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy rozšířením a provázáním sítě tramvají, výstavbou metra D a modernizací nebo optimalizací železničních tratí,
- výstavbu přestupních terminálů příměstské a městské dopravy, zejména v kombinaci se záchytnými parkovišti typu P+R,

- výstavbu nových železničních stanic a zastávek na území Prahy ve vazbě na prostředky veřejné dopravy,
- zkvalitňování dostupnosti území pro cyklistickou a pěší dopravu bez zbytečných omezení a bariér.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 8/ ZÚR
„Při splnění požadavků na kvalitu životního prostředí zajistit podmínky pro urychlenou dostavbu nadřazeného komunikačního systému významně přispívajícího k omezení tranzitní dopravy v celoměstském centru a zajišťujícího účelná tangenciální propojení.“

Koncepce dopravy Metropolitního plánu stanovuje podmínky a směry rozvoje sítí dopravní infrastruktury v souladu se schváleným Plánem udržitelné mobility. Podstatnou roli v budoucí síti dopravní infrastruktury hraje nadřazená komunikační síť a její nedílnou součástí jsou oba okruhy – Pražský a Městský. Metropolitní plán upřesňuje koridory vymezené v ZÚR tak, aby byla umožněna urychlená výstavba této sítě. Překryvné koridory jsou vymezeny v koordinaci s ostatními vrstvami MPP a v návaznosti na projektovou přípravu jednotlivých staveb se zohledněním souvisejících staveb řešitelných v podrobnosti MPP. Koordinace na úrovni územního plánu v souladu s nadřazenou dokumentací urychlí výstavbu.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 9/ ZÚR
„Zajistit rozvoj všech systémů technické infrastruktury, tak, aby byl umožněn předpokládaný rozvoj města na úrovni aktuálních civilizačních standardů a aby byl posílen hospodářský potenciál města při zachování podmínek pro udržitelné životní prostředí. Systémy koncipovat tak, aby umožňovaly technickou obsluhu města s dostatečným zabezpečením a schopností reagovat na případné krizové situace, havárie apod.“

V oblasti technické infrastruktury vytváří Metropolitní plán podmínky pro dostatečný rozvoj všech systémů zastoupených na území města s ohledem na jeho budoucí růst. Vymezuje koridory pro významné celostátní záměry zabezpečující obsluhu města a jeho odolnost, například koridory pro elektrická vedení zvláště vysokého napětí nebo koridory pro nezbytné posílení systému zásobování plynem. Nedílnou součástí MPP je vymezení koncepce zásobování vodou a koncepce odkanalizování území včetně návrhu konkrétních ploch a koridorů pro posílení systémů a zvýšení odolnosti města.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 10/ ZÚR
„*Při umisťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tyto stavby souběžně. Vytvářet podmínky pro zajištění migrační propustnosti krajiny pro volně žijící živočichy a pro člověka. Postupně zvyšovat ekologickou stabilitu otevřené krajiny.*“

Koncepce krajiny řeší ucelený a vzájemně provázaný systém krajiny nezastavitelného území (otevřené krajiny). Základní koncepce Metropolitního plánu je postavena na principu nerozšiřování města do otevřené krajiny a na posilování cílových kvalit jednotlivých krajin vymezených v ZÚR (viz například čl. 10 odst. 6 a 10 textové části MPP). Dopravní a technická infrastruktura je vymezena prostřednictvím překryvných koridorů, které spolu s regulací otevřené krajiny platí současně. Smyslem tohoto nástroje je zabránit plýtvání územím a vytváření nevyužitelných zbytkových ploch. Koridory jsou v maximální míře sdružovány. Metropolitní plán klade důraz na propojování parků a jiných přírodních ploch do uceleného systému a vymezuje pás spojitého krajinného rozhraní, které odděluje souvisle zastavitelné území od otevřené krajiny. Ekologická prostupnost území je zajištěna vymezením ÚSES. Biokoridory ÚSES jsou rovněž sdružovány s koridory dopravní a technické infrastruktury tam, kde je to účelné.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 11/ ZÚR
„Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem města, také vytvořit podmínky pro odstranění současných problémů mezi veřejným zájmem na zachování historického stavebního fondu a rozvojem uvnitř historického centra.“

Metropolitní plán v rámci svojí podrobnosti a v rámci nástrojů územního plánování vytváří podmínky pro řešení problémů a střetů mezi zájmy ochrany hodnot v území a zájmy ekonomického a stavebního rozvoje – především urbanistickou koncepcí (čl. 14 a násl. textové části MPP) a koncepcí krajiny (čl. 21 a násl. textové části MPP) a stanovením podmínek uspořádání a využití území, které zohledňují veškeré hodnoty v území, zároveň však v souladu s cíli a úkoly územního plánování umožňují výstavbu. Metropolitní plán vymezuje na území historického centra lokality s individuálním cílovým charakterem stanoveným s ohledem na jejich historický význam. Lokality na území Památkové rezervace v hl. m. Praze jsou zpravidla vymezeny jako lokality stabilizované s typem struktury (01) rostlá struktura (čl. 41 textové části MPP). Potenciál v jejich rozvoji je tvořen zejména omezeným množstvím proluk a nekvalitně řešenými veřejnými prostranstvími. Metropolitní plán navrhuje takové regulativy, které umožňují tato místa rozvíjet a zkvalitňovat v souladu

s cílovým charakterem lokality. Zástavbou velkých transformačních lokalit po obvodu historického jádra v souladu se základní koncepcí Metropolitní plánu dojde k rozšíření faktického centra města a uvolnění tlaku vyvolaného protichůdnými požadavky veřejného zájmu na ochranu a rozvoj města. V rámci společného jednání, veřejného projednání i opakovaného veřejného projednání byl dotčenými orgány prověřen případný vliv na chráněné veřejné zájmy a došlo k posouzení limitů v území.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

K bodu a) 2 odst. 12/ ZÚR
„Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území s cílem minimalizovat rozsah případných škod, zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlivům povodní, vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení.“

Metropolitní plán respektuje všechny existující limity v území definované podle jiných právních předpisů. Smíšené obytné město, které je citlivé ke krajině, by mělo být v souladu s koncepcí dlouhodobě udržitelné a odolné vůči přírodním katastrofám. Proti nepředvídatelným změnám se lze připravit jen obtížně, ale flexibilní regulativy, které vycházejí z ochrany hodnot území, a nikoliv z neúčelného lpění na zachování existujících funkcí, městu umožní se změnám dříve přizpůsobit. Zvláštní důraz klade Metropolitní plán ochraně před povodněmi, které jsou na území Prahy časté. Regulace zásadně omezuje možnosti zastavování i jiného nevhodného využívání záplavových území. Metropolitní plán vytváří podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva zejména vymezením konkrétních ploch pro opatření pro protipovodňovou ochranu, které současně umožňují zadržovat vodu v krajině a tím předcházet negativním vlivům sucha (retenční nádrže, suché poldry a další liniová a plošná opatření). Metropolitní plán dále ve veřejném zájmu vymezuje veřejně prospěšná opatření pro ochranu před povodněmi a jinými přírodními katastrofami a k zajištění bezpečnosti státu. V návaznosti na koncepci protipovodňové ochrany stanovuje Metropolitní plán podmínky pro nakládání se srážkovými vodami.

Závěr:
Metropolitní plán je s tímto bodem ZÚR v souladu.

2. 3. 1. 3 K podkapitole a) 3 Rozvoj a ochrana hodnot Prahy

Metropolitní plán navazuje na stanovené zásady ochrany hodnot definované v ZÚR svojí obecnou koncepcí i vymezením konkrétních ploch a koridorů a definováním konkrétních regulativů. Princip stabilizace území a regulace jednotlivých lokalit na základě definice

jejich jedinečného charakteru vychází z potřeby potvrdit hodnoty města jako krásné metropole s bohatou kulturní minulostí a dochovanou cennou městskou přírodou. Metropolitní plán je sám o sobě pokusem o rozvoj civilizačních hodnot, na základě definice cenných parametrů města a prostředí je nutné si tyto hodnoty nejprve uvědomit a následně o ně řádně pečovat a rozvíjet je pro budoucí generace. Principem tvorby udržitelného prostředí musí být v první řadě rozvíjení existujících hodnot, společnost by měla stavět na díle předků. Přístup Metropolitního plánu k hodnotám města chráněným ve veřejném zájmu jinými právními předpisy byl v rámci společného jednání projednán a dohodnut s příslušnými dotčenými orgány.

Následuje jednotlivé posouzení v kapitole a) 3 textové části ZÚR, definovaných zásad pro ochranu a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot:

1/ „Chránit a rozvíjet dochovaný charakter prostoru scény města, především vltavského údolí a pohledově exponovaných svahů a hran náhorních plošin včetně krajinných a historických dominant, kompozičních os, dálkových průhledů, měřítka zástavby atd.“

Metropolitní plán v návaznosti na krajiny vymezené v ZÚR vymezuje lokality s individuálně stanovenou regulací založenou na jedinečném charakteru každého území, který je potřeba rozvíjet. Řeka Vltava je základní kompoziční osou Prahy, pro ochranu jejího údolí a navazujících svahů MPP vymezuje nestavební a nezastavitelné lokality. Pohledově exponované svahy jsou dále chráněny stanovením vhodného typu struktury pro zastavitelné lokality umístěné na svazích nebo jejich hranách, kompozice města je v MPP aktivně regulována výškovou regulací. Součástí Metropolitního plánu jsou panoramata a veduty sloužící k posuzování jednotlivých záměrů.

2/ „Respektovat hodnoty chráněných území (památkových rezervací, památkových zón a dalších památkových souborů a objektů včetně jejich ochranných pásem, území s archeologickými nálezy, přírodních památek apod.) a zajistit podmínky pro jejich ochranu.“

Metropolitní plán respektuje památkově chráněná území i památkově chráněné objekty a v jejich blízkosti stanovuje adekvátní regulativy, území jsou zpravidla vymezena jako stabilizovaná s adekvátně nastavenou výškovou regulací (viz čl. 9, odst. 8 textové části MPP).

3/ „V památkových rezervacích a památkových zónách podstatným způsobem nezvyšovat stávající míru využití území, respektovat charakter území a jeho prostorové utváření

odpovídající místním kulturním podmínkám a zachovat urbanistickou strukturu, měřítko i půdorysnou stopu zástavby.“

Památkově chráněná území jsou v Metropolitním plánu zpravidla vymezena jako součást stabilizovaného území s jasně stanovenou výškovou regulací. Při umísťování budov v památkových rezervacích a zónách je vždy nutné vycházet z objemu a prostorové skladby zástavby (viz čl. 98, odst. 2, písm. c) textové části MPP).

4/ *„V památkových rezervacích a památkových zónách podstatným způsobem nezvyšovat výškovou hladinu zástavby a neumísťovat výškově, půdorysně nebo objemově rozsáhlé stavby v místech, kde by narušily historické panorama, zejména v ochranném pásmu Památkové rezervace v hl. m. Praze. Prostorové řešení ověřovat pomocí 3D modelu Prahy.“*

Metropolitní plán pro celé zastavitelné území stanovuje výškovou regulaci. Při umísťování budov v památkových rezervacích a zónách je vždy nutné vycházet z objemu a prostorové skladby zástavby (viz čl. 98, odst. 2, písm. c) textové části MPP). Dále jsou součástí závazné části Metropolitního plánu i panoramata a veduty určené k posuzování vlivu jednotlivých záměrů na prostorovou kompozici města, podmínky posuzování jsou podrobně stanoveny v textové části (čl. 101, 104 a 105 textové části MPP).

5/ *„V památkových rezervacích a památkových zónách zachovat stávající podíl trvalého bydlení, podporovat jeho návrat do původních rezidenčních čtvrtí a nepodporovat transformaci bytových ploch na ostatní druhy využití. K zachování kulturních hodnot a identity území stabilizovat a rozvíjet stávající kulturní zařízení, univerzitní a umělecké školy, knihovny a vědecká pracoviště a podporovat větší pestrost obchodní sítě a občanského vybavení, zároveň nezvyšovat podíl velkokapacitních obchodních, administrativních a komerčních zařízení.“*

Metropolitní plán v památkových rezervacích a zónách vymezuje konkrétní lokality s adekvátně nastavenými regulativy, území je vymezeno zpravidla jako stabilizované, typ struktury a výšková regulace i využití území vychází z aktuálního stavu území. V centru města je v příslušných lokalitách stanoven individuální regulativ zajišťující zachování stávajícího podílu bydlení. Konkrétní stávající občanská vybavenost, která je v grafické části vymezena, je určena k zachování.

6/ *„Pro podporu historické paměti, pro zachování původní struktury sídel a pro zachování individuality území zajistit podmínky pro ochranu hodnot ucelených urbanistických a architektonických*

souborů a těch částí městských čtvrtí, které nejsou památkově chráněné, ale jsou charakteristické pro dané území a pro dobu svého vzniku.“

Metropolitní plán vymezuje lokality na základě převažujícího charakteru a individuálně jim přizpůsobuje regulaci. Ve stabilizovaném území je nutné přihlížet ke stávajícímu charakteru území (čl. 70, odst. 1 textové části MPP). Tímto jsou adekvátně podrobnosti územního plánu vytvořeny podmínky pro zachování individuality území a podporu historické paměti. Urbanisticky cenná zástavba je uvedena v obecném popisu území v odůvodnění vymezení jednotlivých lokalit v KLO.

7/ *„Vytvářet podmínky pro konverzi dochovaných a nevyužívaných průmyslových objektů.“*

Metropolitní plán pro ochranu produkčních areálů vymezuje stabilizované lokality s produkčním využitím, které umožňují přiměřený rozvoj výroby. Opuštěné průmyslové objekty, které jsou součástí transformačních území, ale byly by vhodné k zachování jako součást historické paměti je v souladu s regulativy MPP možné ponechat. Podmínky pro zachování jsou vytvořeny zejména možností takové budovy nezapočítávat do výsledného maximálního zastavění budovami (čl. 95, odst. 2 textové části MPP).

8/ *„V maximální míře respektovat hodnoty archeologického dědictví na celém území Prahy.“*

Metropolitní plán respektuje archeologické dědictví, území s archeologickými nálezy je jako limit v území zobrazeno v grafické části odůvodnění O01 (v koordinačním výkrese). Archeologickému dědictví jsou přizpůsobeny regulativy, přiměřeně historickému významu Prahy, historické centrum i okolí jsou v podstatě celé z pohledu archeologie významnými nalezišti. Ve významných archeologických územích v otevřené krajině jsou nové zastavitelné plochy vymezovány jen výjimečně.

9/ *„Zachovat a chránit zelené svahy údolí Vltavy a navazujících údolí, které mají zásadní vliv na prostorové utváření města, zachovat dosud nezastavěné přírodní horizonty a zohlednit význam krajinných dominant a dálkových pohledů.“*

Metropolitní plán respektuje nezastavěné a pohledově exponované svahy jako významnou složku kompozice města. Jejich ochrana je zohledněna ve vymezení lokalit (zejména nestavebních a nezastavitelných), stanovení typu struktury lokalit a vymezení parků a nestavebních bloků (čl. 20, odst. 2 textové části MPP). Na ochraně svahů se podílí i vymezení

zahrad ve stavebních blocích. Součástí Metropolitního plánu jsou i veduty a panoramata určená k posuzování jednotlivých záměrů ve vztahu ke kompozici Prahy a stanovena je ochrana významných horizontál (čl. 99 textové části MPP).

10/ „Respektovat přírodní a kulturní hodnoty historické městské krajiny, zejména dochované kompozice jejích uměle založených částí, v památkových rezervacích a památkových zónách neumísťovat novou zástavbu do historických parků a zahrad.“

Metropolitní plán v zastavitelném území vymezuje nestavební lokality, parky a konkrétní nestavební bloky, případně je konkrétně vymezena parkově upravená část náměstí, v rámci tohoto vymezení byl zohledněn i historický význam parků a zahrad. Vybrané parky s historickým významem mají individuálním regulativem vyloučenou možnost umísťování nových budov. Metropolitní plán dotváří kompozici městských parků v duchu historických kompozic (čl. 19, odst. 1 textové části MPP).

11/ „Rozvíjet hierarchický systém uličních prostranství, nestavebních bloků a částí otevřené krajiny, který je významným atributem tzv. krajinného rázu, ale především základem zdravého městského prostředí poskytujícího městu rekreační zázemí.“

Metropolitní plán vymezuje síť veřejných prostranství jako základ struktury města. V návaznosti na PSP všechna veřejná prostranství člení dle hierarchie na místní, lokalitní, čtvrťovou a metropolitní úroveň (viz čl. 82 a 85 textové části MPP). Jako součást městské krajiny jsou vymezeny enklávy otevřené krajiny, nestavební lokality, parky a nestavební bloky. Krajinné parky a krajinné rozhraní vytvářejí rekreační zázemí města. Metropolitní plán vymezením lokalit upřesňuje individuální krajiny vymezené v ZÚR, respektuje jejich cílovou kvalitu. Součástí Metropolitního plánu je i posouzení krajinného rázu.

12/ „Rozvíjet v přiměřené míře a modernizovat dopravu, zejména veřejnou, a zachovat prostupnost krajiny, zejména pro pěší a cyklistickou dopravu.“

Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory pro realizaci významných staveb dopravní infrastruktury v dostatečné míře pro budoucí rozvoj města, důraz je kladen hlavně na rozvoj veřejné dopravy a kapacitní železniční dopravy. Součástí Metropolitního plánu je i vymezení celoměstské sítě významných cyklotras, pěších propojení a významných staveb pro bezmotorovou dopravu. V grafické části Z03 jsou vymezeny významné prvky dopravní infrastruktury určené k zachování, které je nutné zachovat, ale je možné je rekonstruovat,

modernizovat i rozšiřovat bez přímého vymezení v MPP. Více také viz čl. 24 textové části MPP věnující se prostupnosti otevřené krajiny nebo koncepce dopravní infrastruktury v čl. 30 a 31 textové části MPP.

13/ „Vytvořit podmínky pro postupné omezování vjezdu individuální automobilové dopravy do Památkové rezervace v hl. m. Praze a pro omezení parkování na jejím území.“

Metropolitní plán vymezuje koridory pro dostavbu nadřazené komunikační sítě (Pražského a Městského okruhu propojených radiálami), která umožní významné snížení zátěže centra města automobilovou dopravou. Konkrétní dopravní opatření na komunikační síti včetně omezování vjezdu nebo regulace parkování podrobností neodpovídají územnímu plánu. Metropolitní plán je v souladu s Plánem udržitelné mobility, který postupné omezování automobilové dopravy v centru města předpokládá. Metropolitní plán vytváří podmínky pro zklidnění dopravy na severojižní magistrále, které umožní zvýšit kvalitu souvisejících veřejných prostranství. Pro omezení individuální automobilové dopravy v centru města jsou vymezeny plochy pro výstavbu záchytných parkovišť P+R, významnou roli má posilování role veřejné dopravy (nové železniční tunely pod centrem města, nová trasa metra, nové tramvajové trasy apod.). Blíže k významu nadřazené komunikační sítě viz čl. 119 textové části MPP.

14/ „Rozvíjet technickou infrastrukturu v souladu s trendy udržitelného rozvoje a koordinovat trasy a systémy technické infrastruktury na území Prahy a v navazujících částech Pražského regionu.“

Metropolitní plán stanovuje ucelenou koncepci technické infrastruktury pro udržitelný rozvoj města, jednotlivé subsystémy respektují oborové strategické podklady (viz čl. 32 a 33 textové části MPP). Metropolitní plán koordinuje vymezené koridory mezi sebou a společně s koridory dopravní infrastruktury, aby byla omezeno množství zbytkových ploch a nedocházelo ke zbytečné fragmentaci krajiny. Metropolitní plán respektuje závěry ÚS PMR, která prověřila návaznosti koridorů na hranici krajů.

15/ „Zamezit nekoordinovanému zvětšování zastavitelného území města a umožnit výstavbu přiměřené hustoty v širším centru a zejména v jednotlivých subcentrech.“

Základní koncepce Metropolitního plánu je postavena na přednostním využívání již zastavěného území před rozvojem města do otevřené krajiny. Metropolitní plán vymezuje transformační plochy s adekvátní mírou využití pro rozšíření

celoměstského centra a vznik samostatných subcenter (viz čl. 10, odst. 1 a 10 textové části MPP).

16/ „Zachovat stávající krajinnou strukturu střídající lesní plochy s plochami bez lesa, respektovat a chránit stávající lesy, a to především pozemky určené k plnění funkcí lesa před jiným využitím.“

Metropolitní plán stanovuje komplexní regulaci otevřené krajiny založenou na zvyšování ekologické stability, která umožňuje realizovat zelenou infrastrukturu a členit krajinu na menší celky i bez přímého vymezení s ohledem na podrobnost územního plánu. Pro plochy lesa je stanoven nejvyšší stupeň ekologické stability, takže měnit les na jiné využití je možné pouze velmi omezeně v rámci komplexního řešení širšího území. Metropolitní plán stanovením svojí koncepce minimalizuje zásah do PUPFL. Podrobně ke koncepci otevřené krajiny viz čl. 21 a 22 textové části MPP.

17/ „Koncipovat plochy otevřené krajiny v krajinném rozhraní tak, aby v návaznosti na dochované segmenty příměstské krajiny rozvíjely možnosti rekreačního využití; zachovat a chránit prvky zelené infrastruktury propojující významné krajinné a parkové plochy.“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní lokality jako součást krajinného rozhraní, které je spojitým pásem otevřené krajiny okolo souvislého města. Krajinné rozhraní je určeno pro vytvoření rekreačního zázemí Prahy (viz čl. 10, odst. 6 a čl. 109 textové části MPP). Plochy parků a nestavebních bloků vytvářejí spolu s enklávami otevřené krajiny v maximální míře spojitý systém a podílejí se na vytvoření kostry zelené infrastruktury. Významnou roli v tom hraje vymezený ÚSES. Podrobné posouzení souladu MPP se „základními směry rozvoje zeleně“ vymezenými ve výkrese Z01 grafické části ZÚR je uvedeno v následující části 2. 3. 1. 4 této kapitoly textové části odůvodnění MPP.

18/ „V zastavěném a zastavitelném území vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání srážkových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní a sucha.“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochy pro záměry technické infrastruktury a opatření v krajině pro snižování dopadů povodní a sucha (protipovodňová opatření, poldry, vodní nádrže), vymezená záplavová území mají stanovenou poměrně přísnou regulaci, která minimalizuje možnost umísťování budov i jiných staveb v záplavových územích, aby bylo sníženo riziko škod a aby nebyl neúměrně omezován průtok vody při povodních (podrobně viz čl. 132 až 134 textové

části MPP). Regulace otevřené krajiny je založena na zvyšování ekologické stability krajiny, což vytváří podmínky k realizace přírodě blízkých i jiných opatření pro zvyšování retenční schopnosti krajiny. Metropolitní plán dále stanovuje zásady nakládání se srážkovými vodami, v maximální možné míře je nutné srážky akumulovat a následně využívat (čl.133, odst. 4 textové části MPP). Specifikace konkrétních technických opatření je předmětem navazujících řízení.

19/ „Podporovat efektivní využívání energie a paliv, úspory energií a využívání obnovitelných zdrojů energie s cílem zmírnění negativních dopadů na životní prostředí a na hodnoty v území.“

Metropolitní plán v rámci koncepce technické infrastruktury (viz čl. 32 a 33 nebo podrobně čl. 131 odst. 2 textové části MPP) stanovuje základní uspořádání jednotlivých subsystémů. Vymezení jednotlivých koridorů potom navazuje na oborové strategie a v Praze zpravidla navazuje na stávající uspořádání systémů, protože technická infrastruktura je v současné době poměrně dobře rozvinutá. Cílem Metropolitního plánu je doplňovat chybějící úseky a posilovat robustnost systémů. Zajištění efektivního využívání energií není v podrobnosti územního plánu řešitelné, ale udržitelný rozvoj transformačních ploch s dostatečnou mírou využití v zastavěném území, který využívá stávající infrastrukturu, vede k úsporám a zvýšení efektivity zásobování energiemi. Metropolitní plán vytváří podmínky pro realizaci výroben energie z obnovitelných zdrojů (v rámci definice způsobu využití území a v rámci regulací zásobování elektrickou energií viz čl. 139 odst. 2 textové části MPP), možnosti výrobny většího rozsahu jsou ale v pražském prostředí omezené. Metropolitní plán vytváří podmínky pro rozvoj robustního systému centralizovaného zásobování teplem, významným záměrem je výstavba energocentra u Ústřední čistírny odpadních vod.

20/ „Neustále usilovat o rozvoj civilizačních hodnot a rozvíjet fungující uspořádání společnosti.“

Cílem Metropolitního plánu je udržitelný rozvoj Prahy a zvýšení kvality života všech obyvatel, k čemuž MPP přispívá celým svým obsahem. Metropolitní plán je strukturálním plánem postaveným na rozvoji krásné historické kompozice Prahy usazené v jedinečném krajinném kontextu. Součástí základní koncepce je ale zajištění dostatečných ploch pro rozvoj města při zajištění všech potřeb obyvatel. Podrobně viz čl. 9 až 20 textové části MPP.

Závěr:
Metropolitní plán splňuje konkrétní požadavky stanovené v ZÚR pro ochranu a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot řešitelných nástroji územního plánu a v podrobnosti územního plánu.

2. 3. 1. 4 K vnitřnímu uspořádání Prahy na základě koncepce rozvoje území a koncepce sídelní struktury

Na základě priorit koncepce rozvoje území a koncepce sídelní struktury (viz podrobné posouzení jednotlivě definovaných priorit v části 2. 3. 1. 2 této části textové části odůvodnění MPP) je sídelní struktura Prahy abstraktně znázorněna ve výkrese Z01 grafické části ZÚR. Pro navazující ÚPD potom platí: *„Míra určitosti vymezení městské krajiny, sídel v Přípraží, otevřené krajiny, enkláv otevřené krajiny a krajinného rozhraní je dána měřítkem grafické části ZÚR. Úkolem pro navazující územně plánovací dokumentaci je tyto prvky vymezit v úrovni lokalit územního plánu a tím upřesnit jejich hranice v detailu náležejícím podrobnější dokumentaci.“*

Abstraktně zobrazené vnitřní uspořádání Prahy Metropolitní plán upřesňuje a konkrétně vymezuje v podrobnosti územního plánu. Městská krajina, sídla v Přípraží, otevřená krajina, krajinné rozhraní a enklávy otevřené krajiny jsou vymezeny formou lokalit, jejichž hranice jsou pro rozhodování v území závazné. Tím Metropolitní plán plní úkol stanovený v podkapitole a) 2 textové části ZÚR. Rozvoj metropolitní oblasti jako celku byl prověřen a koordinován v rámci ÚS PMR, jejíž závěry Metropolitní plán respektuje.

Podrobněji je uspořádání území popsáno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP, zvláště pak v obecném zdůvodnění krajinné kompozice a uspořádání otevřené krajiny v úvodu odůvodnění části druhé, hlavy III v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP. Dále také k vysvětlení pojetí krajin a rozdělení území na lokality v odůvodnění k čl. 11, 12 a 35 v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP. Koncepce otevřené krajiny je uvedena v čl. 21 textové části MPP. Vymezení městské krajiny a otevřené krajiny se zohledněním sídel v Přípraží na úrovni MPP je upraveno v čl. 11 a čl. 21, odst. 3 textové části MPP. Vymezování subcenter ve vazbě na sídla v Přípraží vymezená v ZÚR je uvedeno v odůvodnění strukturálního plánu v textové části odůvodnění MPP k čl. 2. Podrobněji k vymezení krajinného rozhraní viz čl. 21, odst. 3 a čl. 109 textové části MPP nebo odůvodnění čl. 109 v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP. Podrobněji k vymezení enkláv otevřené krajiny viz čl. 21, odst. 4 textové části MPP.

Abstraktně vymezené krajinné rozhraní v ZÚR je v MPP upřesněno vymezením lokalit, které jsou do krajinného rozhraní zařazeno. přestože se jedná o přesnější plošné vymezení, krajinné rozhraní stále zůstává spíše koncepčním nástrojem, který neznemožňuje změny. Zásadním parametrem pro posouzení záměrů v území nebo budoucích změn Metropolitního plánu je zajistit oddělenost sídel a propojenost krajinného rozhraní v podélném směru. Při posuzování

souvislosti a funkčnosti krajinného rozhraní bude nutné posoudit i vztah k ostatním vrstvám Metropolitního plánu, například k plochám a koridorům infrastruktury nebo k vymezenému ÚSES.

Základní směry rozvoje zeleně

V průběhu projednání Změny č. 15 ZÚR došlo na základě rozhodnutí Městského soudu v Praze rozsudkem č. j. 18 A 66/2025–77 ze dne 3. 11. 2025 ke zrušení části opatření obecné povahy č. 208/2024 (vydání aktualizace č. 5 ZÚR) v rozsahu, v němž byla změněna grafická část ZÚR – Z01 Výkres uspořádání území Prahy vypuštěním prvku *„Základní směry rozvoje zeleně – zelené klíny“* ve vztahu k těm plochám, u nichž nebyl tento prvek nahrazen prvkem enklávy otevřené krajiny.

Na základě dopadů tohoto rozsudku na platné znění ZÚR byla v průběhu projednání do návrhu změny č. 15 ZÚR doplněna vrstva „Základní směry rozvoje zeleně – zelené klíny“, která byla ze ZÚR původně v rámci Aktualizace č. 5 vypuštěna. Nejednalo se tak o část měněnou změnou č. 15, v rámci převodu všech vrstev do nového jednotného standardu bylo ale nutné do datového modelu ZÚR převézt i tuto platnou vrstvu. Rozsudek neměl dopad na textovou část ZÚR, význam doplněného prvku „základní směry rozvoje zeleně – zelené klíny“ nebyl nově specifikován a jeho význam tak zůstává nezměněn. Je součástí abstraktního zobrazení kompozice města. Pro posouzení souladu MPP s platnými ZÚR je tak určující Výkres uspořádání území Prahy včetně vymezených směrů rozvoje zeleně, které ale nemají odraz v textové části ZÚR. Před změnou č. 15 se v textové části ZÚR nacházely pouze dvě zmínky o „zelených klínech“ v kapitole e), bodu 17: *„zachovat a chránit tzv. zelené klíny, zajistit propojení významných krajinných a parkových ploch“* a v podkapitole d) 1, odst. o): *[urbanistická koncepce kraje je založena na] „doplňování stávajících nezastavitelných a nestavebních ploch „zelených klínů“, směřujících z otevřené krajiny do celoměstského centra, o nově definované parky a na zajištění jejich tangenciálních propojení“*. Další dvě zmínky se týkaly ploch „zelených klínů“ u konkrétních transformačních ploch na Barrandově a Trojmezí v rámci podmínek pro následné rozhodování bez dopadu na Metropolitní plán.

V rámci změny č. 15 byla sjednocena terminologie napříč dokumentací a zmínka o zelených klínech byla nahrazena popisem zelené infrastruktury. Z výše uvedených citací nicméně vyplývá, že vymezené plochy ani dříve neměly definovanou konkrétní regulaci a je nutné je vnímat jako abstraktní znázornění vazeb otevřené a městské krajiny („směrů rozvoje zeleně“), pochopitelně s plným respektem k potřebě tyto „směry rozvoje zeleně“ chránit, jak plyne též z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 31. 3. 2026, č. j. 22 As 267/2025-54. ZÚR Metropolitnímu plánu stanovují povinnost vymezit takové členění území, které bude navazovat na vymezení individuálních krajin a dalších prvků uspořádání kraje (krajinného

rozhraní, sídel v Přípraží a enkláv otevřené krajiny) a zároveň budou rozvíjeny vymezené směry rozvoje zeleně včetně tangenciálních propojení. V kontextu rozsudků Městského soudu v Praze a Nejvyššího správního soudu jsou potom zásadní ty části směrů rozvoje zeleně, které nejsou v rámci ZÚR vymezeny jako otevřená krajina nebo enkláva otevřené krajiny, tedy místa propojující otevřenou krajinu a enklávy.

Zároveň platí, že v platné dokumentaci ZÚR jsou směry rozvoje zeleně, zřejmě s ohledem na rozdílný charakter různých částí Prahy vymezeny značně asymetricky a ZÚR nenařizují propojovat každou enklávu s otevřenou krajinou. S ohledem na rozsah vymezených směrů rozvoje zeleně je také v konkrétní rovině těžko definovatelné „zajištění tangenciálních propojení“.

Metropolitní plán vymezuje konkrétní prvky zelené infrastruktury, které tyto abstraktně definované směry rozvoje zeleně zpřesňují do konkrétních ploch. Zejména se v detailu jedná o plochy podrobnějšího strukturálního členění nestavebních bloků a otevřené krajiny (v zastavitelném území i v nezastavitelném území – otevřené krajině), blíže viz čl. 106 a 110 až 112 textové části odůvodnění MPP. Mezi těmito plochami jsou například zastoupeny lesy, louky a pastviny, pole, ovocné sady a zahrady či vodní plochy. Tyto dílčí plochy podrobnějšího strukturálního členění se potom sdružují do městských a krajinných parků či krajinného rozhraní, které mají značný rekreační a přírodní potenciál a jsou určeny k dalšímu rozvoji s ohledem na celkovou kompozici otevřené a městské krajiny Prahy. Vymezené nestavební a nezastavitelné transformační plochy s přírodním, produkčním či rekreačním využitím jsou například určeny pro revitalizaci vodních toků, zalesnění či založení nových parků nebo ovocných sadů a zahrad. Jelikož se v území vymezeném v ZÚR jako směry rozvoje zeleně často nachází hodnotné přírodní prvky je v nich (tedy v těchto „směrech“) vymezen ÚSES, který zajišťuje propojenost prvků zelené infrastruktury.

Samotné schematické vymezení směrů rozvoje zeleně v ZÚR je ze své podstaty zjednodušené a v podrobnosti MPP ho nelze brát jako absolutní vymezení nezastavitelných ploch. Jednotlivá abstraktní propojení vyžadují detailní posouzení. ZÚR abstraktně v grafické části Z01 vymezují následující směry rozvoje zeleně (jedná se o zjednodušený geografický popis, protože ZÚR žádný název jednotlivým směrům nepřiřazují):

- *Šárka – Suchdol – Bohnice s přesahem do skal u Sedlce a podél Lysolajského údolí*,

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, který je převážně vymezen jako součást otevřené krajiny a krajinného rozhraní jako nezastavitelná lokalita Šárka. Jako součást směru rozvoje je v ZÚR vymezeno i okolí vodní nádrže Džbán, které

je v MPP vymezeno jako nestavební lokalita převážně složená z nestavebních bloků, součástí je i vodní plocha, park a ÚSES. Část vymezená podél jižního okraje Lysolají je v MPP vymezena jako součást otevřené krajiny, stejně jako okolí Sedlce (část v sousedství Kamýcké ulice leží v zastavěném území, jako propojení otevřené krajiny je zde ale vymezen nestavební blok), Podhoří a Bohnických skal. Území v okolí Velké skály je vymezeno jako enkláva otevřené krajiny, lokalita Nad Trojou. Propojení této enklávy a Bohnických skal je zajištěno areálem Botanické zahrady, která je v MPP vymezena jako nestavební lokalita složená z parku tvořeného přímo vymezenými nestavebními bloky. Tento směr rozvoje zeleně byl hlavním předmětem posouzení Městským soudem, ve výše odkazovaném rozsudku, nicméně ve větší podrobnosti Metropolitního plánu je propojenost přírodních ploch jednoznačně vymezena a zajištěna.

- *Unětický potok – Drahanský potok,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, který je celý vymezený jako součást otevřené krajiny, nachází se na severní hranici Prahy s pouze částečným zásahem do pražského území.

- *vrch Vidoule,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, který je celý vymezený jako enkláva otevřené krajiny, její součástí jsou nezastavitelné lokality Kalvárie, Hliník, Vidoule a Lesopark Cibulka.

- *Dalejské a Prokopské údolí – Dívčí hrady,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, který je celý vymezený jako součást otevřené krajiny a krajinného rozhraní.

- *Radotínské údolí – Chuchelský háj,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, který je celý vymezený jako součást otevřené krajiny. MPP na úrovni hranic lokalit upřesňuje konkrétní hranice zastavitelného území.

- *Kazín – Zbraslav – Strnady,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, který je ale vymezený na hranici Prahy bez výrazného zásahu do pražského území, jedná se o přesah svahů přírodního parku Hřebeny, je z většiny vymezen jako součást otevřené krajiny. Součástí naznačeného směru rozvoje zeleně je i zastavěné

území Kazína s vymezenými nestavebními bloky zahrádkových osad.

- *Březanské údolí – Modřanská rokle – Kunratice – Hrnčířské louky,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, celý je vymezen jako součást otevřené krajiny, část podél Písnice a Kunratic je zároveň krajinným rozhraním.

- *Kunratický les – údolí Kunratického potoka,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, Kunratický les je vymezen jako enkláva otevřené krajiny a krajinný park.
  S otevřenou krajinou směrem k Hrnčířské rybniční soustavě je propojen nestavebními bloky a biokoridory ÚSES vymezenými podél Kunratického potoka.

- *Trojmezí – Hostivařský lesopark – Milíčovský les – údolí Botiče a údolí Pitkovického potoka*,

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, údolí Botiče, Milíčovský les, Milíčovská rybniční soustava a Hostivařský lesopark jsou vymezeny jako součást otevřené krajiny a součást krajinného rozhraní. Pro údolí Pitkovického potoka je vymezena samostatná nezastavitelná lokalita s přírodním využitím. Trojmezí je vymezené jako enkláva otevřené krajiny a krajinný park. Tato enkláva je s Hostivařským lesoparkem přímo propojená částí zastavitelného území, které je vymezené jako nestavební bloky.

- *okolí Rokytky a Říčanského potoka od Říčan a Uhříněvsi k Běchovicím,*

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, celý je vymezen jako součást otevřené krajiny. Pro zmírnění dopadů stavby Pražského okruhu na krajinu jsou vymezeny transformační plochy s přírodním využitím. Samotná údolí potoků jsou vymezena jako samostatné nezastavitelné lokality s přírodním využitím.

- *Klánovický les – Xaverovský háj – Čihadla – Kyjský rybník – Smetanka*,

  MPP respektuje tento směr rozvoje zeleně, Klánovický les a Xaverovský háj jsou vymezeny jako nezastavitelná lokalita s přírodním využitím, na kterou přímo navazuje nezastavitelná lokalita s rekreačním využitím mezi Černým mostem a Dolními Počernicemi, která je součástí krajinného rozhraní. Smetanka, Tábor a Malešický les jsou vymezeny jako enklávy otevřené

krajiny, navzájem a se zbytkem směru rozvoje zeleně jsou propojené nestavebními bloky v okolí Rokytky, včetně vymezení Kyjského rybníka.

Výše zmíněné těžko definovatelné „zajištění tangenciálních propojení“ je v MPP rovněž řešeno, z podstaty věci se ale týká spíše místní detailní sítě zelené infrastruktury, která bude zajišťována lokálně, mimo podrobnost MPP. Platí ale, že jednotlivé směry rozvoje zeleně jsou tangenciálně propojeny souvislým krajinným rozhraním. Uvnitř zastavitelného území jsou směry rozvoje zeleně napříč územím Prahy propojeny souvislými nestavebními bloky vymezenými podél Rokytky a Botiče, podél Litovického potoka a Motolského háje, a hlavně středem města řekou Vltavou (ta je vymezena jako soustava nestavebních lokalit). Významnou roli v propojení hrají i nestavební bloky vymezené na svazích severně od centra Prahy propojující Velkou skálu a Bílou skálu s údolím Vltavy a s lokálními přerušeními i dále k Proseckým skalám. V zastavitelném území je základní propojenost přírodních ploch řešena souvislým ÚSES.

Závěr:
MPP je v souladu s abstraktně vymezenými „základními směry rozvoje zeleně“ v ZÚR, které převádí do konkrétně vymezených ploch různého druhu s ohledem na charakter území. „Směry rozvoje zeleně“, včetně jejich rozsahu plynoucího ze ZÚR, byly podrobně posouzeny a MPP volí taková řešení, aby je prostřednictvím konkrétních regulativů co nejlépe vymezil, ochránil a zároveň zajistil jejich rozvoj.

2. 3. 2 Ke kapitole b) Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os vymezených v politice územního rozvoje a vymezení nadmístních oblastí a nadmístních rozvojových os

Celé území Prahy je součástí v PÚR vymezené rozvojové oblasti OB1 Metropolitní rozvojová oblast Praha a Metropolitní plán tuto skutečnost respektuje. ZÚR nevymezují žádné nadmístní rozvojové oblasti, ani žádné nadmístní rozvojové osy. Soulad s podmínkami a s úkoly stanovenými v PÚR obecně pro rozvojové oblasti i konkrétně pro rozvojovou oblast OB1 jsou podrobně odůvodněné v části 2.1.2 této kapitoly textové části odůvodnění MPP.

Závěr:
Metropolitní plán je s touto kapitolou ZÚR v souladu.

2. 3. 3 Ke kapitole c) Zpřesnění vymezení specifických oblastí v politice územního rozvoje a vymezení specifických oblastí nadmístního významu

Stavební zákon specifické oblasti definuje jako *„oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy*“ (§ 32, odst. 1,

písm. c) nebo obdobně § 71 odst. 1 písm. d) NSZ). Specifické oblasti mezinárodního nebo celostátního významu (případně ty přesahující území jednoho kraje) vymezuje z konkrétních důvodů PÚR, zásady územního rozvoje tyto specifické oblasti upřesní a doplní dalšími nadmístního významu. Cílem takového vymezení je definovat zvláštní podmínky pro využívání území a řešit střety mezi různými specifickými zájmy na využití území. Úkolem územního plánu je reagovat na stanovené požadavky vymezením konkrétních ploch nebo opatření.

Metropolitní plán nevymezuje specifické oblasti, vymezení specifických oblastí v PÚR a ZÚR promítá do své koncepce a do vymezení konkrétních lokalit a ploch.

2. 3. 3. 1 K podkapitole c) 1 Specifické oblasti v politice územního rozvoje

„PÚR na území Prahy nevymezuje žádnou specifickou oblast kromě tří specifických oblastí, které pokrývají většinu území státu (SOB9, SOB10 a SOB11). ZÚR na své úrovni zpřesňují vymezení specifické oblasti SOB9 vymezením specifické oblasti SO1. Specifické oblasti SOB10 Specifická oblast, která vymezuje oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 z hlediska rozvoje výroby energie z energie slunečního záření a SOB11 Specifická oblast, která vymezuje oblasti nezbytné pro příspěvek ČR k celkovému cíli EU v oblasti obnovitelných zdrojů energie do roku 2030 z hlediska rozvoje výroby energie z větrné energie, představují vymezení nezbytných oblastí na základě zákona o urychlení využívání obnovitelných zdrojů energie. V souladu s tímto zákonem není nutné tyto dvě oblasti v ZÚR zpřesňovat, slouží k následnému vymezení konkrétních akceleračních oblastí na úrovni ZÚR a územního plánu.“

S01 – Specifická oblast sucha

„*Území Prahy je, v souladu s PÚR, v rozsahu celého administrativního území kraje součástí specifické oblasti SOB9 Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem (č. 75b PÚR), což je zobrazeno spolu s ostatními specifickými oblastmi vymezenými v ZÚR v grafické části Z01.*“

Metropolitní plán tuto skutečnost respektuje (viz podrobně odůvodnění souladu s PÚR v části 2.1.3 této kapitoly textové části odůvodnění MPP) a v návaznosti na PÚR tomu přizpůsobuje svoji koncepci.

2. 3. 3. 2 K podkapitole c) 2 Specifické oblasti nadmístního významu

„*Specifickými oblastmi nadmístního významu vymezenými v ZÚR se rozumí významné části města, ve kterých dle zjištěných skutečností existuje naléhavá potřeba řešit problémy z hlediska udržitelného rozvoje území. Účelem vymezení specifických oblastí je definovat kumulativní a často protichůdné požadavky na využití území a návrh*

řešení z toho vyplývajících problémů s cílem zajistit udržitelný rozvoj území při respektování priorit územního plánování a ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území.“

ZÚR vymezují následující podrobnější specifické oblasti nadmístního významu, kterým stanovují úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci. Soulad s těmito úkoly je níže jednotlivě posouzen:

NS060 – Specifická oblast celoměstského centra

(před změnou č. 15 400/Z/60)

„*Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území historického centra města, které plní funkci celoměstského centra. Kumulace institucí celoměstského a celostátního významu, pracovních příležitostí a intenzivního zatížení turistickým ruchem společně s výrazným dopravním zatížením se zde střetávají s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra a s požadavky na památkovou ochranu městské struktury, parků a zahrad i jednotlivých staveb.“*

Specifická oblast stávajícího celoměstského centra je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 813 / Jízdárna Pražského hradu, 828 / Královská zahrada a Chotkovy sady, 829 / Jelení příkop, 011 / Hradčany, 682 / Pražský hrad, 009 / Klárov, 008 / Malá Strana, 034 / Smíchov, 003 / Josefov, 004 / Haštalská čtvrť, 005 / Petrská čtvrť, 064 / Masarykovo nádraží, 006 / Nové Město, 001 / Staré Město, 002 / Anenská čtvrť, 007 / Vojtěšská čtvrť, 037 / Podskalí, 112 / Hradčanská, 029 / Dejvice a Bubeneč, 320 / Vily Bubeneč, 827 / Letenské sady, 826 / Stromovka, 028 / Letná, 070 / Nové Bubny, 027 / Holešovice, 161 / Pelc-Tyrolka, 845 / Vltava III., 024 / Libeň, 160 / Libeňské doky, 069 / Palmovka, 848 / Rohanský ostrov, 068 / Rohanské nábřeží, 500 / Invalidovna, 050 / Karlínské nábřeží, 023 / Karlín, 822 / Vítkov, 021 / Žižkov, 750 / Hlavní nádraží, 820 / Riegrovy sady, 020 / Vinohrady, 680 / Karlov, 689 / Albertov, 800 / Vyšehrad, 844 / Vltava II., 831 / Petřín.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a specifickým podmínkám oblasti, zejména s ohledem na hodnoty památkových rezervací a památkových zón a respektovat panorama a horizonty města,“*

   Metropolitní plán svým strukturálním pojetím, založeném na členění území na lokality podle převažujícího charakteru území, stanovením typů struktury lokalit v návaznosti na cílové kvality krajin, ve spojení s členěním lokalit podle míry předpokládaných změn v území, tento úkol zcela respektuje a naplňuje. Památkové rezervace, zóny a v adekvátní míře i jejich kontaktní území (ochranné pásmo nebo bezprostřední sousedství) Metropolitní plán zařazuje do stabilizovaného území s minimálními možnostmi změny charakteru území. V oblasti převažují stabilizované lokality, jejichž cílový

charakter vychází ze stávajícího charakteru s cílem zachovat jejich jedinečné vlastnosti. Nová zástavba se musí vždy přizpůsobovat svému okolí. Dále do oblasti zasahuje sedm transformačních lokalit – Masarykovo nádraží, Nové Bubny, Pelc-Tyrolka, Rohanské nábřeží, Palmovka, Hradčanská a Smíchovské nádraží. Regulativy stanovené pro tato území umožňují přiměřené doplnění centrální části města o novou vrstvu soudobého města s pestrou škálou využití smíšeného města. Smyslem transformace těchto území je i odlehčení historického jádra města. Regulativy Metropolitního plánu, a to především regulativy vázané na typ struktury a výšková regulace, respektují skutečnost, že se většina území stávajícího celoměstského centra nachází v Památkové rezervaci v hl. m. Praze. Nastavená regulace je potvrzena dohodou s Ministerstvem kultury jako příslušným dotčeným orgánem v oblasti památkové péče. Metropolitní plán stanovuje postup na prověření případných zásahů do vedut a panoramat.

b) *„ověřit možnosti výškové regulace a upřesnit možnost výstavby výškových staveb na území celého města, především s ohledem na památkové rezervace, památkové zóny a ochranné pásmo Památkové rezervace v hl. m. Praze,“*

Součástí urbanistické koncepce Metropolitního plánu je koncepce výškového uspořádání, která zahrnuje výškovou stabilizaci, regulaci a celkovou výškovou kompozici Prahy. Výšková regulace je stanovena pro stavební bloky celého zastavitelného území. Chrání a doplňuje pražskou krajinnou scenérii – krajinný ráz. Cílem výškové regulace je vytvoření předvídatelné a jasně čitelné kompozice města jako celku. V Metropolitním plánu je třetí rozměr považován za klíčový prvek stávajícího i budoucího obrazu města. Stanovení výškové kompozice navazuje na katalogizaci historických výškových staveb, na definování nadmořských výšek střech zástavby a počet podlaží jednotlivých objektů, předmět ochrany UNESCO, na pojetí výškové regulace a podlažnosti v PSP, na historické územně plánovací dokumentace i na podrobné historické studie vývoje výškových staveb a staví rovněž na ÚAP. Základem pro stanovení výškové kompozice je též soubor fotografických vedut a panoramat, rozbor viditelnosti ve vztahu k vzdálenosti, rozbor pražských svahů a vztah vertikál a horizontál. Na základě těchto podkladů výšková regulace MPP nestanovuje žádná zcela nová území v blízkosti celoměstského centra, kde by měly vznikat vyšší budovy. Výšková regulace je definována zejména na základě charakteru (hlavně struktury) zástavby a míry stabilizace území. Pro stávající zastavěná stabilizovaná území, mezi která patří i centrální část města včetně Památkové rezervace v hl. m. Praze, památkové zóny

a ucelené architektonické soubory charakteristické pro památkově nechráněné části města, je stanovena regulace stabilizující. Z výše uvedeného vyplývá, že Metropolitní plán na principu aktivní regulace zamezuje vzniku náhodných nekoordinovaných výškových dominant. Součástí MPP je i definice závazné metody posuzování případných zásahů do panoramat a vedut.

c) *„vytvořit podmínky pro zachování historické střešní krajiny se subtilními věžovými dominantami a na tuto tradiční kompozici navazovat,“*

Jak je uvedeno výše, součástí urbanistické koncepce Metropolitního plánu je koncepce výškového uspořádání. Tato koncepce navazuje na staletí vrstvenou a rozmanitou kompozici města zapsanou na seznamu kulturního dědictví UNESCO a zdůrazňuje, co je z hlediska výškové kompozice podstatné a má být chráněno. Právě z důvodu unikátních potřeb světového dědictví UNESCO Metropolitní plán jako kontrolní nástroj výškové kompozice vymezuje veduty k ochraně a panoramata, na kterých bude nová zástavba ověřována. Výšková regulace je stanovena pro všechny stavební bloky v zastavitelném území a je složena z několika vzájemně provázaných částí a tematických okruhů. Od obecných zásad až po podrobnou výškovou regulaci, která diferencovaně podle různých hledisek (zejména však podle charakteru zástavby, a dále např. podle míry stability území a míry využití území, avšak vždy ve vzájemných souvislostech a s ohledem na nezbytnost zachování rozmanitosti, vrstevnatosti a kvality celku) vytváří předpoklady pro ochranu jedinečného kulturního dědictví Prahy, navázání na jeho tradice a zároveň doplňování obrazu města současnou kulturní vrstvou. Výšková regulace Metropolitního plánu nejen respektuje, ale přímo vychází z jedinečné kompozice pražské městské krajiny.

d) *„respektovat charakter území, míru využití a měřítko struktury zástavby v památkových rezervacích a památkových zónách,“*

Regulace Metropolitního plánu je založena na stabilizaci stávajícího charakteru svébytných lokalit, což umožnuje diferenciaci přístupu k různým územím. Stanovené regulativy pro lokality nad památkovými rezervacemi a zónami odpovídají chráněným hodnotám a vycházejí ze stabilizované struktury. MPP prošel kontrolou během dohodovacího jednání s Ministerstvem kultury. Nad rámec regulativů Metropolitního plánu jsou limity v území vyhlášené dle jiných právních předpisů platné, takže k ohrožení chráněných hodnot nemůže dojít.

e) *„vytvořit podmínky pro umístění dostatečného množství celoměstsky významné veřejné vybavenosti,“*

Metropolitní plán vymezuje dostatek ploch pro umístění veřejné vybavenosti i ploch pro zachování vybavenosti stávající. Zároveň stanovuje takovou regulaci využití, která umožní vznik vybavenosti i nad rámec přímého vymezení Metropolitním plánem. Z analýzy deficitů veřejné vybavenosti nevyplynula potřeba velkého množství ploch, Praha má relativní dostatek objektů a institucí celoměstského významu, regulace Metropolitního plánu umožňuje tyto objekty flexibilně využívat. Pokud byly záměr nebo potřeba jednoznačně identifikovány, Metropolitní plán pro ně vymezil návrhovou plochu. Příkladem je vymezení rozsáhlé plochy pro novou filharmonii u stanice metra Vltavská nebo některé další plochy v centru města. Všechny požadavky dotčených orgánů byly rovněž zapracovány.
Z hlediska rekreační vybavenosti zaujímá pro oblast celoměstského centra v Metropolitním plánu naprosto unikátní pozici řeka Vltava spolu s rekreačními parky a promenádami na svých březích a jedinečná volná plocha (pláň) v sousedství Letenských sadů.

f) *„ověřit podmínky pro omezení vjezdu individuální automobilové dopravy do celoměstského centra, zejména Památkové rezervace v hl. m. Praze.“*

Metropolitní plán v rámci podrobnosti dané úrovní územního plánu ověřil a formuloval základní podmínky pro omezení vjezdu zbytné individuální dopravy do centrální části města. Jedná se zejména o posílení funkce a konkurenceschopnosti veřejné dopravy, zejména kolejové, provázání jejích systémů a zlepšení kvality vybavení vozového parku. V oblasti silniční dopravy klade důraz na prioritu dokončení nadřazené komunikační sítě realizující distribuci dopravy ve vnější části území a eliminující nežádoucí průjezdy centrální oblastí Prahy. Metropolitní plán vytváří prostředí pro naplnění těchto podmínek a pro nezbytné dopravní stavby a opatření vymezuje adekvátní plochy a koridory.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS070 – Specifická oblast Troja – Císařský ostrov – Královská obora

(před změnou č. 15 400/Z/70)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území s významným veřejným společensko-vzdělávacím a rekreačním

využitím s celostátní a celoměstskou působností, vysokou nárazovou návštěvností a tomu odpovídajícími nároky na dopravní obsluhu. Část oblasti patří mezi významné pohledově exponované lokality z historického centra města. V oblasti se požadavky návštěvníků, požadavky na další rozvoj území včetně intenzifikace Ústřední čistírny odpadních vod a dostavby vysokoškolského areálu a požadavky na odpovídající dopravní obsluhu území střetávají se zhoršenými podmínkami životního prostředí, s požadavky na ochranu přírody a krajiny a s požadavky památkové ochrany.“

Tato specifická oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 161 / Pelc-Tyrolka, 724 / Trojská brána, 283 / Troja, 804 / Trojský zámek, 806 / Zoo Praha, 318 / Salabka, 805 / Botanická zahrada, 894 / Nad Trojou, 846 / Vltava IV., 706 / Výstaviště, 826 / Stromovka, 705 / Malá říčka.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze v přírodním parku Draháň - Troja a jeho specifickým podmínkám,“*

   Metropolitní plán rozeznává hodnoty, pro která byla specifická oblast vymezena, a potvrzuje je stanovením nestavebních lokalit parkových areálů se specifickým účelem (zoologická zahrada, botanická zahrada, Trojský zámek) a se stanoveným rekreačním využitím, které jsou doplněny nestavebními lokalitami parkových prostranství (např. Stromovka) a stavebními lokalitami areálů vybavenosti s rekreačním využitím (Výstaviště, Malá říčka, Trojská brána).

   Rekreační lokality jsou doplněny lokalitami zahradních měst s obytným využitím (Salabka a Troja) a lokalitou Pelc-Tyrolka, která má stanovené obytné využití a heterogenní typ struktury a je vymezena k rozšíření areálu vysokých škol. Metropolitní plán vymezuje v této oblasti dvě transformační lokality – Trojská brána a Pelc-Tyrolka, a několik transformačních ploch na Císařském ostrově a na březích Vltavy, zbytek území je stabilizovaný. Soubor regulativů pro lokalitu a regulativů pro plochu (hlavně plochy podrobnějšího strukturálního členění nestavebních bloků a výšková regulace nad stavebními bloky) jsou Metropolitním plánem stanoveny tak, aby chránily specifické přírodní a kompoziční hodnoty území Trojské kotliny a jejího bezprostředního okolí. Případnou zástavbu lokalit Metropolitní plán omezuje stanovením podmínek využití záplavových území.

b) *„vyřešit dopravní obsluhu území,“*

Rozvoj dopravní obsluhy spočívá na rozšíření tramvajové sítě a doplňkových forem dopravy, jejichž přesné vedení je mimo podrobnost Metropolitního plánu (malé autobusy, přívozy, případně i lanové dráhy). Metropolitní plán vymezil na základě koncepce ZÚR severní tramvajovou tangentu jako jedno ze tří nejvýznamnějších tramvajových propojení na území Prahy. Její součástí je tramvajové spojení Prahy 6 a Prahy 8 v úseku Lysolajské údolí – Troja – Bohnice propojující v širších vztazích Kobylisy a Dejvice s trasami metra C a A.
V segmentu bezmotorové dopravy se předpokládá rozšíření a zkvalitnění provozu využívaného přívozu v Podbabě a vybudování lávek pro pěší a cyklisty z Podbaby přes Císařský ostrov do Troji. Metropolitní plán potvrzuje stávající páteřní cyklotrasy podél obou břehů Vltavy.

c) *„ověřit rozvoj vysokoškolského areálu,“*

Metropolitní plán umožňuje dostatečný rozvoj vysokoškolského areálu doplněný o další vrstvy města v rámci lokality Pelc-Tyrolka. Metropolitní plán předpokládá doplnění architektonicky cenné kompozice areálu několika kapacitními budovami, které v tomto výjimečném místě u řeky Vltavy, u Městského okruhu a okolo vymezené metropolitní třídy mohou vytvářet dominanty oblasti. Pro tento účel Metropolitní plán vymezuje v lokalitě hladinu věží. Lokalita Pelc-Tyrolka představuje pomyslnou severní bránu centra Prahy a její poloha v rámci specifické oblasti ji předurčuje pro vzdělávací účely. Regulace Metropolitního plánu v daném území vychází ze zpracované podrobné urbanistické studie.

d) *„prověřit rozsah rozvojových rezerv Botanické zahrady Praha.“*

Metropolitní plán umožňuje rozvoj botanické zahrady v rámci lokality Botanická zahrada s ohledem na podrobnější strukturální členění nestavebních bloků (vymezení plochy speciální zahrady) a regulaci městských parků. Areál Botanické zahrady je doplněn několika parky v okolí na trojských svazích, které společně vytváří propojený kompoziční celek.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS071 - Specifická oblast Letňany

(před změnou č. 15 400/Z/71)

„*Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území s rozsáhlými rozvojovými plochami a vybudovanou dopravní infrastrukturou pro veřejnou dopravu disponuje jedinečným*

potenciálem pro umístění občanského vybavení celoměstského nebo celostátního významu. V oblasti se střetávají požadavky na budoucí významný rozvoj, požadavky budoucích návštěvníků oblasti, požadavky ochrany přírody a krajiny a požadavky vyplývající z limitů letecké dopravní infrastruktury.“

Tato specifická oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 080 / Nové Letňany, 921 / Čakovice – Vinoř.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„prověřit potřebný rozsah ploch určených pro občanské vybavení celoměstského významu v návaznosti na stanici metra,“*

   Část specifické oblasti, na které se v současnosti nachází Letiště Letňany je v Metropolitním plánu ponechána jako nezastavitelná, rozvoj je směřován do zastavitelné rozvojové lokality Nové Letňany, pro kterou je stanoven obytný způsob využití. Metropolitní plán prověřil potřebný rozsah ploch a stanovil parametrický regulativ – koeficient minimálního podílu občanské vybavenosti – v odpovídající míře, aby mohla vzniknout polyfunkční plnohodnotná městská čtvrť. Rozsah odpovídá budoucím potřebám v území, které vycházejí z předpokládaného nárůstu kapacit. Požadavek na umístění občanské vybavenosti většího rozsahu a celoměstského významu v tomto místě dlouhodobě existuje, pořizovaná územní studie VRÚ Letňany - Kbely prověřila výstavbu zcela nové významné nemocnice. Rozvojová lokalita Nové Letňany má stanovené takové regulativy, že ji bude přípustné pro podobný účel s ohledem na majetkoprávní vztahy případně využít i v budoucnosti.

b) *„navrhnout optimální způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze a specifickým podmínkám oblasti s přímým kapacitním spojením s celoměstským centrem veřejnou kolejovou dopravou a vazbami na dvě letiště,“*

   Metropolitní plán vymezuje v této oblasti zastavitelnou rozvojovou lokalitu Nové Letňany a nezastavitelnou lokalitu Čakovice – Vinoř. Metropolitní plán podstatně nerozšiřuje zastavitelné území města nad rámec ploch vymezených v předchozím územním plánu s výjimkou dílčích ploch v sousedství ulice Tupolevova v rámci zbytkových ploch po okraji zástavby. Vymezení ploch respektuje provoz stávajícího letiště Letňany a blízkého vojenského letiště Kbely. Regulativy navržené pro lokalitu Nové Letňany odpovídají poloze oblasti na okraji města, v návaznosti na dobrou dopravní dostupnost, zejména s ohledem na stávající stanici metra. Toto území je doporučeno k prioritnímu pořízení ÚPčP, jehož úkolem je řešit

podrobnější využití a prostorové uspořádání území v souladu s Metropolitním plánem. Regulativy Metropolitního plánu částečně vycházejí z pořizované územní studie VRÚ Letňany - Kbely.

c) *„vyřešit navazující dopravní obsluhu okolního území.“*

Metropolitní plán navrhnul doplnění sítě obslužných komunikací a chybějící místní propojení do sousedních městských částí a koridor pro přeložku ulice Beladova. Obsluha oblasti veřejnou dopravou je v současnosti díky lince metra C velmi dobrá, plošnou obsluhu zajišťuje městská autobusová a trolejbusová doprava. V oblasti Metropolitní plán k lepší obsluze nové zástavby vymezuje návrh nového vestibulu stanice metra Letňany.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS072 - Specifická oblast Strahov

(před změnou č. 15 400/Z/72)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace velkoryse urbanisticky založené území s bohatými společensko-sportovními tradicemi s problematicky využívaným a fyzicky i morálně chátrajícím střediskem vrcholového sportu, vysokoškolskými kolejemi a dalšími neadekvátně užívanými plochami představuje oblast s jedinečným potenciálem rozvoje kulturně-společenských, vzdělávacích, sportovních a všestranně volnočasových aktivit. Střetávají se požadavky na rozvoj oblasti, požadavky na odpovídající dopravní obsluhu veřejnou dopravou a individuální automobilovou dopravou a požadavky památkové ochrany.“

Tato specifická oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 031 / Břevnov, 330 / Břevnovské vily, 709 / Stadion Strahov, 833 / Ladronka a 126 / Podbělohorská.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) „navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a specifickým podmínkám oblasti,“

Metropolitní plán v této oblasti vymezuje stabilizované lokality s cílem rozvíjet charakter stávající zástavby. Vymezením lokality Stadion Strahov s typem struktury (09) struktura areálů vybavenosti (čl. 49 textové části MPP) Metropolitní plán podporuje a umožňuje rozvoj sportovních aktivit v území. Stanovené regulativy pro toto území odpovídají poloze dané oblasti ve městě. Součástí řešení je i vymezení ploch parků

včetně transformační plochy v lokalitě Podbělohorská reagující na specifické morfologické podmínky v území (ochrana přírodních pohledových svahů). Ve stabilizovaných lokalitách Břevnov a Břevnovské vily je přípustné pouze navazovat na stávající strukturu zástavby, čemuž odpovídají stanovené prostorové regulativy včetně výškové regulace (případná nová zástavba v oblasti by vzhledem k umístění měla významný vliv na panorama města). Případný jiný způsob transformace Strahova není dosud dostatečně prověřen.

b) *„vyřešit dopravní obsluhu území."*

Dopravní obsluha sítí místních komunikací je vyhovující. Veřejnou dopravu zajišťují linky autobusů směřující jednak do oblasti centra města a Smíchova, jednak propojující studentské koleje s kampusem ČVUT v Dejvicích. V současné době probíhá postupná transformace autobusových tras na trolejbusové tratě. Metropolitní plán vymezuje návrhový koridor pro tramvajovou trať pro propojení Strahova a Dejvic. Cílem je nahradit vytížené autobusové spojení mezi vysokoškolskými kolejemi a kampusem ČVUT ekologičtější kolejovou dopravou.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS073 – Specifická oblast Soutok Vltavy a Berounky

(před změnou č. 15 400/Z/73)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území se silným rekreačním potenciálem s významnými ložisky štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter krajiny a zintenzivní její využití jako celoměstsky významného rekreačního zázemí Prahy s aktivitami vázanými na vodní plochy. Střetávají se požadavky na těžbu, budoucí potřeby návštěvníků oblasti a požadavky a omezení vyplývající z polohy v záplavovém území s vymezenou aktivní zónou."

Tato oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 930 / Údolní niva Berounky západ, 931 / Údolní niva Berounky východ, 932 / Údolní niva Vltavy, 394 / Lahovice, 257 / Lahovičky a 636 / Přístav Radotín.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit umístění rekreačního areálu celoměstského významu na soutoku Vltavy a Berounky a v údolní nivě Berounky,"*

Metropolitní plán ověřil potřebu umístění areálu celoměstského významu. Vzhledem k dobré dopravní obsluze oblasti a její poloze v blízkosti soutoku řek je území vhodné k umístění rekreačního areálu s přírodě blízkým charakterem. Umístění takového areálu je v budoucnu v souladu s Metropolitním plánem, část oblasti je vymezena jako krajinné rozhraní. V současnosti v oblasti vzniká příměstský park Soutok, v rámci kterého budou rekreační i ekologické záměry v území koordinovány. V návaznosti na park bude rozšířen stávající přístav Radotín.

b) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající specifickým podmínkám oblasti,“*

Metropolitní plán vymezuje v této oblasti převážně nezastavitelné lokality otevřené krajiny s rekreačním způsobem využití. Součástí této oblasti jsou i zastavitelné lokality Lahovice a Lahovičky, jejichž regulativy umožňují částečně (s ohledem na vymezená záplavová území) rozvíjet charakter stávající zástavby. Regulativy všech lokalit i regulativy stanovené na plochu (v první řadě podrobné strukturální členění otevřené krajiny) odpovídají umístění oblasti v rámci Prahy, významu oblasti a posilují především její rekreační potenciál. Metropolitní plán stanovuje regulaci otevřené krajiny na základě zvyšování její ekologické stability, což vede k postupnému nárůstu podílu kvalitních přírodních ploch a umožňuje provádět úpravy krajiny zvyšující její rekreační využití. Lokalita Údolní niva Berounky východ je vymezena jako součást krajinného rozhraní, přírodní plochy a kostra zelené infrastruktury v oblasti propojují biokoridory a biocentra ÚSES. Zvláštní pozornost Metropolitní plán věnuje vymezení záplavových území a stanovení podmínek využití v nich (speciálně v zastavitelných lokalitách Přístav Radotín, Lahovice a Lahovičky). Metropolitní plán v oblasti nevymezuje nové zastavitelné plochy v záplavových územích, oblast má vzhledem ke svému charakteru zásadní význam v systému protipovodňové ochrany Prahy, který Metropolitní plán rozvíjí návrhem staveb nebo opatření pro protipovodňovou ochranu nebo pro rozvoj sítě vodních toků. Specifickou pozici má potom tržnice Lipence vymezená jako samota.

c) *„ověřit rozsah těžby štěrkopísků v souladu s podmínkami ochrany přírody a krajiny a hospodárným využitím ložiska,“*

Metropolitní plán umožňuje těžbu štěrkopísků v rozsahu vyhlášených dobývacích prostorů. V oblasti v současnosti vzniká příměstský park Soutok, který omezenou těžbu v souvislosti s terénními úpravami a zvyšováním retenční schopnosti krajiny předpokládá. Dobývací prostory a chráněná

ložiska jsou nezávislým limitem v území, jsou samostatně vyhlašované.

d) *„vyřešit dopravní obsluhu území,“*

Obsluha veřejnou dopravou je v současnosti dobrá, je zastoupena především konvenční železnicí na trati Praha–Beroun. Území je zároveň v dostatečné míře obsluhováno linkami městských i příměstských autobusů. Oblast je napojená na Pražský okruh a na březích řek je dobře rozvinutá síť pěšin a cyklotras. Metropolitní plán ji doplňuje několika návrhovými koridory pro lávky pro pěší a cyklisty. Realizace příměstského parku Soutok výrazně zlepší prostupnost a rekreační využitelnost území.

e) *„ověřit rozsah a podmínky rozvoje nového přístavu v Radotíně.“*

Vltava a část Berounky (splavná po Radotín) je v Praze zákonem vymezena jako vodní cesta pro osobní, nákladní i rekreační dopravu. Přístav v Radotíně, součást systému TEN-T, je v rámci MPP vymezen jako trvalé překladiště nákladní lodní dopravy v rozsahu odpovídajícím výhledovým potřebám. Metropolitní plán navrhuje plochu pro rozšíření přístavu Radotín v severní části oblasti. Na základě dohody s Ministerstvem dopravy je pro rozšíření pozemní části přístavu Radotín vymezena zastavitelná plocha v rámci zastavitelné lokality Přístav Radotín v rozsahu adekvátním k životnímu prostředí a rekreačnímu využití území. Pro rozšíření přístavu je zároveň vymezena adekvátní plocha veřejně prospěšné stavby. V období živelních událostí přístav plní ochrannou funkci.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS074 - Specifická oblast Radotínské údolí

(před změnou č. 15 400/Z/74)

„*Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území, které je významnou těžební oblastí v Praze, je součástí přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj s velkým rekreačním potenciálem. Zahrnuje řadu zvláště chráněných území a dalších ploch s vyšším stupněm ekologické stability. Střetávají se zde požadavky na rekreační užívání oblasti, požadavky na těžbu a požadavky na ochranu přírody a krajiny.“*

Tato oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 970 / Údolí Radotínského potoka, 973 / Údolí Berounky západ, 971 / Lom Radotín, 617 / Cementárna Radotín.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit možnost rozšíření rekreačního využití při respektování podmínek ochrany přírody a krajiny,“*

   Metropolitní plán ověřil možnosti oblasti a vymezil podstatnou část této oblasti jako nezastavitelné lokality s přírodním způsobem využití – nejnižší možnou mírou zátěže území, které nejsou primárně určené pro rekreaci. Obecné regulativy Metropolitního plánu umožňují v určité míře rozšířit rekreační využívání při respektování podmínek ochrany přírody a krajiny. Metropolitní plán vymezuje k zachování stávající významnou cyklotrasu probíhající územím.

b) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající specifickým podmínkám oblasti.“*

   Specifická oblast je převážně rozdělena na lokality nezastavitelné s přírodním využitím a přísnými regulativy na změny v území. Veškeré změny musí představovat zlepšování ekologické stability lesnaté oblasti a musí se přizpůsobit stávajícímu charakteru a ochraně přírody.
   V oblasti se zároveň nachází dvě lokality s vysokou zátěží – zastavitelná lokalita Cementárna Radotín s produkčním využitím a nezastavitelná lokalita Lom Radotín s produkčním využitím, jejichž vymezení v Metropolitním plánu vyjadřuje kompromis mezi ochranou přírody a hospodářským významem oblasti. Tyto produkční areály jsou nedílnou součástí specifické oblasti. Metropolitní plán stanovuje podrobné regulativy pro dílčí plochy, v první řadě podrobné strukturální členění ploch otevřené krajiny, které doplňuje vymezením biokoridorů a biocenter ÚSES.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS075 - Specifická oblast Prokopské a Dalejské údolí

(před změnou č. 15 400/Z/75)

„*Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí zahrnuje velké množství zvláště chráněných území a dalších ploch s vyšším stupněm ekologické stability, plní funkci rekreačního zázemí okolních kapacitních sídlišť a současně je zatíženo vysoce koncentrovanou rekreační nárazovou návštěvností celoměstského významu. Požadavky na rekreační využívání oblasti se střetávají s požadavky ochrany přírody a krajiny a s negativními důsledky vysoké návštěvnosti.“*

Tato oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 967 / Prokopské a Dalejské údolí, 405 / Nová ves, 250 / Klukovice, 222 / Hlubočepy.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze v přírodním parku a jeho specifickým podmínkám.“*

Lokalita Prokopské a Dalejské údolí je vymezena jako nezastavitelná s přírodním způsobem využití a se strukturálním typem krajina výrazných údolí, který odpovídá specifickým vlastnostem tohoto místa. Metropolitní plán v rámci své podrobnosti prostřednictvím příslušných regulativů (hlavně podrobného strukturálního členění ploch otevřené krajiny a principu zvyšování ekologické stability) pro nezastavitelné území respektuje významné přírodní hodnoty území Prokopského a Dalejského údolí. Součástí specifické oblasti je zastavitelná lokalita Nová Ves, v současnosti již z velké části transformovaná zahrádková osada, lokalita Klukovice s vesnickou strukturou a historicky zastavěná západní část lokality Hlubočepy, pro které Metropolitní plán stanovuje podrobné regulativy adekvátní jejích umístění.

Metropolitní plán nemůže v rámci své podrobnosti blíže řešit negativní důsledky vysoké návštěvnosti daného území. K tomu slouží nástroje jiných právních předpisů, jako zejména zákona o ochraně přírody a krajiny.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS076 - Specifická oblast Vidoule – Cibulka – Motol

(před změnou č. 15 400/Z/76)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území přírodního parku se zvláště chráněnými územími a sportovními areály včetně golfového hřiště představuje zejména díky dominantní náhorní rovině Vidoule značný rekreační potenciál pro přilehlé části Prahy 5 a Jihozápadního Města v Praze 13. V území se střetávají požadavky na rekreační využívání, požadavky na ochranu přírody a krajiny a požadavky na zástavbu území.“

Tato oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 892 / Kalvárie, 888 / Hliník, 885 / Lesopark Cibulka, 899 / Vidoule.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze v přírodním parku a jeho specifickým podmínkám.“*

Metropolitní plán vymezuje stolovou horu Vidouli i další části území jako součást enklávy otevřené – nezastavitelnou lokalitu s rekreačním způsobem využití. Prostřednictvím příslušných regulativů Metropolitní plán respektuje významné přírodní hodnoty území (vymezení parků a podrobné strukturální členění ploch nestavebních bloků a otevřené krajiny, vymezení biokoridorů a biocenter ÚSES a návrhy pěších propojení). Metropolitní plán v lokalitě vymezuje rozsáhlou transformační nezastavitelnou rekreační plochu, která v souladu se zpracovanou urbanisticko krajinářskou studií Vidoule (studio Reaktor) umožní provést investice do rekreačního zázemí lokality při zachování přírodního charakteru.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS077 - Specifická oblast Šárka

(před změnou č. 15 400/Z/77)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území s výjimečnými krajinářskými a přírodními hodnotami a s vazbou na blízkou Fakultu tělovýchovy a sportu Univerzity Karlovy, které je vstupní branou do přírodního parku Šárka – Lysolaje, skýtá výjimečný rekreačně-sportovní potenciál pro návštěvníky Prahy 6 i celoměstského významu. Tlak na zintenzivnění rekreačních a sportovních činností i na jejich komercionalizaci se střetává s požadavky na ochranu přírody a krajiny.“

Tato oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 965 / Šárka, 830 / Džbán.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze v přírodním parku a jeho specifickým podmínkám.“*

Metropolitní plán oblast dělí na zastavitelnou nestavební lokalitu Džbán se stanoveným rekreačním způsobem využití, která je vymezena pro rekreační areály a přilehlé parky a na nezastavitelnou lokalitu Šárka s nejnižší možnou zátěží – přírodním způsobem využití. Podstatná část specifické oblasti leží uvnitř zastavěného území vymezeného na základě Intravilánu 66 (zastavěná část obce vymezená k 1. 9. 1966 definovaná v § 2 odst. 1 písm. d) stavebního zákona) a Metropolitní plán proto využil nástroje formálního rozvoje otevřené krajiny a zařadil Šárku do nezastavitelného území. Prostřednictvím příslušných regulativů Metropolitní plán respektuje významné přírodní hodnoty území (vymezení

parků a podrobné strukturální členění ploch nestavebních bloků a otevřené krajiny, vymezení biokoridorů a biocenter ÚSES). Zásadní část území je vymezena jako plocha les na lesním pozemku s nejvyšším stupněm ekologické stability.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS080 - Specifická oblast Letiště Václava Havla Praha Ruzyně

(před změnou č. 15 400/Z/80)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území vymezeného obalovou křivkou denní izofony L_{Aeq}-D = 55 dB a noční izofony L_{Aeq}-N = 45 dB z leteckého provozu Letiště Václava Havla Praha po rozšíření dráhového systému o paralelní dráhu v souladu s PÚR, úkolem L1. Předpokládané rozšíření letiště může mít negativní dopady na stávající využití a může omezit rozvoj a budoucí způsob využití území ve vymezené oblasti.“

Tato oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 328 / Bílá Hora, 213 / Stará Ruzyně, 907 / Zličín – Ruzyně, 604 / Letiště Václava Havla, 966 / Údolí Kopaninského potoka, 245 / Přední Kopanina, 811 / Preláta, 925 / Přední Kopanina – Suchdol, 812 / Zahrádková osada Na Padesátníku, 244 / Nebušice, 964 / Údolí Nebušického a Šáreckého potoka, 963 / Údolí Lysolajského potoka, 242 / Lysolaje, 809 / Zahrádková osada Zavážky, 704 / Zemědělská univerzita, 703 / Akademie věd II, 383 / Suchdol, 241 / Starý Suchdol, 962 / Údolí Únětického potoka, 808 / Zahrádková osada Suchdol, 961 / Vltava sever, 381 / Zámky, 904 / Bohnice – Čimice, 960 / Údolí Drahanského potoka, 807 / Drahanský mlýn, 903 / Drahaň – Dolní Chabry, 239 / Dolní Chabry, 923 / Chabry – Ďáblice.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy respektující podmínky provozu letiště,“*

   Metropolitní plán vymezuje v této oblasti převážně nezastavitelné a zastavitelné stabilizované lokality. Navržené regulativy pro zastavitelné lokality v této oblasti umožňují vznik produkční nebo méně intenzivní obytné zástavby, čímž Metropolitní plán reaguje na okrajovou polohu oblasti ve městě a specifické vlastnosti související s provozem letiště. Doplňování stávajících stabilizovaných ploch je možné pouze v souladu s charakterem okolí. Nová zástavba obytných rozvojových a transformačních ploch musí respektovat limity vyvolané provozem letiště, kapacita těchto ploch vychází

z okolních stabilizovaných ploch a nedochází k neúměrnému navyšování kapacit obytné zástavby v oblasti.

b) *„navrhovat umístění obytného využití území (bydlení, školství, zdravotnictví) za podmínky prokazatelného splnění legislativních požadavků na kvalitu prostředí, zejména zatížení hlukem,“*

Metropolitní plán již vymezené zastavitelné plochy rozšiřuje pouze ve zvlášť odůvodněných případech v místech, kde již existuje dohoda v území nebo potřeba vymezit plochu jednoznačně vyplývá z charakteru území (zanedbané brownfieldy). Zastavitelné plochy na území Suchdola, Lysolají, Přední Kopaniny a Nebušic odpovídají vymezení ploch v předchozím územním plánu s výjimkou ploch navázaných na výstavbu infrastruktury v souvislosti s urbanistickou studií Nový Sedlec a studií pro novou tramvajovou trať (účelné využití ploch v okolí terminálu Výhledy je ve veřejném zájmu). Regulace území je koordinována s projektovou přípravou Pražského okruhu a souvisejících staveb. Některé nově vymezené plochy odpovídají plochám již schváleným v rámci změn předchozího územního plánu. Na celém území Prahy platí všechny limity plynoucí z platné legislativy, včetně limitů hlukových a emisních. Nedochází k neúměrnému navyšování kapacit zástavby v oblasti, Metropolitní plán v oblasti nevymezuje rozsáhlé plochy určené pro občanskou vybavenost s výjimkou potvrzení stávajícího areálu České zemědělské univerzity, jehož rozvoj není s provozem letecké dopravy v rozporu.

c) *„navrhnout propojení letiště s celoměstským centrem a blízkým okolím kapacitním prostředkem veřejné dopravy, nebo kombinací těchto prostředků v zájmu snížení hlukové zátěže z povrchové dopravy v dotčené části specifické oblasti.“*

Prioritou v oblasti dopravy je realizace kapacitního a rychlého spojení Letiště Václava Havla Praha a Kladna s centrem Prahy konvenční železnicí výstavbou dvoukolejné trati. Veřejná doprava je doplněna návrhem prodloužení tramvajové tratě v úseku Dědina – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park. Pro snížení množství individuální automobilové dopravy je v prostoru Dlouhá Míle navržen terminál veřejné dopravy a záchytné parkoviště P+R s minimální přípustnou kapacitou 2000 stání navázané na železniční trať. Další záchytné parkoviště je situováno u nádraží Ruzyně. Metropolitní plán vymezil koridory pro doplnění komunikační sítě o nová propojení související s dostavbou Pražského okruhu a zlepšením propojení do Hostivice, aby komunikační

síť rovnoměrněji pokrývala území a aby se výhledově snížila zátěž na Evropské ulici.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS081 - Specifická oblast letiště Kbely

(před změnou č. 15 400/Z/81)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území vymezeného obalovou křivkou denní izofony L_{Aeq}-D = 55 dB a noční izofony L_{Aeq}-N = 45 dB z leteckého provozu vojenského letiště Praha-Kbely. Provoz letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území v oblasti.“

Tato oblast je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 958 / Pražský zlom, 933 / Kbely – Satalice, 597 / Letiště Kbely, 921 / Čakovice – Vinoř.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazujícíúzemně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy respektující podmínky provozu letiště,“*

   Metropolitní plán navrhuje v této oblasti převážně stabilizované lokality. Stanovené regulativy pro zastavitelné lokality v této oblasti umožňují vznik produkční nebo méně intenzivní obytné zástavby, čímž Metropolitní plán reaguje na okrajovou polohu oblasti ve městě a její specifické vlastnosti související s provozem letiště. Oblast zasahuje do zastavitelného území mimo lokalitu Letiště Kbely, která je vymezena pro areál letiště, jen okrajově, a proto nedochází k neúměrnému navyšování kapacit zástavby v oblasti. Zástavba drobných rozvojových plochy na okraji Satalic a na východním okraji Kbel musí respektovat limity vyvolané provozem letiště.

b) *„navrhovat umístění obytného využití území (bydlení, školství, zdravotnictví) za podmínky prokazatelného splnění legislativních požadavků na kvalitu prostředí, zejména zatížení hlukem.“*

   V dané oblasti Metropolitní plán nevymezuje žádné významné zastavitelné plochy. Zastavitelné plochy na západním okraji Satalic mají stanovené produkční využití. Na celém území Prahy platí všechny limity plynoucí z platné legislativy, včetně limitů hlukových a emisních. Oblast zasahuje do zastavitelného území mimo lokalitu Letiště Kbely, která je vymezena pro areál letiště, jen okrajově, a proto nedochází

k neúměrnému navyšování kapacit zástavby v oblasti. Metropolitní plán v oblasti nevymezuje rozsáhlé plochy určené pro občanskou vybavenost.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

NS090 – Specifická oblast Údolní niva Vltavy a Berounky

(před změnou č. 15 400/Z/90)

„Účelem vymezení specifické oblasti je potřeba koordinace území údolí dvou největších vodních toků na území Prahy Vltavy a Berounky jako výrazného krajinného fenoménu, který ovlivňuje historický vývoj města i jeho současnou podobu. Střetávají se zde požadavky památkové ochrany, požadavky ochrany přírody a krajiny, dopravní význam řeky, omezení vyplývající ze zaplavovaného území, zájmy rekreace a s ní související aktivity a tlaky na vytváření komerčního zázemí pro tyto aktivity.“

Údolní niva Berounky a Vltavy je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 961 / Vltava sever, 846 / Vltava IV., 845 / Vltava III., 844 / Vltava II., 843 / Vltava I., 932 / Údolní niva Vltavy, 975 / Údolí Vltavy jih, 931 / Údolní niva Berounky východ, 930 / Údolní niva Berounky západ a s nimi sousedících lokalitách.

ZÚR ve specifické oblasti stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze u řeky a specifickým podmínkám v jednotlivých částech města,“*

   Metropolitní plán vymezuje v tomto území zastavitelné a nezastavitelné lokality. Řeka Vltava jako páteř veřejných prostranství města a prvek základní kostry zelené infrastruktury je definována jako jedna z deseti tezí základní koncepce (čl. 10, odst. 5 textové části MPP). Pro lokality v oblasti Metropolitní plán stanovuje regulativy s cílem rozvíjet charakter a cílovou kvalitu jednotlivých individuálních krajin, který vychází mimo jiné i z jejich jedinečné polohy u řeky. Způsob využití lokalit vychází z jejich přírodního a rekreačního významu. Zásadními regulativy pro ochranu prostředí údolní nivy je vymezení podrobnějších strukturálních ploch členění nestavebních bloků a otevřené krajiny spolu s vymezením parků a pravidel pro zvyšování ekologické stability. Metropolitní plán v oblasti nivy vymezuje záplavová území a stanovuje podmínky využití v záplavových územích.

b) *„ověřit rozsah zachování a rozvoj přístavů na území města,“*

Metropolitní plán ověřil rozsah vodní dopravy na území Prahy a stanovil jeho zachování prakticky v existující podobě. Rozsah vodní cesty na Berounce i na Vltavě vymezený v rámci ZÚR na základě vodního zákona byl potvrzen a ponechán beze změny. Metropolitní plán vymezil stávající přístavy k zachování i návrhové plochy pro rozšíření přístavů a potvrdil stávající plavební komory na Vltavě. Na základě dohody s Ministerstvem dopravy byly v upraveném návrhu MPP po společném jednání konkrétně vymezeny pozemní části přístavů. Metropolitní plán vymezuje plochy veřejně prospěšných staveb pro významné rozšíření přístavu Radotín a přístavu Libeň.

c) *„zajistit prostupnost podél břehů řeky a navrhnout souvislé cesty pro pěší a cyklisty.“*

Metropolitní plán využívá všech podmínek vytvářejících obecnou prostupnost území pro bezmotorovou dopravu (ve veřejných prostranstvích i v otevřené krajině). Je vymezena základní síť významných cyklotras určujících nadřazenou cyklistickou infrastrukturu. Páteří systému jsou cyklotrasy vedoucí na březích obou řek. Metropolitní plán vymezuje vybraná návrhová pěší propojení a návrhy pěších lávek propojující břehy řek (významná propojení pro bezmotorovou dopravu).

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro tuto specifickou oblast.

2. 3. 4 Ke kapitole d) Přebíraná věcná řešení územního rozvojového plánu, zejména zastavitelné plochy, transformační plochy a koridory a akcelerační oblasti a, je-li to účelné, jejich zpřesnění

V kapitole d) textové části ZÚR je uvedeno: *„ZÚR v souladu s § 319, odst. 5 stavebního zákona žádná věcná řešení ÚRP nepřebírá. Celostátní záměry ZÚR přebírají z PÚR.“.* Z tohoto důvodu není soulad s přebíranými věcnými řešeními ÚRP zpřesněnými v rámci posouzení souladu se ZÚR posouzen. Podrobné posouzení souladu Metropolitního plánu s ÚRP viz podkapitola 2. 2 textové části odůvodnění MPP.

2. 3. 5 Ke kapitole e) Vymezení zastavitelných ploch, transformačních ploch a koridorů nadmístního

významu, včetně stanovení jejich účelu a požadavků na jejich využití

2. 3. 5. 1 K podkapitole e) 1 Zastavitelné plochy nadmístního významu

Pro jednotlivé zastavitelné plochy stanovují ZÚR úkoly pro navazující ÚPD, ve kterých jsou stanoveny zejména požadavky na komplexní řešení území zastavitelných ploch, na jejich prostorové uspořádání a způsob využití, na řešení dopravní a technické infrastruktury, občanského vybavení a vymezení nestavebních bloků. Tyto úkoly Metropolitní plán splňuje, jak je podrobně a jednotlivě uvedeno u každé vymezené plochy v následujícím posouzení:

XX40 – Zastavitelná plocha Barrandov – Slivenec

(před změnou č. 15 400/Z/40)

Tato zastavitelná plocha je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 184 / Pražská čtvrť, 251 / Holyně, 616 / Krůťárna u Slivence, 252 / Slivenec.

„Účelem vymezení zastavitelné plochy je výstavba plnohodnotné obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti a areálů pracovních příležitostí navazujících na Pražský okruh a ulici K Barrandovu.“

Metropolitní plán vymezuje rozvojové plochy navazující na stávající struktury v území. Území nacházející se podél ulice K Barrandovu vedoucí k Pražskému okruhu navrhuje z důvodu dobré dopravní dostupnosti k produkčnímu způsobu využití. Toto řešení umožní v této části města vznik staveb generujících nové pracovní příležitosti navázané na nedávno dokončenou tramvajovou trať. Metropolitní plán zároveň respektuje sousední hodnotné území Prokopsko-dalejského údolí. Rozsah výše popsaných zastavitelných ploch vychází ze Základní a urbanistické koncepce Metropolitního plánu (hlava I a II textové části MPP) a vychází ze zpracované urbanistické studie řešící území v podrobném měřítku. Metropolitní plán při řešení rozvojové plochy ustupuje od původních záměrů vytvořit samostatnou čtvrť a navrhuje umírněnější rozvoj ve formě dostavby stávajících sídel v krajině na základě už dříve vymezených zastavitelných ploch. Dochází tak k redukci dřívějších předpokladů vymezení zastavitelných ploch vzhledem k celkovým kapacitám města, Metropolitní plán nepotvrzuje původní rozsah územních rezerv vymezených v předchozím územním plánu.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout přiměřený rozsah rozvojové plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze plochy ve městě, přírodním podmínkám a možnostem dopravní obsluhy,“*

Vymezený obytný způsob využití, heterogenní a vesnický typ struktury zastavitelných lokalit v kombinaci s navrženou výškovou regulací s ohledem na redukci dříve předpokládaného rozsahu zastavitelných ploch vycházejí z polohy území na okraji města a odpovídají stávající zástavbě lokalit 251 / Holyně, 252 / Slivenec, 384 / Habeš, 184 / Pražská čtvrť. Metropolitní plán v území také vymezuje produkční lokality s typem struktury areálů produkce 616 / Krůťárna u Slivence a 615 / Austis a v lokalitě Slivenec vymezuje produkční rozvojové plochy. Předpokládaným účelem těchto rozvojových ploch je z důvodu dobré dopravní dostupnosti realizace komerční vybavenosti, využití pro průmysl nebo zemědělství je vyloučeno. Rozsah ploch a parametry zástavby vycházejí z urbanistické studie a dohod v území.

b) *„řešit propojení významných prvků zelené infrastruktury, zejména přírodních parků Prokopské a Dalejské údolí a Radotínsko – chuchelský háj, především pak krajinným parkem mezi Holyní a dostavbou sídliště Barrandov,*“

Propojení přírodních parků v území je řešeno vymezením nezastavitelných lokalit 910 / Holyně – Slivenec, 911 / Slivenec – Barrandov, 967 / Prokopské a Dalejské údolí, jejíž součástí je nezastavitelná plocha mezi Holyní a Pražskou čtvrtí. Nezastavitelné lokality jsou součástí krajinného rozhraní. Mezi Holyní a dostavbou sídliště Barrandov (Pražskou čtvrtí) je vymezeny dva navazující krajinné parky – Park Pražská čtvrť a Barrandovské návrší v souladu s urbanistickou studií. Metropolitní plán upřednostňuje komplexní řešení přírodních ploch v rámci zelené infrastruktury jako navazující prvky různého hierarchického významu, úzce propojené s řešením vodního režimu krajiny a prostupnosti krajiny. Pro revitalizaci území a posílení rekreační funkce v rámci realizaci krajinných parků jsou vymezeny nezastavitelné transformační plochy s rekreačním využitím a plochy pro vodní nádrže v návaznosti na již zrealizovanou revitalizaci Holyňského potoka..

c) *„řešit potřebné občanské vybavení včetně využití pro sport a rekreaci při respektování podmínek ochrany přírody a krajiny.“*

Metropolitní plán v území vymezuje v lokalitách 184 / pražská čtvrť a 252 / Slivenec konkrétní plochy rezervované pro umístění občanské a rekreační vybavenosti a další vybavenost vymezuje body bez určení konkrétního tvaru ploch. Rozsah těchto ploch odpovídá budoucím potřebám v území vycházejících z předpokládaného nárůstu kapacit území a přihlédnutím k redukci dříve předpokládaného

rozsahu zastavitelných ploch a ke zpracované urbanistické studii.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této zastavitelné plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX41 - Zastavitelná plocha Západní Město

(před změnou č. 15 400/Z/41)

Tato zastavitelná plocha je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 608 / Depo Zličín, 712 / Zličín Metropole, 247 / Třebonice, 182 / Západní Město, 183 / Jihozápadní Město.

„Účelem vymezení zastavitelné plochy je rozvoj plnohodnotné obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti místního i celoměstského významu a potřebných pracovních příležitostí.“

Metropolitní plán svým řešením navazuje na kontinuitu záměru vybudování nové čtvrti Západní Město. Důvodem je dobré napojení území na stávající sítě kapacitní dopravní a technické infrastruktury. Oblast Západního Města je v MPP vymezena tak, aby stanovené regulativy umožňovaly vznik obytného města, nových pracovních příležitostí a zabezpečily vznik potřebné občanské vybavenosti. Rozsah zastavitelných ploch vychází ze Základní a urbanistické koncepce Metropolitního plánu (hlava I a II textové části MPP). Obě popisují rozvoj města především jako zlepšování stavu nikoliv jako plošný rozvoj. Z toho důvodu Metropolitní plán nepotvrzuje plochy územních rezerv pro další výhledové rozšíření města, které jsou vymezeny v předchozím územním plánu.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„řešit komplexně novou obytnou čtvrť včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí,*“

   Metropolitní plán řeší novou obytnou čtvrť vymezením obytných lokalit 182 / Západní Město, 183 / Jihozápadní Město a 247 / Třebonice. Regulativy těchto lokalit umožňují vznik smíšeného města s obytnými domy i pracovními příležitostmi. Vznik pracovních příležitostí je dále podpořen vymezením rozvojových ploch v produkčních lokalitách 608 / Depo Zličín a 712 / Zličín Metropole. V lokalitě Západní Město je občanská vybavenost stanovena parametrickým regulativem a bodovými značkami, případně konkrétní plochami, její podíl a rozloha odpovídají budoucím potřebám v území.

b) *„navrhnout přiměřený rozsah rozvojové plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze plochy ve městě, přírodním podmínkám a možnostem dopravní obsluhy,*“

Vymezený obytný způsob využití, heterogenní a vesnický typ struktury zastavitelných lokalit v kombinaci s výškovou regulací vycházejí z polohy území mezi vesnickými strukturami lokalit Třebonic, Řeporyjí a modernistickými strukturami lokalit Sídliště Stodůlky a Sídliště Lužiny. Vymezená heterogenní struktura umožňuje vytvořit novou plnohodnotnou část města reagující na stávající stanici metra linky B a nezastavitelnou otevřenou krajinu na okraji města. V zatížené části území je vymezena produkční lokalita Depo Zličín s typem struktury (08) struktura areálů produkce.

c) *„prověřit možnost napojení centralizovaného zásobování teplem na mimopražský zdroj,*“

Možnost napojení území na centralizované zásobování teplem byla v Metropolitním plánu prověřena, v rámci úpravy návrhu na základě společného jednání bylo ale upuštěno od záměru realizace tepelného přivaděče z Elektrárny Kladno. V rámci tohoto záměru bylo počítáno s propojením soustav centralizovaného zásobování teplem na levém břehu Vltavy, nicméně pro záměr neexistují reálná prověření a nejeví se jako ekonomicky proveditelný. Centrální zásobování tepla bude řešeno buď napojením na existující ostrovní soustavu některého ze sídlišť nebo vybudováním nové soustavy. Jiným řešením je individuální vytápění na úrovni jednotlivých objektů nebo souboru staveb.

d) *„řešit ÚSES a širokou údolní nivu Dalejského potoka jako součást krajinného rozhraní.“*

V nivě Dalejského potoka mezi Třebonicemi a Řeporyjemi je vymezen lokální biokoridor o šířce minimálně 20 m, s vloženými lokálními biocentry o velikosti minimálně 3 ha a s navazujícím lokálním biocentrem Řepora o velikosti minimálně 3 ha. Ve střední části na zelený pás podél Dalejského potoka (u areálu kostela Krteň) navazuje směrem k severu větev regionálního biokoridoru s názvem Třebonice – K56, o šířce minimálně 40 m, s vloženými lokálními biocentry o velikosti minimálně 3 ha. Široká niva Dalejského potoka a k severu vedený pás trvalé vegetace tvoří stávající lokální kostru zelené infrastruktury v rámci budoucích investic do krajinného rozhraní. Lokalita 909 / Zličín – Řeporyje je vymezena jako součást krajinného rozhraní.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této zastavitelné plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX42 - Zastavitelná plocha Ruzyně - Drnovská

(před změnou č. 15 400/Z/42)

Tato zastavitelná plocha je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 604 / Letiště Václava Havla, 125 / Dědina, 087 / Nová Ruzyně.

„Účelem vymezení zastavitelné plochy je rozvoj rozsáhlého území využívajícího blízkost letiště.“

V zastavitelné ploše jsou s ohledem na blízkou polohu Letiště Václava Havla Praha vymezeny transformační a rozvojové plochy s převažujícím produkčním využitím a typem struktury (08) struktura areálů produkce. Tyto plochy jsou navíc navázány na nové dopravní stavby spojující letiště s centrálními částmi Prahy. Rozsah vymezených zastavitelných ploch vychází ze Základní a urbanistické koncepce Metropolitního plánu (hlava I a II textové části MPP) při zvážení platných dohod v území a nutnosti vymezit na území města dostatek ploch s produkčním využitím. Unikátní situace blízkosti mezinárodního letiště umožňuje při zajištění ochrany přírodních hodnot umístění významných ploch pro odstranění deficitů pracovních příležitostí. Do zastavitelné plochy zasahují i další transformační a rozvojové plochy s obytným využitím vymezené Metropolitním plánem při ulici Drnovská.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze v okrajové části města v kontaktu s letištěm a otevřenou krajinou,“*

   Stanovený produkční způsob využití zastavitelných lokalit a rozvojových ploch s typem struktury areálů produkce v produkčních zastavitelných lokalitách v kombinaci s výškovou regulací vycházejí z polohy území na okraji města a ze vztahu se sousedním letištěm. Metropolitní plán v daném území vymezuje zastavitelné obytné lokality a obytné transformační a rozvojové plochy v malé míře, která však rozsahem odpovídá významu ploch, a to v území od letiště odděleným Pražským okruhem a v návaznosti na stávající obytnou zástavbu. Vymezené plochy respektují stávající uspořádání krajiny, limity v území a morfologii terénu.

b) *„zpřesnit vymezení rozvojového území směrem k hranici Prahy.“*

Rozsah rozvojového území byl v Metropolitním plánu zpřesněn s ohledem na budoucí rozvoj letiště, limity v území a s ohledem na vymezení stávající dráhy 12/30 ke zrušení po zprovoznění nové paralelní dráhy. Hranice zastavitelných ploch směrem do Středočeského kraje není pro tuto zastavitelnou plochu zásadní, protože ze západní strany je území z podstatné části zastavěno. Vymezení ploch zde musí respektovat už prakticky srostlá sídla tak, aby nedocházelo k neúčelnému plýtvání územím vymezováním zbytkových ploch. Pro stanovení hranice zastavitelných ploch je zásadní dohoda o množství záborů ZPF.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této zastavitelné plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

2. 3. 5. 2 K podkapitole e) 2 Transformační plochy nadmístního významu

Pro jednotlivé transformační plochy stanovují ZÚR úkoly pro navazujícíÚPD, ve kterých jsou stanoveny zejména požadavky na komplexní řešení území transformačních ploch, na jejich prostorové uspořádání a způsob využití, na řešení dopravní a technické infrastruktury, občanského vybavení a vymezení nestavebních bloků. Tyto úkoly Metropolitní plán splňuje, , jak je podrobně a jednotlivě uvedeno u každé vymezené plochy v následujícím posouzení:

XX50 - Transformační plocha Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna

(před změnou č. 15 400/Z/50)

Tato transformační plocha je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 160 / Libeňské doky, 069 / Palmovka, 068 / Rohanské nábřeží, 848 / Rohanský ostrov.

„Účelem vymezení transformační plochy je celková přestavba území po vybudování protipovodňové ochrany včetně nové technické a dopravní infrastruktury. Plocha představuje významný územní potenciál pro vytvoření plnohodnotné městské čtvrti s umístěním některých významných celoměstských záměrů a pro vybudování rozsáhlého přírodního území s rekreačním a ekologickým významem.“

Metropolitní plán vymezuje v této ploše dvě transformační lokality – 069 / Palmovka a 068 / Rohanské nábřeží – kde se předpokládá vznik nových čtvrtí a stabilizovanou lokalitu 160 / Libeňské doky, kde byla zástavba již realizována. Jedná se o lokality s obytným využitím, které umožňuje rozmanité využití území, včetně výstavby celoměstsky významných staveb. V sousedství těchto lokalit Metropolitní plán vymezuje dostatek nestavebních bloků včetně metropolitního parku Rohanský ostrov vymezeného transformační plochou, kde je cílem podpořit přírodní hodnoty v území v blízkosti řeky a využít toto území k rekreačním účelům.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, přírodním podmínkám a možnostem dopravní obsluhy,*“

Vymezený obytný způsob využití, hybridní typ struktury transformačních lokalit v kombinaci s výškovou regulací vycházejí z centrální polohy ve městě, umožňují vznik soudobého obytného města s pestrou škálou využití. Toto řešení zohledňuje možnost napojení území na stávající sítě technické a dopravní infrastruktury a jejich efektivní využití. Přírodní podmínky specifické pro danou transformační plochu nadmístního významu jsou zohledněny vymezením parků Park na Rohanském ostrově, Park na Libeňském ostrově, Thomayerovy sady, Trojské nábřeží pod Bílou skálou, Bílá skála a vymezením řeky spolu s vymezením ÚSES.

b) *„navrhnout městskou strukturu s veřejným městským prostorem-náměstím,*“

Metropolitní plán vymezuje plošně v návaznosti na stanici metra Palmovka v okolí Libeňské synagogy náměstí jako centrální veřejné prostranství nově vznikajících čtvrtí.

c) *„založit vnitřní systémové vazby dopravy včetně pěší,“*

Transformační plochu charakterizuje vysoký potenciál vybavenosti stávající i navrženou dopravní infrastrukturou pro automobilovou dopravu i všechny trakce veřejné dopravy (metro, tramvaj, autobus s přestupním terminálem Palmovka). Lokalitami Bílá Skála, Košinka, Dolní Libeň prochází koridor navrženého Městského okruhu. Komunikační páteří lokalit Karlínské nábřeží a Rohanské nábřeží je stávající sběrná komunikace Rohanské nábřeží s návaznou sítí místních komunikací včetně Libeňského mostu. Hlavní pěší tahy navazují na centrální pěší zónu náměstí Palmovka s vazbami do Dolní Libně, na vltavské nábřeží, Rohanský ostrov, Libeňské doky a na nástupy do metropolitních parků na březích Vltavy.

d) *„založit systémové plochy zelené infrastruktury.“*

Metropolitní plán v transformační ploše vymezuje metropolitní parky, které jsou součástí parkových lokalit 848 / Rohanský ostrov, 845 / Vltava III., 855 / Bílá skála a lokalitní parky Park na Rohanském nábřeží, Thomayerovy sady. V oblasti jsou dále vymezeny prvky systému ÚSES.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této transformační plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX51 - Transformační plocha Vysočany

(před změnou č. 15 400/Z/51)

Tato transformační plocha je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 158 / Pekárny Odkolek, 025 / Vysočany, 082 / Kolbenova, 157 / Nový Hloubětín, 156 / Elektra, 625 / Bleší trhy, 052 / Harfa, 852 / U Rokytky.

„Účelem vymezení transformační plochy je celková přestavba území na atraktivní městskou čtvrť s bydlením ve vazbě na parkové úpravy podél Rokytky a s možností umístit při ulici Kolbenova celoměstsky významný záměr kulturního nebo sportovního charakteru.“

Metropolitní plán vymezuje v transformační ploše transformační lokality s obytným využitím – 082 / Kolbenova, 157 / Nový Hloubětín, 156 / Elektra, 158 / Pekárny Odkolek. Stanovený typ struktury v kombinaci se způsobem využití umožňují vznik atraktivní městské čtvrti s pestrou škálou využití, včetně celoměstsky významných kulturních a sportovních staveb. Rekreační potenciál místa je podpořen vymezením transformační nestavební lokality 852 / U Rokytky, kde je vymezena plocha pro vznik nového čtvrťového parku.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, přírodním podmínkám a možnostem dopravní obsluhy,“*

   Stanovený obytný způsob využití, hybridní a heterogenní typ struktury vymezených transformačních lokalit a výšková regulace vycházejí z centrální polohy této transformační plochy nadmístního významu ve městě a umožňují vznik soudobého obytného města s pestrou škálou využití. Toto řešení zohledňuje možnost napojení území na stávající sítě technické a dopravní infrastruktury a jejich efektivní využití. Přírodní podmínky specifické pro danou oblast jsou zohledněny vymezením parků U Rokytky, Park u Lidového domu, Park Moravcových a Hořejší rybník. Rozsah ploch vychází ze stavu v území.

b) *„založit vnitřní systémové vazby dopravy (včetně pěší) s nezbytnou prostupností území ve směru sever – jih.“*

   Dopravně je plocha vymezena páteřními komunikacemi orientovanými v radiálním směru z východu na –západ –

Kolbenovou a Poděbradskou ulicí. V severojižním směru je ohraničena sběrnými komunikacemi Freyovou na západě a Kbelskou na straně východní. Přímá dopravní obsluha území lokalit Kolbenova, Harfa, Elektra je řešena sítí místních obslužných komunikací včetně pěších vazeb, které budou upřesněny v rámci navazujících dokumentací a navazujících řízení. Obsluha území veřejnou dopravou je zajišťována především trasou metra B a tramvajovými linkami vedenými v osách Kolbenovy a Poděbradské ulice. Síť veřejné dopravy doplňují autobusové linky vedené v příčném severojižním směru ulicí Freyovou. Přírodní podmínky specifické pro danou oblast jsou zohledněny vymezením parků. Nejvýznamnějším navrženým parkem v území je čtvrťový park U Rokytky, který zajišťuje prostupnost území. Součástí parku jsou i prvky ÚSES.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této transformační plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX52 - Transformační plocha Bohdalec – Slatiny

(před změnou č. 15 400/Z/52)

Tato transformační plocha je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 078 / Pod Bohdalcem, 154 / Slatiny, 079 / V Korytech, 369 / Trnkov.

„Účelem vymezení transformační plochy je celková přestavba území na přirozené těžiště městské části s příslušným vybavením a jeho začlenění do struktury okolní čtvrti jako nové centrum.“

V rámci transformační plochy jsou vymezeny obytné transformační lokality 078 / Pod Bohdalcem, 079 / V Korytech a 154 / Slatiny. Stanovený typ struktury v kombinaci se způsobem využití umožňují vznik soudobého obytného města s odpovídajícím vybavením. Území je navíc napojeno na okolní lokality novou tramvajovou tratí. Tato transformační plocha nadmístního významu má potenciál stát se novým centrem okolních čtvrtí, případně centrem městské části.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„řešit komplexně návrh nové obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí,“*

   Metropolitní plán řeší dotčené území komplexně a stanovuje zde celou řadu regulativů – od regulativů vázaných na lokality, přes regulativy vázané na plochy až po regulativy všech složek infrastruktury. Vznik nové obytné čtvrti je podpořen stanovením obytného využití transformačních lokalit, které umožňuje širokou škálou využití, včetně zástavby generující nové pracovní příležitosti. Občanská vybavenost je v těchto

lokalitách stanovena parametrickými regulativy, její podíl odpovídá budoucím potřebám v území.

b) *„navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, daným přírodním podmínkám a možnostem dopravní obsluhy,*“

Vymezený rozsah transformačních ploch, obytné využití, hybridní a heterogenní typ struktury vymezených transformačních lokalit a výšková regulace odpovídají poloze blízké centru města a řídí se urbanistickou studií, která stanovila rozsah železničních ploch ve vztahu k zástavbě (prověřovací urbanistická studie území Bohdalec – Slatiny, Jakub Cigler architekti, 2024). V území Metropolitní plán vymezuje stávající park Hřbitov ve Vršovicích a nový park Sady na Slatinách, který respektuje přírodní podmínky podél Slatinského potoka. Řešení území v souladu s možnostmi dopravní infrastruktury, která je v území doplněna o nová významná propojení s okolními lokalitami a o novou tramvajovou trať v úseku Spořilov – Vršovice, která je součástí východní tramvajové tangenty Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov. Území je výborně obslouženo veřejnou dopravou, v nedávné době zde vznikly dvě železniční stanice. Součástí MPP je i vymezení koridorů pro lávky přes železniční koridor a plochy budoucích železniční odstavů.

c) *„ověřit možnosti obsluhy území veřejnou dopravou*.“

Metropolitní plán vymezuje koridory pro nová komunikační spojení propojující jednotlivé části transformačního území na Městský okruh. Řešení území je navrženo v souladu s možnostmi dopravní infrastruktury, která je v území doplněna o nová významná propojení s okolními lokalitami a o novou část tramvajové tratě, která bude součástí významné východní tramvajové tangenty. Pro obsluhu území je zásadní železnice, Metropolitní plán vytváří podmínky pro modernizaci železničních tratí v území související s nedávno realizovanými železničními stanicemi. Součástí přestavby území budou nové cyklotrasy a lávky pro pěší překonávající bariéry v území. Bývalé drážní těleso trati ve Strašnicích bude využito pro kvalitně vybavenou páteřní cyklostezku.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této transformační plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX53 - Transformační plocha Nákladové nádraží Žižkov

(před změnou č. 15 400/Z/53)

Tato transformační plocha je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě:
065 / Nákladové nádraží Žižkov.

„*Účelem vymezení transformační plochy je celková přestavba území na atraktivní smíšené centrum horního Žižkova, s přímými vazbami na založenou stávající zástavbu.“*

Metropolitní plán vymezuje v dané transformační ploše nadmístního významu transformační lokalitu 065 / Nákladové nádraží Žižkov. Stanovený typ struktury v kombinaci se způsobem využití umožňují vznik nové plnohodnotné městské čtvrti se smíšeným využitím a s vazbami na stávající okolní zástavbu, vymezení vychází z dohod v území a z urbanistické studie. Umístění transformační lokality na rozhraní několika čtvrtí a na konci Olšanské ulice umožní vznik přirozeného centra této části města. Metropolitní plán počítá se zachováním a s alespoň částečným využitím stávající budovy bývalého nádraží pro veřejnou vybavenost. Nová tramvajová trať využije bývalé těleso železniční trati a bude představovat faktické prodloužení osy Olšanské ulice a budoucí páteř nové zástavby. Koridor tratě je dostatečně široký, aby umožnil vedení trati budovou bývalého nádraží i vedení okolo této budovy v souladu s jejím konkrétním budoucím využitím. Množství občanské vybavenosti je Metropolitním plánem stanoveno bodovými značkami – v dostatečné míře pro navržené kapacity zástavby. Občanskou vybavenost je možné v rámci regulativů umístit i v obytných plochách bez přímého vymezení v Metropolitním plánu.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„řešit komplexně návrh nového centra se smíšeným využitím včetně jeho vazeb, občanské vybavenosti a pracovních příležitostí,*“

   Metropolitní plán řeší tuto plochu komplexně a stanovuje zde celou řadu regulativů – od regulativů vázaných na lokalitu, přes regulativy vázané na plochy až po regulativy všech složek infrastruktury. Obytné využití transformační lokality umožňuje vznik nové městské čtvrti se širokou škálou využití, včetně zástavby generující nové pracovní příležitosti. Vymezená rozloha občanské vybavenosti odpovídá jejímu potřebnému množství, které plyne z předpokládaných kapacit v tomto území v návaznosti na podrobnou urbanistickou studii. Předpokládá se různé využití stávající budovy bývalého nádraží, která je součástí stabilizovaných ploch.

b) *„navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě, místním podmínkám a v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy,*“

   Stanovené obytné využití, hybridní typ struktury lokality a výšková regulace reagují na centrální polohu plochy v rámci

města. Řešení území odpovídá možnostem dopravní infrastruktury, která je v území doplněna o nová významná propojení s okolními lokalitami a o koridor pro novou tramvajovou trať využívající stopy opuštěné železnice. Obsluhu veřejnou dopravou bude zajišťovat primárně tato tramvajová trať. Dopravní obsluhu území po pozemních komunikacích zajišťuje především komunikace Malešická, která je v Metropolitním plánu navržená k přestavbě, a její navržené nové napojení na ulici Českobrodskou (Jarovská třída).

c) *„ověřit možnosti využití opuštěného koridoru tratě –Malešice – Žižkov pro dopravní obsluhu území a ověřit možnost obsluhy transformační plochy kapacitní kolejovou dopravou.“*

Možnosti využití stopy opuštěné železnice byly prověřeny a Metropolitní plán zde vymezil vedení nové tramvajové tratě. Pro další prověření Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy pro budoucí tangenciální propojení kapacitní kolejovou dopravou a pro případné budoucí napojení na systém metra v centru města.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této transformační plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX54 - Transformační plocha Masarykovo nádraží

(před změnou č. 15 400/Z/54)

Tato transformační plocha je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě 064 / Masarykovo nádraží.

„Účelem vymezení transformační plochy je celková přestavba území na plnohodnotnou městskou zástavbu převážně smíšeného využití, pro rozvoj významného uzlu veřejné dopravy a rozvoj souvisejících služeb.“

Metropolitní plán vymezuje v této transformační ploše nadmístního významu transformační lokalitu 064 / Masarykovo nádraží. Stanovený typ struktury v kombinaci se způsobem využití umožňují vznik nové plnohodnotné městské čtvrti s pestrou škálou využití a vazbami na významný dopravní uzel. Masarykovo nádraží bude zachováno a bude do něj zaústěna modernizovaná trať Praha–Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha, čímž se potvrdí pozice tohoto nádraží jako důležitého dopravního uzlu. Podstatná část dnes nevyužívaných manipulačních ploch v prostoru nádraží je ale určena k zástavbě, Metropolitní plán vzhledem k velikosti ploch předpokládá, že nová struktura naváže na okolí. Relativně kapacitní zástavba s vertikálně smíšeným využitím v rámci budov bude plně využívat velký potenciál území, dobré napojení na infrastrukturu a blízkost

centra Prahy. Rozsah a kapacita ploch vychází i z dohody s Ministerstvem kultury.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„řešit komplexně dotvoření celoměstského centra,*“

   Metropolitní plán řeší tuto plochu komplexně a stanovuje zde celou řadu regulativů – od regulativů vázaných na lokalitu, přes regulativy vázané na plochy až po regulativy všech složek infrastruktury. Regulativy vycházejí z vlastností okolních struktur města a podporují vznik nové městské čtvrti se širokou škálou využití. Nová čtvrť dotvoří stávající městské centrum a doplní ho o novou soudobou vrstvu města.

b) *„navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a vazbám na okolí,*“

   Stanovené obytné využití, hybridní typ struktury lokality a výšková regulace reagují na centrální polohu území v rámci města. Výška zástavby je přizpůsobena okolí a poloze uvnitř Památkové rezervace v hl. m. Praze. Rozsah a kapacita ploch vychází i z dohody s Ministerstvem kultury a průběžné zpracovávaných urbanistických studií a architektonických soutěží. Transformační plochy jsou vymezeny v návaznosti na stávající zástavbu okolních lokalit. Metropolitní plán vymezuje pěší propojení, ulice a náměstí, které navazují na okolí. Důležitým prvkem vymezeným Metropolitním plánem je návržený koridor pro stavbu pro bezmotorovou dopravu – lávku nad kolejištěm propojující Opletalovu ulici s ulicí Na Florenci a zajišťující nezbytnou příčnou prostupnost územím. Zásadní propojení s Hlavním nádražím bude zajištěno výstavbou tramvajové tratě Vinohradská – Hlavní nádraží – Bolzanova.

c) *„navrhnout způsob využití území v rozsahu odpovídajícím možnostem dopravní obsluhy s cílem maximálně redukovat dopravu generovanou v celoměstském centru.“*

   Stanovené řešení území je v souladu se současnými možnostmi dopravní infrastruktury, kterou tvoří síť místních obslužných komunikací na jeho obvodu (Hybernská, Havlíčkova, Na Florenci, Křižíkova, Prvního Pluku, Trocnovská a Husitská). Pro dopravní obsluhu je významné přímé napojení na Wilsonovu třídu v prostoru křižovatky Bulhar, potažmo křižovatky na Těšnově. Pro veřejnou dopravu je významná nejen poloha samotné (Metropolitním plánem respektované) hlavové železniční stanice v přímém centru

města, ale také blízké stanice metra tras B a C (Náměstí Republiky a přestupní stanice Florenc). Návaznou povrchovou dopravu vytváří síť tramvajových linek a zčásti městských autobusů (stanice Florenc). Území je vzhledem k výborné obsluze veřejnou dopravou a díky nově navržené železniční trati, která ho přímo propojí s Letištěm Václava Havla Praha, ideální pro vzorovou soudobou přestavbu zanedbaného území s minimálním množstvím generované individuální automobilové dopravy.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této transformační plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX55 - Transformační plocha Nádraží Smíchov

(před změnou č. 15 400/Z/55)

Tato transformační plocha je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě 072 / Smíchovské nádraží.

„Účelem vymezení transformační plochy je celková přestavba území na obytnou čtvrť s příslušnou vybaveností místního i celoměstského významu a dále zahrnující dopravní terminál, nové autobusové nádraží, parkoviště P+R a centrum city-logistiky v přímé vazbě na železniční stanici.“

Metropolitní plán vymezuje v dané transformační ploše nadmístního významu transformační lokalitu 072 / Smíchovské nádraží. Stanovený typ struktury v kombinaci se způsobem využití umožňují vznik nové plnohodnotné městské čtvrti, s pestrou škálou využití, včetně veřejné vybavenosti místního i nadmístního významu. Nová čtvrť vznikne v přímé návaznosti na již revitalizovanou část Smíchova v okolí Anděla. Metropolitní plán vymezuje plochy pro všechny požadované stavby infrastruktury spojené do významného dopravního terminálu. I přes významnou redukci ploch železnice dojde vzhledem k výstavbě vysokorychlostní tratě Praha-Beroun výhledově vedoucí do Plzně a Mnichova a budoucí modernizaci železničního uzlu Praha včetně tunelů pod centrem města k posílení významu tohoto uzlu. Transformační plochy jsou převážně vymezeny nad nevyužívanými nebo málo využívanými částmi kolejiště na základě podrobné urbanistické studie. Výstavba v severní části území a v návaznosti na terminál již byla zahájena.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„řešit komplexně návrh nové obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti,“*

   Metropolitní plán řeší tuto plochu komplexně a stanovuje zde celou řadu regulativů – od regulativů vázaných na lokalitu,

přes regulativy vázané na plochy až po regulativy všech složek infrastruktury. Obytné využití lokality umožňuje vznik zástavby se širokou škálou využití. Občanská vybavenost je v lokalitě stanovena bodovou značkou a plošným vymezením. Metropolitní plán počítá i s transformací stávajícího autobusového terminálu Na Knížecí, jehož území je v budoucnu možné využít pro výstavbu celoměstsky významné občanské vybavenosti.

b) *„navrhnout přiměřený rozsah plochy, navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze ve městě a možnostem dopravní obsluhy,*“

Stanovené obytné využití, hybridní typ struktury lokality a výšková regulace odpovídají centrální poloze území ve městě, jeho dobrému napojení na veřejnou dopravu, na významné komunikace Radlickou a Strakonickou a na železniční dopravu, i s přihlédnutím k vyjímečnosti budoucího dopravního uzlu. Stanovené kapacity území odpovídají významu místa a vycházejí z dohod v území a urbanistické studie.

c) *„prověřit dopravní terminál, jehož součástí bude nádraží,“*

Z dopravního hlediska je území výhodně situováno s možností přímé vazby na nadřazenou komunikační síť – Městský okruh s úsekem Dobříšské a na severojižní úsek Radlické komunikace. To umožňuje dobré napojení budoucího přestupního terminálu s autobusovým nádražím a záchytným parkovištěm P+R. Stávající veřejná doprava dostatečně obsluhuje území především metrem trasy B, autobusy a linkami tramvají vedenými Radlickou a Nádražní ulicí s vazbami na železniční stanici Praha-Smíchov. Metropolitní plán v souladu se ZÚR vymezuje plochy pro nový dopravní uzel kombinující autobusový terminál, záchytné parkoviště P+R a překladiště city logistiky v blízkosti železniční stanice.

d) *„respektovat v návrhu nové zástavby zaklenutý Radlický potok,“*

Radlický potok je zaklenutý prakticky v celé své délce a probíhá pod zástavbou Radlického údolí a přímo pod budovou nádraží Smíchov mimo jádro zástavby transformační plochy. Při zachování nádraží a jeho funkce Metropolitní plán nemůže trasu potoka nijak měnit, konkrétní řešení je mimo podrobnost územního plánu. Nový dopravní terminál z principu bude ve svém podrobném řešení respektovat polohu a význam Radlického potoka jako limitu v území. Radlický potok je v příslušném KLO výslovně zmíněn.

e) *„prověřit komunikační propojení s pravým břehem Vltavy.“*

Metropolitní plán prověřil potřebu komunikačního propojení obou vltavských břehů a vymezil koridory pro nová přemostění s preferencí realizace tramvajového mostu, který je součástí jižní tramvajové tangenty Smíchov – Dvorce – Budějovická situovaném v poloze mezi Nádražní ulicí a Podolským nábřežím (Dvorecký most, který byl v nedávné době pro tramvajovou dopravu již zprovozněn).
K podrobnému prověření vymezil Metropolitní plán koridor územní rezervy pro přemostění v poloze mezi Nádražní ulicí a Podolským nábřežím přes Císařskou louku (Podolský most) a návrhový koridor pro most mezi ulicí Na Zlíchově (vazba na Křížovou) a Podolským nábřežím ve vazbě na Jeremenkovu ulici (Zlíchovský most).

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této transformační plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

XX56 - Transformační plocha Holešovice – Bubny – Zátory

(před změnou č. 15 400/Z/56)

Tato transformační plocha je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě 070 / Nové Bubny.

„Účelem vymezení transformační plochy je rozšíření celoměstského centra o významnou plochu určenou pro plnohodnotnou zástavbu převážně smíšeného využití včetně ploch parků a pro umístění celostátně významné budovy filharmonie.“

V transformační ploše nadmístního významu je navržena transformační lokalita 070 / Nové Bubny. Regulativy v území umožňují vznik celoměstsky významné městské čtvrti s pestrou škálou využití, včetně významných staveb veřejné vybavenosti. V území jsou plošně vymezeny centrální park a plocha pro filharmonii. Transformační plocha je jedním z nejdůležitějších míst určených pro vznik soudobého města, rozšíření celoměstského centra a propojení stávajících čtvrtí, což kumulativně povede k rozvoji Prahy jako celku. Regulativy jsou stanoveny v souladu s dohodami v území a urbanistickou studií.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout smíšené využití celoměstského centra,“*

Transformační lokalita Nové Bubny představuje v Metropolitním plánu největší souhrnný potenciál pro rozšíření stávajícího centra a tvoří tak významnou část rezerv pro město dalších desetiletí. Obytné využití této lokality

umožňuje vznik nové městské čtvrti se širokou škálou využití, z regulativů stanovených pro hybridní strukturu vyplývá, že zástavba bude vertikálně smíšená, jednotlivé budovy budou mít různé využití v podlažích nad sebou. Metropolitní plán vymezuje plochu pro celoměstsky významnou občanskou vybavenost a v jednotlivých transformačních plochách vymezuje další občanskou vybavenost bodovými značkami nebo plošným vymezením v rozsahu odpovídajícím budoucím kapacitám území a jeho významu v rámci města.

b) *„navrhnout charakter a strukturu nové zástavby, která bude reagovat na charakter navazujících čtvrtí při západní a východní straně území,*“

Stanovené obytné využití, hybridní typ struktury lokality a výšková regulace umožňuje vznik čtvrti odpovídající poloze území ve městě, umožňuje reagovat na charakter okolních lokalit. Vmyezená veřejná prostranství a prvky dopravní infrastruktury podporují propojení Letné a Dolních Holešovic ve východo-západním směru. Regulativy odpovídají zpracované urbanistické studii.

c) *„začlenit pozůstatky industriální minulosti do nové zástavby,“*

V souladu s podrobností příslušející územnímu plánu stanovuje Metropolitní plán v daném území soubor regulativů, které určují podmínky pro budoucí využití území. Nové využití původních budov a jejich začlenění do nové zástavby je Metropolitním plánem umožněno, a to za podmínky, že ostatní stanovené regulativy budou splněny. Regulativy Metropolitního plánu obecně podporují zachování stop staré zástavby. V současnosti se ale v ploše nachází již jen drobné pozůstatky původních budov. Nastavené parametry zástavby vycházejí z urbanistické studie, která se zachováním historických objektů počítá.

d) *„navrhnout výškovou regulaci pro novou zástavbu odpovídající poloze v celoměstském centru,“*

Metropolitní plán stanovuje výškovou regulaci pro celé území transformační plochy nadmístního významu vycházející z dohod v území, urbanistické studie a dohody s Ministerstvem kultury. Výšková regulace reaguje na centrální polohu území v rámci Prahy, akcentuje význam nového vstupního místa do centra města v severní části, v okolí stanice metra linky C. Vymezená hladina věží je prověřena systémem panoramat a vedut z hlediska zásahu do chráněného panorama Památkové rezervace v hl. m. Praze. Umístění transformační oblasti v meandru Vltavy v nízké

relativní výšce umožňuje výstavbu vyšších dominant i v rámci ochranného pásma Památkové rezervace v hl. m. Praze.

e) *„navrhnout regulaci umožňující vznik dostatečných ploch pro občanskou vybavenost a parky.“*

V transformačních plochách v lokalitě Nové Bubny jsou plošně vymezeny rozsáhlý park a plocha občanské vybavenosti, určená pro umístění nové filharmonie. Rozloha těchto prvků odpovídá stanovené hybridní struktuře a urbanistické studii.

f) *„navrhnout dopravní obsluhu území odpovídající navrhované struktuře území.“*

Dopravní obsluha území je založena primárně na kvalitním pokrytí veřejnou dopravou na bázi všech druhů kolejové dopravy. Dopravní řešení sleduje vedení lokální průjezdné dopravy po hlavních sběrných komunikacích na obvodu lokality a v celém transformačním území vytváření dopravně klidných veřejných prostranství. V širších vztazích jsou akceptovány stávající vazby na mosty Barikádníků, Hlávkův, Trojský a Dělnickou ulicí na most Libeňský. Přímý dopravní přístup motorovými vozidly zajišťuje převážně pravoúhlá síť místních obslužných komunikací s vazbou na sběrnou komunikaci městského významu Argentinská a významnou místní komunikaci nábřeží Otakara Jaroše. Skelet hlavních ulic dotváří úseky dalších významných komunikací – Nová Bubenská a Partyzánská s vazbami na Trojský most a severní místní tangentu ulici Vrbenského s propojením na Argentinskou. Vnitřní uliční síť území doplňují obslužné komunikace nižšího dopravního významu a vzájemná spojení dopravně zklidněných obytných ulic se smíšeným provozem. Železniční páteří je trať Praha–Kladno vedená po rekonstruovaném Negrelliho viaduktu do stanice Praha-Bubny s přestupem na metro C a tramvajové linky ve stanici Vltavská. V severní části lokality je na kralupské trati provozována železniční stanice Praha-Holešovice s přestupem na metro C a linky tramvají. Vnitřní síť tramvají je situačně upravena s ohledem na pokrytí území zastávkami v docházkových vzdálenostech, při zachování vazeb na stávající tramvajové návaznosti do sousedních městských částí.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s vymezením této transformační plochy a s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci.

2. 3. 5. 3 K podkapitole e) 3 Plochy a koridory dopravní infrastruktury nadmístního významu

e) 3.1 Požadavky na využití stávajících prvků dopravní infrastruktury nadmístního významu

ZÚR vymezují konkrétní návrhové plochy a koridory dopravní infrastruktury. Ty doplňují popisem stávajícího dopravního systému, který stanovují zachovat. Stávající prvky dopravní infrastruktury určené k zachování jsou vymezeny ve schématu S02 grafické části ZÚR.

Stávající systémy vymezené v ZÚR Metropolitní plán respektuje, potvrzuje vymezení jednotlivých prvků ve výkrese Z03 Hlavní výkres infrastruktury grafické části MPP a navazuje na ně při stanovování koncepce dopravní infrastruktury i při vymezení jednotlivých ploch a koridorů.

e) 3.1.1 Silniční doprava

„V ZÚR je z hlediska podrobnosti sledován nadřazený komunikační systém, který zahrnuje dálnice (včetně Pražského okruhu) a další pozemní komunikace s celoměstským významem (Městský okruh, Průmyslový polookruh, radiály, spojky a ostatní silnice I. třídy). Nadřazený komunikační systém v ZÚR doplňuje Vestecká spojka a přivaděče Čimický a Rybářka, které jsou stavební součástí Pražského okruhu.“

Metropolitní plán respektuje vymezený nadřazený komunikační systém a potvrzuje ho v konkrétním vymezení stávajících prvků určených k zachování, navržených ploch a koridorů i ploch a koridorů územních rezerv. Podrobně viz čl. 119 a 120 textové části MPP.

Nadřazený komunikační systém Prahy

„Vymezený nadřazený komunikační systém Prahy konkrétně zahrnuje 2 okruhy, Pražský okruh a Městský okruh, propojené maximálně sedmi celoměstsky významnými radiálními sběrnými komunikacemi (radiálami) – Chodovskou, Chuchelskou, Radlickou, Břevnovskou, Proseckou, Vysočanskou a Štěrboholskou, které doplňuje Průmyslový polookruh v trase Průmyslová – Kbelská a Libeňská a Spořilovská spojka. Součástí nadřazeného komunikačního systému jsou i dálnice a silnice I. třídy napojené na Pražský okruh.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení, stávající části nadřazeného komunikačního systému vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 119 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP.

Pražský okruh

„Pražský okruh patří k nejdůležitějším prvkům nadřazeného komunikačního systému Prahy. Na okraji Prahy a zčásti v přilehlém území Pražského regionu propojuje systém dálnic a silnic směřujících k Praze z ostatního území Česka. Navržené koridory Pražského okruhu doplňují zprovozněné úseky mezi Ruzyní a dálnicí D1 u Dobřejovic (na mimopražském území) a úsek od Běchovic po Horní Počernice. Součástí stávajících úseků na území Prahy jsou i následující stávající mimoúrovňové křižovatky (MÚK): MÚK Satalice, MÚK Počernice a MÚK Černý Most v rámci stavby 510; MÚK Písnice v rámci stavby 513; MÚK Strakonická a MÚK Lochkov v rámci stavby 514; MÚK Slivenec, MÚK Řeporyje, MÚK Jinočany, MÚK Chrášťany a MÚK Třebonice v rámci stavby 515; MÚK Řepy v rámci stavby 516; MÚK Ruzyně v rámci stavby 517.

Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržené koridory jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 3.2.2.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení, stávající části Pražského okruhu včetně stávajících mimoúrovňových křižovatek vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 119, odst. 2 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP. Navržené koridory pro dostavbu jihovýchodní části a severní části Pražského okruhu, včetně koridorů pro související a navazující stavby a plochy pro výstavbu mimoúrovňových křižovatek, stejně jako plochy a koridory navržené pro klíčová rozšíření stávajících úseků na stávající části navazují. Soulad je jednotlivě posouzen níže u konkrétních prvků ZÚR, podrobné odůvodnění konkrétních ploch a koridorů vymezených v MPP je uvedeno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

Městský okruh a Průmyslový polookruh

„Navržený koridor pro dostavbu Městského okruhu navazuje na zprovozněný západní úsek Pelc Tyrolka – Barrandovský most – Rybníčky. Městský okruh tangenciálně propojuje radiály na hranici centra Prahy. Je doplněn Průmyslovým polookruhem tvořeným Kbelskou a Průmyslovou komunikací, který ve východní části Prahy propojuje Štěrboholskou a Vysočanskou radiálu.

Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržený koridor určený k dostavbě Městského okruhu jsou uvedeny u konkrétního prvku, viz pododdíl e) 3.2.2.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení, stávající části Městského okruhu včetně stávajících mimoúrovňových křižovatek vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 119, odst. 3 a 4 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP. Metropolitní plán respektuje vymezení Průmyslového polookruhu jako součást nadřazené komunikační sítě, viz čl. 119, odst. 5 textové části MPP.

Navržené koridory pro dostavbu východní části Městského okruhu, včetně koridorů pro související a navazující stavby a plochy pro výstavbu mimoúrovňových křižovatek na stávající části navazují. Soulad je jednotlivě posouzen níže u konkrétních prvků ZÚR, podrobné odůvodnění konkrétních ploch a koridorů vymezených v MPP je uvedeno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká, Štěrboholská a Spořilovská spojka.

„ZÚR potvrzují trasy stávajících radiál. Chodovská radiála je komunikací celoměstského významu v jižní části města ve stopě ulice Brněnské a úseku ulice 5. května u Spořilova, která propojuje Pražský okruh na jihovýchodě s Městským okruhem u Spořilova. Chuchelská radiála je komunikací celoměstského významu ve stopě ulice Strakonické v úseku jižně od Barrandovského mostu, která propojuje Pražský okruh u Lahovic s Městským okruhem na levém předmostí Barrandovského mostu. Prosecká radiála je komunikací celoměstského významu, která propojuje Městský okruh v oblasti Pelc Tyrolky s Pražským okruhem u Březiněvsi. Štěrboholská radiála je komunikací celoměstského významu, která propojuje Městský okruh u Rybníčků s Pražským okruhem u Běchovic. Spořilovská spojka propojuje Chodovskou radiálu s Městským okruhem v oblasti Spořilova.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení, stávající radiály včetně stávajících mimoúrovňových křižovatek vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 119, odst. 6, 7 a 8 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP. Metropolitní plán je v souladu s následujícími konkrétními úkoly pro navazující ÚPD:

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat stávající trasy,“*

   Metropolitní plán respektuje stávající tras radiál, které konkrétně vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP a zároveň stanovuje takovou regulaci, která umožňuje prověřit a realizovat stavební úpravy směřujících ke zlepšení jejich zapojení do veřejných prostranství, zkvalitnění estetického řešení a snížení negativních vlivů na životní prostředí v rámci přestavby okolí nadřazeného komunikačního systému (v souladu s čl. 117, odst. 5 textové části MPP).

b) *„s ohledem na současnou situaci v trase Prosecké radiály prověřit úpravu jejího průběhu tak, aby došlo ke zmírnění negativních účinků této komunikace na území,“*

Metropolitní plán neomezuje možnosti úpravy nivelety Prosecké radiály v ulici V Holešovičkách a prověření možností na snížení negativních účinků dopravy na území. Metropolitní plán přímo zakrytí Prosecké radiály nevymezuje, ale samotnou ulici V Holešovičkách vymezuje jako metropolitní třídu – veřejné prostranství nejvyšší úrovně. Tím jsou vytvořeny předpoklady pro navazující řízení, aby mohla být provedena taková opatření, která zkvalitní podobu veřejného prostranství, například pro podélnou prostupnost pro pěší, vznik nové zástavby s vyšší mírou využití a realizaci vybavenosti. Ulice metropolitní úrovně musí splňovat požadavky PSP na městské třídy. V současné době nebylo v rámci technických prověření Městského okruhu a Libeňské spojky nalezeno řešení, které by dostatečně prokázalo realizovatelnost tunelového vedení Prosecké radiály právě ve vazbě na stavby Městského okruhu. Předpokládá se ale, že v souvislosti s výstavbou Libeňské spojky a dostavbou Pražského okruhu bude její dopravní zátěž postupně klesat.

c) *„prověřit možnosti zkvalitnění řešení Spořilovské spojky pro snížení dopadů negativních účinků dopravy na urbanizované území.“*

V souvislosti s omezením negativních účinků dopravy na okolní území Metropolitní plán vymezuje konkrétní koridor pro zakrytí Spořilovské spojky v koordinaci s návrhem jižní tramvajové tangenty (v MPP vymezené jako koridor 622/-/20 Tramvajová trať Spořilov - Chodovec - Opatov - Háje - Jižní Město). Rozsah koridoru odpovídá zpracované dopravně urbanistické studii (Studie zakrytí Spořilovské spojky, třiarchitekti a SATRA, 2016). Komunikace má velmi negativní bariérový efekt na prostupnost mezi sousedními obytnými lokalitami.

Dálnice a silnice I. třídy

„Na Pražský okruh jsou v rámci nadřazeného komunikačního systému zvnějšku postupně napojovány dálnice I. třídy, dálnice II. třídy a silnice I. třídy propojující Prahu s regionem a se zbytkem státu. Konkrétně se jedná o stávající dálnice: D1 (Praha – Brno) napojenou mimo území Prahy, D4 (Praha – Strakonice) včetně stávajících mimoúrovňových křižovatek Zbraslav sever a Zbraslav jih, D5 (Praha – Plzeň), D6 (Praha – Karlovy Vary), D7 (Praha – Slaný), D8 (Praha – Ústí nad L.), D10 (Praha – Turnov) včetně stávající mimoúrovňové křižovatky Radonice, D11 (Praha – Hradec Králové) a silnici I/2 (Praha – Kostelec nad Černými lesy).

Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro další navržené koridory dálnic, silnic I. třídy a související mimoúrovňové křižovatky jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 3.2.2.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení, stávající dálnice a silnice I. třídy, které zasahují na území Prahy, včetně stávajících mimoúrovňových křižovatek vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 119, odst. 1 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP. V návaznosti na stávající síť MPP navrhuje koridory pro výstavbu nových silnic a pro zásadní modernizaci stávajících dálnic, je-li to účelné a nezbytné, podrobné odůvodnění konkrétních ploch a koridorů vymezených v MPP je uvedeno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

e) 3. 1. 2 Železniční doprava

„V ZÚR jsou z hlediska podrobnosti sledovány železniční koridory evropského významu a vybrané koridory celoměstského významu (konkrétně se jedná o tratě Praha – Kolín, Praha – Lysá nad Labem – Nymburk, Praha – Mladá Boleslav – Turnov, Praha – Kralupy nad Vltavou, Praha – Kladno – Chomutov, Praha – Beroun a Praha – Benešov). Železniční uzel Praha zahrnuje všechny železniční tratě zaústěné do Prahy a zahrnuje také železniční spojky pro nákladní železniční dopravu. Na železniční uzel Praha je napojen terminál nákladní dopravy Praha-Uhříněves.

ZÚR navrhují koridory pro doplnění železničního uzlu Praha, jeho předpokládanou modernizaci (optimalizaci) a koridory pro nové tratě včetně rychlých spojení. Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržené koridory jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 3.2.3.“

Metropolitní plán respektuje stávající železniční tratě, konkrétně je vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 126 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP, Metropolitní plán vytváří podmínky pro výstavbu vysokorychlostních tratí a související přestavbu železničního uzlu Praha v návaznosti na zpracovanou studii proveditelnosti. Metropolitní plán respektuje stávající zařízení na železnici včetně terminálu nákladní dopravy Uhříněves, který také vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP. Pro modernizaci a dostavbu železniční sítě jsou v MPP vymezeny konkrétní plochy a koridory, jejich podrobné odůvodnění je uvedeno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP. Metropolitní plán je v souladu s následujícími konkrétními úkoly pro navazující ÚPD:

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat všechny koridory železničních tratí zaústěné do Prahy,“*

   Metropolitní plán respektuje stávající koridory železničních tratí zaústěných do železničního uzlu Praha na území

hlavního města (trať 120 do Kladna, trať 122 do Hostivice, trať 171 do Plzně, trať 173 do Rudné u Prahy, trať 110 do Vraného nad Vltavou, trať 221 do Benešova u Prahy, trať 011 do Kolína, trať 231 do Lysé nad Labem, trať 070 do Neratovic a trať 091 do Kralup nad Vltavou) a v trase některých z nich vymezuje koridory pro jejich modernizaci. Zároveň Metropolitní plán vymezuje koridory pro novou trať na Letiště Václava Havla a koridory pro vysokorychlostní tratě, které budou rovněž zaústěny do železničního uzlu Praha. Metropolitní plán vychází z komplexní studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, která definovala potřeby územní ochrany pro modernizaci všech železničních tratí na území města.

b) *„řešit výhledové uspořádání železničního uzlu Praha v celoměstském centru,“*

V koncepci železniční dopravy Metropolitní plán stanovuje na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha podmínky pro zvýšení kapacity a kvality železničních tratí zaústěných do železničního uzlu Praha a vymezuje koridory pro rozšíření stávajících železničních tratí. Vymezuje návrhové koridory pro propojení stávajících úseků železničního uzlu Praha pomocí tunelů pod centrem města včetně návrhu ploch pro stanice a zastávky, a dále vymezuje koridor pro další případný tunel v souladu s vymezením územní rezervy v ZÚR. Více k vymezení těchto nadmístních prvků nad rámec ZÚR viz kapitola 13 textové části odůvodnění MPP.

c) *„prověřit situování nových zastávek pro zlepšení plošné obsluhy území a přestupních vazeb,“*

Metropolitní plán prověřil situování nových stanic a zastávek a vymezil plochy pro umístění nových železničních stanic a zastávek s vazbou na návaznou síť veřejné dopravy, které výrazně zlepší obsluhu území hůře dostupných částí města a zatraktivní ekologickou městskou hromadnou dopravu. Další zřizování zastávek je nad rámec Metropolitního plánu přípustné i bez přímého vymezení, stanice a zastávky by ale neměly neúměrně snižovat kapacitu tratí s ohledem na význam železnice pro efektivní příměstskou dopravu. Přímé vymezení zastávek odpovídá studii proveditelnosti železničního uzlu Praha.

d) *„upřesnit územní nároky potřebného zázemí železniční dopravy (tj. provozně-technické základny umožňující požadovaný rozsah a kvalitu železniční dopravy) a návrhem*

rekonstrukcí stávajících tratí směřovat ke snížení akustických emisí.“

Metropolitní plán upřesňuje nároky na potřebné zázemí železniční dopravy vymezením konkrétních ploch. Zázemí pro osobní železniční dopravu je zajištěno především pomocí stávajícího vybavení železničního uzlu Praha a návrhů železničních zařízení zapojených do železničního uzlu Praha (včetně potřebných odstavných kolejí), které jsou vymezeny zpravidla v rámci lokalit s lineární strukturou. Pro nákladní železniční dopravu je navrhováno dobudování zázemí pro zajištění funkčního modelu city logistiky především pomocí nových logistických center. Kombinovaná doprava má na území Prahy zázemí v kontejnerovém překladišti Praha-Uhříněves. V blízkosti Městského okruhu a železničních tratích jsou navrženy city logistické terminály Praha-Smíchov a Praha-Malešice v souladu se ZÚR. Pro zachování možnosti obsluhy významných průmyslových zón železniční dopravou je v grafické části MPP potvrzena stávající síť vleček. Pro zlepšení podílu využití nákladní železniční dopravy při obsluze Prahy jsou navrženy nové vlečky. Metropolitní plán vymezuje koridory pro modernizace stávajících tratí, které vedou k jejich zkapacitnění a zkvalitnění jejich vybavení (a snížení akustických emisí).

e) 3.1.3 Letecká doprava

„ZÚR potvrzují systém čtyř stávajících letišť.“

Metropolitní plán respektuje čtyři stávající letiště a potvrzuje jejich vymezení v podrobnosti územního plánu. Podrobně viz čl. 129 textové části MPP.

Letiště Václava Havla Praha

„Veřejné mezinárodní letiště na severozápadním okraji Prahy v těsné vazbě na Pražský okruh a dálnici D7 (Praha – Slaný). Na území Prahy zasahuje do městských částí Praha 6, Přední Kopanina a Nebušice. Zasahuje do katastrálních území Ruzyně, Přední Kopanina, Liboc, Nebušice. ZÚR stanovují podmínky pro další rozvoj letiště vymezením koridoru pro novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu, viz podrobně pododdíl e) 3.2.4.“

Metropolitní plán vymezuje Letiště Václava Havla Praha, viz čl. 129. odst. 3, písm. a) textové části MPP. Areál letiště je vymezen jako součást zastavitelné lokality 604 / Letiště Václava Havla Praha s produkčním využitím. V lokalitě jsou vymezeny adekvátní rozvojové a transformační plochy pro rozvoj letiště a souvisejících provozů. MPP navrhuje koridor pro výstavbu nové paralelní dráhu ke vzletům a přistávání i další koridory dopravní a technické infrastruktury pro zajištění provozu letiště, podrobné odůvodnění je uvedeno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

Letiště Praha-Kbely

„Vojenské letiště je vymezeno v severní části města v městské části Praha 19 jihovýchodně od ulice Mladoboleslavská. Zasahuje do katastrálních území Kbely, Hloubětín, Vysočany. Současný dráhový systém letiště s jednou vzletovou a přistávací dráhou zůstane zachován bez podstatných změn.“

Metropolitní plán vymezuje Letiště Praha-Kbely, viz čl. 129. odst. 3, písm. b) textové části MPP a je v souladu s následujícími konkrétními úkoly pro navazující ÚPD:

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit výhledový územní rozsah letiště.“*

Metropolitní plán upřesňuje výhledový rozsah letiště vymezením lokality 597 / Letiště Kbely jako zastavitelné lokality s produkčním způsobem využití a potvrzuje dráhu pro vzlety a přistávání. Územní rozsah areálu je stabilizovaný. Letiště Praha-Kbely je vojenským letištěm s mezinárodním významem pro zajištění obrany a bezpečnosti státu.

Letiště Letňany

„Neveřejné mezinárodní a veřejné vnitrostátní letiště se rozkládá na rozhraní městských částí Praha 18 a Praha 19, zasahuje do katastrálních území Letňany, Kbely.“

Metropolitní plán vymezuje Letiště Letňany, viz čl. 129. odst. 3, písm. c) textové části MPP a je v souladu s následujícími konkrétními úkoly pro navazující ÚPD:

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) „upřesnit výhledový územní rozsah letiště.“

Metropolitní plán stabilizuje stávající rozsah letiště, které se nachází v nezastavitelné lokalitě 921 / Čakovice - Vinoř, zázemí letiště se nachází v zastavitelné stabilizované lokalitě 599 / Letiště Letňany s produkčním využitím. Nezpevněné plochy letiště jsou vymezeny jako součást otevřené krajiny a krajinného rozhraní. Letiště má historický a krajinný význam, vymezením areálu letiště jako zastavitelné plochy by došlo ke srůstání dříve oddělených ploch města. Vymezení odpovídá charakteru území. MPP potvrzuje stávající nezpevněné dráhy pro vzlety a přistávání.

Letiště Točná

„Neveřejné vnitrostátní letiště se nachází v městské části Praha 12, v katastrálním území Točná.“

Metropolitní plán vymezuje Letiště Točná, viz čl. 129. odst. 3, písm. d) textové části MPP jako neveřejné mezinárodní letiště. Statut letiště oproti ZÚR odpovídá nedávné změně a na regulaci území nemá vliv, jedná se o formální popis stavu letiště, které je registrované dle jiných právních předpisů. ÚPD nemá na statut letiště vliv, takže jeho rozdílný popis v ZÚR a MPP se nedá považovat za nesoulad mezi dokumentacemi. MPP je v souladu s následujícími konkrétními úkoly pro navazující ÚPD:

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit výhledový územní rozsah letiště.“*

Metropolitní plán stabilizuje stávající rozsah letiště, které se nachází v nezastavitelné lokalitě 934 / Točná – Hrnčíře, zázemí letiště se nachází v zastavitelné stabilizované lokalitě 639 / Letiště Točná s produkčním využitím, pro jeho rozšíření jsou vymezeny nové zastavitelné plochy. Nezpevněné plochy letiště jsou vymezeny jako součást otevřené krajiny, což odpovídá charakteru území. MPP potvrzuje stávající nezpevněnou dráhu pro vzlety a přistávání.

e) 3.1.4 Vodní doprava

„Vodní doprava v Praze využívá vodní cestu na řece Vltavě, která tvoří přirozenou páteř města (je splavná od Třebenic až po soutok s Labem) včetně části řeky Berounky (po přístav Radotín) s využitím veřejných přístavů Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín. Vltavská vodní cesta je součástí sítě TEN-T a je vymezena v celé šířce řeky.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení, stávající vodní cestu a stávající říční přístavy vymezuje na základě zákona č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 130 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP. K vymezení vodní cesty více také viz část 2. 2. 1 textové části odůvodnění MPP, která se věnuje posouzení souladu MPP a ÚRP. Metropolitní plán je v souladu s následujícími konkrétními úkoly pro navazující ÚPD:

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat sledovanou vodní cestu a veřejné přístavy,“*

Metropolitní plán respektuje a potvrzuje stávající zákonem definovanou využívanou vodní cestu na Vltavě a Berounce (splavné po Radotín), která je vymezená i v ZÚR. Vltava i splavná část Berounky je v Praze využívána pro osobní, nákladní i rekreační vodní dopravu. Metropolitní plán stejně

tak respektuje i vymezené veřejné přístavy. Vltava je jako kompoziční osa Prahy definovaná v základní koncepci, viz čl. 10, odst. 5 textové části MPP.

b) *„upřesnit rozsah ploch pro vodní dopravu, případně v návaznosti na úpravy a rozvoj vodní cesty vymezit plochy nové.“*

Metropolitní plán vymezuje plochy pro navrhované říční přístavy (Libeň, Libeňský ostrov, Palmovka a Radotín) a upřesňuje síť stávajících říčních přístavů na řece Vltavě a Berounce. Pro ochrannou funkci v době povodní jsou vyhrazeny přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín. V souladu s regulací Metropolitního plánu je přípustné zřizovat další přístaviště osobní a rekreační vodní dopravy a drobná překladiště za podmínky, že nebude významně omezeno rekreační využití prostoru řeky, i bez přímého vymezení v MPP. Na základě dohody s Ministerstvem dopravy Metropolitní plán v adekvátním rozsahu vymezuje pozemní části čtyř významných přístavů zahrnutých do systému TEN-T. Pro přístavy Libeň a Radotín vymezuje konkrétní návrhové plochy veřejně prospěšných staveb, určené pro zásadní rozšíření přístavů v rámci rozvoje ekologické nákladní dopravy. MPP navazuje na Studii city logistiky na území hlavního města Prahy (IPR Praha, 2019).

e) 3.1.5 Dopravní infrastruktura jiná

„Pro mobilitu Prahy je zcela zásadní veřejná doprava, která je v podrobnosti ZÚR tvořena převážně kapacitní kolejovou dopravou. V centru města se jedná primárně o stávající tři trasy metra a vybrané tramvajové tangenciální tratě, které v přiměřené podrobnosti ZÚR navrhují doplnit. Pro zajištění vztahu s metropolitním regionem je kromě využití příměstské železnice významná autobusová doprava vedená do přestupních terminálů.

Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržené koridory veřejné dopravy jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 3.2.5.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení, veřejnou dopravu v souladu s Plánem udržitelné mobility považuje za nejdůležitější složku pražské dopravní infrastruktury a stávající prvky veřejné dopravy určené k zachování vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 121 až 125 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci dopravní infrastruktury uvedené v čl. 30 a 31 textové části MPP. Navržené plochy a koridory pro veřejnou dopravu na stávající části navazují. Soulad je jednotlivě posouzen níže u konkrétních prvků ZÚR, podrobné odůvodnění konkrétních ploch a koridorů vymezených v MPP je uvedeno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

Vnější autobusová doprava

„Mezinárodní a vybrané vnitrostátní dálkové spoje autobusové dopravy budou soustředěny na autobusové nádraží Praha Florenc.

Příměstská autobusová doprava bude v Praze směřovat převážně k celoměstsky významným terminálům příměstské autobusové dopravy Depo Písnice (s přestupem na metro trasu D), Zličín (s přestupem na metro trasu B), Dlouhá Míle (s přestupem na kolejový systém), Letňany (s přestupem na metro trasu C), Černý Most (s přestupem na metro trasu B), Smíchovské nádraží (s přestupem na metro trasu B a městskou železnici), Depo Hostivař (s přestupem na metro trasu A a městskou železnici). K některým terminálům u koncových stanic metra budou směřovat také vnitrostátní autobusové linky.“

Metropolitní plán respektuje autobusovou dopravu jako významnou složku veřejné dopravy, vymezení konkrétních tras je ale mimo podrobnost územního plánu. MPP vymezuje stávající významné autobusové terminály příměstské dopravy a centrální autobusové nádraží Praha Florenc určené pro dálkovou dopravu a potvrzuje stávající provozní zázemí pro městskou autobusovou dopravu (stávající garáže) ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 124 textové části MPP. Navržené plochy pro realizaci nových autobusových terminálů odpovídají požadavkům ZÚR, podrobné odůvodnění konkrétních ploch vymezených v MPP je uvedeno v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP. Metropolitní plán je v souladu s následujícími konkrétními úkoly pro navazující ÚPD:

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„prověřit umístění terminálů příměstské dopravy na území Prahy.“*

   Metropolitní plán pro obsluhu okrajových částí Prahy a regionu vymezuje terminály autobusové dopravy, umístěné v kontaktu s kolejovou dopravou a ve vazbě na významné komunikace zejména mimo celoměstské centrum města. Vedle stávajících terminálů Letňany, Černý Most, Depo Hostivař, Bořislavka a Nádraží Veleslavín jsou vymezeny návrhové plochy pro nové autobusové terminály Dlouhá Míle, Smíchovské nádraží (u Dobříšské ulice), Depo Písnicea Suchdol (terminál Výhledy). U terminálů Opatov a Zličín Metropolitní plán vymezuje návrhové plochy pro jejich modernizaci.

e) 3. 2 Požadavky na využití ploch a koridorů dopravní infrastruktury nadmístního významu

e) 3. 2. 1 Společné požadavky na využití ploch a koridorů dopravní infrastruktury

ZÚR pro všechny navržené plochy a koridory dopravní infrastruktury i plochy a koridory územních rezerv stanovují společné požadavky,

které jsou formulovány jako obecné cíle a konkrétní úkoly pro navazující ÚPD, které jsou z obecných cílů odvozené. Koncepce dopravní infrastruktury MPP přímo navazuje na obecné cíle formulované v ZÚR.

Jednotlivé úkoly, které platí vždy pro všechny plochy a koridory vymezené v ZÚR jsou níže obecně odůvodněné pro všechny plochy a koridory souhrnně, konkrétně je způsob jejich naplňování dále posouzen jednotlivě pro každou plochu nebo koridor v odůvodnění souladu s jejich vymezením dále v textu, případně podrobněji u odůvodnění konkrétních ploch a koridorů v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

„Účelem vymezení ploch a koridorů dopravní infrastruktury v ZÚR je zajištění územních podmínek pro:
a) snížení nároků na dopravu návrhem vhodného uspořádání území a návrhem rozvojových ploch, transformačních ploch a areálů s vysokou návštěvností v blízkosti kapacitní veřejné dopravy,
b) rozvoj systému dopravní obsluhy Prahy v návaznosti na Středočeský kraj na základě principů udržitelné mobility s preferencí integrované veřejné dopravy, primárně kolejové (zejména rozšířit síť metra o trasu D, zajistit obsluhu Letiště Václava Havla Praha kapacitním železničním spojením s centrem města, vybudovat systém tratí rychlých spojení dálkové železniční dopravy, rozvíjet stávající železnici návrhem nových zastávek a segregací jednotlivých segmentů dopravy a rozšířit tramvajovou síť o nová tangenciální propojení),
c) provázání jednotlivých druhů dopravy mezi sebou s kvalitním řešením přestupních vazeb a další rozvoj systému záchytných parkovišť P+R situovaných do lokalit s výhodnou přímou návazností na kapacitní veřejnou dopravu,
d) dostavbu komunikační sítě se zaměřením na doplnění chybějících tangenciálních vazeb, s prioritou výstavby Městského a Pražského okruhu, a vybudování nových propojení, aby došlo ke snížení citlivosti a zmírnění kapacitních problémů sítě,
e) minimalizaci zatížení zejména celoměstského centra provozem automobilové dopravy,
f) rozvoj komfortní a bezpečné pěší a cyklistické dopravy, odstraňování bariér a celkové zlepšení kvality veřejných prostranství,
g) podporu alternativní možnosti zásobování města se zaměřením na multimodální způsoby snižující negativní dopady nákladní dopravy,
h) přiměřený rozvoj Letiště Václava Havla Praha s preferencí osobní letecké dopravy před dopravou nákladní.“

Metropolitní plán stanovuje komplexní podmínky pro vyvážený rozvoj mobility Prahy v návaznosti na Plán udržitelné mobility. Stanovení vhodné míry využití území na základě základní koncepce MPP má za cíl vytvářet město krátkých vzdáleností minimalizující zbytnou individuální automobilovou dopravu při zachování adekvátního propojení centra města se subcentry, periferií i regionem pro všechny

relevantní dopravní módy. Prioritní je rozvoj kapacitní kolejové veřejné dopravy v koordinaci se Středočeským krajem a výstavba nových přestupních uzlů a dopravních terminálů. Adekvátní rozvoj dopravní sítě včetně dostavby nadřazeného komunikačního systému umožní snižovat zatížení celoměstského centra a zkvalitnit podobu veřejných prostranství. Podrobně viz koncepce dopravní infrastruktury definovaná v čl. 30 textové části MPP a odůvodnění jednotlivých úkolů níže.

ZÚR stanovují následující obecné úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci týkající se všech vymezených ploch a koridorů dopravní infrastruktury:

a) *„v rámci vymezeného koridoru nebo plochy dopravní infrastruktury je třeba umístit dopravní stavbu tak, aby její průběh nebo poloha adekvátně zohlednila urbanistické, přírodní a kulturní hodnoty při současném respektování účelu a parametrů navržené stavby a požadavků na její ekonomičnost a bezpečnost,“*

   Metropolitní plán zpřesňuje všechny koridory z nadřazené dokumentace do podrobnosti územního plánu a rozsah koridorů přizpůsobuje svým ostatním vrstvám při zachování určité flexibility pro umístění konkrétní stavby v rámci navazujících řízení. Všechny koridory dopravní infrastruktury jsou vymezeny jako překryvné, zpravidla s proměnlivou šířkou, liniová značka označující trasu je jen orientační. Tento přístup umožní každou stavbu zakomponovat do okolí, zároveň není nutné, aby dopravní infrastruktura vytvářela velké množství zbytkových ploch pouze kvůli plochám vymezeným územním plánem. Metropolitní plán při vymezování koridorů vychází z charakteru okolí při zohlednění podrobnějších studií (zejména územních a urbanistických studií nebo studií proveditelnosti), pokud existují. Flexibilní koridory umožní úpravy a posuny stavby při budoucí potřebě právě kvůli zajištění ekonomičnosti nebo bezpečnosti.

b) *„umístění dopravní stavby je třeba řešit tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy stavby na okolní zastavěné území, zejména využívané pro bydlení, školství, zdravotnictví atd. Dle územně technických podmínek a ekonomičnosti návrhu řešit takové případy formou návrhu tunelových úseků, nebo návrhem vhodných opatření pro ochranu zastavěných území před negativními účinky dopravy, zejména hluku,“*

   Soubor regulativů Metropolitního plánu umožňuje realizovat následná opatření pro zmírnění dopadů stavby na okolí a realizovat větší rozsah tunelových úseků, než je přímo vymezeno. Konkrétní technická řešení budou součástí dalších projektových fází konkrétních staveb. Koridory Metropolitního

plánu v maximální možné míře odpovídají aktuálním dohodám v území, prověřeným řešením a závěrům zpracovaných hodnocení EIA, zároveň jsou vymezeny jako překryvné koridory v dostatečně flexibilní šířce pro budoucí přizpůsobení stavby okolí – tak aby nebylo případné příznivější řešení stavby, pokud by bylo v budoucnu objeveno, v rozporu s Metropolitním plánem. Minimální tunelové úseky jsou přímo Metropolitním plánem stanoveny jako povinné, v souladu s regulativy MPP je ale přípustné realizovat delší tunelové úseky nebo další zakrytí i nad rámec přímého vymezení MPP (viz čl. 118, odst. 5 nebo čl. 126, odst. 5 textové části MPP).

c) *„návrh staveb musí zachovat přiměřenou prostupnost územím, zejména nesmí eliminovat tradiční silné urbánní i historické vazby v území,“*

Metropolitní plán s ohledem na prostupnost území a charakter okolí vymezuje minimální tunelové úseky konkrétních staveb a dále vymezuje koridory pro vybraná příčná pěší propojení (významné stavby pro bezmotorovou dopravu), vybrané cyklotrasy, případně další pěší propojení a koridory pro přeložky silničních komunikací. Stávající komunikace vymezené ve výkrese Z03 (Hlavní výkres infrastruktury) grafické části MPP je nutné zachovat. Metropolitní plán zároveň stanovuje regulativy pro zachování a posílení zelené infrastruktury včetně ÚSES.

d) *„návrh využití území ve vymezeném koridoru nebo ploše nesmí zabránit nebo ztížit umístění dopravní stavby, pro kterou je vymezen,“*

Navržené využití lokalit umožňuje umístění staveb a neztíží jejich výstavbu. Koridory jsou vymezeny v dostatečné šířce jako překryvné plochy, aby poskytovaly určitou flexibilitu při umísťování dopravních staveb, aniž by bylo předjímáno konkrétní technické řešení. Rozsah koridorů odpovídá aktuálním prověřením a dohodám v území. Celé plochy a koridory jsou vždy rezervovány pro konkrétní záměr a není je možné využívat jiným způsobem bez dostatečného průkazu, že by takové využití neohrozilo výstavbu, provoz nebo údržbu záměru (viz čl. 117, odst. 4 textové části MPP). Za součást vymezené stavby se považují i stavby vedlejší (související), které mohou být umístěny i mimo plochu nebo koridor (viz čl. 5, odst. 2, písm. b) a c) textové části MPP).

e) *„za součást vymezeného koridoru pro stavbu dopravní infrastruktury se považují i stavby doprovodné a související, které jsou nezbytné k provozování stavby, např. retenční nádrže, protihlukové valy atd.,“*

Metropolitní plán respektuje a zohledňuje tento požadavek při vymezení konkrétních ploch a koridorů i v rámci definice pojmů plocha a koridor dopravní infrastruktury v textové části MPP (dle čl. 5 odst. 2 písm. b) a c) je stavby vedlejší možné umístit i mimo vymezenou plochu nebo koridor, a přesto se považují za součást vymezené stavby). Stávající prvky infrastruktury jsou vymezeny analogicky k tomuto ustanovení, je možné je přestavovat, modernizovat nebo zcela nově vystavět (viz čl. 117, odst. 5 textové části MPP).

f) *„koridory územních rezerv jsou vymezeny pro dopravní stavby s předpokládanou realizací ve velmi dlouhodobém horizontu, nebo u kterých není doposud zcela uzavřen proces prověřování. Využití území nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil požadované budoucí využití.“*

Metropolitní plán upřesňuje koridory územních rezerv pro ochranu budoucího umístění a dostatečného prověření těchto dopravních staveb. Využití území nesmí omezit možnost budoucí realizace konkrétní stavby, podobně jako navržená plocha nebo koridor (viz čl. 5, odst. 2 písm. d) a e) textové části MPP). Budoucí využití územních rezerv dopravní infrastruktury vymezených na základě požadavku ZÚR musí být prověřeno až v rámci změn ZÚR (viz čl. 155, odst. 3 textové části MPP).

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu se společnými požadavky na využití ploch a koridorů dopravní infrastruktury.

e) 3. 2. 2 Plochy a koridory pro silniční dopravu vymezené v ZÚR

DS1 – Pražský okruh, stavba č. 511 (Běchovice – Dálnice D1)
(před změnou č. 15 600/Z/1)
DS2 – Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně – Suchdol)
(před změnou č. 15 600/Z/2)
DS3 – Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol – Březiněves)
(před změnou č. 15 600/Z/3)
DS4 – Pražský okruh, stavba č. 520 (Březiněves – Satalice)
(před změnou č. 15 600/Z/4)
DS5 – Pražský okruh, stavba č. 518, přivaděč Rybářka
(před změnou č. 15 600/Z/5)
DS6 – Pražský okruh, stavba č. 519, Čimický přivaděč
(před změnou č. 15 600/Z/6)
DS32 – Mimoúrovňová křižovatka Komořany

(před změnou č. 15 600/Z/32)

„Navržená jihovýchodní část Pražského okruhu propojuje zprovozněné úseky na jihu a východě Prahy, prochází územím mezi Kolovraty a Říčany, východně od Uhříněvsi a Dubče do křižovatky u Běchovic. Severovýchodní část vede z Horních Počernic východně od Satalic a Vinoře, kde se stáčí na západ, prochází severně od Čakovic k jižnímu okraji Březiněvsi. Úsek Březiněves-Ruzyně je veden severně od Dolních Chaber, Čimic, přes Suchdol a dále mezi Přední Kopaninou a Nebušicemi do křižovatky v Ruzyni. ZÚR současně vymezují koridory pro přivaděč Rybářka v oblasti Suchdol, Sedlec a pro Čimický přivaděč v oblasti Čimic jako nedílné součásti staveb Pražského okruhu. Součástí vymezených koridorů je i návrh následujících mimoúrovňových křižovatek (MÚK) na území Prahy: přestavba MÚK Běchovice v rámci stavby 510; MÚK Dubeč, MÚK Uhříněves, MÚK Říčany a MÚK Lipany v rámci stavby 511; MÚK Komořany v rámci stavby 513; MÚK Přední Kopanina, MÚK Výhledy a MÚK Rybářka v rámci stavby 518; MÚK Čimice, MÚK Ústecká a MÚK Březiněves v rámci stavby 519; MÚK Třeboradice, MÚK Vinoř a dostavba MÚK Satalice v rámci stavby 520.“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení koridoru Pražského okruhu v úseku mezi mimoúrovňovým napojením na dálnici D1 a Běchovicemi (stavba č. 511) v poloze mezi Kolovraty a Říčany, východně od Uhříněvsi a Dubče. V úseku Horní Počernice – Březiněves (stavba č. 520) je trasa vymezena koridorem východně od Satalic, kolem východního okraje Vinoře, severně od Třeboradic a jižně od Březiněvsi. V úseku Ruzyně – Březiněves (stavby č. 518 a 519) je trasa v úseku mimoúrovňová křižovatka D7 – mimoúrovňová křižovatka Rybářka vedena jižně od Přední Kopaniny a severně od Nebušic, dále jižně od Horoměřic na severní okraj Suchdola (mimoúrovňová křižovatka s II/241). Úsek v Suchdole mezi mimoúrovňovou křižovatkou s II/241 a mimoúrovňovou křižovatkou Rybářka je veden v tunelové trase. Součástí Pražského okruhu je také přivaděč Rybářka vedený oblastí Suchdola a Sedlce mezi západním předmostím Suchdolského mostu a komunikací Kamýckou. Přivaděč umožní realizaci důležitých dopravních vztahů z oblasti Dejvic a Bubenče na Pražský okruh a do severní části Prahy podél východního okraje Suchdola. Komunikační přivaděč Rybářka je u Suchdola vymezen v tunelové trase. Další nedílnou součástí Pražského okruhu je také Čimický přivaděč vymezený západně od Dolních Chaber.

Metropolitní plán potvrzuje koridor Pražského okruhu v ÚPD dlouhodobě sledované trase, potvrzuje koridor vymezený v ZÚR, navazuje na ZÚR SK. Tento koridor jako jediná realistická trasa vyhovuje jednak úkolům stanoveným v PÚR a jednak potřebám hlavního města a jeho spádovému metropolitnímu regionu. Metropolitní plán vytváří v rámci svých nástrojů podmínky pro projektová ověření racionálních napojení komunikační sítě nižšího dopravního významu s nezbytným rozsahem křižovatek. Příprava

Pražského okruhu v rámci navazujících dokumentací a podrobných studií pokračuje, hledají se dílčí úpravy staveb v rámci koridorů pro citlivé zasazení do krajiny (v rámci technicko krajinářských prověření nebo architektonických soutěží), zpracovávají se posouzení EIA, stavba č. 511 na jihovýchodě Prahy je již ve výstavbě.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout parkové plochy podél upřesněné trasy Pražského okruhu pro zmírnění negativních vlivů dopravy,“*

   Metropolitní plán navrhuje plochy změn v krajině (nezastavitelné transformační plochy) v návaznosti na plochy zelené infrastruktury vymezené v ZÚR a vytváří podmínky pro obecnou možnost zalesňovat okolí Pražského okruhu. Vzhledem k možnosti provádět krom výsadby zeleně (jejíž efekt na zmírnění negativních vlivů dopravy není tak zásadní) i jiná stavební opatření v rámci samotné výstavby a volit vhodná projektová řešení a trasování v rámci vymezeného koridoru během navrhování stavby, Metropolitní plán nenavrhuje souvislé plochy zeleně podél celé trasy okruhu, ale pouze konkrétní vybrané záměry s pozitivním vlivem na životní prostředí v dostatečném rozsahu. Regulace ploch otevřené krajiny v Metropolitním plánu je založená na zvyšování ekologické stability, což ve výsledku znamená, že realizovat další zalesňování v souvislosti s opatřeními na snižování hluku, které budou vymezeny v následných projekčních fázích Pražského okruhu, je přípustné. Navržené plochy přírodních úprav musí vždy respektovat cílovou kvalitu každé konkrétní krajiny. V některých územích je významnou hodnotu krajiny střídání zalesněných ploch a bezlesí, zvlněná krajina poskytuje daleké výhledy a obraz krajiny dodává Praze nezaměnitelnou identitu.

b) *„upřesnit průběh Pražského okruhu tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou Natura 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“,“*

   Koridor pro Pražský okruh vymezený Metropolitním plánem respektuje vymezení evropsky významných oblastí Natura 2000. Koridor je vymezen v koordinaci s plošným vymezením limitu v území, v místě skalních svahů Vltavského údolí je koridor výrazně zúžený a vymezená plocha EVL je lokálně přerušena. Připravované přemostění Vltavy (Suchdolský most) je projektováno v souladu s výsledky architektonické soutěže, která přírodní hodnoty území respektovala.

c) *„navrhnout tunelové úseky Pražského okruhu, zejména ve stávající zástavbě Suchdola,“*

Metropolitní plán přesně vymezuje minimální rozsah tunelových úseků Pražského okruhu, a navíc umožňuje stavět jako podpovrchové i jiné úseky než přímo vymezené. Koridor Pražského okruhu na území Suchdola je v maximální míře navržen jako tunelový, aby byl zmírněn vliv stavby na obytné prostředí stávající zástavby Suchdola, stejně jako je jako tunelový vymezen i přivaděč Rybářka. Metropolitní plán vymezuje i další tunelové úseky u Čimic, které respektují krajinný ráz území. Koridory Metropolitního plánu v maximální možné míře odpovídají aktuálním dohodám v území, prověřeným řešením a závěrům zpracovaných hodnocení EIA, zároveň jsou vymezeny jako překryvné koridory v dostatečně flexibilní šířce pro budoucí přizpůsobení stavby okolí – tak aby nebylo případné příznivější řešení stavby, pokud by bylo v budoucnu objeveno, v rozporu s Metropolitním plánem.

d) *„upřesnit návrhy mimoúrovňových křižovatek s cílem co nejefektivněji napojit nižší komunikační síť,“*

Metropolitní plán v rámci koridoru Pražského okruhu upřesňuje umístění mimoúrovňových křižovatek v návaznosti na vymezení nižší sítě – městské uliční sítě a vymezuje koridory pro případné přeložky komunikací vyvolané stavbou Pražského okruhu. Plochy a koridory jsou v Metropolitním plánu vymezeny jako překryvné, což připouští určitou flexibilitu při projektování křižovatek, aby mohlo být vždy zvoleno nejlepší řešení s ohledem na životní prostředí a dopravní souvislosti. Pro změnu tvaru nebo změnu umístění jednotlivých větví mimoúrovňové křižovatky uvnitř koridoru není třeba pořizovat změnu územního plánu.

e) *„optimalizovat návrh mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu u Běchovic na základě variantních řešení s cílem minimalizovat dopady na obytnou zástavbu Běchovic,“*

Metropolitní plán upřesňuje vymezení mimoúrovňové křižovatky podle aktuálních prověřovacích studií (včetně technicko krajinářské studie, která řešila dopady na životní prostředí a prostupnost krajiny) zohledňující obytnou zástavbu a způsobem vymezování koridorů umožňuje určitou případnou budoucí úpravu návrhu křižovatky. Řešení křižovatky je ustálené, úsek je ve výstavbě. Východně od křižovatky je vymezena nezastavitelná transformační plocha s přírodním využitím určená pro realizaci protihlukového valu s vegetační úpravou, který od křižovatky odcloní zastavitelné území Běchovic.

f) *„vymezit přivaděč Rybářka na východním okraji Suchdola ve větší části v tunelu pro zmírnění vlivů jeho provozu na stávající obytnou zástavbu,“*

Metropolitní plán vymezuje přivaděč Rybářka v převažující části trasy jako tunelový s flexibilním překryvným koridorem v míře odpovídající aktuálnímu projektovému prověření stavby a závěrům řízení EIA.

g) *„neumísťovat nově obytnou zástavbu podél koridoru Pražského okruhu.“*

Podél Pražského okruhu Metropolitní plán navrhuje nezastavitelné a zastavitelné lokality. Navržené zastavitelné obytné lokality jsou převážně stabilizované, se stávající zástavbou. Nové zastavitelné plochy byly vymezeny vždy se zohledněním negativních vlivů z dopravy. Navržené regulativy pro zastavitelné lokality v určitých místech umožňují vznik produkční nebo méně intenzivní obytné zástavby, čímž Metropolitní plán reaguje na okrajovou polohu u Pražského okruhu. Vymezené koridory pro silniční dopravu jsou součástí cílového charakteru lokalit a nedílnou součástí koncepce Metropolitního plánu, a proto jejich umístění musí nová zástavba rozvojových ploch respektovat a přizpůsobovat se jim. Ochranná pásma komunikací jsou limitem v území dle jiného právního předpisu, čímž je dále využití pozemků v rozvojových plochách omezeno.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní plochy a koridory Pražského okruhu. Vymezené koridory jsou v Metropolitním plánu označeny jako 610/-/1, 610/-/2, 610/-/3 a 610/-/4. Metropolitní plán používá výhradně název „Pražský okruh“, případně výjimečně „dálnice D0“. Součástí vymezených koridorů je i návrh všech požadovaných mimoúrovňových křižovatek, přivaděče Rybářka a Čimického přivaděče.

DS7 – Přestavba dálnice D7
(před změnou č. 15 600/Z/7)
DS8 – Přestavba dálnice D8
(před změnou č. 15 600/Z/8)
DS27 – Přeložka silnice I/12
(před změnou č. 15 600/Z/27)
DS30 – Mimoúrovňová křižovatka Aviatická – D7
(před změnou č. 15 600/Z/30)
DS31 – Mimoúrovňová křižovatka Beranka
(před změnou č. 15 600/Z/31)
DS33 – Mimoúrovňová křižovatka Zbraslav střed

(před změnou č. 15 600/Z/33)

„Vymezený nadřazený komunikační systém je doplněn navrženými koridory pro dílčí přestavbu stávajících dálnic včetně doplnění a přestavbu mimoúrovňových křižovatek. Navržený koridor pro přeložku silnice I/12 navazuje na koridor Pražského okruhu a je veden z mimoúrovňové křižovatky Dubeč jižně od Běchovic a Újezdu nad lesy k hranicím Prahy.“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení všech ploch a koridorů s ohledem na svoji podrobnost a s ohledem na ostatní vrstvy MPP. Vymezené koridory pro přestavbu dálnic D7 a D8 odpovídají stávající trase a navazují na vymezené koridory Pražského okruhu. Koridor pro přeložku silnice I/12 navazuje na mimoúrovňovou křižovatku Dubeč navrženou na Pražském okruhu a je veden otevřenou krajinou jižně od Běchovic a Újezdu nad lesy, navrženy jsou mimoúrovňové křižovatky v odpovídajícím rozsahu pro obsluhu sídel v Přípraží. Silnice je společně se stavbou č. 511 Pražského okruhu ve výstavbě, jejím smyslem je výrazně odlehčit dopravně zatíženou stávající silnici I/12, která vede centry sídel. Pro mimoúrovňové křižovatky na stávajících dálnicích a silnici I/4 vymezuje MPP dostatečně široké překryvné plochy, které umožní jejich realizaci a zároveň nepředjímají konkrétní trasování větví a kolektorových komunikací.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat vymezené koridory.“*

   Metropolitní plán respektuje a upřesňuje stávající napojení dálnic včetně navrhovaného koridoru silnice I/12 zařazené do nadřazené komunikační sítě i plochy pro přestavbu nebo novou výstavbu mimoúrovňových křižovatek. Plochy a koridory jsou v Metropolitním plánu vymezeny jako překryvné, což připouští určitou flexibilitu při projektování křižovatek, aby mohlo být vždy zvoleno nejlepší řešení s ohledem na životní prostředí a dopravní souvislosti.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní plochy a koridory dálnic a silnic I. třídy.

DS20 – Městský okruh Pelc-Tyrolka – Štěrboholská radiála

(před změnou č. 15 600/Z/20)

„Koridor pro dostavbu městského okruhu navazuje na zprovozněné úseky a je veden z Pelc-Tyrolky přes Balabenku a Jarov do mimoúrovňové křižovatky se Štěrboholskou radiálou (MÚK Rybníčky).“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení všech ploch a koridorů s ohledem na svoji podrobnost a s ohledem na ostatní vrstvy MPP,

přičemž respektuje závěry urbanisticko-dopravní studie – Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka (JK ARCHITEKTI, SATRA, Rehwaldt Landscape Architects, 2022) a zpracovanou dokumentaci pro územní řízení.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat vymezený koridor,“*

Metropolitní plán respektuje stávající západní úsek Pelc Městského okruhu Tyrolka – Barrandovský most – Rybníčky. Metropolitní plán respektuje a upřesňuje navržený koridor pro trasu vedení východní části Městského okruhu v úseku Pelc Tyrolka – Jarov – Rybníčky. Koridor vymezený v ZÚR je v podrobnosti Metropolitního plánu rozdělen do tří samostatných navazujících koridorů.

b) *„upřesnit řešení východní části Městského okruhu v koridoru Pelc-Tyrolka – Balabenka – Jarov – Rybníčky s cílem omezit negativní vlivy Městského okruhu na území,“*

Trasa východní části Městského okruhu je stanovena v prověřené a potvrzené trase vymezené v ZÚR. Metropolitní plán vymezuje koridor Městského okruhu v souladu se zpracovanou studií, která prověřila minimalizaci negativních vlivů na území. Úsek Městského okruhu Pelc-Tyrolka – Rybníčky je navržen v tunelové trase pod Bílou skálou. Úseky Balabenka – Jarov a Jarov – Malešice jsou navrženy v tunelové trase. V úseku Malešice – Rybníčky je trasa vedená povrchově. Metropolitní plán respektuje citlivé řešení křižovatek prověřených urbanisticko-dopravní studií, která byla dále rozpracována v rámci detailního projektu staveb (MPP respektuje dokumentaci pro územní rozhodnutí). Další dílčí studie byly zpracovány pro řešení navazujících záměrů a křížení s jinými koridory dopravní infrastruktury a pro prověření řešení bezmotorové dopravy (zejména se železnicí v území Balabenky – urbanisticko-dopravní studie uzlu Balabenka, JK ARCHITEKTI, SATRA, Mott MacDonald CZ, METROPROJEKT, 2025).

c) *„prověřit a navrhnout křižovatky s ostatní komunikační sítí,“*

Metropolitní plán prověřil polohu mimoúrovňových křižovatek s vazbami na stávající komunikační síť a v rámci koridoru pro Městský okruh vymezil plochy mimoúrovňových křižovatek U Kříže s návazností na Libeňskou spojku, Balabenka s návazností na severní obchvat Libně, Hrdlořezy navazující na Jarově na Českobrodskou ulici, Zborov navazující na Černokosteleckou ulici a plochy pro dostavbu mimoúrovňové křižovatky Rybníčky v návaznosti na Štěrboholskou radiálu.

Konkrétní řešení mimoúrovňových křižovatek je možné v rámci vymezených ploch měnit, Metropolitní plán ve svém měřítku nepředjímá detailní řešení komunikací, ale rozsah ploch pro křižovatky je v souladu s urbanisticko-dopravní studií.

d) *„navrhnout tunelové úseky.“*

Součástí upřesnění východní části Městského okruhu je navržený rozsah tunelových úseků. Nad rámec přímého vymezení Metropolitním plánem je přípustné zakrývat i další úseky koridorů.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor Městského okruhu.

DS21 – Libeňská spojka

(před změnou č. 15 600/Z/21)

„Koridor Libeňské spojky propojuje Městský okruh u Balabenky s Proseckou radiálou u Vychovatelny.“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení koridoru s ohledem na svoji podrobnost a s ohledem na ostatní vrstvy MPP.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat vymezené koridory,“*

Metropolitní plán respektuje a upřesňuje vymezený koridory a iniciuje prověření stavebních úprav směřujících ke zlepšení zapojení staveb do městského veřejného prostoru, zkvalitnění estetického řešení a snížení negativních vlivů na životní prostředí. Koridor je vymezen v souladu se zpracovanou urbanisticko-dopravní studií - Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka (JK ARCHITEKTI, SATRA, Rehwaldt Landscape Architects, 2022) a zpracovanou dokumentaci pro územní řízení. Studie prověřila zkvalitnění podoby Městského okruhu s ohledem na životní prostředí města.

b) *„prověřit možnosti zkvalitnění řešení Libeňské spojky pro snížení dopadů negativních účinků dopravy na urbanizované území.“*

Metropolitní plán vymezuje koridor Libeňské spojky jako návrh s tunelovými úseky. V souladu se zpracovanou studií na zmenšení dopadu staveb na území a životní prostředí. Koridor

Libeňské spojky je vymezen v zastavitelném území, ve stávající zástavbě, a i přestože je Libeňská spojka v převážné délce trasy vymezena jako tunelová, je v rámci navazujících řízení nezbytné konkrétní technické řešení se stávající zástavbou koordinovat. Po realizaci Libeňské spojky se předpokládá dostavba proluk a další adekvátní doplnění zástavby.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor Libeňské spojky.

DS22 – Radlická radiála

(před změnou č. 15 600/Z/22)

„Koridor Radlické radiály navazuje na zprovozněný úsek vedoucí od Pražského okruhu u Třebonic do Butovic, který propojuje s Městským okruhem na Zlíchově.“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení koridoru s ohledem na svoji podrobnost a s ohledem na ostatní vrstvy MPP se zaměřením na zachování kvality životního prostředí, jsou vymezeny zastavitelné plochy pro doplnění zástavby v sousedství koridoru.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat vymezený koridor,“*

Metropolitní plán respektuje a upřesňuje vymezený koridor Radlické radiály včetně vymezení tunelových úseků, mimoúrovňových křižovatek a případných přeložek stávajících komunikací a svými obecnými regulativy i pojetím koridorů a ploch podporuje úspornější řešení (rozsahově menší) mimoúrovňové křižovatky Radlické radiály s Řeporyjskou a Karlštejnskou ulicí s akcentem na pěší a cyklistické vazby a vhodné začlenění do městského veřejného prostoru v souladu s dopravně-urbanistickou studií – (Konsolidovaná studie Radlické radiály, PUDIS – SATRA, VHE, 2024), která navrhla úpravy dříve sledovaného dálničního charakteru stavby.

b) *„prověřit mimoúrovňovou křižovatku Radlická radiála – Řeporyjská.“*

Metropolitní plán vytváří v rámci svých nástrojů podmínky pro projektové ověření úspornějšího (rozsahově menšího) řešení mimoúrovňové křižovatky s Řeporyjskou a Karlštejnskou ulicí. Radlická radiála se v souladu s regulativy Metropolitního plánu musí přizpůsobovat struktuře okolní zástavby. Pojetí koridorů a ploch v Metropolitním plánu umožňuje v budoucnu

upravit konkrétní podobu mimoúrovňových křižovatek. Současně sledované řešení prověřené urbanistickou studií je přijatelné.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor Radlické radiály.

DS23 – Břevnovská radiála

(před změnou č. 15 600/Z/23)

„Koridor Břevnovské radiály je vymezen v západní části Prahy mezi Pražským okruhem a Městským okruhem na Malovance. U Řep je koridor Břevnovské radiály napojen na Pražský okruh v křižovatce Pražský okruh – D6, směrem na východ pokračuje územím Řep a Bílé Hory ke křižovatce Vypich, dále pak Břevnovem v koridoru Patočkovy ulice ke křižovatce s Městským okruhem v prostoru Malovanky, u severního portálu Strahovského tunelu.“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení koridoru s ohledem na svoji podrobnost a s ohledem na ostatní vrstvy MPP. Koridor vymezený v ZÚR je v podrobnosti Metropolitního plánu rozdělen do dvou samostatných navazujících koridorů. V rámci podmínek pro rozhodování v území definovaných v textové části ZÚR je stanoveno: *„realizaci Břevnovské radiály musí předcházet zprovoznění severozápadní části Pražského okruhu“*, toto ustanovení MPP respektuje, pro posouzení dalších souvislostí mezi koridorem a plochami je zásadní.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit možnosti prostorově příznivějšího řešení Břevnovské radiály,“*

Metropolitní plán na základě prověření předpokládané dopravní kapacity Břevnovské radiály a jejího vlivu na okolí vymezil v souladu se ZÚR návrhový koridor pro stavbu Břevnovské radiály v úseku od Pražského okruhu u Řep vedený územím mezi Řepy a Bílou Horou k mimoúrovňové křižovatce na Vypichu a dále pod stávající Patočkovou ulicí do mimoúrovňové křižovatky Malovanka na Městském okruhu. Metropolitní plán prověřil možnosti prostorově příznivějšího řešení v oblasti Vypichu a části Bělohorské a Patočkovy ulice, kde považuje dosavadní projektově prověřené řešení za překonané a neodpovídající současným požadavkům na udržitelný rozvoj. Dříve plánované vedení komunikace zářezem v těsné blízkosti Břevnovského kláštera je z hlediska Metropolitního plánu nepřijatelné a dále pro něj nejsou vymezeny podmínky. Koridor je vymezený v takovém rozsahu, aby nevytvářel podobné střety s kulturně a přírodně

cennými územími. Zároveň je v jiných místech, například u mimoúrovňových křižovatek, vymezen v dostatečné šířce jako překryvný flexibilní koridor pro budoucí hledání přijatelných řešení. V budoucnu bude v návaznosti na MPP nutné zpracovat zcela nové studie, které navrhnou a prověří kvalitní dopravně funkční řešení, které povede ke zvýšení kvality veřejných prostranství a nebude mít negativní vliv na okolní zástavbu. Zvláštní zřetel je nutné klást na řešení předpolí mimoúrovňové křižovatky Malovanka a na uspořádání nájezdových ramp na Vypichu. K prověření jsou rovněž úpravy mimoúrovňové křižovatky s Pražským okruhem.

b) *„podrobně prověřit trasu Břevnovské radiály, rozsah tunelových úseků a prostorově šetrné řešení křižovatek s ulicí Slánskou a na Vypichu (komunikace Karlovarská, Bělohorská, Ankarská a Kukulova).“*

Metropolitní plán upřesňuje koridor pro Břevnovskou radiálu včetně vymezení tunelových úseků a umístění i rozsah mimoúrovňových křižovatek. S ohledem na povahu Břevnovské radiály není možné vyloučit negativní vliv prostorově náročné stavby na prostředí města, Metropolitní plán vymezuje překryvné koridory pro určitou flexibilitu řešení křižovatek. S ohledem na podmínku stanovenou ZÚR, že realizaci Břevnovské radiály musí předcházet zprovoznění severozápadní části Pražského okruhu, je jasné, že příprava Břevnovské radiály zabere delší časový úsek a její podoba bude dále upřesňována. Konkrétní řešení by mělo zkvalitnit veřejná prostranství a nemělo by omezovat stávající zástavbu.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor Břevnovské radiály.

RDS24 – Vysočanská radiála

(před změnou č. 15 600/Z/24)

„Koridor územní rezervy Vysočanské radiály navazuje na zprovozněný úsek Kbelská – křižovatka Pražský okruh – D10 u Horních Počernic. Je vymezen mezi ulicí Kbelskou a Balabenkou pro prověřování územního a technického řešení.“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení koridoru územní rezervy s ohledem na svoji podrobnost a v návaznosti na koridor Městského okruhu tak, aby byla zajištěna adekvátní územní ochrana pro budoucí umístění záměru. Návrhový koridor musí být vymezen změnou územního plánu, které by mělo předcházet podrobné technické a ekonomické prověření se zohledněním dopadů na životní prostředí.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit vymezení územní rezervy pro západní část Vysočanské radiály.“*

Metropolitní plán ověřil trasu pro další pokračování Vysočanské radiály včetně dopadu jejího vyústění v dopravně velmi problematickém uzlu komunikací a železničních tratí v oblasti Balabenky i v souvislostech s kolizí s vymezeným koridorem pro vysokorychlostní železniční trať. S ohledem na značné dopravní zatížení komunikačního uzlu na Balabence je její současné zakončení v mimoúrovňové křižovatce na Kbelské systémově správné, i když je spojeno s nutnými stavebními úpravami ke zkapacitnění křižovatky. Umožňuje rozvedení vnější dopravy po trase Průmyslového polookruhu Kbelská – Průmyslová, který je v ZÚR vymezen jako součást nadřazeného komunikačního systému. Pro západní část Vysočanské radiály v úseku mimoúrovňová křižovatka Kbelská – Balabenka je Metropolitním plánem vymezen koridor územní rezervy, který musí respektovat prioritní realizaci trasy severního vstupu rychlého spojení.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor Vysočanské radiály.

DS26 – Vestecká spojka

(před změnou č. 15 600/Z/26)

„Na hranici krajů je nad rámec nadřazeného komunikačního systému třemi úseky vymezen koridor Vestecké spojky – u Újezdu u Průhonic, východně od zástavby Hrnčířů a jihovýchodně od Písnice. Vestecká spojka propojí Pražský okruh u Vestce s Chodovskou radiálou (dnešní dálnicí D1) u Újezdu u Průhonic.“

Metropolitní plán upřesňuje vymezení koridoru se zohledněním zprovozněných úseků Vestecké spojky a v koordinaci s ÚPD sousedního kraje a sousedních obcí.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat vymezený koridor,“*

Metropolitní plán respektuje a upřesňuje vymezený koridor Vestecké spojky na území Prahy i jeho návaznost do území Středočeského kraje.

b) *„Vesteckou spojku v úseku mezi ulicí Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovňovými křižovatkami,“*

Trasa Vestecké spojky je v Metropolitním plánu navržena s úrovňovými křižovatkami. Napojení na dálnici D1 je řešeno

mimoúrovňově. Konkrétní provozní uspořádání komunikace a křižovatek stejně jako související dopravní opatření jsou mimo podrobnost Metropolitního plánu, podstatné části koridoru leží na území sousedních obcí. Šířka koridoru odpovídá předpokládanému významu a zatížení komunikace, která bude významnou sběrnou komunikací pro zajištění obsluhy širšího území, nenahrazuje ale trasu Pražského okruhu. Vestecká spojka v souladu se ZÚR není součástí nadřazeného komunikačního systému a není tedy nezbytné vymezovat křížení s ostatními komunikacemi jako mimoúrovňové.

c) *„prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky s příznivějším začleněním do příměstské krajiny.“*

V souladu s podmínkami šetrného řešení trasy komunikace a obecnému pojetí infrastruktury v Metropolitním plánu je kladen důraz na vhodné zapojení stavby do otevřené krajiny a doplnění Vestecké spojky vhodným řešením pro bezmotorovou dopravu. Metropolitní plán navrhuje síť významných cyklotras celoměstského významu a další pěší propojení v otevřené krajině, stejně jako stanovuje obecné regulativy pro zajištění prostupnosti otevřené krajiny.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor Vestecké spojky.

e) 3.2.3 Plochy a koridory pro železniční dopravu vymezené v ZÚR:

DD268 – Železniční trať Praha – Kralupy nad Vltavou
(před změnou č. 15 600/Z/68)
DD269 – Železniční trať Praha – Kolín
(před změnou č. 15 600/Z/69)

DD264 – Železniční trať Praha – Beroun
(před změnou č. 15 600/Z/64)
DD263 – Železniční trať Praha – Benešov
(před změnou č. 15 600/Z/63)

„Účelem vymezení je modernizace I, III. a IV. tranzitního koridoru.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit trasu a územní rozsah železničního koridoru.“*

Metropolitní plán vymezuje a upřesňuje návrhové koridory pro modernizaci tranzitních železničních koridorů, které jsou často vedeny souběžně na stejných tratích (například I. a IV. tranzitní koridory jsou v úseku Děčín-Praha vedeny po stejné

železniční trati nebo podobně jsou I. a III. tranzitní koridory vedeny po stejné trati v úseku Praha-Pardubice). Pojem „tranzitní železniční koridor“ je tak z pohledu územního plánu spíše koncepčním pojmenováním celostátních a mezinárodních vazeb na železnici, v podrobnosti ZÚR i MPP jsou ale tvořeny jednotlivými železničními tratěmi, pro jejichž modernizaci, dostavbu nebo výstavbu nových jsou vymezeny koridory – plochy ve smyslu územního plánování rezervované pro umístění konkrétního záměru. Metropolitní plán vymezuje koridory pro komplexní modernizaci celého železničního uzlu Praha v souladu se studií proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně nadmístních koridorů vymezených v návaznosti na ZÚR.

MPP vymezuje návrhový koridor pro zkapacitnění železniční tratě Praha-Kolín v úseku od nádraží Praha-Libeň po Běchovice a pro modernizaci železniční tratě Praha – Kralupy nad Vltavou v části, ve které dosud modernizována nebyla (úsek podél Výstaviště Praha) – již modernizované části železničních tratí jsou vymezeny jako stávající ve výkrese Z03 grafické části MPP.

Pro trať Praha-Beroun Metropolitní plán upřesňuje koridor při zohlednění už realizovaných úseků. Na pražském území byl totiž tento záměr z většiny již dokončen.

Trať Praha–Benešov byla také již z podstatné části modernizována, byly zřízeny nové a modernizovány již dříve existující železniční stanice a zastávky. V rámci zkapacitnění železničního uzlu Praha a pro zapojení vysokorychlostních tratí nicméně bude i nadále nutné železniční trať upravovat a rozšiřovat, Metropolitní plán vymezuje koridor pro rozšíření trati v úseku od jižního portálu Vinohradských tunelů do Uhříněvsi.

Koridory mají dostatečnou šířku pro umístění železničních tratí a jsou vymezeny v souladu s ostatními vrstvami Metropolitního plánu s ohledem na charakter a strukturu zástavby a krajiny.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory železniční dopravy.

DD260 – Železniční trať Praha-Malešice – Praha-Hostivař
(před změnou č. 15 600/Z/60)
DD261 – Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Malešice
(před změnou č. 15 600/Z/61)
DD262 – Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Hostivař
(před změnou č. 15 600/Z/62)
DD267 – Železniční trať Praha – Nymburk
(před změnou č. 15 600/Z/67)

„Koridory procházející územím Prahy jsou (Bad Schandau) – Děčín – Praha, Praha – Horní Dvořiště (– Summerau), Frýdlant – Turnov – Praha (není zahrnut do sítě TEN-T) a Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Hranice na Moravě – Ostrava.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit vymezené koridory.“*

Metropolitní plán vymezuje a upřesňuje návrhové koridory pro modernizaci železničních koridorů zařazených do TEN-T. Ty vedou často souběžně na stejných tratích spolu s částmi označenými jako tranzitní železniční koridory.

Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochy pro umístění záměrů na modernizaci jednotlivých tratí – návrhové koridory pro komplexní modernizaci celého železničního uzlu Praha v souladu se studií proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně nadmístních koridorů vymezených v návaznosti na ZÚR. Návrhové koridory jsou vymezeny v úsecích, ve kterých tratě dosud nebyly modernizovány v rozsahu odpovídajícím výhledovému stavu železničního uzlu Praha, dostatečně modernizované úseky jsou vymezeny jako stávající železniční tratě ve výkrese Z03 grafické části MPP.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory železniční dopravy.

DD265 – Železniční trať Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Bubny

(před změnou č. 15 600/Z/65)

DD266 – Železniční trať Praha – Letiště Václava Havla Praha – Kladno

(před změnou č. 15 600/Z/66)

„Koridor proměnné šíře od 200 m do 600 m pro umístění železniční tratě včetně souvisejících staveb je veden ze železniční stanice Praha-Bubny (holešovické předpolí Negrelliho viaduktu) západním směrem přes železniční stanici Praha-Dejvice (Hradčanská), Praha-Veleslavín, Praha-Ruzyně k hranici Prahy jednak přímo západním směrem a jednak přes Letiště Václava Havla Praha k hranici Prahy.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„zpřesnit koridor železniční tratě při respektování přírodních a urbanistických hodnot dotčeného území.“*

Metropolitní plán upřesňuje koridory vymezené v ZÚR pro umístění nové železniční tratě Praha-Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha. Trať je významným strategickým projektem celostátního významu, protože propojí nejvýznamnější české letiště s centrem hlavního města. Posílení propojení Kladna jako největšího města Středočeského kraje s Prahou má rovněž strategický regionální význam. Koridor je částečně veden v trase stávající jednokolejné železniční tratě Praha-Rakovník, v rámci výstavby nové tratě budou realizovány významné terminály veřejné dopravy u stanic Praha-Dejvice, Praha-Veleslavín a Praha – Dlouhá míle. První úsek trati z Masarykova nádraží do Bubnů včetně rekonstrukce Negrelliho viaduktu již byl realizován, takže pro koridor DD265 vymezený v ZÚR je upřesněn jako stávající železniční trať určená k zachování vymezená ve výkrese Z03 grafické části MPP. Upřesněný koridor respektuje hodnoty území a minimalizuje negativní vliv stavby na životní prostředí města návrhem vhodné šířky koridoru, souvisejících přeložek a propojení a vymezením tunelového úseku pod Střešovicemi. Upřesněný koridor respektuje dokumentace pro územní řízení nebo společné povolení jednotlivých dílčích úseků.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory železniční dopravy.

RDD270 – Železniční trať Nové spojení II (Metro S)

(před změnou č. 15 600/Z/70)

„Propojení mezi železničními stanicemi Praha-hlavní nádraží / Masarykovo nádraží a Smíchovské nádraží / nádraží Vršovice mimo Nuselské údolí.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„prověřit a upřesnit územní rezervu nového železničního spojení.“*

Metropolitní plán vymezuje a upřesňuje koridor územní rezervy Metra S pro další dosud neprověřené spojení Vršovic a Hlavního nádraží v alternativní trase východně od Albertova v tunelu pod zástavbou. Na základě podrobné studie proveditelnosti železničního uzlu Praha Metropolitní plán vymezil dva návrhové koridory pro tunelové propojení povrchových tratí pod centrem města, jedná se o vymezení nad rámec ZÚR, více podrobně k vymezení nadmístního prvku nad rámec ZÚR viz kapitola 13 textové části odůvodnění MPP. Podrobné technické řešení staveb bude

dále prověřováno, a proto je smysluplné zajistit ochranu i pro dříve sledované varianty dosud obsažené v ZÚR.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor železniční dopravy.

DD280 – Západní vstup RS

(před změnou č. 15 600/Z/80)

„Samostatný koridor pro VRT je zaústěn od západu u Hlubočep jižně od železniční stanice Praha-Smíchov do koridoru železniční trati Praha – Beroun. V 1. etapě realizace bude provozován jako nové spojení Praha – Beroun. Mezi železničními stanicemi Praha-Smíchov a Praha-hlavní nádraží bude VRT využívat společný železniční koridor. Koridor zohledňuje trasu obsaženou v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„respektovat vymezený koridor.“*

Metropolitní plán vymezuje a upřesňuje návrhový koridor pro západní vstup rychlého spojení určený pro vysokorychlostní trať Praha – Plzeň v úseku Praha-Smíchov – hranice Prahy. Většina koridoru je vymezena pro vedení tratě tunelem vedoucím od odbočky ze stávajícího železničního koridoru Praha-Beroun v Malé Chuchli směrem na západ až k hranici Prahy, což minimalizuje vliv stavby na krajinu. Je vymezena i odbočka pro napojení přímo na Branický most. Koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby umožnil umístění staveniště a trakční napájecí stanice na povrchu západně od Slivence.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor železniční dopravy.

RDD281 – Jižní vstup RS

(před změnou č. 15 600/Z/81)

„Koridor územní rezervy pro železniční trať bude zaústěn do budoucí železniční stanice Praha-Zahradní Město (v prostoru dnešní odbočky Záběhlice), odkud vede jihovýchodním směrem k hranici Prahy a dále pokračuje směrem na Benešov. Mezi železničními stanicemi Praha-Zahradní Město a Praha-hlavní nádraží se bude využívat společný koridor s železniční tratí Praha – Benešov.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit územní rezervu pro VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území,“*

Metropolitní plán vymezuje a upřesňuje koridor územní rezervy pro jižní vstup Rychlého spojení určený pro vysokorychlostní trať Praha – Benešov. Koridor je v souladu se ZÚR vymezen z Nádraží Hostivař východním směrem tunelem pod Hostivařskou průmyslovou oblastí, tunelem podél Dolních Měcholup, tunelem pod Horními Měcholupy a podél Uhříněvsi a Kolovrat k hranici Prahy. Zároveň je v Metropolitním plánu doplněn o další koridor územní rezervy respektující nad rámec ZÚR řešení sledované ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně navržené traťové spojky do stávajícího koridoru Praha – Benešov a plochy pro budoucí železniční terminál Lipany. Takto vymezené koridory zajišťují územní ochranu pro různá vedení rychlých spojení nebo konvenčních tratí v návaznosti na rozhodnutí o jejich konkrétním trasování. Trať je vymezena v podstatné části v tunelu a v adekvátní vzdálenosti od sídel a přírodních ploch. Další koordinace s plochami lesa, ÚSES, záplavovými územími drobných vodních toků a krajinnými úpravami v nezastavitelných transformačních plochách musí být provedena v rámci změny koridoru na návrhový, ideálně v rámci podrobné technické studie proveditelnosti.

b) *„vymezit rozsah tunelových úseků.*“

Metropolitní plán pro tuto trať vymezuje v návaznosti na ZÚR koridor územní rezervy s napojením do železničního uzlu Praha u terminálu Praha – Zahradní město, koridor je označený 630/-/101 Jižní vstup Rychlého spojení. Koridor je umístěn mimo zastavitelné území, případně je trať vymezena jako tunelová. Podrobné vedení bylo prověřováno v rámci studie proveditelnosti pro modernizaci železničního uzlu Praha a bude dále upřesněno při vymezení návrhového koridoru místo územní rezervy v budoucnosti. Nad rámec ZÚR Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy pro alternativní napojení směrem do Středočeského kraje u Lipan a spojku do stávající tratě Praha-Benešov (viz také kapitola 13 textové části odůvodnění MPP). Rozsah tunelů MPP upřesňuje v rozsahu, kterou koridory územních rezerv umožňují. Rozsah tunelů je v Metropolitním plánu vymezen jako minimální požadovaný.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor železniční dopravy.

DD282 – Východní vstup RS

(před změnou č. 15 600/Z/82)

„Koridor pro vysokorychlostní trať je vymezen z železniční stanice Praha-Běchovice, odkud vede severovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy do souběhu s dálnicí D11.“

Tento koridor byl v ZÚR vymezen aktualizací č. 10, v rámci které bylo vedení trasy podrobně odůvodněno a posouzeno z hlediska vlivů na životní prostředí.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) „respektovat vymezený koridor,“

Metropolitní plán upřesňuje navržený koridor pro vysokorychlostní trať Praha-Brno a na základě aktuálních podkladů ho vymezuje v dostatečné šířce pro realizaci stavby i doprovodných opatření. Součástí Metropolitního plánu je stanovení minimálního rozsahu tunelových úseků, vymezení koridoru pro zapojení do železničního uzlu Praha i vymezení samostatného koridoru pro pokračování jižní větví vysokorychlostní tratě z Běchovic do Vršovic nad rámec ZÚR (podrobně k vymezení tohoto nadmístního prvku nad rámec ZÚR viz kapitola 13 textové části odůvodnění MPP). Vymezeny jsou i koridory pro významné související stavby, přeložky, prvky ÚSES a koridory pro bezmotorovou dopravu. Cílem je zajistit nezbytnou prostupnost napříč tratí pro člověka i přírodu. V rámci prověření trasy ve studii proveditelnosti byl řešen dopad stavby na životní prostředí, Metropolitní plán přebírá prověřená řešení v míře své podrobnosti. Vymezení koridoru je koordinováno s dalšími koridory infrastruktury.

b) „vymezit rozsah tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území,“
Metropolitní plán vymezuje konkrétní minimální požadovaný rozsah tunelových úseků, který navazuje na studii proveditelnosti trasy. V souladu s regulací MPP je přípustné realizovat i delší tunelové úseky bez přímého vymezení, pokud bude jejich realizace nezbytná s ohledem na životní prostředí. Rozsah tunelových úseků vymezený v MPP odpovídá studii proveditelnosti a výškovému uspořádání tratě, vychází z nezbytnosti snižovat dopad na přírodní území v okolí koridoru.

c) „minimalizovat vlivy na průchod povodňových průtoků a odtokové poměry,“
Metropolitní plán vymezuje koridor v prověřeném rozsahu, řešení konkrétních technických opatření pro minimalizaci vlivů na odtokové poměry je mimo podrobnost územního plánu a bude řešeno v navazujících řízeních. Území, kterým je koridor vedený není z hlediska hydrologie výjimečně rizikové a

trasování železniční tratě tímto územím je vhodné. Částečný souběh s dálnicí D11 minimalizuje dopady na krajinu. Vymezený koridor má stanovený individuální regulativ, který stanovuje vlivy na odtokové poměry minimalizovat.

d) „minimalizovat vlivy a zásahy do zvláště chráněných území, lokalit soustavy Natura 2000, lokalit výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů s národním významem, významných krajinných prvků a skladebných částí ÚSES,“

Koridor je v místě průchodu územím Natura 2000 vymezen v menší šířce a jeho rozsah odpovídá závěrům studie proveditelnosti. V místě průchodu nadregionálním biocentrem bude trať vedena v zářezu s doplněním adekvátně vybaveného ekoduktu. Vymezený koridor má stanovený individuální regulativ, který stanovuje vlivy na přírodu minimalizovat.

e) „zajistit prostupnost území pro člověka a volně žijící živočichy.“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní biocentra a biokoridory ÚSES. V místě průchodu nadregionálním biocentrem bude trať vedena v zářezu s doplněním adekvátně vybaveného ekoduktu. Vymezený koridor má stanovený individuální regulativ pro minimalizaci vlivu na přírodu. MPP dále vymezuje konkrétní koridory pro významné cyklotrasy a pro lávky přes trať, zároveň je vymezen koridor pro nové komunikační propojení Klánovic s mimoúrovňovou křižovatkou Beranka. Vymezením těchto koridorů je zajištěna příčná prostupnost přes železniční trať.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor železniční dopravy.

DD283 – Severní vstup RS, západní trasa

(před změnou č. 15 600/Z/83)

„Koridor Severního vstupu Rychlého spojení, západní trasa, pro vysokorychlostní trať je vymezen z odbočky Balabenka v koridoru železničních tratí Praha - Lysá nad Labem a Praha - Všetaty, odkud vede severním směrem k hranici hl. m. Prahy v prostoru mezi Březiněvsí a Třeboradicemi.“

Tento koridor byl v ZÚR vymezen aktualizací č. 13, v rámci které bylo vedení trasy podrobně odůvodněno a posouzeno z hlediska vlivů na životní prostředí. Součástí koridoru je vymezení konvenční železniční tratě vedené v souběhu a návrh nového železničního terminálu Sever. Koridor je veden z údolí Vltavy severně pod sídlištěm Prosek v hlubokém tunelu, dále pokračuje v území mimo zástavbu takovým způsobem, aby byl vliv stavby i v kombinaci s ostatními záměry

minimalizován. Minimální tunelové úseky jsou přímo Metropolitním plánem stanoveny, koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby bylo možné realizovat i další opatření mimo podrobnost územního plánu.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) „respektovat vymezený koridor,“

Metropolitní plán upřesňuje navržený koridor pro vysokorychlostní trať Praha-Drážďany a na základě aktuálních podkladů ho vymezuje v dostatečné šířce pro realizaci stavby i doprovodných opatření. Součástí Metropolitního plánu je stanovení minimálního rozsahu tunelových úseků, vymezení zapojení do železničního uzlu Praha na Balabence a vymezení plochy pro významné související stavby, přeložky, prvky ÚSES a koridory pro bezmotorovou dopravu. Cílem je zajistit nezbytnou prostupnost napříč tratí a zabránit fragmentaci zemědělské krajiny. V rámci prověření tratě v rámci studie proveditelnosti byl řešen dopad stavby na životní prostředí, Metropolitní plán přebírá prověřená řešení v míře své podrobnosti. Vymezení koridoru je koordinováno s dalšími koridory infrastruktury.

b) „vymezit rozsah tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území,“
Metropolitní plán vymezuje minimální požadovaný rozsah tunelových úseků. V souladu s regulací MPP je přípustné realizovat i delší tunelové úseky bez přímého vymezení, pokud bude jejich realizace nezbytná s ohledem na životní prostředí. Rozsah tunelových úseků vymezený v MPP odpovídá studii proveditelnosti a výškovému uspořádání tratě, zejména je zásadní vedení tratě v hlubokém tunelu pod Prosekem, kde je koridor vedený zastavitelným územím.

c) „prověřit a vymezit železniční stanici na vysokorychlostní trati v oblasti Ďáblice – Letňany a z ní odbočující železniční trať propojující vysokorychlostní trať s železniční tratí Praha–Neratovice,“
Součástí vymezeného koridoru je i plocha pro Terminál sever. Tato železniční stanice by se měla stát centrem nové čtvrti a dopravním terminálem propojujícím různé módy veřejné dopravy. V návaznosti na vymezení terminálu sever Metropolitní plán vymezuje koridor pro novou železniční trať Praha–Neratovice, na území Prahy vedenou v souběhu s vysokorychlostní tratí.

d) „prověřit rozvoj území ve vazbě na železniční stanici a vazby na ostatní systémy veřejné dopravy,“

Vymezené zastavitelné plochy a stanovená míra využití území odpovídá významu Terminálu sever a železniční tratě a vychází z prověření v urbanistické studii Terminál sever (UNIT architekti, 2024).

e) „zajistit dostatečnou šíři koridoru pro instalaci protihlukových opatření a minimalizovat vlivy (hluk, vibrace) na přilehlé obytné území a veřejné zdraví,“
Koridor je vymezený v dostatečné šířce, aby zahrnoval i nezbytné související stavby. Regulace MPP nicméně považuje stavby vedlejší za součást koridoru i kdyby z něj vybíhaly – viz čl. 5, odst. 2, písm. b) a c) textové části MPP.

f) „zohlednit stanovená záplavová území,“
Metropolitní plán vymezuje koridor v prověřeném rozsahu, řešení konkrétních technických opatření pro řešení střetů s vymezenými záplavovými územími je mimo podrobnost územního plánu a bude řešeno v navazujících řízeních.

g) „minimalizovat zásah do přírodní památky Prosecké skály a jejího ochranného pásma.“

Metropolitní plán stanovuje vést železniční trať pod Prosekem v tunelu a tím jsou vytvořeny předpoklady pro minimalizaci vlivu na přírodní památku a její ochranné pásmo.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor železniční dopravy.

RDD284 – Severní vstup RS, východní trasa

(před změnou č. 15 600/Z/84)

„Koridor Severního vstupu Rychlého spojení, východní trasa, je koridor územní rezervy pro železniční trať zaústěný východně od železniční stanice Praha-Vysočany do koridoru železničních tratí Praha - Lysá nad Labem a Praha - Všetaty, odkud vede k hranici hl. m. Prahy v prostoru mezi Miškovicemi a Vinoří. Koridor bude využit i pro kolejové propojení ve směru Kbely (Letňany) – Vinoř – Brandýs nad Labem/Stará Boleslav.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) „upřesnit územní rezervu pro obě železniční tratě při respektování přírodních a urbanistických hodnot území,“

Metropolitní plán upřesňuje koridor územní rezervy pro případnou budoucí trať rychlého spojení. Účelem vymezení tohoto koridoru je zajistit územní ochranu pro zvažované varianty doplnění sítě vysokorychlostních tratí, zde se

předpokládá zaústění tratě Praha – Liberec. Koridor je možné využít také pro konvenční železniční trať Praha – Brandýs nad Labem, přesné trasování této tratě je ale stále prověřováno bez definitivního závěru a je možné více variant výsledného řešení včetně odbočky z modernizované tratě Praha – Turnov nebo odbočky mimo území Prahy. Koridor je vymezen v takové trase, aby se minimalizoval vliv na přírodu, jedná se ale o koridor územní rezervy, který bude dále prověřen a upřesněn.

c) *„upřesnit vymezení a účel koridoru po prověření možného využití pro nové železniční spojení Praha – Brandýs nad Labem.“*

Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy železniční trati na území Prahy vedeného ve směru Kbely, Vinoř řešící záměr kolejového spojení Prahy s Brandýsem nad Labem, se Starou a Mladou Boleslaví jako součást nové železniční tratě Praha–Liberec. Pro rozvoj integrovaného systému, jehož páteří v regionu je železnice, je daný projekt v této oblasti nezbytný. Trať je zaústěna do železniční stanice Praha-Vysočany kvůli možnosti přestupu na další druhy veřejné dopravy a možné pěší obsluhy přilehlé oblasti. Trať na území hlavního města Prahy částečně využívá východní trasu koridoru Severního vstupu rychlého spojení v souladu se ZÚR. Jak je odůvodněno výše, jedná se o územní ochranu jedné z prověřovaných variant umístění tratě Praha – Brandýs nad Labem. Konkrétní vedení tratě a její zapojení do železničního uzlu Praha je v současné době stále prověřováno a nebyla zvolena jedna konkrétní varianta. Kromě zmíněné odbočky ze severního vstupu rychlého spojení, západní trasy (v Metropolitním plánu vymezeného koridoru 630/-/33 Železniční trať Praha – Liberec), Metropolitní plán dále nad rámec ZÚR vymezuje i koridor územní rezervy 630/-/68 Železniční trať Praha – Brandýs nad Labem, koridor případného napojení u Kbel pro případ, že by bylo sledováno řešení odbočky z železniční tratě Praha – Turnov. Další varianty zatím nejsou prověřeny natolik, aby bylo možné je konkrétně vymezit, případně není nutné zakládat územní ochranu pro jejich budoucí umístění. Realistickou variantou by také mohla být odbočka z tratě Praha – Lysá nad Labem mimo území Prahy. Koridory územních rezerv mají za cíl zajistit územní ochranu pro budoucí vymezení a budou dále upřesňovány.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor železniční dopravy.

DD290 – Terminál city-logistiky Malešice
(před změnou č. 15 600/Z/90)
DD291 – Terminál city-logistiky Smíchov
(před změnou č. 15 600/Z/91)

„Plochy na území Prahy s vazbou na tratě a stanice železničního uzlu Praha.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„prověřit možnosti lokalizace terminálů city-logistiky na území Prahy,“*

Metropolitní plán prověřil možnosti umístění terminálů city logistiky na území Prahy v návaznosti na jejich vymezení v ZÚR a návaznosti na kapacitu železničních tratí a vymezil jejich přesnou plochu. Zároveň byla prověřena dopravní obsluha vymezených areálů a dostatečná kapacita komunikační sítě. Metropolitní plán vymezuje návrhové plochy pro železniční překladiště v Malešicích a na Smíchově.

b) *„vymezit terminály city-logistiky na Smíchově a v Malešicích,“*

Pro potřeby pražské city logistiky jsou v blízkosti Městského okruhu navrženy dva city logistické terminály, každý na jednom břehu řeky Vltavy. Terminál Praha-Smíchov v koordinaci se záměrem na přestavbu nádraží a Praha-Malešice v rámci související plochy železničních odstavů.

c) *„vymezit terminály kombinované dopravy a nákladní železniční dopravy,“*

Kombinovaná doprava má na území Prahy zázemí ve stávajícím kontejnerovém překladišti Praha-Uhříněves, které je Metropolitním plánem vymezeno k zachování. Metropolitní plán respektuje závěry a doporučení Studie city logistiky na území hl. m. Prahy (IPR Praha, 2019), podrobně viz odůvodnění k čl. 31 a 126 v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

d) *„zachovat zavlečkování produkčních území a prověřit možné rozšíření sítě železničních vleček.“*

Metropolitní plán vymezuje koridory pro nové vlečky a zároveň vymezuje stávající síť zavlečkování průmyslových oblastí, aby byla zachována možnost obsluhy areálů kolejovou dopravou i do budoucna. V dnešní době se na mnoha vlečkách neprovozuje doprava, nicméně pro obnovené využívání průmyslových areálů jsou životně důležité. Metropolitní plán nově navrhuje vlečku spalovny Malešice a vlečku logistického centra Horní Počernice, které zajistí napojení těchto areálů na

železniční síť a umožní přepravu nákladů formou méně zatěžující životní prostředí. Více viz čl. 126, odst. 7 textové části MPP.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní plochy terminálů city.

e) 3.2.4 Plochy a koridory pro leteckou dopravu vymezené v ZÚR

DL495 – Nová paralelní vzletová a přistávací dráha na Letišti Václava Havla Praha

(před změnou č. 15 600/Z/95)

„Na základě úkolu z PÚR je navržena výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy – paralelní RWY 06R/24L jižně od stávající RWY 06L/24R, paralelně s touto stávající RWY. Boční osová vzdálenost mezi novou paralelní RWY 06R/24L a stávající RWY 06L/24R je stanovena 1 525 m. Stavební délka nové paralelní RWY 06R/24L: maximálně 3 550 m.“

Metropolitní plán vymezuje koridor pro novou paralelní dráhu ke vzletům a přistávání 06R/24L, označený 660/-/1 Nová paralelní dráha (RWY 06R/24L) na Letišti Václava Havla Praha. Nová paralelní dráha je navržena v poloze jižně od stávající dráhy pro vzlety a přistávání v souladu se zachováním urbanistických a přírodních hodnot a v souladu s vymezením v ZÚR. Poloha respektuje účel, funkci a požadované parametry navrhované stavby s ohledem na její ekonomičnost a bezpečnost provozu a provozní aspekty areálu letiště. Metropolitní plán vymezuje stávající příčnou dráhu 12/30 ke zrušení po zprovoznění nové paralelní dráhy. Koridor pro novou paralelní dráhu je na území Prahy vymezen v podstatě celý v rámci stávajícího areálu letiště tak, aby bylo možné výhledově areál z jihu transformovat a areál letiště zmenšit a lépe integrovat do krajiny za zlepšení provozních parametrů letiště. Nově vymezené zastavitelné plochy v souvislosti s koridorem (převážně určené pro související zařízení) nejsou velkého rozsahu.

Výše popsané umístění dráhy v poloze uprostřed areálu letiště dále od zastavěné oblasti oproti stávajícím drahám vytváří předpoklady pro omezení negativních vlivů stavby na okolní zastavěné území při zohlednění nejen území Prahy, ale i obcí ve Středočeském kraji. S umístěním dráhy souvisí vymezení hlukových limitů, a proto je žádoucí, aby se ve směru letových drah letadel nacházelo co nejmenší množství zástavby. Vymezená poloha tento požadavek splňuje. Navazující zrušení stávající příčné dráhy bude mít pozitivní dopad na hlukové zatížení centra Prahy.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit vymezení Letiště Václava Havla Praha pro rozšíření o paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L,“*

Metropolitní plán vymezuje přiměřený rozsah rozvoje letiště s ohledem na vysoký potenciál území a nedostatek obdobných ploch v celoměstském kontextu. Metropolitní plán potvrzuje areál letiště v rámci lokality 604 / Letiště Václava Havla Praha, která je vymezena jako zastavitelná lokalita s produkčním využitím. Lokalita je vymezena v dostatečném rozsahu, aby v rámci její plochy bylo možné realizovat paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L. Pro dráhu Metropolitní plán upřesňuje návrhový koridor.

b) *„po realizaci nové paralelní vzletové a přistávací dráhy prověřit možnost dalšího využití RWY 12/30,“*

Metropolitní plán na základě prověření dráhového systému letiště, kroků samosprávy vedoucích k rozvoji letiště a na základě dohody s Ministerstvem dopravy jakožto příslušným dotčeným orgánem vymezuje stávající příčnou dráhu 12/30 ke zrušení, které může nastat až následně po zprovoznění nové paralelní dráhy. Po výstavbě paralelní dráhy nebude tato příčná dráha dále využívána. Uvolněný prostor bude možné využít pro rozvoj zástavby související s provozem letiště, Metropolitní plán na jižním okraji dnešního areálu vymezuje transformační produkční plochy.

c) *„upřesnit způsob napojení letiště na kolejovou dopravu, jejímž páteřním prvkem bude železnice,“*

Metropolitní plán vymezuje koridory pro železnici a tramvajovou trať. Kvalitní napojení letiště Václava Havla Praha s centrem města zajistí nová dvoukolejná železniční trať Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha, pro kterou Metropolitní plán vymezuje návrhový koridor. Metropolitní plán zároveň navrhuje koridor pro prodloužení tramvajové tratě z Divoké Šárky k Terminálu 3 a terminálu Dlouhá míle, která bude sloužit primárně pro zaměstnance letiště a pro obsluhu rozvojových a transformačních ploch v jižní části letiště.

d) *„upřesnit napojení letiště na systém pozemních komunikací.“*

Metropolitní plán upřesňuje napojení letiště na komunikační systém. Letiště je napojeno na síť pozemních komunikací včetně vazby na Pražský okruh a D7 stávajícími pozemními komunikacemi Aviatickou a K Letišti. Metropolitní plán

navrhuje plochy a koridory dostatečného rozsahu pro úpravu křižovatek a přeložky komunikací souvisejících s výstavbou Pražského okruhu.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro koridor pro novou dráhu ke vzletům a přistávání.

e) 3.2.5 Plochy a koridory pro dopravní infrastrukturu jinou vymezené v ZÚR

DX740 – Trasa metra D, úsek Depo Písnice – Náměstí Míru
(před změnou č. 15 600/Z/40)
DX741 – Trasa metra D, úsek Náměstí Míru – Náměstí Republiky
(před změnou č. 15 600/Z/41)
RDX742 – Trasa metra D, větev Nemocnice Krč – Poliklinika Modřany
(před změnou č. 15 600/Z/42)

„Systém tří tras metra (A, B, C) bude rozšířen o čtvrtou trasu D, která v první fázi propojí jižní sektor města s celoměstským centrem. Pro trasu D je navržen koridor od Písnice přes Nové Dvory, Pankrác ke stanici Náměstí Míru a dále koridor na Náměstí Republiky. ZÚR připouštějí upřesnění rozvoje sítě metra prověřením možností prodloužení a větvení tras metra v závislosti na urbanistickém rozvoji území.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit trasu metra D,“*

Metropolitní plán upřesňuje a vymezuje koridor pro trasu metra D z Písnice přes Krč, Pankrác, Náměstí Míru, Hlavní nádraží směrem na Náměstí Republiky s vazbou na stanici metra B. Metropolitní plán vymezuje umístění stanic metra a jejich vestibulů.

b) *„upřesnit trasu severního konce metra D v úseku náměstí Míru – náměstí Republiky prioritně přes oblast hlavního nádraží s vazbou na stanici metra Náměstí Republiky,“*

Prodloužení severního konce trasy metra D do prostoru Náměstí Republiky s vazbou na stanici metra B Metropolitní plán prověřil a prodloužení trasy potvrzuje a vymezuje koridor pro výstavbu trasy metra. Na základě prověřovacích studií a modelování dopravy Metropolitní plán opouští původní myšlenku prodloužení metra D přes Žižkov do Vysočan, která by nebyla odůvodněně využívána, naopak je z hlediska efektivity trasy nezbytné prodloužit ji směrem k Náměstí Republiky, což zvyšuje atraktivitu celé linky. Pro případné budoucí pokračování úvratí směrem na východ je vymezen

koridor územní rezervy. Zvolené řešení je jako jediné v souladu s koridorem vymezeným v ZÚR.

c) *„prověřit možnost prodloužení metra D ze stanice Náměstí Republiky východním směrem a případně pro něj vymezit koridor územní rezervy,“*

V souladu s koridorem vymezeným v ZÚR a na základě prověřovacích studií a modelování dopravy Metropolitní plán opouští původní myšlenku prodloužení metra D přes Žižkov do Vysočan, která by nebyla odůvodněně využívána, naopak je z hlediska efektivity trasy nezbytné prodloužit ji směrem k Náměstí Republiky, což zvyšuje atraktivitu celé linky. Pro další prověření propojení metra D východním směrem na Žižkov je vymezen koridor územní rezervy napojený úvratí do severní části návrhového koridoru. Další rozvoj sítě metra bude prověřen samostatnými studiemi, Metropolitní plán vymezuje koridory územních rezerv pro více tras. Metropolitní plán mimo jiné vymezuje koridor územní rezervy pro další prověřování vedení tangenciální linky kapacitní kolejové dopravy. Pro propojení Žižkova a Vysočan s centrem města v současnosti postačují stávající radiální trasy metra a tramvají a rozvoj kolejové dopravy musí být teprve prověřen z technického a ekonomického pohledu.

d) *„upřesnit koridor územní rezervy pro větev metra D v úseku Nemocnice Krč – Poliklinika Modřany.“*

Metropolitní plán vymezuje upřesněný koridor územní rezervy včetně vymezení konkrétních stanic.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory metra.

DX745 – Jižní tramvajová tangenta Budějovická – Michle
(před změnou č. 15 600/Z/45)
DX746 – Jižní tramvajová tangenta Smíchov – Dvorce – Budějovická
(před změnou č. 15 600/Z/46)
RDX747 – Severní tramvajová tangenta Podbaba – Bohnice
(před změnou č. 15 600/Z/47)
DX748 – Severní tramvajová tangenta Kobylisy – Bohnice
(před změnou č. 15 600/Z/48)
DX749 – Východní tramvajová tangenta Jižní Město – Vršovice
(před změnou č. 15 600/Z/49)
DX750 – Východní tramvajová tangenta Vršovice – Žižkov
(před změnou č. 15 600/Z/50)

„Navrhují se celoměstsky významné koridory a koridory územních rezerv tramvajového tangenciálního propojení významných částí města mimo jeho celoměstské centrum. Tato významná propojení tvoří:

- jižní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 4 a Praha 5 vymezená koridorem v úseku Budějovická/Pankrác – Zlíchov a koridorem v úseku Michle – Budějovická/Pankrác,

- východní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 11, Praha 4, Praha 10, Praha 3 a Praha 8 vymezená koridorem (Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov – Libeň – Kobylisy) a

- severní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 6 a Praha 8 vymezená koridory v úseku Dejvice – Podbaba a Bohnice – Kobylisy a koridorem územní rezervy v úseku Podbaba – Troja – Bohnice.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„prověřit tramvajové tratě v celoměstsky významných koridorech, případně je vymezit jako koridory územních rezerv,“*

Metropolitní plán prověřil rozsah celoměstsky významných koridorů tramvajových tratí a upřesňuje koridory tangenciálních propojení, které jsou vymezeny v ZÚR.

Pro tyto tangenty Metropolitní plán vymezuje návrhové koridory tramvajových tratí, které doplní nebo propojí stávající tratě a doplňuje je vymezením koridorů územních rezerv. Konkrétně vymezuje návrhové koridory pro východní tramvajovou tangentu vymezené v trase Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov ve vazbě na stávající tramvajovou trať Žižkov – Libeň – Kobylisy, návrhové koridory pro jižní tramvajovou tangentu vymezené v trase Smíchov – Dvorce – Budějovická / Pankrác – Michle a kombinaci návrhových koridorů a koridoru územní rezervy pro severní tramvajovou tangentu vymezené v trase Dejvice – Podbaba – Troja – Bohnice – Kobylisy.

Nedílnou součástí zkapacitňování tramvajové sítě Prahy je vymezení plochy pro navrhované vozovny Chodovská a Braník.

b) *„prověřit případné prodloužení tramvajové tratě z Kobylis směrem do Středočeského kraje,“*

Metropolitní plán prověřil význam prodloužení tramvajové tratě do Zdib a respektuje ho jako jediné v současné době odůvodnitelné prodloužení tramvaje do Středočeského kraje.

Záměr je sledovaný Strategií rozvoje tramvajových tratí do roku 2030 a Metropolitní plán pro něj vymezuje návrhový koridor. Záměr byl koordinován se Středočeským krajem i v rámci ÚS PMR.

c) *„vymezit rozsah ostatní sítě tramvajové dopravy,“*
Metropolitní plán vymezuje současný rozsah tramvajové sítě určený k zachování a vymezuje několik desítek nových tramvajových tratí nebo koridorů pro územní rezervy pro tratě doplňující navrženou síť.

d) *„prověřit a upřesnit trasy vymezené územními rezervami, případně hledat i další možnosti propojení, pokud nebude nalezeno vhodné řešení ve vymezených koridorech územních rezerv,“*

Metropolitní plán upřesnil a vymezil koridor územní rezervy pro tramvajovou trať přímo vymezený v ZÚR (tramvajová trať Podbaba-Bohnice) v odpovídajícím rozsahu.

Zároveň MPP tramvajovou síť doplňuje dalšími koridory územních rezerv pro budoucí prodloužení navržených tratí. Metropolitní plán potvrzuje koridor územní rezervy tramvajové trati propojující Bohnice a Podbabu včetně vymezení tramvajového mostu přes Vltavu.

e) *„při prověřování řešení územní rezervy severní tramvajové tangenty v úseku Podbaba – Bohnice navrhnout rozsah tunelových úseků a respektovat výjimečné krajinné, přírodní, kulturní a urbanistické hodnoty území a celoměstsky významné areály zoologické a botanické zahrady.“*

Vymezení koridoru územní rezervy tramvajové tratě Podbaba – Troja – Bohnice navazuje na prověření koncepční studií a respektuje přírodní a urbanistické hodnoty území a areály zoologické a botanické zahrady. Vymezení tramvajové tratě nesmí přímo zasahovat do areálu zoologické zahrady a mělo by vytvářet co nejméně požadavků na terénní úpravy. Významné je rovněž posouzení zásahu stavby do horizontů pražských svahů. Metropolitní plán vymezuje podstatnou část trasy jako tunelový úsek. Další prověření dopadu stavby bude předmětem studií proveditelnosti v rámci upřesnění technického řešení tratě při vymezení návrhového koridoru.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory tramvajových tratí.

K posouzení souladu MPP s podkapitolou e) 3 textové části ZÚR viz příloha č. 1 kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / Převodní

tabulky skladebných částí ZÚR a MPP, tabulky 600 / Dopravní infrastruktura a také grafická příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.03 Ilustrace porovnání dopravní infrastruktury v ZÚR a v Metropolitním plánu.

2. 3. 5. 4 K podkapitole e) 4 Plochy a koridory technické infrastruktury nadmístního významu

e) 4.1 Požadavky na využití stávajících prvků technické infrastruktury nadmístního významu

„Navržené plochy a koridory technické infrastruktury rozvíjejí pražské stávající systémy sítí, které jsou v ZÚR vymezeny k zachování. Stávající technická infrastruktura nadmístního významu je zobrazena v grafické části S03.“

ZÚR vymezují konkrétní návrhové plochy a koridory technické infrastruktury. Ty doplňují popisem stávajících systémů, které stanovují zachovat. Stávající prvky technické infrastruktury určené k zachování jsou vymezeny ve schématu S03 grafické části ZÚR.

Stávající systémy vymezené v ZÚR Metropolitní plán respektuje, potvrzuje vymezení jednotlivých prvků ve výkrese Z03 Hlavní výkres infrastruktury grafické části MPP a navazuje na ně při stanovování koncepce technické infrastruktury (viz čl. 32 a 33 textové části MPP) i při vymezení jednotlivých ploch a koridorů.

e) 4.1.1 Vodní hospodářství

„Páteří Prahy je řeka Vltava, která protéká územím od jihu k severu, s významným levobřežním přítokem Berounkou. Do těchto hlavních vodních toků jsou zaústěny drobné vodní toky společně se svými přítoky, z nichž nejdůležitější jsou Botič, Kunratický potok, Rokytka, Dalejský potok, Motolský potok a Litovicko-Šárecký potok. Do severovýchodní části území Prahy zasahuje povodí Labe s drobnými vodními toky, které odtékají mimo území Prahy.“

Metropolitní plán považuje Vltavu a její přítoky za základní kompoziční prvek Prahy a potvrzuje její důležitost pro obraz města, síť veřejných prostranství, přírodu, vodní režim i vodní dopravu (viz čl. 10, odst. 5 textové části MPP). Všechny vodní toky jsou základem kostry zelené infrastruktury. Stávající vodní toky jsou vymezeny ve výkrese Z03 grafické části MPP a jsou doplněny plochami a koridory pro realizaci nových vodních ploch, poldrů a vodních toků pro zlepšování vodního režimu krajiny. Podrobná regulace povrchových vod je uvedena v čl. 132 až 134 textové části MPP.

Vltava a Berounka

„Pro stávající toky Vltavy a Berounky jsou vymezena záplavová území a z většiny realizovaná protipovodňová opatření na ochranu Prahy budou dále doplňována.“

Metropolitní plán respektuje záplavová území Vltavy a Berounky a stanovuje konkrétní regulativy, které omezují využití záplavových území, viz čl. 133 a 134 textové části MPP.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„optimalizovat podmínky pro průchod velkých vod,“*

   Metropolitní plán podrobně stanovuje a optimalizuje podmínky využití záplavových území a vymezuje záplavová území na Vltavě a Berounce včetně jejich kategorizace. Zároveň stanovuje obecná pravidla pro zacházení se srážkovými vodami. Viz čl. 133 a 134 textové části MPP.

b) *„ověřit umístění, rozsah a výškové hladiny nových vodních ploch s vazbou na hlavní vodní toky.“*

   Umístění nových vodních toků a vodních ploch bylo rovněž ověřováno z hlediska jejich umístění a rozsahu a byly navrhovány zpravidla na základě podrobnějších studií a navazujících dokumentací. Detailní výškové řešení nádrží přesahuje podrobnost Metropolitního plánu. Vodní režim v krajině je nedílnou součástí řešení zelené infrastruktury.

c) *„při vymezování zastavitelných ploch zohledňovat principy povodňové prevence a nevytvářet nové zastavitelné plochy v místech s nepřijatelným rizikem.“*

   Metropolitní plán posoudil již vymezené zastavitelné plochy vůči záplavovým územím a v rámci dohody s příslušným dotčeným orgánem byl návrh upraven (redukce ploch, vymezení nestavebních bloků, úprava kapacit ploch a podobně) tak, aby byly minimalizovány rizika. Nové zastavitelné plochy vymezené Metropolitním plánem byly vždy posouzeny vůči záplavovým územím a s výjimkou formálního zacelování území nebyly nové zastavitelné plochy v záplavových územích vymezeny. Limity v území navíc platí nad rámec regulativů stanovených Metropolitním plánem.

Drobné vodní toky

„Stávající vodní toky včetně občasných vodních toků mají stanovená záplavová území a opatření protipovodňové ochrany. Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržené plochy a koridory vodního hospodářství jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 4.2.1.“

Metropolitní plán respektuje stávající drobné vodní toky. Ty, které jsou významné z hlediska podrobnosti územního plánu a jsou vymezeny potvrzeny Metropolitním plánem, jsou zobrazeny ve

výkrese Z03 grafické části MPP. Drobné vodní toky mají záplavová území stanovená samostatně, z pohledu územního plánu se jedná o limit v území (je zobrazený v koordinačním výkrese O01 grafické části odůvodnění MPP). Metropolitní plán záplavová území drobných vodních toků respektuje a zohledňuje při vymezování zastavitelných ploch, stavebních a nestavebních bloků a míry využití území.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhovat retence (mimo jiné vodní nádrže a poldry) a revitalizační úpravy koryt vodních toků tak, aby nedošlo ke zhoršení odtokových poměrů v území jako součást protipovodňových opatření na drobných vodních tocích,“*

   V Metropolitním plánu je navržen větší počet ploch pro vodní nádrže, retenční nádrže a poldry spolu s plochami pro další plošná protipovodňová opatření v závislosti na vymezení záplavových území a modelování hydrologických poměrů v rámci řešení zelené infrastruktury. Viz čl. 132, odst. 2 textové části MPP.

b) *„řešit problematiku hospodaření se srážkovými vodami ve vztahu k vodním tokům v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích drobných vodních toků.“*

   Problematika odvádění a hospodaření se srážkovými vodami ve vztahu k vodním tokům v souvislosti se zvyšujícím se trendem nárůstu zpevněných ploch v povodích drobných toků přesahuje podrobnost Metropolitního plánu a bude řešena v navazujících dokumentacích na základě podmínek stanovených v rámci PSP a v rámci detailního návrhu zelené infrastruktury. V rámci obecných regulativů Metropolitní plán podporuje hospodárné nakládání se srážkovými vodami a jejich maximální možné vsakování v místě. Viz čl. 133, odst. 4 textové části MPP.

e) 4.1.2 Zásobování vodou a odkanalizování

„Nadřazený systém dopravy vody vytváří okolo Prahy okruh, v severní části dosud neuzavřený. Hlavními zdroji jsou úpravny vody Podolí v Praze a Želivka a Káraný umístěné mimo území Prahy. Z vodárenského systému Prahy je voda předávána do Berouna, Říčan, Roztok a mnoha dalších obcí.

Území Prahy je z převážné části soustavně odkanalizováno do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově (s Novou vodní linkou a nátokovým labyrintem u Papírenské ulice), v některých okrajových částech jsou odpadní vody sváděny na lokální čistírny odpadních vod. V celoměstském centru je vybudována jednotná stoková síť, která odvádí do Ústřední čistírny odpadních vod

společně splaškové odpadní vody i vody srážkové. Základní kostru stokové sítě na území Prahy tvoří kmenové stoky a hlavní sběrače vybudované na začátku minulého století (kmenové stoky A, B, C, D, E) a kmenové stoky K a F vybudované v 2. polovině minulého století. Kanalizační sběrače nejsou z důvodu podrobnosti v ZÚR sledovány.

Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržené plochy a koridory jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 4.2.2.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení systému zásobování vodou a systému odkanalizování. Stávající prvky těchto systémů určené k zachování vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 135 a 136 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci technické infrastruktury uvedené v čl. 32 a 33 textové části MPP.

e) 4.1.3 Zásobování teplem a produktovody

„Na severovýchodním okraji Prahy se nachází koridor souběžně vedených tras produktovodu a ropovodu celostátní důležitosti, pro ropovod Družba je navrženo zdvojení potrubí, podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržený koridor jsou uvedeny u konkrétního prvku, viz pododdíl e) 4.2.3.

Systém centralizovaného zásobování teplem tvoří na pravém břehu Vltavy propojená Pražská teplárenská soustava. Její hlavní napaječ je veden z elektrárny Mělník přes Třeboradice a Malešice do oblasti Jižního Města a Modřan. Základními zdroji Pražské teplárenské soustavy jsou elektrárna Mělník I, teplárna Malešice a Zařízení pro energetické využití odpadu Malešice. V podrobnosti ZÚR je dalším významným zdrojem teplárna Třeboradice. Systém centralizovaného zásobování teplem na levém břehu Vltavy je tvořen ostrovními soustavami a blokovými kotelnami.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení systému zásobování teplem a vymezený koridor ropovodu. Stávající prvky těchto systémů určené k zachování vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 137 a 138 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci technické infrastruktury uvedené v čl. 32 a 33 textové části MPP.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit možnost napojení nově navrhované zástavby na centralizované zásobování teplem,“*

   Na základě bilancí je v Metropolitním plánu vyhodnocena dostupnost napojení rozvojových a transformačních lokalit na systém zásobování teplem ze systému centralizovaného zásobování teplem. Konkrétní napojení navrhované zástavby a jejich podrobné technické řešení přesahují podrobnost

Metropolitního plánu a budou řešeny v navazujících dokumentacích v souladu s podmínkami danými v PSP. Zásadním záměrem přímo navrženým v Metropolitním plánu je výstavba energocentra v ústřední čistírně odpadních vod, které bude zásobovat teplem novou zástavbu v Bubnech a bude propojeno i se stávajícím systémem přes výtopnu Juliska. Podrobně je posouzení důvodů vymezení tohoto nadmístního prvku i bez přímého vymezení plochy v ZÚR viz kapitola 13 textové části odůvodnění MPP. Vhodným dalším rozvojem kolektorové sítě a zapojením dalšího zdroje v ZEVO Malešice bude možné výrazně posílit ekologický systém centrálního zásobování teplem.

b) *„prověřit možnost vytvoření dílčích propojených soustav lokálních plynových kotelen sídlišť Řepy a Jihozápadního Města.“*

V průběhu projednání Metropolitního plánu bylo v rámci úpravy návrhu na základě společného jednání upuštěno od záměru realizace tepelného přivaděče z Elektrárny Kladno. V rámci tohoto záměru bylo počítáno s propojením soustav centralizovaného zásobování teplem na levém břehu Vltavy. Bez realizace přivaděče je propojení stávajících lokálních soustav těžko obhajitelné. V rámci zpracování byla prověřována možnost alespoň dílčího propojení soustav lokálních plynových kotelen sídlišť Řepy a Jihozápadního Města. Pro navrhované propojení neexistují žádné relevantní podklady, které by bylo možné do Metropolitního plánu převzít, propojení systémů je problematické i z hlediska vlastnických vztahů. Proto nejsou žádné trasy navrhovaných teplovodů sloužících jako propojení obou soustav v MPP zakresleny. Případné propojení soustav je v budoucnu možné i bez přímého vymezení navrhovaných teplovodů v grafické části Metropolitního plánu.

e) 4.1.4 Elektroenergetika

„Zdrojem zásobování elektrickou energií Prahy je především celostátní přenosová soustava, která vedeními o napětí 400 kV a 220 kV přivádí výkon do vstupních transformoven 400/110 kV Řeporyje a Chodov a 220/110 kV Malešice. V menší míře Prahu zásobuje rozvodná soustava 110 kV se vstupní transformovnou 110/22 kV Praha-sever. V ZÚR je sledována přenosová soustava 400 a 220 kV.

ZÚR navrhují přestavbu a rozšíření některých významných transformoven a výstavbu nových vedení o napětí 400 kV. Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržené plochy a koridory jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 4.2.4.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení systému zásobování elektrickou energií. Stávající prvky tohoto systému určené k zachování vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl.

139 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci technické infrastruktury uvedené v čl. 32 a 33 textové části MPP.

e) 4.1.5 Plynárenství

„Území Prahy je zásobováno plynem z regulačních stanic Třeboradice, Měcholupy a na území Středočeského kraje ležících Drahelčice a Sibřina, které jsou napojeny na přepravní systém vnitrostátních vysokotlakých plynovodů s tlakem nad 40 barů. Z těchto regulačních stanic je napájen dvojitý okružní městský vysokotlaký plynovod včetně dalších odbočných linií, ze kterých jsou zásobovány průmyslové regulační stanice a městské regulační stanice napájející místní distribuční plynovodní síť. V ZÚR je z hlediska podrobnosti sledována síť vysokotlakých plynovodů s tlakem nad 40 barů a vybraných vysokotlakých plynovodů s tlakem nad 4 bary a světlostí potrubí vyšší než DN 300 mm.

ZÚR vymezují koridory pro vybrané přeložky vysokotlakých plynovodů. Podrobné podmínky stanovené ZÚR pro navržené koridory jsou uvedeny u konkrétních prvků, viz pododdíl e) 4.2.5.“

Metropolitní plán respektuje popsané vymezení systému zásobování plynem. Stávající prvky tohoto systému určené k zachování vymezuje ve výkrese Z03 grafické části MPP, dále viz čl. 138 textové části MPP. Pojetí ZÚR odpovídá koncepci technické infrastruktury uvedené v čl. 32 a 33 textové části MPP.

e) 4.1.6 Nakládání s odpady

„Praha ve spolupráci se Středočeským krajem vytváří podmínky pro realizaci integrovaného systému pro nakládání s odpady a pro vybudování nadregionálních zařízení pro nakládání s odpady. Na základě Plánů odpadového hospodářství Prahy a dlouhodobých trendů v oblasti odpadového hospodářství a ochrany životního prostředí, nejsou v ZÚR sledovány nové vhodné lokality pro skládky komunálního odpadu. Komplexní systém nakládání s komunálním odpadem klade důraz na recyklaci, zpracování biologicky rozložitelného odpadu a využívání nerecyklovatelného zbytku.“

Metropolitní plán v návaznosti na krajský Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy (aktualizované znění na období 2016-2025 s výhledem do roku 2035 bylo schváleno usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2262 dne 21. 10. 2024) a Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy – obce (schválený usnesením Rady hl. m. Prahy č. 418 dne 28. 2. 2017) navrhuje konkrétní plochy pro příslušná zařízení pro nakládání s odpadem. Nepočítá se s budoucím skládkováním na území Prahy, stávající skládka Ďáblice je v Metropolitním plánu vymezena k rekultivaci. Metropolitní plán vymezuje dostatečné plochy pro vybudování významných zařízení pro nakládání s odpady v sousedství spalovny Malešice. Regulace Metropolitního plánu umožňuje

umísťování drobnějších zařízení pro nakládání s odpadem i bez přímého vymezení (viz čl. 142, odst. 3 textové části MPP). Pojetí ZÚR odpovídá koncepci technické infrastruktury uvedené v čl. 32 a 33 textové části MPP, pravidla pro odpadové hospodářství jsou upravena v čl. 142 textové části MPP.

e) 4.1.7 Technická infrastruktura jiná

„V ZÚR jsou z hlediska podrobnosti dokumentace sledovány dva stávající objekty systému elektronických komunikací – Žižkovský vysílač a vysílač Strahov.“

Metropolitní plán s ohledem na svoji podrobnost nevymezuje konkrétní plochy nebo koridory pro elektronické komunikace, které se zřizují v podstatě kdekoliv v zastavitelném území a není nutné je v dnešní době explicitně v územním plánu zakotvit. Pro funkční systémy elektronických komunikací je důležitá flexibilita a rychlost realizace, není vhodné kvůli těmto záměrům pořizovat změny ÚPD. Metropolitní plán respektuje dva výslovně uvedené sledované vysílače a vymezuje je jako stávající prvky určené k zachování ve výkrese Z03 grafické části MPP. Dále viz čl. 141 textové části MPP.

e) 4. 2 Požadavky na využití ploch a koridorů technické infrastruktury nadmístního významu

ZÚR vymezují konkrétní plochy a koridory pro technickou infrastrukturu a v jejich rámci stanovují dílčí úkoly pro navazující ÚPD. Metropolitní plán všechny vymezené plochy a koridory respektuje, upřesňuje je v rámci svoji podrobnosti a v koordinaci s ostatními vrstvami územního plánu.

e) 4. 2. 1 Plochy a koridory vodního hospodářství

VH5 – Poldr Třeboradice

(před změnou č. 15 700/Z/55)

„V návaznosti na vymezený koridor Pražského okruhu je na hranici krajů vymezena plocha pro suchou nádrž na Mratínském potoce.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„koordinovat záměr na vybudování suché nádrže Třeboradice s trasou Pražského okruhu.“*

Metropolitní plán upřesňuje plochu vymezenou pro poldr dle technického prověření a s ohledem na výškové uspořádání území. Poldr je jedním z významných technických opatření pro zachytávání srážkových vod v povodí Labe, kapacita drobných vodních toků v této části Prahy není vysoká a v souvislosti s výstavbou významných dopravních staveb je nezbytné realizovat i vodohospodářské stavby. Regulace otevřené krajiny založená na principu zvyšování ekologické

stability umožňuje realizaci podobných opatření i bez přímého vymezení, význam Poldru Třeboradice ale spočívá v jeho poloze na hranici krajů. Vymezení je nezbytné pro zajištění koordinace ÚPD.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní plochu vodního hospodářství.

e) 4. 2. 2 Plochy a koridory pro zásobování vodou a odkanalizování

TV510 – Vodovodní řad Jesenice II.
(před změnou č. 15 700/Z/10)
TV511 – Vodovodní řad Chodová – Kyjský uzel
(před změnou č. 15 700/Z/11)

„K doplnění systému zásobování jihovýchodní části Prahy pitnou vodou, je navržen koridor pro přiváděcí vodovodní řad z vodojemu Jesenice II a koridor pro zkapacitnění a posílení nadřazeného distribučního systému.“

Metropolitní plán respektuje nadřazený systém zásobování vodou vymezený v ZÚR a upřesňuje koridory vymezené pro posílení tohoto systému.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit územní rezervu pro vodojemy Kopanina a Vypich.“*

V Metropolitním plánu byla na základě podrobného prověření pro rozšíření vodojemu Kopanina (i na základě změny předchozího územního plánu) vymezena v rámci úpravy po společném jednání přímo návrhová plocha. Pro výhledové rozšíření vodojemu Vypich Metropolitní plán vymezuje plochu územní rezervy.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory zásobování vodou.

RTV521 – Štolový přivaděč Drasty
(před změnou č. 15 700/Z/21)
TV522 – Přeložka kmenové stoky B v Holešovicích
(před změnou č. 15 700/Z/22)
TV555 – Přeložka stávající kmenové stoky B
(před změnou č. 15 700/Z/55)

„Pro doplnění systému odkanalizování je navržena přeložka kmenové stoky B v Holešovicích. Výhledově je zvažováno vymístit kalové

hospodářství Ústřední čistírny odpadních vod mimo území kraje, pro tento účel je vymezen koridor územní rezervy pro výtlak kalů ve směru na Drasty.“

Metropolitní plán respektuje nadřazený systém odkanalizování území vymezený v ZÚR a upřesňuje koridory vymezené pro posílení tohoto systému. Na území Středočeského kraje se nachází areál, který se historicky využíval (dnes výjimečně) pro část kalového hospodářství Ústřední čistírny odpadních vod – kalová pole Drasty. Jednou z variant budoucího rozvoje systému odkanalizování území je tento areál znovu využít. V současné době se nejedná o sledovanou variantu, MPP v souladu se ZÚR pro ochranu případného budoucího záměru na čerpání kalů z Ústřední čistírny odpadních vod na území Středočeského kraje vymezuje koridor územní rezervy.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit podmínky pro postupné připojování lokálních čistíren odpadních vod na centrální stokovou síť, a pro postupné odkanalizování dosud neodkanalizovaných území,“*

   V Metropolitním plánu byly podmínky pro postupné přepojení lokálních čistíren a připojování neodkanalizovaných území ověřeny. V některých případech byl výsledkem ověření návrh koridorů pro prodloužení kanalizačních sběračů, v jiných byla potvrzena funkce a případně vymezena plocha pro zkapacitnění stávajících lokálních čistíren odpadních vod. Metropolitní plán vychází z ekologického principu centralizace čištění odpadních vod.

b) *„navrhnout posílení kapacitně či stavebně nevyhovujících celoměstsky významných stok a lokálních čistíren odpadních vod, které nelze přepojit na centrální stokovou síť,“*

   Metropolitní plán vymezuje návrhové koridory pro posílení kmenové stoky B a sběrače Folimanka i plochy pro posílení vybraných lokálních čistíren odpadních vod.

c) *„ověřit prostorové a technické podmínky realizace podzemních záchytných nádrží na výpustech z odlehčovacích komor v celoměstském centru za účelem umožnit čištění části objemu zředěných odpadních vod v čistírenském procesu.“*

   V Metropolitním plánu jsou navrženy plochy pro větší počet záchytných nádrží na výpustech z odlehčovacích komor jako součást systému odkanalizování města.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory odkanalizování.

e) 4. 2. 3 Plochy a koridory pro zásobování teplem a produktovody

TR470 – Zdvojení ropovodu Družba

(před změnou č. 15 700/Z/70)

„V systému dálkovodů je navržen koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba.“

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„zajistit územní podmínky pro umístění potřebných liniových vedení dálkovodů.“*

V Metropolitním plánu je v souladů s PÚR a ZÚR vymezen návrhový koridor pro zdvojení ropovodu Družba. Koridor zasahuje na území Prahy jen okrajově, probíhá severním výběžkem správního území Prahy východně od Březiněvsi, respektuje stávající koridor ropovodu a zasahuje pouze do zemědělské rovinaté krajiny, částečně v souběhu s koridorem Pražského okruhu.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridor produktovodu.

e) 4. 2. 4 Plochy a koridory pro elektroenergetiku

TE80 – Dvojité elektrické vedení 400 kV Čechy střed – Chodov

(před změnou č. 15 700/Z/80)

TE81 – Dvojité elektrické vedení 400 kV Hradec – Řeporyje

(před změnou č. 15 700/Z/81)

TE83 – Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Praha sever

(před změnou č. 15 700/Z/83)

TE86 – Transformační stanice Praha sever

(před změnou č. 15 700/Z/86)

TE87 – Transformační stanice Malešice

(před změnou č. 15 700/Z/87)

TE88 – Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Malešice

(před změnou č. 15 700/Z/88)

TE89 – Transformační stanice Chodov

(před změnou č. 15 700/Z/89)

TE90 – Elektrické vedení 400 kV připojení transformační stanice Chodov

(před změnou č. 15 700/Z/90)

„Pro zvýšení kapacity přenosové soustavy ZÚR vymezují plochy pro elektrické stanice a koridory elektrických vedení.“

Metropolitní plán respektuje nadřazený systém zásobování elektrickou energií vymezený v ZÚR, který navazuje na celostátní přenosovou soustavu, a upřesňuje plochy a koridory vymezené pro rozšíření stávajících transformačních stanic, výstavbu nových transformačních stanic a jejich zapojení do přenosové soustavy. Nová vedení jsou vymezena v maximálním souběhu mezi sebou a v souběhu se stávajícími vedeními pro minimalizaci zásahu do krajiny.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„zajistit územní podmínky pro umístění potřebných plošných zařízení a liniových vedení elektrizační soustavy,“*

   Metropolitní plán vymezuje potřebné plochy a koridory pro umístění zařízení a liniových vedení elektrizační soustavy. Jedná se o návrhy na doplnění přenosové sítě zvláště vysokého napětí 400 kV v souladu s PÚR a ZÚR včetně rozšíření transformoven a o navržené koridory pro vedení sítě velmi vysokého napětí 110 kV včetně transformoven.

b) *„zajištění plochy pro rozšíření elektrické stanice 400/110 kV Řeporyje (transformovna 400/110 kV Řeporyje),“*

   Metropolitní plán pro rozšíření transformovny Řeporyje vymezuje návrhovou plochu včetně vymezení nové zastavitelné plochy s produkčním využitím v rámci lokality 614 / Rozvodna Řeporyje.

c) *„vyloučit negativní vlivy zapojení elektrické stanice Malešice na předmět ochrany Evropsky významné lokality Blatov a Xaverovský háj.“*

   Metropolitní plán pro záměr zvláště vysokého napětí napojující elektrickou stanici Malešice vymezuje koridor upřesňující rozsah koridoru vymezeného v ZÚR tak, aby do evropsky významné lokality vůbec nezasahoval.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní plochy a koridory zásobování elektrickou energií.

e) 4. 2. 5 Plochy a koridory pro plynárenství

TP271 – Přeložka vysokotlakých plynovodů u Letiště Václava Havla Praha
(před změnou č. 15 700/Z/71)
TP272 – Přeložka vysokotlakých plynovodů u Suchdola (Pražský okruh)
(před změnou č. 15 700/Z/72)
TP273 – Přeložka vysokotlakých plynovodů u Čimic (Pražský okruh)
(před změnou č. 15 700/Z/73)

„ZÚR vymezují koridory pro přeložky stávajících nadmístních plynovodů, převážně v souvislosti s jinými záměry.“

Metropolitní plán respektuje nadřazený systém zásobování zemním plynem vymezený v ZÚR a upřesňuje koridory vymezené pro vyvolané přeložky plynovodů.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„vymezit koridory pro vysokotlaké plynovody tlakové úrovně nad 4 bary, které doplní síť vymezenou v ZÚR,“*

   Do Metropolitního plánu jsou převzaty koridory pro vysokotlaké plynovody tlakové úrovně nad 4 bary vymezené v ZÚR a jsou doplněny o další významné trasy vyplývající z návrhů transformačních a rozvojových ploch v Metropolitním plánu.

b) *„zabezpečit podmínky pro umístění přeložek vyvolaných výstavbou nadřazeného komunikačního systému,“*

   V Metropolitním plánu jsou vymezeny přeložky stávajících vysokotlakých plynovodů vyvolaných výstavbou nadřazeného komunikačního systému (zejména související s dostavbou Pražského okruhu). Případné další přeložky plynovodních tras mohou být řešeny jako vyvolané investice a budou umístěny v rámci vymezených koridorů dopravních staveb.

c) *„minimalizovat rozsah záborů pozemků určených k plnění funkcí lesa v koridorech plynovodů,“*

   Předpokládané zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa byly vymezeny na minimální úroveň ochranného pásma vysokotlakého plynovodu 4 m na každou stranu od okraje vedení. Celkový zásah do lesních pozemků (PUPFL) je v rámci celého města velmi malý.

d) *„orientovat rozvoj sítě městských plynovodů především na zajištění bezpečného a spolehlivého provozu stávajícího systému a optimalizaci jeho kapacitního využití pro nové záměry,“*

V Metropolitním plánu jsou vymezeny návrhové koridory pro záměry rozvoje plynovodů, umístění regulačních stanic k zabezpečení stability systému a přeložek vyvolaných výstavbou nadřazených dopravních komunikací (primárně výstavbou Pražského okruhu, který je v mnoha místech navržen v souběhu s plynovody). Nové návrhy sítě městských plynovodů v Metropolitním plánu slouží k zajištění zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu stávající sítě a dostatečné kapacity pro nové záměry, koncepce systému je ale dokončená a ustálená.

e) *„koordinovat zásobování Prahy plynem se zásobováním navazujících částí Středočeského kraje.“*

Metropolitním plánem navržené koridory na úrovni vysokotlakých plynovodů jsou koordinovány se stavovými prvky a návrhy v navazujícím území Středočeského kraje v maximální možné míře, kterou zpracování ÚPD v různém čase dovolí. Koridory technické infrastruktury byly v adekvátní podrobnosti prověřovány i v rámci ÚS PMR, zásobování plynem ale mělo okrajovou pozici. Podrobnému zdůvodnění nadmístních prvků, které jsou vymezeny nad rámec ZÚR (například z důvodů překročení hranice se Středočeským krajem) se věnuje kapitole 13 textové části odůvodnění MPP.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro konkrétní koridory plynovodů.

K posouzení souladu MPP s podkapitolou e) 4 textové části ZÚR viz příloha č. 1 kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / Převodní tabulky skladebných částí ZÚR a MPP, tabulky 700 / Technická infrastruktura a také grafická příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.04 Ilustrace porovnání technické infrastruktury v ZÚR a v Metropolitním plánu.

2. 3. 5. 5 K podkapitole e) 5 Plochy a koridory zelené infrastruktury nadmístního významu

Ve výkrese Z02 grafické části ZÚR jsou vymezeny konkrétní plochy zelené infrastruktury, pro které jsou následně v textové části ZÚR stanovené úkoly pro navazující ÚPD. V těchto úkolech jsou stanoveny zejména požadavky na komplexní řešení území, vymezení ploch změn v krajině, vymezení ploch podrobnějšího členění nebo požadavky na integraci staveb infrastruktury do krajiny. Účelem vymezení ploch zelené infrastruktury na úrovni ZÚR je zvýšení ekologické stability otevřené krajiny, což je obecně v souladu s regulací otevřené krajiny v Metropolitním plánu, postavené na principu celkového zvyšování ekologické stability. Stanovené úkoly Metropolitní plán splňuje, což je podrobně a jednotlivě posouzeno pro každou vymezenou plochu:

ZP40 - Plocha zelené infrastruktury naTrojmezí

(před změnou č. 15 100/Z/40)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě 915 / Trojmezí.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze a specifickým podmínkám v přírodním parku,*“

   Lokalita Trojmezí je vymezena jako nezastavitelná s typem struktury leso-zemědělská krajina a s dominujícím rekreačním potenciálem, který je třeba využít formou transformace území za účelem zlepšení podmínek pro rekreační využití území.

b) *„vymezit plochy pro rekreaci obyvatel v souladu s ochranou přírodních a krajinných hodnot.“*

   Lokalita je jako enkláva otevřené krajiny součástí otevřené krajiny. V nezastavitelné rekreační lokalitě Metropolitní plán umožňuje uskutečnit takové změny, které zachovají nebo zvýší ekologickou stabilitu krajiny, přičemž ve vymezeném krajinném parku jsou změny takovéhoto typu žádoucí. Celá lokalita Trojmezí má stanovený rekreační způsob využití a je v ní přípustné realizovat určité stavby sloužící pro rekreaci obyvatel při respektování ochrany přírodních a krajinných hodnot vyplývající z legislativních předpisů a správních rozhodnutí. Podstatná část lokality je vymezena jako krajinný park metropolitní úrovně. V lokalitě je přímo vymezena nezastavitelná rekreační transformační plocha určená pro rekreaci obyvatel na základě prověření transformace území v urbanisticko krajinářské studii.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP41 - Plocha zelené infrastruktury u Březiněvsi

(před změnou č. 15 100/Z/41)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v lokalitách: 923 / Chabry – Ďáblice a 922 / Ďáblice – Miškovice.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit rozšíření ploch lesa a nelesních ploch v souvislosti s opatřeními při výstavbě dopravní infrastruktury celostátního významu,“*

   Metropolitní plán upřesnil rozšíření ploch lesa v rámci plochy zelené infrastruktury a vymezil pro ně konkrétní nezastavitelnou transformační plochu s přírodním využitím. Plocha může být součástí záměru vytvoření pásu vegetačních ploch v okolí významných dopravních staveb na okraji Prahy. Vzájemné propojení ploch mezi sebou Metropolitní plán podporuje vymezením ÚSES. Princip regulace Metropolitního plánu založený na zvyšování ekologické stability umožňuje zalesnit i další plochy nad rámec vymezení Metropolitním plánem.

b) *„koordinovat zalesnění s průchodem staveb dopravní infrastruktury.“*

   Metropolitní plán koordinoval rozšíření ploch lesa s průchodem staveb dopravní infrastruktury. Plochy jsou vymezeny v rozsahu, který umožní v rámci navazujících řízení (pro Pražský okruh, rozšíření dálnice D8 nebo mimoúrovňové křižovatky a související stavby) vhodně definovat přesnou hranici lesa, aby nevznikaly zbytečné zbytkové plochy a krajiny byla účelně využívána. Projekt Pražského okruhu vzniká na podkladě technicko krajinářské studie, která zkoumala konkrétní dopady stavby na uspořádání a prostupnost krajiny. Metropolitní plán přiměřeně zohledňuje dokumentaci pro posouzení EIA.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP42 - Plocha zelené infrastruktury u Čakovic

(před změnou č. 15 100/Z/42)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě 922 / Ďáblice – Miškovice.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit rozšíření ploch lesa a nelesních ploch v souvislosti s kompenzačními opatřeními při výstavbě dopravní infrastruktury celostátního významu,“*

Metropolitní plán upřesnil rozšíření ploch lesa v rámci plochy zelené infrastruktury a vymezil pro ně nezastavitelnou transformační plochu s přírodním využitím. Plocha se nachází severně od navrženého koridoru Pražského okruhu mezi budoucí mimoúrovňovou křižovatkou Třeboradice a obcí Hovorčovice ve Středočeském kraji. Plocha může být součástí záměru vytvoření pásu zelených ploch v okolí významných dopravních staveb na okraji Prahy. Vzájemné propojení ploch mezi sebou Metropolitní plán podporuje vymezením ÚSES. Případné zalesnění ploch na jižní straně Pražského okruhu u teplárny Třeboradice Metropolitní plán vzhledem k absenci zástavby nepovažuje za účelné. Princip regulace Metropolitního plánu založený na zvyšování ekologické stability umožňuje zalesnit i další plochy nad rámec vymezení Metropolitním plánem.

b) *„koordinovat zalesnění s průchodem staveb dopravní infrastruktury.“*

Metropolitní plán koordinoval rozšíření ploch lesa s průchodem staveb dopravní infrastruktury. Plochy zasahují do koridoru Pražského okruhu a do ploch mimoúrovňové křižovatky Třeboradice včetně vyvolané přeložky Schoellerovy ulice jen okrajově. Hranice transformační plochy není přesnou hranicí lesa, tu je vhodné upřesnit v rámci navazujících řízení. Konkrétní plochy zalesnění budou na základě projektu dále koordinovány s dopravní infrastrukturou, aby nedocházelo ke zbytečné fragmentaci krajiny a aby bylo území Prahy využíváno účelně. Transformační plocha vymezená pro zalesnění nezasahuje do koridoru vymezeného pro modernizaci železniční tratě.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP43 - Plocha zelené infrastruktury u Zlámaného kříže

(před změnou č. 15 100/Z/43)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě 921 / Ďáblice – Kbely.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit rozšíření ploch lesa a nelesních ploch v souvislosti se záměrem na vytvoření krajinného rozhraní,“*

Metropolitní plán upřesnil rozšíření ploch lesa v rámci plochy zelené infrastruktury a vymezil pro ně nezastavitelné transformační plochy s přírodním, částečně i rekreačním využitím. Plocha se nachází východně od Čakovic a je součástí regionálního biocentra ÚSES a zároveň je součástí pásu krajinného rozhraní. Součástí plochy jsou i území, kde v nedávné minulosti proběhlo zalesnění nebo jiná výsadba v rámci krajinných parků, upřesnění ploch v Metropolitním plánu tak není faktickým zmenšením plochy zelené infrastruktury vymezené v ZÚR. Přírodní plochy navazují na přírodní osu pokračující přes lesopark Letňany a letiště Letňany. Princip regulace Metropolitního plánu založený na zvyšování ekologické stability umožňuje zalesnit i další plochy nad rámec vymezení Metropolitním plánem.

b) *„koordinovat zalesnění s průchodem staveb dopravní infrastruktury.“*

Zalesnění bylo koordinováno s koridorem pro modernizaci železniční tratě Praha–Turnov, který je ale již dnes z jedné strany sousedí se vzrostlou vegetací. Od záměru vybudovat komunikační propojení napříč územím (sledované v předchozím územním plánu) bylo upuštěno.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP45 - Plocha zelené infrastruktury Lítožnice – Jankov

(před změnou č. 15 100/Z/45)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 956 / Říčanka u Dubče, 942 / Dubeč – Uhříněves.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit rozšíření ploch lesa a nelesních ploch v souvislosti s kompenzačními opatřeními při výstavbě dopravní infrastruktury celostátního významu,“*

Metropolitní plán upřesnil rozšíření ploch lesa v rámci plochy zelené infrastruktury. Jádro této oblasti spatřuje Metropolitní plán v okolí přírodní památky Lítožnice, okolo které vymezuje rozsáhlé nezastavitelné transformační plochy v otevřené krajině s přírodním využitím. Dále Metropolitní plán na východní straně Dubče v blízkosti navrženého koridoru Pražského okruhu navrhuje další transformační plochy pro významná zalesnění, která ale nesmí poškodit cenný krajinný

ráz přírodního parku Říčanka. Princip regulace Metropolitního plánu založený na zvyšování ekologické stability umožňuje zalesnit i další plochy nad rámec vymezení Metropolitním plánem. Plochy rozšíření lesa jsou v rámci plochy zelené infrastruktury významně doplněny vymezením biokoridorů a biocenter ÚSES. Vymezené plochy mohou být součástí záměru vytvoření přírodního pásu okolo Prahy, při samotném umísťování lesů do krajiny je ale nutné přihlédnout ke krajinnému rázu a k dalším hodnotám krajiny (např. otevřeným rovinám poskytujícím daleké pohledy a k využití a uspořádání hospodářské krajiny vůbec). Při vymezování konkrétních ploch Metropolitní plán přihlížel ke stávajícímu charakteru lokalit.

b) *„koordinovat zalesnění s průchodem staveb dopravní infrastruktury.“*

Metropolitní plán koordinoval rozšíření ploch lesa s průchodem navrženého koridoru Pražského okruhu, stejně jako s návrhem přeložky silnice I/12. V některých případech v rámci ploch koridorů dopravní infrastruktury a ploch rozšíření lesa dochází k překryvu, který je v rámci probíhající výstavby na základě konkrétního technického řešení staveb dále upřesněn v měřítku podrobnějším, než je měřítko Metropolitního plánu. Cílem je dosáhnout stavu, kdy les přiléhá co nejblíže ke komunikacím.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP46 - Plocha zelené infrastruktury u Kolovrat

(před změnou č. 15 100/Z/46)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 938 / Benice – Kolovraty a 953 / Říčanka u Kolovrat.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit rozšíření ploch lesa a nelesních ploch v souvislosti s kompenzačními opatřeními při výstavbě dopravní infrastruktury celostátního významu,“*

Metropolitní plán upřesnil rozšíření ploch lesa v rámci plochy zelené infrastruktury a vymezil pro ně několik nezastavitelných transformačních ploch s přírodním využitím, které se nacházejí mezi jižním okrajem Kolovrat a navrženým

koridorem Pražského okruhu. Vzhledem k nejasným majetkoprávním poměrům a charakteru krajiny nechce Metropolitní plán neodůvodněně předvídat konkrétní plochy zalesnění. Princip regulace Metropolitního plánu založený na zvyšování ekologické stability umožňuje zalesnit i další plochy nad rámec vymezení Metropolitním plánem. Plochy rozšíření lesa jsou v rámci transformační plochy v otevřené krajině významně doplněny vymezením biokoridorů a biocenter ÚSES v lokalitě Říčanka u Kolovrat. Vymezené plochy mohou být součástí záměru vytvoření přírodního pásu okolo Prahy, při samotném umísťování lesů je ale nutné přihlédnout ke krajinnému rázu a k dalším hodnotám krajiny. Při vymezování konkrétních ploch Metropolitní plán přihlížel ke stávajícímu charakteru lokalit. Některé části transformační plochy v otevřené krajině na jižním okraji Kolovrat byly v nedávné minulosti už zalesněny.

b) *„koordinovat zalesnění s průchodem staveb dopravní infrastruktury.“*

Metropolitní plán koordinoval rozšíření ploch lesa s průchodem navrženého koridoru Pražského okruhu a s koridory územních rezerv pro výstavbu vysokorychlostní tratě, v místě překryvu ploch musí dojít k dalšímu podrobnějšímu prověření. Smyslem překryvů je zabránit tvorbě zbytkových ploch a využívat území účelně a udržitelně.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP47 - Plocha zelené infrastruktury u Křeslic

(před změnou č. 15 100/Z/47)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 914 / Kateřinky – Křeslice, 949 / Botič u Újezdu a 937 / Křeslice – Benice.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit rozšíření ploch lesa a nelesních ploch v souvislosti se záměrem na vytvoření krajinného rozhraní.“*

Metropolitní plán upřesnil rozšíření ploch lesa v rámci plochy zelené infrastruktury, přičemž vzhledem ke stávajícímu charakteru krajiny v maximální míře využívá stávajících lesních ploch. Nové transformační plochy jsou vymezeny jen v místech, kde by plošné zalesnění neznamenalo velký zásah do přírodního parku Botič – Milíčov a do charakteru

zaříznutého údolí Botiče. Tato plocha se neváže k žádné konkrétní dopravní stavbě a může tak být interpretována relativně volněji než ostatní plochy zelené infrastruktury vymezené v ZÚR. Princip regulace Metropolitního plánu založený na zvyšování ekologické stability však umožňuje zalesnit i další území nad rámec vymezení Metropolitním plánem. Metropolitní plán ve své podrobnosti a s ohledem na princip stanovené regulace přímo nevymezuje plochy pro zachování nebo návrh bezlesí. Podstatná část transformační plochy v otevřené krajině je v Metropolitním plánu vymezena jako krajinné rozhraní, lesní plochy jsou navíc propojeny navrženými biokoridory a biocentry ÚSES.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP48 - Plocha zelené infrastruktury u Kunratické spojky

(před změnou č. 15 100/Z/48)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 935 / Písnice – Šeberov, 916 / Hrnčířská rybniční soustava.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit možnosti využití území pro rekreaci v souladu s ochranou krajinných a přírodních hodnot,“*

   Metropolitní plán ověřil možnosti území a charakter krajin a vymezil lokalitu Písnice – Šeberov jako stabilizovanou nezastavitelnou s rekreačním využitím, ve které je přípustné umísťovat vybrané stavby pro rekreační účely. V současnosti je velká část ploch na jižní straně Kunratic zanedbaná, přestože je území pro rekreační účely ideální. Z toho důvodu Metropolitní plán obě lokality nacházející se v ploše zelené infrastruktury vymezil jako součást krajinného rozhraní, v němž je rekreační způsob využití preferován. Metropolitní plán zároveň v ploše zelené infrastruktury navrhuje konkrétní stavby pro bezmotorovou dopravu, které plochu zpřístupní pro rekreační cyklistiku. Součástí rekreačního využití plochy je možnost rozvoje rekreace na místních rybnících.

b) *„upřesnit vymezení ploch, mimo jiné v souvislosti se záměrem na vytvoření krajinného rozhraní.“*

   Metropolitní plán podrobně upřesňuje rozsah přírodních ploch v rámci plochy zelené infrastruktury, a to především pomocí vymezení podrobnějšího strukturálního členění ploch otevřené

krajiny, vymezení nezastavitelných transformačních ploch s přírodním využitím určeným k rozšíření ploch lesa a vymezení biokoridorů a biocenter ÚSES. V neposlední řadě je pro regulaci přírodních ploch zásadní jejich začlenění do lokalit s různým způsobem využití a tím potažmo rozdílným způsobem regulace míry povolené změny ve struktuře krajiny. Metropolitní plán stanovuje regulaci ploch otevřené krajiny na základě zlepšování ekologické stability. Celá plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu vymezena jako součást krajinného rozhraní, které vytváří přírodně rekreační pás kolem Prahy.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP52 - Plocha zelené infrastruktury Dívčí Hrady

(před změnou č. 15 100/Z/52)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v lokalitě 926 / Dívčí hrady.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„ověřit návrh ploch zalesnění nacházejících se ve vymezených pohledových horizontech Památkové rezervace v hl. m. Praze,“*

   Návrh ploch pro případné zalesnění byl ověřen. V roce 2017 bylo ve vrcholové části plošiny provedeno zatravnění. Lokalita Dívčí hrady je vymezena jako nezastavitelná s rekreačním využitím. Metropolitní plán v rámci popisu cílového charakteru v lokalitě zakazuje zalesnění s výjimkou území na západě lokality okolo Starých Butovic. Nelesní charakter vytváří jedinečnost kulturního významu Dívčích hradů pro pražské panorama a utváří specifický charakter lokality otevřené krajiny, aniž by měl negativní dopad na přírodní hodnoty území, a je podstatné ho zachovat. V dnešní době je plošina Dívčích hradů z velké části využívaná jako pastvina.

b) *„ověřit možnosti rekreačního využití v souladu s ochranou přírodních a krajinných hodnot území,“*

   Možnosti rekreačního využití v souladu s ochranou přírodních a krajinných hodnot území byly ověřeny. Lokalita Dívčích hradů byla v Metropolitním plánu vymezena jako nezastavitelná lokalita s rekreačním využitím. V lokalitě je vymezen metropolitní park s celoměstským významem,

lokalita je vymezena jako součást krajinného rozhraní. V nedávné době prošla vrchní část plošiny Dívčích Hradů rekultivací směrem k přírodnímu charakteru území s chovem divokých koní, méně intenzivní rekreační vybavenost bude dále doplňována.

c) *„řešit vazby nezastavitelné transformační plochy na vysokoškolský areál v západní části náhorní plošiny Dívčích Hradů,“*

Metropolitní plán nevymezuje vysokoškolský areál v původně plánovaném rozsahu. Sousedící zastavitelná lokalita 638 / Vojenský technický ústav elektroniky je na základě dohody s Ministerstvem obrany určena k zachování areálu určeného k obraně státu. Metropolitní plán navrhuje pěší propojení v sousedství této lokality ke stanici metra Jinonice a ke stávajícímu areálu vysoké školy. Propojení areálů s přírodním územím je také možné pomocí sítě cest a vybavení realizovat i bez přímého vymezení Metropolitním plánem.

d) *„řešit v širších vazbách zpřístupnění náhorní plošiny Dívčích Hradů pro pěší a cyklisty.“*

Lokalita Dívčí Hrady je vymezena jako lokalita s rekreačním využitím. Plošina Dívčích Hradů je pro pěší a cyklisty už dnes dobře přístupná. Metropolitní plán v lokalitě vymezuje stávající síť významných cyklotras a návrhy nových pěších propojení.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

ZP53 – Plocha zelené infrastruktury za Hospodou

(před změnou č. 15 100/Z/53)

Tato plocha zelené infrastruktury je v Metropolitním plánu řešena v následujících lokalitách: 908 / Sobín – Ruzyně a 907 / Zličín – Ruzyně.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) *„upřesnit rozšíření ploch lesa a nelesních ploch v souvislosti se záměrem na vytvoření krajinného rozhraní.“*

Metropolitní plán upřesnil rozšíření ploch lesa v rámci plochy zelené infrastruktury a vymezil pro ně dvě nezastavitelné transformační plochy s přírodním využitím při hranici Prahy. Princip regulace Metropolitního plánu založený na zvyšování ekologické stability umožňuje zalesnit i další plochy nad

rámec vymezení Metropolitním plánem. Vymezené plochy jsou doplněny vymezenými biokoridory a biocentry ÚSES, což jako celek vytváří dostatečné množství přírodních ploch. Východní část plochy zelené infrastruktury je vymezena jako součást krajinného rozhraní, které je přírodně rekreačním pásem otevřené krajiny okolo Prahy. Lokalita Zličín – Ruzyně je vymezena jako nezastavitelná rekreační lokalita, ve které je vhodné posilovat rekreační infrastrukturu, což samo o sobě povede k větší diferenciaci přírodních ploch.

Závěr:

Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci definovanými pro konkrétní plochu zelené infrastruktury.

2. 3. 6 Ke kapitole f) Vymezení akceleračních oblastí nadmístního významu, včetně určení druhu primární energie zdrojů, pro něž se oblast vymezuje

ZÚR v současné době nevymezují žádné akcelerační oblasti nadmístního významu, stejně jako ÚRP. V současné době je pořizována změna č. 2 ÚRP, která na území Česka konkrétní akcelerační plochy vymezí, v návrhu této změny se ale nejsou na území Prahy ani v jejím bezprostředním okolí žádné akcelerační oblasti navrženy. Z tohoto důvodu není soulad s vymezením akceleračních oblastí nutné posuzovat.

2. 3. 7 Ke kapitole g) Vymezení ploch a koridorů regionálního územního systému ekologické stability a, je-li to účelné, zpřesnění vymezení ploch a koridorů nadregionálního územního systému ekologické stability

„V ZÚR je z hlediska podrobnosti vymezen nadregionální a regionální ÚSES. Podrobné podmínky stanovují ZÚR rozdílně pro biocentra a biokoridory určené pro vodní a s vodním prostředím spojená (nivní) společenstva a pro suchozemská společenstva. Pro přehlednost je ÚSES samostatně zobrazen v grafické části S01.

Hierarchicky nejvyšší nadregionální úroveň ÚSES reprezentují na území Prahy dvě nadregionální biocentra, obě s přesahem do Středočeského kraje. Jedná se na severu Prahy o nadregionální biocentrum 2001 Údolí Vltavy (NRBC1), které je vymezeno pro vodní (řeka Vltava), nivní (zachované pouze v krátkých úsecích) a teplomilné (strmé svahy bočních údolí a strží, skalní výchozy) ekosystémy, druhým je na východě Prahy nadregionální biocentrum 5 Vidrholec (NRBC2), které je vymezeno pro mezofilní hájové ekosystémy.

ZÚR vymezují plochy pro umístění nadregionálních a regionálních biocenter ÚSES a koridory pro umístění nadregionálních biokoridorů a regionálních biokoridorů ÚSES. Některé plochy pro umístění regionálních biocenter jsou vymezeny v trasách nadregionálních biokoridorů. Jedná se o tzv. vložená regionální biocentra, která se z hlediska své polohy stávají součástí nadregionálního ÚSES.

Úkolem pro navazující územně plánovací dokumentaci je vymezením lokálních biokoridorů s lokálními biocentry a lokálních biocenter vložených do regionálních a nadregionálních biokoridorů na základě platných metodik, metodických doporučení, metodických pomůcek, popř. dalších materiálů MŽP pro projektování ÚSES a na základě reálných podmínek v území doplnit místní úroveň ÚSES.“

Metropolitní plán respektuje vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES v ZÚR, biocentra a biokoridory upřesňuje a doplňuje lokální úrovní v souladu se stanovenými úkoly.

V letech 2020–2021 nastala pro vymezení ÚSES v územně plánovacích dokumentacích Prahy jako kraje (úroveň zásad územního rozvoje) a Prahy jako obce (úroveň územního plánu) ideální situace, kdy byly zpracovány a schváleny plány ÚSES nadmístní a místní (lokální) úrovně, které jsou potřebným oborovým podkladem orgánu ochrany přírody a krajiny (OCP MHMP) pro závazné vymezení ÚSES v ÚPD. Zároveň byla souběžně se zpracováním upraveného návrhu Metropolitního plánu pro veřejné projednání pořizována Aktualizace ZÚR č. 5, jejíž součástí byla revize vymezení nadmístního ÚSES.

Souběžné pořizování obou dokumentací vytvořilo podmínky pro sjednocení vymezení různých hierarchických úrovní ÚSES při respektování odlišného měřítka podrobnosti. Aktuálnost oborových podkladů a jejich soulad s novou Metodikou ÚSES byla předpokladem pro úspěšné provedení celkové revize vymezení ÚSES na území Prahy, které bude schválením MPP fixováno v území. Díky přímé koordinaci mezi pořizovatelem obou plánů ÚSES, jejich zpracovatelem a zpracovatelem Aktualizace ZÚR č. 5 a zpracovatelem Metropolitního plánu se podařilo již v plánech ÚSES dosáhnout shody jak v územním vymezení, tak v podrobném metodickém přístupu. Vymezení regionálního a nadregionálního ÚSES v měřítku ZÚR 1 : 100 000, je podle nastavených pravidel upřesněno v měřítku Metropolitního plánu 1 : 10 000 a doplněno o místní (lokální) hierarchickou úroveň.

Vymezená nadregionální úroveň ÚSES odpovídá vymezení v ÚRP, viz také část 2. 2. 3. této kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP.

2. 3. 7. 1 K podkapitole g) 1 Vymezení biocenter a biokoridorů ÚSES pro vodní a nivní společenstva

NRBC1 – Nadregionální biocentrum 2001 Údolí Vltavy
(před změnou č. 15 500/Z/1)
NRBK10 – Nadregionální biokoridor K56V Karlštejn, Koda – Údolí Vltavy, osa vodní
(před změnou č. 15 500/Z/10)
NRBK11 – Nadregionální biokoridor K59V K56 – Štěchovice
(před změnou č. 15 500/Z/11)
NRBK16 – Nadregionální biokoridor K56N Karlštejn, Koda – Údolí Vltavy, osa nivní
(před změnou č. 15 500/Z/16)
RBC35 – Vložené regionální biocentrum 1408 V lukách
(před změnou č. 15 500/Z/35)
RBC41 – Vložené regionální biocentrum 1457 Císařská louka
(před změnou č. 15 500/Z/41)
RBC42 – Vložené regionální biocentrum 1458 Stromovka
(před změnou č. 15 500/Z/42)
RBC43 – Vložené regionální biocentrum 1459 Rohanský ostrov
(před změnou č. 15 500/Z/43)
RBC51 – Vložené regionální biocentrum 9994 Soutok Vltavy a Berounky
(před změnou č. 15 500/Z/51)
RBC56 – Vložené regionální biocentrum 9999 U Dolních Černošic
(před změnou č. 15 500/Z/56)

„Účelem vymezení ploch a koridorů ÚSES je udržení a obnova přírodní rovnováhy pro vodní a nivní ekosystémy (a v případě NRBC1 rovněž pro suchozemské ekosystémy).

U vodního nadregionálního ÚSES nejsou vymezována biocentra, vodní tok je souvislým biocentrem i biokoridorem zároveň. Je vymezen v šíři reálného rozsahu koryta toku. U nivního (lužního) biokoridoru platí obecná pravidla pro ÚSES, tedy, že biokoridor má určitou minimální šířku a po určitých vzdálenostech jsou vymezena biocentra s metodikou danými minimálními prostorovými požadavky. Situace v Praze je v tomto směru složitá a při průchodu Vltavy centrem města nelze reálně vyžadovat splnění obecně stanovených podmínek. Proto je přípustné, aby při zpřesňování biokoridorů a biocenter pro vodní a nivní ÚSES v navazující územně plánovací dokumentaci v úsecích, kde není a reálně nemá šanci být splněno kritérium minimální šířky nivního biokoridoru, byl místo něj souběžně vedený vodní biokoridor rozšířen o šířku litorálního pásma a břehových porostů lužních dřevin a bylin, a to na obou březích.
V případě vymezení vloženého biocentra se vždy jedná o biocentrum

nivní, které obsahuje i příslušný úsek vodního toku, jehož vodní plocha se však (stejně jako u ostatních biocenter a biokoridorů) do minimální požadované velikosti biocentra nezapočítává.

Součástí nadregionálních vodních biokoridorů je vymezená vodní cesta včetně některých souvisejících staveb a zařízení dopravní a technické infrastruktury, jejichž údržba a přiměřený rozvoj jsou přípustné.“

Metropolitní plán upřesňuje biocentra a biokoridory ÚSES určená pro vodní a nivní společenstva v ZÚR v souladu s podmínkami uvedenými v textové části ZÚR. Vodní koridor je ve specifických místech (prostor je v rámci Městské krajiny Prahy, zvláště potom v historickém centru Prahy, omezený), kde nemohou být splněna minimální kritéria šířky nivního biokoridoru, rozšířen o břehová a litorální pásma. Vltava a část Berounky jsou v souladu s vodním zákonem vymezené jako využívaná vodní cesta, veřejná dopravní infrastruktura je jedním z veřejných zájmů na využití řeky, který je nutné s požadavky na ochranu přírody nutné koordinovat (viz část 2. 3. 5. 3, odst. k pododdílu e) 3.1.4 textové části odůvodnění MPP, ve které je posouzen soulad MPP s vymezením vodní dopravy v ZÚR, nebo část 2. 2. 1. textové části odůvodnění MPP, ve které je odůvodněn soulad s vymezením vodní dopravy v ÚRP).

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) „*V podrobnosti navazující územně plánovací dokumentace upřesnit v plochách biocenter ÚSES vymezených v ZÚR rozsah příslušných nadregionálních a regionálních biocenter. V rámci tohoto upřesnění jsou přípustné dílčí drobné odchylky od vymezené plochy, v jednotlivých případech nepřevyšující 5 % výměry a zároveň v souhrnu nepřevyšující výměru vymezené plochy. V rámci upřesnění biocenter vymezených v ZÚR je přípustné snížení výměry vymezené plochy, a to až o 25 %, za předpokladu, že limitující hodnoty velikostních parametrů ÚSES dle metodiky takovéto snížení umožňují. Ve výjimečných případech je přípustné snížení výměry vyšší či takové, které znamená nedosažení limitujících hodnot. Tyto případy je nutno podrobně odůvodnit. Pro biocentra, která svou plochou pro umístění přesahují do území Středočeského kraje, platí principy upřesňování obdobně, vždy v kontextu s vymezením na území Středočeského kraje,“*

Metropolitní plán upřesňuje regionální a nadregionální biocentra v souladu se stanoveným úkolem za dodržení předepsaných podmínek. Přesah ÚSES přes hranice Prahy je koordinován s vymezením v ZÚR SK. Rozsah biocenter a biokoridorů je přizpůsoben ostatním vrstvám Metropolitního plánu, přičemž všechny odchylky od oborového podkladu, Plánu ÚSES, jsou jednotlivě odůvodněny v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

b) „formálně platí, že biokoridory procházejí biocentry. Proto při upřesňování vymezení biocenter v navazující územně plánovací dokumentaci v případě, že plocha biocentra vymezená v ZÚR je v daném území využita pro vymezení biocentra jen zčásti a jedná se přitom o území navazující na biokoridor, může být toto území využito k vymezení biokoridoru,“

Metropolitní plán v souladu s Plánem ÚSES vymezuje vložená lokální biocentra za dodržení předepsaných podmínek. Ta se potom považují za součást regionálních a nadregionálních biokoridorů, jejich plochy se v grafické části nepřekrývají (vždy se na konkrétním místě nachází maximálně jeden prvek ÚSES) a zároveň na sebe navazují.

c) „v podrobnosti navazující územně plánovací dokumentace vymezit v koridorech pro umístění vodních biokoridorů vymezených v ZÚR příslušné nadregionální biokoridory, a to v rozsahu vodních ekosystémů vázaných na řeky Vltavu a Berounku. V úsecích, kde je nadregionální nivní biokoridor vymezen jako prostorově nespojitý, lze souběžný nadregionální vodní biokoridor rozšířit o zbytky litorálního pásma či břehových porostů lužních dřevin.“

Metropolitní plán upřesňuje nadregionální vodní biokoridory v souladu se stanoveným úkolem za dodržení předepsaných podmínek. Vymezení a regulace ÚSES respektuje ostatní vrstvy Metropolitního plánu. Řeky Vltava a Berounka mají význam nejen jako biokoridor, ale i jako významná území rekreace, význam vodohospodářský, význam pro krajinu i význam dopravní.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro vymezená biocentra a vymezené biokoridory ÚSES pro vodní a nivní společenstva díky souběžnému a koordinovanému zpracování plánů ÚSES a obou úrovní ÚPD.

2. 2. 7. 2 K podkapitole g) 2 Vymezení biocenter a biokoridorů ÚSES pro suchozemská společenstva

NRBK17 – Nadregionální biokoridor K56T Karlštejn, Koda – Údolí Vltavy, osa teplomilná
(před změnou č. 15 500/Z/17)
RBC37 – Vložené regionální biocentrum 1410 Velký háj
(před změnou č. 15 500/Z/37)
RBC47 – Vložené regionální biocentrum 1845 Chuchelský háj
(před změnou č. 15 500/Z/47)

RBC53 – Vložené regionální biocentrum 9996 Obora Hvězda
(před změnou č. 15 500/Z/53)
RBC54 – Vložené regionální biocentrum 9997 Na Cibulkách
(před změnou č. 15 500/Z/54)
RBC55 – Vložené regionální biocentrum 9998 Děvín, Prokopské údolí
(před změnou č. 15 500/Z/55)
NRBC2 – Nadregionální biocentrum 5 Vidrholec
(před změnou č. 15 500/Z/2)
NRBK15 – Nadregionální biokoridor K177M Údolí Vltavy – K56
(před změnou č. 15 500/Z/15)
RBC48 – Vložené regionální biocentrum 1852 Třebonice
(před změnou č. 15 500/Z/48)
RBC52 – Vložené regionální biocentrum 9995 Sobín
(před změnou č. 15 500/Z/52)
RBC38 – Vložené regionální biocentrum 1414 Radotínské údolí
(před změnou č. 15 500/Z/38)
RBC44 – Vložené regionální biocentrum 1460 Divoká Šárka
(před změnou č. 15 500/Z/44)
RBC30 – Regionální biocentrum 1402 Šance
(před změnou č. 15 500/Z/30)
RBC31 – Regionální biocentrum 1404 Milíčovský les
(před změnou č. 15 500/Z/31)
RBC32 – Regionální biocentrum 1405 Uhříněveská obora
(před změnou č. 15 500/Z/32)
RBC33 – Regionální biocentrum 1406 Hrnčířské louky
(před změnou č. 15 500/Z/33)
RBC34 – Regionální biocentrum 1407 Kunratický les
(před změnou č. 15 500/Z/34)
RBC36 – Regionální biocentrum 1409 Modřanská rokle
(před změnou č. 15 500/Z/36)
RBC39 – Regionální biocentrum 1452 Lítožnice
(před změnou č. 15 500/Z/39)
RBC40 – Regionální biocentrum 1454 Vinořská bažantnice
(před změnou č. 15 500/Z/40)
RBC45 – Regionální biocentrum 1462 Ládví
(před změnou č. 15 500/Z/45)
RBC46 – Regionální biocentrum 1467 Svatá Juliána
(před změnou č. 15 500/Z/46)
RBC49 – Regionální biocentrum 1853 Petřín
(před změnou č. 15 500/Z/49)
RBC50 – Regionální biocentrum 1855 Čakovice
(před změnou č. 15 500/Z/50)
RBK70 – Regionální biokoridor RK 1145 Na Cibulkách – Petřín

(před změnou č. 15 500/Z/70)

RBK71 – Regionální biokoridor RK 1146 Ládví – Beckov

(před změnou č. 15 500/Z/71)

RBK72 – Regionální biokoridor RK 1147 Údolí Vltavy – Ládví

(před změnou č. 15 500/Z/72)

RBK73 – Regionální biokoridor RK 1148 RK 1146 – Čakovice

(před změnou č. 15 500/Z/73)

RBK74 – Regionální biokoridor RK 1149 Čakovice – Vinořská bažantnice

(před změnou č. 15 500/Z/74)

RBK75 – Regionální biokoridor RK 1150 Vinořská bažantnice – Vidrholec

(před změnou č. 15 500/Z/75)

RBK76 – Regionální biokoridor RK 1151 Vinořská bažantnice – Na Vinořském potoce

(před změnou č. 15 500/Z/76)

RBK77 – Regionální biokoridor RK 1153 Vidrholec – Lítožnice

(před změnou č. 15 500/Z/77)

RBK78 – Regionální biokoridor RK 1154 Lítožnice – Uhříněveská obora

(před změnou č. 15 500/Z/78)

RBK79 – Regionální biokoridor RK 1188 Třebonice – K56T

(před změnou č. 15 500/Z/79)

RBK80 – Regionální biokoridor RK 1191 Uhříněveská obora – Milíčovský les

(před změnou č. 15 500/Z/80)

RBK81 – Regionální biokoridor RK 1192 Milíčovský les – Hrnčířské louky

(před změnou č. 15 500/Z/81)

RBK82 – Regionální biokoridor RK 1193 Hrnčířské louky – Modřanská rokle

(před změnou č. 15 500/Z/82)

RBK83 – Regionální biokoridor RK 1194 Modřanská rokle – Šance

(před změnou č. 15 500/Z/83)

RBK84 – Regionální biokoridor RK 1195 Osnický les – RK1191

(před změnou č. 15 500/Z/84)

RBK85 – Regionální biokoridor RK 1199 Kunratický les – RK 1193

(před změnou č. 15 500/Z/85)

RBK86 – Regionální biokoridor RK 9998 Hrnčířské louky – RK1195

(před změnou č. 15 500/Z/86)

RBK87 – Regionální biokoridor RK 9999 Milíčovský les – RK1195

(před změnou č. 15 500/Z/87)

„Účelem vymezení ploch a koridorů ÚSES je udržení a obnova přírodní rovnováhy.“

Metropolitní plán upřesňuje biocentra a biokoridory ÚSES určená pro suchozemská společenstva v ZÚR v souladu s podmínkami uvedenými v textové části ZÚR a doplňuje ej lokální úrovní ÚSES.

ZÚR stanovují následující úkoly pro navazující územně plánovací dokumentaci:

a) „v podrobnosti navazující územně plánovací dokumentace upřesnit v plochách biocenter ÚSES vymezených v ZÚR rozsah příslušných nadregionálních a regionálních biocenter. V rámci tohoto upřesnění jsou přípustné dílčí drobné odchylky od vymezené plochy biocentra, v jednotlivých případech nepřevyšující 5 % výměry a zároveň v souhrnu nepřevyšující výměru vymezené plochy. V rámci upřesnění biocenter vymezených v ZÚR je přípustné snížení výměry vymezené plochy, a to až o 25 %, za předpokladu, že limitující hodnoty velikostních parametrů ÚSES dle metodiky takovéto snížení umožňují. Ve výjimečných případech je přípustné snížení výměry vyšší či takové, které znamená nedosažení limitujících hodnot. Tyto případy je nutno podrobně odůvodnit. Pro biocentra, která svou plochou pro umístění přesahují do území Středočeského kraje, platí principy upřesňování obdobně, vždy v kontextu s vymezením na území Středočeského kraje,“

Metropolitní plán upřesňuje regionální a nadregionální biocentra v souladu se stanoveným úkolem za dodržení předepsaných podmínek. Přesah ÚSES přes hranice Prahy je koordinován s vymezením v ZÚR SK. Rozsah biocenter a biokoridorů je přizpůsoben ostatním vrstvám Metropolitního plánu, přičemž všechny odchylky od oborového podkladu, Plánu ÚSES, jsou jednotlivě odůvodněny v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

b) „formálně platí, že biokoridory procházejí biocentry. Proto při upřesňování vymezení biocenter v navazující územně plánovací dokumentaci v případě, že plocha biocentra vymezená v ZÚR je v daném území využita pro vymezení biocentra jen zčásti a jedná se přitom o území navazující na biokoridor, může být toto území využito k vymezení biokoridoru,“

Metropolitní plán v souladu s Plánem ÚSES vymezuje vložená lokální biocentra za dodržení předepsaných podmínek. Ta se potom považují za součást regionálních a nadregionálních

biokoridorů, jejich plochy se v grafické části nepřekrývají (vždy se na konkrétním místě nachází maximálně jeden prvek ÚSES) a zároveň na sebe navazují.

c) „v podrobnosti navazující územně plánovací dokumentace upřesnit v koridorech pro umístění suchozemských biokoridorů vymezených v ZÚR příslušné nadregionální a regionální biokoridory. Upřesnění znamená vymezení biokoridoru v šíři, která splňuje limitující hodnoty velikostních parametrů ÚSES dle metodiky, případně dle konkrétních podmínek v území širší, vždy však tak, aby biokoridor nepřekročil hranici vymezenou v ZÚR. V rámci upřesnění vymezení biokoridorů je rovněž přípustné:

- vymezení biokoridoru v šíři, která nesplňuje limitující hodnoty dle metodiky, avšak v konkrétním území je rozumně dosažitelným maximem,
- upřesnění přerušení prostorové spojitosti vymezeného v ZÚR na základě reálných podmínek v území,
- doplnění dalších přerušení prostorové spojitosti, která nejsou v měřítku ZÚR zobrazena, za podmínky uvedení konkrétních důvodů, pro které není rozumným způsobem dosažitelná prostorová spojitost,“

Metropolitní plán upřesňuje regionální a nadregionální biokoridory v souladu se stanoveným úkolem za dodržení předepsaných podmínek. Samotný ÚSES byl do lokální úrovně upřesněn již v rámci oborových podkladů. Úkolem Metropolitního plánu potom je v maximální míře tyto oborové podklady převzít a koordinovat ÚSES s ostatními vrstvami Metropolitního plánu, zejména se zastavitelnými plochami a plochami a koridory infrastruktury. Některé záměry infrastruktury byly do Metropolitního plánu zapracovány až po dokončení plánů ÚSES, například se jedná o návrhové koridory vysokorychlostních tratí (nebo obdobně byly v průběhu projednání vymezeny nové rozvojové plochy. Metropolitní plán ÚSES s plochami a koridory vymezenými v průběhu projednání koordinoval, vymezená přerušení nenarušují funkčnost ÚSES, případně jsou v MPP vymezeny adekvátní podmínky pro vznik ekoduktů. Koridory infrastruktury a biokoridory jsou obvykle vymezeny v souběhu, aby se zbytečně nezvyšovala fragmentace krajiny. Nad rámec vymezení v plánech ÚSES vymezuje Metropolitní plán pro budoucí koordinaci a snazší realizovatelnost ÚSES formou vymezení v prostoru k upřesnění. Postup vymezení ÚSES a případné odchylky od oborových podkladů jsou podrobně zdůvodněny v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

d) „vymezit lokální (místní) biocentra jakožto součásti suchozemských nadregionálních a regionálních biokoridorů tak, aby v maximální rozumné míře byly dodrženy limitující hodnoty velikostních parametrů ÚSES dle metodiky a aby alespoň část

biocentra byla vymezena v koridoru pro umístění biokoridoru ÚSES vymezeném v ZÚR.“

Metropolitní plán v souladu s Plánem ÚSES vymezuje vložená lokální biocentra za dodržení předepsaných podmínek. Ta se potom považují za součást regionálních a nadregionálních biokoridorů, jejich plochy se v grafické části nepřekrývají (vždy se na konkrétním místě nachází maximálně jeden prvek ÚSES). Metropolitní plán dále doplňuje systém vymezený v ZÚR o lokální biocentra a lokální biokoridory za dodržení předepsaných podmínek a na základě platných metodických pomůcek. Postup vymezení ÚSES a případné odchylky od oborových podkladů jsou podrobně zdůvodněny v kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými úkoly pro navazující ÚPD stanovenými pro vymezená biocentra a vymezené biokoridory ÚSES pro suchozemská společenstva díky souběžnému a koordinovanému zpracování plánů ÚSES a obou úrovní ÚPD.

K posouzení souladu MPP s kapitolou g) textové části ZÚR viz příloha č. 1 kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / Převodní tabulky skladebných částí ZÚR a MPP, tabulky 500 / Krajinná infrastruktura a také grafická příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.02 Ilustrace porovnání ÚSES v ZÚR a v Metropolitním plánu.

2. 3. 8 Ke kapitole h) Vymezení ploch pro těžbu nerostů

V kapitole h) textové části ZÚR je uvedeno: *„ZÚR nevymezují žádné plochy pro těžby nerostů. Příslušné limity v území jsou pro účely koordinace záměrů v území zobrazeny ve výkresu odůvodnění O01 Koordinační výkres.“* Z tohoto důvodu není soulad s vymezením ploch pro těžbu nerostů v rámci posouzení souladu se ZÚR posouzen.

2. 3. 9 Ke kapitole i) Stanovení cílových kvalit krajin, včetně územních podmínek pro jejich zachování a dosažení

Krajinou se dle Úmluvy Rady Evropy o krajině, rozumí část území tak, jak je vnímána lidmi, jejíž charakter je výsledkem činnosti a vzájemného působení přírodních a/nebo lidských faktorů. Krajina je základní složkou prostředí, v němž lidé žijí, výrazem rozmanitosti jejich společného kulturního a přírodního dědictví a základem jejich identity. Celkově je v ZÚR na území Prahy vymezeno 12 krajin. Rozsáhlá souvislá zástavba odlišuje od ostatních krajin městskou krajinu v centrální poloze. Ta je nazvána Městská krajina Prahy, kromě souvislého zastavitelného území města Prahy v sobě zahrnuje i enklávy otevřené krajiny a představuje historickou městskou

krajinu. S výjimkou Městské krajiny Prahy ostatní krajiny přesahují hranici Prahy a zasahují i do Středočeského kraje. Úkolem pro navazující územně plánovací dokumentaci je vymezit hranice krajin v úrovni lokalit územního plánu. V územním plánu tak dojde ke stanovení hranic jednotlivých krajin v detailu, který určí příslušnost konkrétního místa k vymezené krajině. Reálně je však většina hranic mezi krajinami neostrá, jedna krajina plynule přechází v druhou, zejména v územích s obdobným georeliéfem. To je nutné zohledňovat při posuzování souladu s cílovými kvalitami.

ZÚR vymezují individuální krajiny, stanovují jejich cílové kvality a územní podmínky pro zachování nebo dosažení těchto cílových kvalit. Hranice krajin byly upřesněny v úrovni vymezení lokalit Metropolitního plánu, příslušnost lokality ke krajině je uvedena v KLZ každé lokality, kde je součástí popisu cílového charakteru lokality.

KR1 – Městská krajina Prahy

„Cílovou kvalitou je historická městská krajina s mozaikou urbánních struktur v členitém georeliéfu, s kvalitními veřejnými prostranstvími ulic, náměstí a parků a s dalšími především k rekreaci a oddychu využívanými veřejně přístupnými areály a plochami, včetně dochovaných enkláv otevřené krajiny, s dobře dostupnou a spolehlivou veřejnou dopravou; město vysoké kvality života a město krátkých vzdáleností.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP). Vymezení městské krajiny Prahy souvisí se základní koncepcí Metropolitního plánu (zejména viz čl. 10, 11 a 15 textové části MPP), vymezení této krajiny je vymezením historické městské krajiny v hranicích dnešní souvislé zástavby. Městskou krajinu Prahy obklopuje Přípraží se samostatnými jasně ohraničenými sídly – hranice jsou potvrzeny vymezením lokalit.

Nová zástavba je umísťována primárně uvnitř městské krajiny se zohledněním enkláv otevřené krajiny. Základní koncepce Metropolitního plánu je založena na dostřednosti, hledání hranice města a využívání zanedbaných částí zastavěného území (viz čl. 10 textové části MPP, zejména odst. 1). Takový rozvoj je udržitelný a umožní chránit cílovou kvalitu nejen městské krajiny, ale i krajin příměstských. Hranice vymezená v ZÚR je abstraktní a Metropolitní plán ji upřesňuje vymezením některých nových zastavitelných ploch po okraji stávající zástavby, což není v rozporu se ZÚR. Vymezené zastavitelné plochy jsou odůvodněné i z pohledu umístění v sousedství krajinného rozhraní a představují adekvátní a

opodstatněný rozvoj bez srůstání sídel nebo neúměrného zabírání otevřené krajiny.

Metropolitní plán potvrzuje vymezení hranice Městské krajiny Prahy vymezením krajinného rozhraní, které městskou krajinu odděluje od Přípraží. Krajinné rozhraní je rekreačním zázemím města, viz také čl. 109 textové části MPP.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) *„pro umisťování zástavby přednostně využívat transformační území,“*

   Metropolitní plán vymezuje dostatečné množství zastavitelných transformačních ploch pro umísťování zástavby s adekvátně stanovenou mírou využití. Princip upřednostňování transformace před rozvojem do otevřené krajiny nebo změny stabilizovaného území je součástí základní koncepce Metropolitního plánu (viz čl. 10 textové části MPP).

b) *„územně rozšiřovat zástavbu na úkor souvislé otevřené krajiny pouze v územích, která bezprostředně navazují na stávající městskou strukturu, avšak pouze tehdy, zůstanou-li zachovány územní podmínky pro územní souvislost krajinného rozhraní,“*

   Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v návaznosti na stávající městskou strukturu tak, aby současná územní souvislost krajinného rozhraní zůstala zachována. Vytvoření krajinného rozhraní okolo souvislého zastavitelného území města jakožto krajinného zázemí je součástí základní koncepce Metropolitního plánu (viz čl. 10, odst. 6 textové části MPP). Konkrétně je potom krajinné rozhraní vymezeno jako soubor celých nezastavitelných lokalit v návaznosti na vymezení krajin a krajinného rozhraní vně obvodu Městské krajiny Prahy (viz čl. 21, odst. 3 a čl. 109, odst. 1 textové části MPP).

c) *„v enklávách otevřené krajiny zachovat vysoké přírodní a krajinné hodnoty; pro dosažení tohoto cíle udržet nezastavitelnost těchto území,“*

   Metropolitní plán vytváří podmínky pro udržení nezastavitelnosti vymezených enkláv otevřené krajiny a pro zachování vysoké přírodní a krajinné hodnoty těchto území stanovením regulativů odpovídajících otevřené krajině včetně povinnosti posuzovat ekologickou stabilitu. Enklávy jsou

vymezeny jako nezastavitelné lokality (viz čl. 21, odst. 4 textové části MPP).

d) *„před zástavbou chránit výrazné morfologické tvary, které utvářejí specifický georeliéf v obrazu města Prahy a jako rozsáhlé vegetační plochy ve svazích a na hranách vymezujících Pražskou kotlinu i směřujících dále k okraji města a do souvislé otevřené krajiny propojují historickou městskou krajinu s příměstskými krajinami Metropolitní rozvojové oblasti Praha,“*

Metropolitní plán vymezením enkláv otevřené krajiny, nestavebních lokalit a nestavebních bloků chrání zelené svahy a hrany georeliéfu před umísťováním zástavby (viz čl. 20, odst. 2 textové části MPP). V místech, kde se na výrazně viditelných svazích nachází stabilizované území se stávající zástavbou, Metropolitní plán přednostně vymezuje stavební bloky se zahradami.

e) *„nové městské parky zakládat zejména v územích, která jsou z hlediska dostupnosti městských parků místními obyvateli aktuálně hodnocena jako deficitní,“*

V Metropolitním plánu byl deficit parků, ať již subjektivně pociťovaný místními obyvateli či objektivně zjištěný analýzou dostupnosti stávajících parků, při vymezování nových parků zohledněn. V rámci projednání Metropolitního plánu byly všechny požadavky na vznik nových parků a dostupnost parků posouzeny a vyhodnoceny. Obecně je možné Prahu zhodnotit jako město s nadprůměrným množstvím parků a deficity vznikají v lokálně specifických územích jako je například historické centrum města. Zvláštní pozici v posouzení dostupnosti parků má potom řeka Vltava, otevřená krajina s krajinným rozhraním a krajinnými parky nebo park ve volné zástavbě, které roli městských parků často zastupují. Tématu se kromě odůvodnění MPP ve větší podrobnosti věnují ÚAP, například v rámci analýzy dostupnosti veřejné vybavenosti (Praha 15 minutová, Prognóza obyvatel a veřejné vybavenosti, IPR Praha, 2025).

f) *„v ulicích, na náměstích a zelených veřejných prostranstvích a dalších veřejně přístupných územích zvyšovat užitnost a kvalitu veřejného prostoru.“*

Konkrétní uspořádání veřejných prostranství, jejich údržba a revitalizace není předmětem řešení (s ohledem na podrobnost územního plánu) Metropolitního plánu, veřejná prostranství jsou ale v základní koncepci pojímána jako základ struktury města (viz čl. 10, odst. 9 nebo čl. 16 textové části MPP), takže předpoklady pro zvyšování kvality veřejných prostranství

existují. Metropolitní plán přímo vymezuje základní kostru veřejných prostranství a jednotlivým prvkům přiřazuje hierarchii jako východisko pro další navazující dokumentace, koncepční studie, projekty a strategické dokumenty.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR1.

KR2 – Krajina Turské plošiny

„Cílovou kvalitou je příměstská harmonická krajina s lokálními dominantami skalnatých vrchů, s menšími sídly, zemědělskými plochami a lesními porosty, které se vyskytují zejména ve svazích nad drobnými vodními toky.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy vždy navazují na stávající sídla a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené nezastavitelné transformační plochy přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny, a to i v okolí navržených dopravních staveb. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a jiné krajinné úpravy. Vymezené lokality podporují rozvoj přírodních a rekreačních hodnot krajiny, přičemž respektují její hospodářský význam v podobě zemědělského využití a zároveň chrání skalní dominanty a charakteristické lesní porosty v severní části Turské plošiny. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „regulací rozvoje zástavby zabránit srůstání sídel,“

Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v Krajině Turské plošiny výhradně tak, aby nedocházelo ke srůstání sídel.

b) „zakládáním mezí, hájků, linií větrolamů apod. zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, snížit vodní a větrnou erozi půdy a zmenšit velikost půdních bloků,“

Metropolitní plán stanovenou regulací ploch v otevřené krajině vytváří územní podmínky pro zvyšování ekologické stability krajiny, snižování vodní a větrné eroze půdy a pro zmenšování velikosti půdních bloků. Zakládání drobných krajinných prvků je přípustné. Viz čl. 21, 25 a 108 textové části MPP.

c) „stavbu Pražského okruhu začlenit do okolního prostředí způsobem, který nebude vytvářet v otevřené zemědělské krajině souvislé pohledové bariéry."

Vymezení překryvného koridoru pro Pražský okruh a související stavby navazuje na zpracované dopravně krajinářské studie a umožňuje citlivé řešení stavby s ohledem na životní prostředí a krajinný ráz. Regulativy Metropolitního plánu umožňují ve stávajících plochách polí využít pro začlenění stavby do okolního prostředí různé možnosti vegetačních výsadeb v soualdu s principem zvyšování ekologické stability. Při realizaci je třeba rozčlenit využité plochy a kombinací různých druhů výsadeb nevytvářet souvislé pohledové bariéry tvořené pásy dřevin v krajině. Metropolitní plán přímo nevymezuje rozsáhlé plochy zalesnění, které by vytvářely pohledové bariéry. Konkrétní technické řešení stavby Pražského okruhu bude řešeno v rámci navazujících řízení, MPP respektuje závěry posouzení EIA a stanovuje adekvátní podmínky pro realizaci přiměřeného rozsahu tunelových úseků.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR2.

KR3 – Krajina Hostivické tabule

„Cílovou kvalitou je příměstská zemědělská krajina s hospodařením respektujícím principy trvalé udržitelnosti, v jejíž severovýchodní části je umístěn areál Letiště Václava Havla Praha."

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy vždy navazují na stávající sídla a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují individuální charakter krajiny, a to i v okolí navržených dopravních staveb. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a jiné

krajinné úpravy. Vymezené lokality rozvíjejí přírodní a rekreační potenciál krajiny, při zachování hospodářského významu zemědělské krajiny. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „regulací rozvoje zástavby zabránit srůstání sídel,“

Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v Krajině Hostivické tabule výhradně tak, aby nedocházelo ke srůstání sídel. Poměrně rozsáhlé rozvojové a transformační plochy jsou vymezeny v sousedství areálu Letiště Václava Havla Praha pro rozvoj provozu letiště a souvisejících provozů. Tyto plochy jsou sice vymezeny na hranici Prahy, území Středočeského kraje je zde ale zcela zastavěné logistickými areály, takže k žádnému novému srůstání nedojde. Pro udržitelný rozvoj území je účelné adekvátně využívat podobná zbytková území nehledě na administrativní hranice krajů. Území je pro produkční využití vhodné.

b) „zakládáním mezí, hájků, linií větrolamů apod. zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, snížit vodní a větrnou erozi půdy a zmenšit velikost půdních bloků“,

Metropolitní plán stanovenou regulací ploch v otevřené krajině vytváří územní podmínky pro zvyšování ekologické stability krajiny, snižování vodní a větrné eroze půdy a pro zmenšování velikosti půdních bloků. Zakládání drobných krajinných prvků je přípustné. Viz čl. 21, 25 a 108 textové části MPP.

c) „založením nadregionálního biokoridoru ÚSES zvýšit ekologickou stabilitu krajiny a pohledově odclonit trasu Pražského okruhu.“

Metropolitní plán respektuje vymezení nadregionálního biokoridoru ÚSES a upřesněním konkrétních ploch v souběhu s Pražským okruhem, vložením lokálních biocenter a doplněním dalších navazujících lokálních biokoridorů vytváří podmínky pro jeho založení.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR3.

KR4 – Krajina Třebotovské plošiny

„Cílovou kvalitou je příměstská zemědělská krajina s hospodařením respektujícím principy trvalé udržitelnosti, v jejíž jihovýchodní části je umístěno důležité zařízení technické infrastruktury – rozvodna a

transformovna 400 kV/110 kV Řeporyje, které se společně s trasami nadzemních vedení elektrické energie v otevřené krajině významně pohledově uplatňuje.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy vždy navazují na stávající sídla a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny, a to zejména v okolí navržených dopravních staveb. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a jiné krajinné úpravy. Vymezené lokality rozvíjí přírodní i rekreační hodnoty v dané krajině při zachování hospodářského významu zemědělské krajiny, který je pro tuto krajinu specifický. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „regulací rozvoje zástavby zabránit srůstání sídel,“

Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v Krajině Třebotovské plošiny výhradně tak, aby nedocházelo ke srůstání sídel. I mezi Barrandovem, Slivencem a Holyní je doplnění zástavby zastavitelnými rozvojovými plochami vymezeno v rozsahu, který ponechává podél ulice K Barrandovu pruh nezastavitelného území (lokalita 911). Nedávno zprovozněná tramvajová trať Sídliště Barrandov – Slivenec vyvolává potřebu umístit zástavbu i ve volném prostoru mezi Slivencem a Holyní, aby došlo k účelnému využití veřejné infastruktury, vymezené zastavitelné plochy k sobě ale nedoléhají. Území bude účelně využito bez zbytečné fragmentace a při zachování prostupu krajinou.

b) „zakládáním mezí, hájků, linií větrolamů apod. zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, snížit vodní a větrnou erozi půdy a zmenšit velikost půdních bloků,“

Metropolitní plán stanovenou regulací ploch v otevřené krajině vytváří územní podmínky pro zvyšování ekologické stability krajiny, snižování vodní a větrné eroze půdy a pro

zmenšování velikosti půdních bloků. Zakládání drobných krajinných prvků je přípustné. Viz čl. 21, 25 a 108 textové části MPP.

c) „založením nadregionálního biokoridoru ÚSES zvýšit ekologickou stabilitu krajiny a pohledově odclonit trasu Pražského okruhu, částečně též nadzemní elektrická vedení a objekt rozvodny Řeporyje.“

Metropolitní plán respektuje vymezení nadregionálního biokoridoru ÚSES a upřesněním konkrétních ploch v souběhu s Pražským okruhem a vedeními vysokého napětí a vložením lokálních biocenter vytváří podmínky pro jeho založení. Objekt rozvodny Řeporyje částečně pohledově odcloní ve směru od východu založení lesního porostu, pro které vymezuje Metropolitní plán nezastavitelnou transformační přírodní plochu.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR4.

KR5 – Krajina Českého krasu

„Cílovou kvalitou je příměstská morfologicky pestrá krajina s menšími sídly, převážně lesnatá; krajina velmi vysokých přírodních, krajinných a rekreačních hodnot.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy navazují na stávající sídla nebo na stávající drobné samoty a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené lokality, krajinné rozhraní a plochy krajinných parků podporují rozvoj rekreačních hodnot krajiny, přičemž chrání a rozvíjí cenné přírodní hodnoty charakteristické pro přírodní park Prokopské a Dalejské údolí, údolí Radotínského potoka či oblast Dívčích hradů. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a další krajinné úpravy. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „ochraně a rozvoji vysokých přírodních, krajinných a rekreačních hodnot přizpůsobit intenzitu i formy hospodářského využívání krajiny a regulaci dalšího rozvoje zástavby v území,“

Metropolitním plánem vymezené zastavitelné rozvojové plochy k umísťování zástavby respektují vysoké přírodní, krajinné a rekreační hodnoty území, jsou vymezeny v omezeném rozsahu a v polohách, ve kterých do krajinného rázu negativně zasahují v přijatelném měřítku. Podstatnou část krajiny Metropolitní plán upřesňuje do lokalit s přírodním využitím, které je určené pro minimální zátěž území změnou využití v návaznosti na vysoké přírodní a krajinné hodnoty území. Metropolitní plán stanovuje regulativy, které umožňují rozvíjet rekreační využití krajiny v adekvátní míře, plošina Dívčích hradů je vymezena jako součást lokality s rekreačním využitím, viz také odůvodnění souladu s plochou zelené infrastruktury ZP52 vymezenou v ZÚR (je uvedené v části 2. 3. 5. 5 textové části odůvodnění MPP).

b) „plochy po těžbě nerostných surovin začlenit do krajiny vhodnou kombinací cílených rekultivačních zásahů a ponechání přirozenému vývoji.“

Stanovení konkrétních způsobů rekultivace území zasažených těžbou nerostných surovin není předmětem řešení Metropolitního plánu s ohledem na jeho podrobnost. Regulace ploch otevřené krajiny umožňuje využít různé formy rekultivace i kombinaci cílených zásahů a sukcesních procesů. Pro rekultivaci vybraných ploch bývalé těžby Metropolitní plán vymezuje konkrétní nezastavitelné transformační plochy upřesňující využití, vždy je ale nutné respektovat, že těžba se historicky podílí na formování charakteru této krajiny. Odkryté geologické profily mají významný kulturní a vědecký význam mimo jiné i jako významná paleontologická naleziště.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR5.

KR6 – Krajina nivy Berounky

„Cílovou kvalitou je příměstská převážně zemědělsky využívaná krajina s hospodařením respektujícím principy trvalé udržitelnosti, se sportovními a rekreačními areály pod otevřeným nebem v zachovalé široké říční nivě s přírodním či přírodě blízkým korytem řeky Berounky; krajina s velkým významem pro protipovodňovou ochranu území.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy navazují na stávající sídla nebo na stávající menší zastavěné plochy (například na zahrádkové osady) a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené lokality a plochy krajinných parků podporují a rozvíjejí jak přírodní, tak rekreační potenciál území a zároveň reflektují záměry obsažené v krajinářské studii Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024) – zejména propojení významných přírodních a parkových ploch a zlepšení možností pro rekreační využití krajiny s respektem k záplavovému území, říční nivě a cenným přírodním hodnotám při zachování místního hospodářského významu zemědělské krajiny. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a jiné krajinné úpravy. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „potřebám přirozeného rozlivu Berounky a zadržování vody v krajině přizpůsobit vývoj zástavby a využívání krajiny zejména pro zemědělství a rekreační a sportovní aktivity,“

V nivě řeky Berounky i krátkého úseku Vltavy nejsou v Metropolitním plánu vymezeny nové zastavitelné plochy, naopak velká část zastavěného území ve Velké Chuchli mezi Vltavou a ulicí Strakonickou je vymezeno jako nezastavitelná rozvojová přírodní plocha k odstranění staveb v říční nivě a obnovení přirozených funkcí nivy (v souvislosti s vymezenými záplavovými územími).

b) „nadregionální biokoridor ÚSES vázaný na vodní tok Berounky včetně kratšího úseku Vltavy pod soutokem doplnit břehovými porosty dřevin a v místech vložených biocenter ÚSES založit lužní lesy,“

Metropolitní plán respektuje vymezení existujícího vondího nadregionálního biokoridoru ÚSES a upřesněním konkrétních břehových ploch i vložením lokálních biocenter vytváří

podmínky pro jeho další doplnění dřevinami, a tak i pro nabytí plné funkčnosti pro nivní ekosystémy.

c) „přírodní a přírodě blízký charakter řeky Berounky nad Přístavem Radotín chránit jako vysokou přírodní a krajinnou hodnotu.“

Metropolitní plán chrání přírodní a přírodě blízký charakter řeky Berounky mimojiné vymezením nadregionálního biokoridoru pro vodní a nivní ekosystémy a vymezením konkrétních ploch podrobnějšího strukturálního členění otevřené krajiny. Metropolitní plán nevymezuje plochy určené pro realizaci úprav pro zajištění splavnosti řeky, které se v jiných dokumentacích v minulosti sledovaly. Území je v souladu se záměrem na vytvoření parku Soutok vymezeno jako krajinný park.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR6.

KR7 – Krajina povltavských lesů

„Cílovou kvalitou je příměstská krajina lesnatých svahů údolí Vltavy a jejích přítoků, často otevírající daleké výhledy zejména ze skalnatých horních hran údolí; krajina s menšími sídly a s rekreační zástavbou často pronikající do hloubi lesů.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy navazují na stávající sídla nebo na stávající drobné samoty a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené lokality, krajinné rozhraní a plochy parků podporují rozvoj rekreačních hodnot krajiny, přičemž chrání cenné přírodní hodnoty jako jsou lesnaté svahy charakteristické pro údolí Vltavy, údolí Libušského a Cholupického potoka, nebo přírodního parku Modřanská rokle. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a další krajinné úpravy. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „ochraně a rozvoji vysokých přírodních, krajinných a rekreačních hodnot přizpůsobit intenzitu i formy hospodářského využívání krajiny a regulaci dalšího rozvoje zástavby v území,“

Metropolitním plánem vymezené nové zastavitelné plochy určené pro umístění zástavby svým rozsahem respektují vysoké přírodní, krajinné a rekreační hodnoty území a jsou vymezeny v polohách, ve kterých do krajinného rázu negativně zasahují v přijatelném měřítku, především v netypických plochých a nezalesněných částech georeliéfu. Podstatnou část krajiny Metropolitní plán upřesňuje do lokalit s přírodním využitím, které je určené pro minimální zátěž území změnou využití v návaznosti na vysoké přírodní a krajinné hodnoty území.

b) „plochy po těžbě nerostných surovin začlenit do krajiny vhodnou kombinací cílených rekultivačních zásahů a ponechání přirozenému vývoji,“

Stanovení konkrétních způsobů rekultivace území zasažených těžbou nerostných surovin není předmětem řešení Metropolitního plánu s ohledem na jeho podrobnost. Regulace ploch otevřené krajiny umožňuje využít různé formy rekultivace i kombinaci cílených zásahů a sukcesních procesů.

c) „stávající zástavbu rekreačních chat a zahradních domků chránit jako součást krajiny a jejího rázu před transformací na objekty bydlení.“

V Metropolitním plánu jsou jako zastavitelné transformační obytné plochy vymezeny pouze takové areály rekreačních a zahradních chat, v nichž ke stavbám a přestavbám na objekty bydlení dlouhodobě dochází a chatový charakter je již narušen. Ostatní areály Metropolitní plán potvrzuje jako zahrádkové osady, ve kterých je v souladu s PSP transformace objektů nepřípustná.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR7.

KR8 – Krajina Uhříněveské plošiny

„Cílovou kvalitou je příměstská zemědělská krajina s hospodařením respektujícím principy trvalé udržitelnosti, ve které jsou hlavní linie trvalé vegetace vázány na drobné vodní toky, zejména ve východní části území poměrně výrazně zaříznuté do okolního zarovnaného, směrem k jihovýchodu se postupně zvedajícího terénu.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy navazují na stávající sídla nebo na stávající drobné samoty a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené lokality, krajinné rozhraní a plochy parků podporují rozvoj rekreačních hodnot krajiny. Vymezené lokality s přírodním využitím chrání cenné přírodní hodnoty zemědělských plošin s úzkými zaříznutými údolími drobných vodních toků. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny a krajinný ráz. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a další krajinné úpravy. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „regulací rozvoje zástavby zabránit srůstání sídel, zejména podél dálnice D1,“

Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v Krajině Uhříněveské plošiny výhradně tak, aby nedocházelo ke srůstání sídel. Nové zastavitelné plochy v okolí dálnice D1 navazují na stávající sídla nebo enklávy zastavěného území a s ohledem na zatížení území negativními vlivy dopravy je jejich množství omezené.

b) „zakládáním mezí, hájků, linií větrolamů apod. zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, snížit vodní a větrnou erozi půdy a zmenšit velikost půdních bloků,“

Metropolitní plán stanovenou regulací ploch v otevřené krajině vytváří územní podmínky pro zvyšování ekologické stability krajiny, snižování vodní a větrné eroze půdy a pro zmenšování velikosti půdních bloků. Zakládání drobných krajinných prvků je přípustné. Viz čl. 21, 25 a 108 textové části MPP.

c) „zalesněním vhodných ploch, obnovou historických a dobudováním nových cest, zejména podél vodních toků, zvýšit rekreační potenciál krajiny,“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní nezastavitelné transformační plochy s přírodním využitím, jejichž účelem je zalesnění nebo krajinné úpravy kombinující výsadby dřevin s loukami či ovocnými extenzivními sady. Ke zlepšení prostupnosti územím jsou navržena nová propojení pro bezmotorovou dopravu. Podrobnější strukturální členění otevřené krajiny je vymezeno v návaznosti na drobné vodní plochy a s respektováním jejich významu v rámci sítě zelené infrastruktury.

d) „stavbu Pražského okruhu začlenit do okolního prostředí způsobem, který nebude vytvářet v otevřené zemědělské krajině souvislé pohledové bariéry.“

Metropolitní plán vymezuje adekvátně široký koridor, který umožní realizaci Pražského okruhu včetně souvisejících staveb ohleduplně ke krajinnému rázu, charakteru území a životnímu prostředí. U Kolovrat jsou vymezeny nezastavitelné transformační plochy s přírodním využitím určené pro zalesnění či pro zalesnění v kombinaci s jinou plochou přírodě blízkou či loukou a pastvinou. Obecně regulativy Metropolitního plánu umožňují ve stávajících plochách polí využít pro začlenění stavby do okolního prostředí různé další možnosti vegetačních výsadeb. S ohledem na charakter krajiny je ale vždy nezbytné tyto plochy rozčlenit a nevytvářet souvislé pohledové bariéry tvořené pásy dřevin. Mírně zvlněný terén s dalekými výhledy a průhledy, ve kterých jsou usazená jednotlivá sídla, utváří jedinečnou identitu kulturní krajiny. Stavba č. 511 Pražského okruhu již byla zahájena.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR8.

KR9 – Krajina Úvalské plošiny

„Cílovou kvalitou je příměstská převážně zemědělsky využívaná krajina s hospodařením respektujícím principy trvalé udržitelnosti, jejíž významné přírodní, krajinné a rekreační hodnoty se soustřeďují zejména v severní lesnaté části a v údolích potoka Botiče na jihozápadě a dalších drobných vodních toků, které v poměrně výrazně zaříznutých liniích směřují od jihu až jihovýchodu k severu až severozápadu.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy navazují na stávající sídla nebo na stávající drobné samoty, případně souvisí s nadmístní nadřazenou infrastrukturou (Pražský okruh a silnice I/12, vysokorychlostní trať) a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené lokality a plochy rozvíjejí rekreační a přírodní hodnoty zvláště ve spojení s drobnými vodními toky jako základu zelené infrastruktury při zachování hospodářského významu zemědělské krajiny. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „regulací rozvoje zástavby zabránit srůstání sídel,“

Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v Krajině Úvalské plošiny výhradně tak, aby nedocházelo ke srůstání sídel. Výjimkou je zastavitelná rozvojová plocha s obytným využitím na východě Kolodějů, kde z důvodu nepřiměřeného rozvoje obytné zástavby středočeské obce Sibřina v její části Stupice v bývalých polích směrem k hranicím Prahy mimo řešené území Metropolitního plánu ke srůstu částečně dojde. Metropolitní plán vymezuje zastavitelné plochy tak, aby byla sídla oddělena alespoň formálně.

b) „zakládáním mezí, hájků, linií větrolamů apod. zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, snížit vodní a větrnou erozi půdy a zmenšit velikost půdních bloků v centrální části území,“

Metropolitní plán stanovenou regulací ploch v otevřené krajině vytváří územní podmínky pro zvyšování ekologické stability krajiny, snižování vodní a větrné eroze půdy a pro zmenšování velikosti půdních bloků. Zakládání drobných krajinných prvků je přípustné. Viz čl. 21, 25 a 108 textové části MPP.

c) „zalesněním vhodných ploch, obnovou historických a dobudováním nových cest, zejména podél vodních toků, zvýšit rekreační potenciál krajiny,“

Metropolitní plán vymezuje konkrétní nezastavitelné transformační plochy s přírodním využitím, jejichž účelem je zalesnění nebo krajinné úpravy kombinující výsadby dřevin s loukami či ovocnými extenzivními sady. Ke zlepšení prostupnosti územím jsou navržena nová propojení pro bezmotorovou dopravu. Podrobnější strukturální členění otevřené krajiny je vymezeno v návaznosti na drobné vodní plochy a s respektováním jejich významu v rámci sítě zelené infrastruktury. Stanovené využití lokalit umožňuje posilovat

rekreační využití krajiny, zásadní je ale i v návaznosti na výstavbu Pražského okruhu zachovat její atraktivitu a jedinečnou identitu. Je nezbytné rozvíjet charakter krajiny a krajinný ráz. mírně zvlněný terén s dalekými výhledy a průhledy, ve kterých jsou usazená jednotlivá sídla, utváří jedinečnou identitu kulturní krajiny.

d) „stavbu Pražského okruhu začlenit do okolního prostředí způsobem, který nebude vytvářet v otevřené zemědělské krajině souvislé pohledové bariéry.“

Metropolitní plán vymezuje adekvátně široký koridor, který umožní realizaci Pražského okruhu včetně souvisejících staveb ohleduplně ke krajinnému rázu, charakteru území a životnímu prostředí. V okolí Běchovic a Královic jsou vymezeny nezastavitelné transformační plochy s přírodním využitím určené pro zalesnění či pro zalesnění v kombinaci s jinou plochou přírodě blízkou či loukou a pastvinou a biokoridor ÚSES. Obecně regulativy Metropolitního plánu umožňují ve stávajících plochách polí využít pro začlenění stavby do okolního prostředí různé další možnosti vegetačních výsadeb. S ohledem na charakter krajiny je ale vždy nezbytné tyto plochy rozčlenit a nevytvářet souvislé pohledové bariéry tvořené pásy dřevin. Mírně zvlněný terén s dalekými výhledy a průhledy, ve kterých jsou usazená jednotlivá sídla, utváří jedinečnou identitu kulturní krajiny. Stavba č. 511 Pražského okruhu již byla zahájena.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR9.

KR10 – Krajina Čakovické tabule

„Cílovou kvalitou je příměstská zemědělská krajina s hospodařením respektujícím principy trvalé udržitelnosti, ve které jsou hlavní osy trvalé vegetace vázány na drobné vodní toky směřující zpravidla od jihozápadu k severovýchodu, s nejvýznamnějším údolím Vinořského potoka v přírodně krajinářském zámeckém parku.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy navazují na stávající sídla nebo na stávající drobné samoty, případně souvisí s nadmístní nadřazenou infrastrukturou (dálnice, Pražský okruh) a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování

ekologické stability a posilují charakter krajiny, a to zvláště v okolí navržených dopravních staveb. Vymezený ÚSES podél Vinořského potoka podporuje přírodní a hydrologickou stabilitu vodního toku. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení konkrétních transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů otevřené krajiny, které umožňují výsadbu a jiné krajinné úpravy. Stanovený způsob využití lokalit rozvíjí přírodní a rekreační potenciál krajiny, a to zejména v návaznosti na drobné vodní toky a dále také rozvíjí zemědělský charakter krajiny, který je pro krajinu Čakovické tabule specifický. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „regulací rozvoje zástavby zabránit srůstání sídel a záboru kvalitní zemědělské půdy, zejména podél dálnic D10 a D11,“

Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v Krajině Čakovické tabule výhradně tak, aby nedocházelo ke srůstání sídel. Množství vymezených zastavitelných ploch je omezeno s ohledem na ZPF a charakter krajiny, podrobně k odůvodnění záborů ZPF viz kapitola 14 textové části odůvodnění MPP.

b) „zakládáním mezí, hájků, linií větrolamů apod. zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, snížit vodní a větrnou erozi půdy a zmenšit velikost půdních bloků,“

Metropolitní plán stanovenou regulací ploch v otevřené krajině vytváří územní podmínky pro zvyšování ekologické stability krajiny, snižování vodní a větrné eroze půdy a pro zmenšování velikosti půdních bloků. Zakládání drobných krajinných prvků je přípustné. Viz čl. 21, 25 a 108 textové části MPP.

c) „zalesněním vhodných ploch a dobudováním cest, zejména podél vodních toků, zvýšit rekreační potenciál krajiny,“

Metropolitní plán vymezuje nezastavitelné transformační přírodní plochy, v nichž je navrženo zalesnění nebo krajinné úpravy kombinující výsadby dřevin s loukami či ovocnými extenzivními sady. Ke zlepšení prostupnosti územím jsou navržena nová propojení pro bezmotorovou dopravu. Obecná regulace otevřené krajiny je založena na principu zvyšování ekologické stability, MPP vytváří podmínky pro zvyšování rekreačního potenciálu a prostupnosti otevřené krajiny (viz čl. 23 a 24 textové části MPP).

d) „revitalizačními zásahy zaměřenými na drobné vodní toky a jejich přilehlé okolí zvýšit retenční kapacitu a ekologickou stabilitu zemědělské krajiny,“

Metropolitní plán nastavením způsobu regulace ploch v otevřené krajině založeném na zvyšování ekologické stability vytváří podmínky pro provádění revitalizace drobných vodních toků a jejich okolí. V souladu se ZÚR Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochu pro realizaci poldru Třeboradice (prvek VH5, soulad s vymezením je samostatně posouzen v části 2. 3. 5. 4 textové části odůvodnění MPP) a dále větší množství ploch pro zvýšení retenční schopnosti krajiny, které nemají nadmístní význam.

e) „stavbu Pražského okruhu začlenit do okolního prostředí způsobem, který nebude vytvářet v otevřené zemědělské krajině souvislé pohledové bariéry.“

Metropolitní plán vymezuje adekvátně široký koridor, který umožní realizaci Pražského okruhu včetně souvisejících staveb ohleduplně ke krajinnému rázu, charakteru území a životnímu prostředí. Stavba č. 520 Pražského okruhu na území prahy zasahuje jen okrajově, koridor je vymezený v návaznosti na dopravně krajinářské prověření dopadu stavby na životní prostředí. V porovnání s jinými úseky je podrobná projektová příprava méně pokročilá, MPP nepředjímá konkrétní délky tunelových úseků a umístění souvisejících staveb. V okolí Čakovic, Ďáblic a Březiněvsi jsou vymezeny nezastavitelné transformační plochy s přírodním nebo rekreačním využitím určené pro konkrétní krajinné úpravy. Obecně regulativy Metropolitního plánu umožňují ve stávajících plochách polí využít pro začlenění stavby do okolního prostředí různé další možnosti vegetačních výsadeb v souladu s principem zvyšování ekologické stability. S ohledem na charakter krajiny je ale vždy nezbytné tyto plochy rozčlenit a nevytvářet souvislé pohledové bariéry tvořené pásy dřevin.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR10.

KR11 – Krajina Zdibské tabule

„Cílovou kvalitou je příměstská zemědělská krajina s hospodařením respektujícím principy trvalé udržitelnosti, s lokálními dominantami obvykle skalnatých vrchů, s menšími sídly, zemědělskými plochami a lesními porosty, které se vyskytují na vrších a ve svazích nad drobnými vodními toky.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru.

Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nově vymezené zastavitelné plochy navazují na stávající sídla a jsou samostatně odůvodněny v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP. Specifickým případem jsou nové zastavitelné plochy v lokalitě Koňská louka, které sice nenavazují na stávající sídlo, ale jsou nezbytné pro rozvoj rekreačního areálu v otevřené krajině v návaznosti na strukturu Ďáblic – plochy nejsou v rozporu s charakterem krajiny. Vymezené lokality stanoveným využitím rozvíjejí přírodní a rekreační hodnoty krajiny i zemědělsky charakter, který je pro krajinu Zdibské tabule specifický. Vymezené nezastavitelné transformační plochy a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny, a to i v okolí navržených staveb dopravní i technické infrastruktury. Změny otevřené krajiny jsou dále umožněny i bez vymezení konkrétních transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a jiné krajinné úpravy. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny, stanovené typy struktury lokalit respektují krajinné dominanty.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „regulací rozvoje zástavby zabránit srůstání sídel a záboru kvalitní zemědělské půdy, zejména podél dálnice D8,“

Metropolitní plán vymezuje zastavitelné rozvojové plochy pro umísťování zástavby v Krajině Zdibské tabule výhradně tak, aby nedocházelo ke srůstání sídel. Množství vymezených zastavitelných ploch je omezeno s ohledem na ZPF a charakter krajiny, podrobně k odůvodnění záborů ZPF viz kapitola 14 textové části odůvodnění MPP.

b) „zakládáním mezí, hájků, linií větrolamů apod. zvýšit ekologickou stabilitu krajiny, snížit vodní a větrnou erozi půdy a zmenšit velikost půdních bloků,“

Metropolitní plán stanovenou regulací ploch v otevřené krajině vytváří územní podmínky pro zvyšování ekologické stability krajiny, snižování vodní a větrné eroze půdy a pro zmenšování velikosti půdních bloků. Zakládání drobných krajinných prvků je přípustné. Viz čl. 21, 25 a 108 textové části MPP.

c) „obnovou historických a dobudováním nových cest zvýšit rekreační potenciál krajiny,“

Ke zlepšení prostupnosti územím jsou v Metropolitním plánu navržena nová propojení pro bezmotorovou dopravu. MPP pro zvýšení rekreačního potenciálu a revitalizaci krajiny vymezuje konkrétní nezastavitelné transformační plochy určené pro sport a rekreaci pod širým nebem. Zároveň jsou vymezeny i související zastavitelné plochy pro vytvoření nezbytného zázemí rekreačních areálů.

d) „stavbu Pražského okruhu začlenit do okolního prostředí způsobem, který nebude vytvářet v otevřené zemědělské krajině souvislé pohledové bariéry,“

Metropolitní plán v krajině Zdibské tabule způsob začlenění tělesa Pražské okruhu do okolního prostředí řeší na severním okraji zástavby Ďáblic vymezením nezastavitelných transformačních přírodních ploch s určením pro zalesnění či pro zalesnění v kombinaci s jinou plochou přírodě blízkou či loukou a pastvinou. Obecně regulativy Metropolitního plánu umožňují ve stávajících plochách polí využít pro začlenění stavby do okolního prostředí různé možnosti vegetačních výsadeb. Při realizaci je třeba rozčlenit tyto plochy a kombinací různých druhů výsadeb nevytvářet souvislé pohledové bariéry tvořené pásy dřevin v krajině.

Metropolitní plán vymezuje adekvátně široký koridor, který umožní realizaci Pražského okruhu včetně souvisejících staveb ohleduplně ke krajinnému rázu, charakteru území a životnímu prostředí. Dopad stavby č. 519 Pražského okruhu byl podrobně prověřen v rámci dopravně krajinářské studie, jejíž závěry společně se závěry posouzení EIA Metropolitní plán respektuje. Jsou vymezeny minimální rozsahy tunelových úseků a vybrané související přeložky dopravní i technické infrastruktury s cílem minimalizovat vliv na přírodu a krajinu. MPP zároveň vymezuje konkrétní propojení pro bezmotorovou dopravu s cílem minimalizovat fragmentaci krajiny. Obecně regulativy Metropolitního plánu umožňují ve stávajících plochách polí využít pro začlenění stavby do okolního prostředí různé další možnosti vegetačních výsadeb v souladu s principem zvyšování ekologické stability. S ohledem na charakter krajiny je ale vždy nezbytné tyto plochy členit na menší prvky. Dopravní stavby je nezbytné koordinovat s vymezeným krajinným rozhraním.

e) „dokončením rekultivace Ďáblické skládky začlenit tento umělý vrch do krajiny.“

Metropolitní plán navrhuje začlenění tělesa Ďáblické skládky do okolní otevřené krajiny, plocha je navržena k rekultivaci a revitalizaci za účelem zlepšení podmínek pro rekreaci vymezením nezastavitelné transformační plochy s rekreačním

využitím. Stanovený typ struktury lokality 980 / Skládka Ďáblice odpovídá cílové kvalitě krajiny (je významným návrším a dominantou).

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR11.

KR12 – Krajina kaňonu Vltavy a Šáreckého potoka

„Cílovou kvalitou je příměstská dramatická krajina prudkých, často skalnatých svahů a úzkých niv na dně údolí vodních toků, krajina velmi vysokých přírodních, krajinných a rekreačních hodnot.“

Metropolitní plán upřesňuje krajinu vymezením hranic konkrétních lokalit a určením jejich individuálního cílového charakteru. Metropolitní plán respektuje uspořádání území Prahy zobrazené v grafické části Z 01 ZÚR včetně vymezení krajinného rozhraní a sídel v Přípraží. Metropolitní plán stanovuje členění území v souladu s koncepcí rozvoje území uvedenou v podkapitole a) 2 textové části ZÚR (podrobné posouzení souladu MPP s touto podkapitolou viz část 2. 3. 1. 2 textové části odůvodnění MPP).

Nové zastavitelné plochy v krajině v podstatě nejsou vymezeny, pro zástavbu se využívají výhradně proluky, případně transformační plochy vymezené v zanedbaných územích. Zastavitelné území se nerozrůstá do přírodně cenných území. Vymezené lokality, krajinné rozhraní a plochy parků podporují rozvoj rekreačních hodnot krajiny, přičemž chrání cenné přírodní hodnoty Šáreckého údolí, jako jsou jeho charakteristické skalnaté svahy či říční nivy přítoků Šáreckého potoka. Vymezené nezastavitelné transformační plochy, podrobnější strukturální členění a ÚSES přispívají ke zvyšování ekologické stability a posilují charakter krajiny. Změny jsou dále umožněny i bez vymezení konkrétních transformačních ploch, a to prostřednictvím regulativů které umožňují výsadbu a další krajinné úpravy při zachování vysokých přírodních a krajinných hodnot. Regulativy Metropolitního plánu zohledňují cílové kvality krajiny.

ZÚR stanovují následující územní podmínky pro zachování nebo dosažení cílové kvality:

a) „ochraně a rozvoji vysokých přírodních, krajinných a rekreačních hodnot přizpůsobit intenzitu i formy hospodářského využívání krajiny,“

Metropolitní plán ve své podrobnosti intenzitu a formy hospodářského využívání krajiny primárně neřeší. Aby intenzita využívání cenného přírodního a krajinného území byla únosná, vymezuje Metropolitní plán v Krajině kaňonu Vltavy a Šáreckého potoka nové zastavitelné plochy v minimálním rozsahu, výhradně mimo velmi cenná území. Stanovený způsob využití lokalit odpovídá přírodnímu

významu krajiny, v převažující části je stanoveno přírodní využití s nejmenší možností změny.

b) „k rozvoji zástavby využívat především proluky,“

V Metropolitním plánu jsou v Šáreckém údolí zastavitelné transformační plochy vymezeny výhradně v prolukách , MPP respektuje stávající rozsah zástavby. V údolí Vltavy MPP vymezuje transformační plochy pro vytvoření nové čtvrti v lokalitě 240 / Sedlec a 164 / Nový Sedlec v místě brownfieldů souvisejících s bývalými průmyslovými areály nebo bývalou skládkou. Míra využití území odpovídá charakteru území a jeho umístění v rámci Prahy a je adekvátní charakteru krajiny.

c) „stávající zástavbu rekreačních chat a zahradních domků chránit jako součást krajiny a jejího rázu před transformací na objekty bydlení,“

Metropolitní plán potvrzuje stávající samostatné zahrádkové a chatové osady v Krajině kaňonu Vltavy a Šáreckého potoka a nevymezuje je k transformaci na bydlení. Regulace zahrádkových osad odpovídá PSP.

d) „technické řešení stavby Pražského okruhu zvolit s ohledem na vysoké krajinné hodnoty území, tedy s důrazem na architektonické řešení stavby zejména v místě přemostění vltavského kaňonu.“

Konkrétní technické řešení Pražského okruhu a souvisejících staveb není s ohledem na podrobnost územního plánu v MPP řešeno. Vymezený koridor šířkou odpovídá dopravně technické studii, která podrobně prověřila dopad stavby na životní prostředí a závěrům EIA, aby byla zajištěna možnost snížit dopady Pražského okruhu na životní prostředí. Koridor je vymezený v rozsahu, aby byl minimalizován vliv na území EVL. Podstatné části Pražského okruhu (včetně přivaděče Rybářka) jsou vymezeny jako tunelové. Pro řešení mostu přes Vltavu byla uspořádána architektonická soutěž, jejíž závary MPP respektuje (kvalitní architektura bude zajistí pozitivní dopad na krajinný ráz), součástí přemostění je i lávka pro pěší a cyklisty.

Závěr:
Metropolitní plán je v souladu s uvedenými územními podmínkami pro zachování nebo dosažení cílové kvality krajiny KR12.

K posouzení souladu MPP s kapitolou i) textové části ZÚR viz příloha č. 1 kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / Převodní tabulky skladebných částí ZÚR a MPP, tabulky 100 / Krajiny a také grafická

příloha kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / 02.01.01 Ilustrace porovnání krajin v ZÚR a lokalit v Metropolitním plánu.

2. 3. 10 Ke kapitole j) Přebírané vymezení ploch a koridorů pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanace z územního rozvojového plánu a, je-li to účelné, jejich zpřesnění

V kapitole j) textové části ZÚR je uvedeno: *„ZÚR v souladu s § 319, odst. 5 stavebního zákona žádná věcná řešení ÚRP nepřebírá.“.*
Z tohoto důvodu není soulad s přebíranými plochami a koridory VPS v rámci posouzení souladu se ZÚR posouzen. Podrobné posouzení souladu Metropolitního plánu s ÚRP viz podkapitola 2. 2 textové části odůvodnění MPP.

2. 3. 11 Ke kapitole k) Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch pro asanace

2. 3. 11. 1 K podkapitole k) 1 Veřejně prospěšné stavby

ZÚR vymezují veřejně prospěšné stavby celoměstského významu ve výkrese Z04 grafické části ZÚR a úkolem pro navazující územně plánovací dokumentaci je upřesnit jejich hranice v detailu náležejícím navazující dokumentaci.

V podkapitole k) 1 se dále uvádí:
„*Za součást vymezených koridorů veřejně prospěšných staveb se považuje:*

- plochy nezbytné k zajištění výstavby a k řádnému užíváni stavby pro stanovený účel (včetně doprovodných zařízení nezbytných k provozu liniové stavby jako např. trafostanice, čerpací stanice, úpravny vody, regulační stanice a doprovodných staveb jako např. mosty, opěrné zdi, propustky, tunely);
- napojení komunikační sítě nižšího řádu.“

Metropolitní plán respektuje a upřesňuje plochy a koridory VPS, které jsou vymezené v ZÚR, přičemž v rámci upřesnění některé z nich rozděluje na více samostatných koridorů.

V souladu s pojetím jednotného standardu ZÚR definovaným v legislativě, odpovídá územní vymezení VPS plochám a koridorům vymezeným ve výkrese Z02 grafické části ZÚR. Plochy VPS je možné vymezit pouze pro navržené prvky a vymezení se provádí označením prvku v datovém modelu v příslušném atributu datové vrstvy. To znamená, že v rámci databáze vektorových dat existuje

navržená plocha nebo koridor pouze jednou, výkres Z04 grafické části je zobrazením těch prvků, které jsou atributem označené jako VPS. Není přípustné vymezovat plochy VPS pro prvky, které nejsou vymezeny v rámci výkresu ploch a koridorů. Z této vlastnosti datového modelu ZÚR (Metropolitní plán pojímá vymezení VPS obdobně) vyplývá, že není nutné samostatně geometricky posuzovat soulad vymezených ploch a koridorů VPS v ZÚR a v MPP. Dostatečným posouzením je posouzení souladu vymezených ploch a koridorů uvedené podrobně v částech 2. 3. 5. 3 a 2. 3. 5. 4 této kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP.

V souladu s ustanovením podkapitoly k) 1 považuje MPP také stavby vedlejší (stavby související) za součást plochy nebo koridoru, viz čl. 5, odst. 2, písm. b) a c) textové části MPP.

Všechny VPS vymezené v ZÚR jsou vymezeny jako VPS i v MPP. Jejich výčet je uveden v příloze č. 1 kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP / Převodní tabulky skladebných částí ZÚR a MPP, tabulky 900 / Veřejně prospěšné stavby, dopravní infrastruktura a tabulky 900 / Veřejně prospěšné stavby, technická infrastruktura.

2. 3. 11. 2 K podkapitole k) 2 Veřejně prospěšná opatření

V podkapitole k) 2 textové části ZÚR je uvedeno: *„ZÚR nevymezují veřejně prospěšná opatření, pro něž lze v souladu s § 170 zákona č.283/2021 Sb. ve znění pozdějších předpisů práva k pozemkům a stavbám odejmout nebo omezit.“* Z tohoto důvodu není soulad s VPO v rámci posouzení souladu se ZÚR posouzen.

2. 3. 11. 3 K podkapitole k) 3 Stavby a zařízení pro obranu a bezpečnost státu

V podkapitole k) 3 textové části ZÚR je uvedeno: *„ZÚR nevymezují stavby a zařízení pro obranu a bezpečnost státu. Stavby a zařízení k zajišťování obrany a bezpečnosti státu jsou na základě podkladů poskytnutých Ministerstvem obrany vymezeny v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy.“*

ZÚR sice nevymezují žádné stavby a zařízení pro obranu a bezpečnost státu, ale v koordinačním výkrese ZÚR je jako součást upřesnění zobrazení limitů v odůvodnění uvedena tato věta: *„Na území Prahy jsou vymezena zájmová území Ministerstva obrany a Ministerstva vnitra.“* Metropolitní plán umožňuje ve svém měřítku zobrazit více limitů v území, v koordinačním výkrese Metropolitního plánu (výkres O01 grafické části odůvodnění MPP) jsou zobrazena zájmová území objektů důležitých pro obranu státu podrobně spolu se zobrazením zón havarijního plánování. Na základě dohody s Ministerstvem obrany Metropolitní plán vymezuje vybrané objekty a areály jako stavby a zařízení pro obranu a bezpečnost státu ve výkrese Z04 grafické části MPP (Výkres veřejně prospěšných staveb, opatření a asanací).

2. 3. 12 Ke kapitole l) Stanovení požadavků na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí s přihlédnutím ke stanovené sídelní struktuře

V kapitole l) textové části ZÚR je uvedeno: *„ZÚR nevymezují požadavky na koordinaci územně plánovací činnosti obcí ani požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí s přihlédnutím ke stanovené sídelní struktuře.“* Je logické, že s ohledem na shodný rozsah řešeného území ZÚR i územního plánu žádné další požadavky nad rámec předchozích kapitol samostatně stanoveny nejsou a není je tak nutné ani samostatně posoudit.

2. 3. 13 Ke kapitole m) Vymezení ploch a koridorů územních rezerv

„Plochy a koridory územních rezerv jsou v textové části uvedeny u příslušných kapitol dopravní a technické infrastruktury jako součást systémů infrastruktur, viz podkapitoly e) 3 a e) 4.
Konkrétně ZÚR vymezují následující plochy a koridory územních rezerv:“

ZÚR v souladu s pojetím datového modelu jednotného standardu vymezují územní rezervy v samostatné datové vrstvě a se zvláštním označením. Plochy a koridory územních rezerv jsou ale zatříděné do stejných kategorií jako ostatní plochy a koridory, a tudíž je jednoznačně označena příslušnost těchto koridorů do systémů a sítí infrastruktur. Vymezení územní rezervy vždy navazuje na stávající prvky a návrhové koridory. Popisovat účel vymezení ploch a koridorů samostatně nedává smysl, z toho důvodu ZÚR všechny vymezené plochy a koridory územních rezerv v textové části popisují vždy v rámci příslušných kapitol věnujících se subsystémům dopravní nebo technické infrastruktury. V kapitole m) potom obsahují prostý výčet prvků s odkazem na tato místa textové části.

Podobně k vymezení ploch a koridorů přistupuje i Metropolitní plán. Vymezené plochy a koridory jsou odůvodněny u odůvodnění příslušných článků, které se věnují danému subsystému v rámci kapitoly 9 textové části odůvodnění, soulad s plochami a koridory územních rezerv vymezených v ZÚR je samostatně odůvodněn u příslušných částí kapitoly 2 textové části odůvodnění MPP výše (viz části 2. 3. 5. 3 a 2. 3. 5. 4).

RDS24 – Vysočanská radiála
RDD270 – Železniční trať Nové spojení II (Metro S)
RDD284 – Severní vstup RS, východní trasa
RDD281 – Jižní vstup RS
RDX742 – Trasa metra D, větev Nemocnice Krč – Poliklinika Modřany
RDX747 – Severní tramvajová tangenta Podbaba – Bohnice

RTV521 – Štolový přivaděč Drasty

Všechny uvedené koridory MPP respektuje a upřesňuje ve své podrobnosti do konkrétních koridorů územních rezerv vymezených v dostatečné šířce pro zajištění ochrany území pro budoucí prověření a umístění záměru.

Celkový závěr podkapitoly 2. 3:

Metropolitní plán je zcela v souladu se Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy v aktuálním znění. Veškeré požadavky nadřazené dokumentace jsou splněny, což bylo jednotlivě posouzeno a odůvodněno.