textová část odůvodnění

kapitola 9 - Komplexní zdůvodnění navrhovaného řešení.

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

9. KOMPLEXNÍ ZDŮVODNĚNÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

V Metropolitním plánu je Praha chápána jako:

Město tvořící celek se širší metropolitní oblastí, město sebevědomé, schopné konkurovat městům srovnatelným.

Hlavní město Česka, reprezentativní, kulturní, prosperující a proto živé.

Město v krásné krajině, příjemné místo pro plnohodnotný a kvalitní život všech generací.

Město, do kterého se budou všichni jeho obyvatelé i návštěvníci rádi vracet.

Nový plán

Praha má za sebou více než půl století expanze města do krajiny, přes třicet let transformace společnosti i legislativy a roky přešlapování na místě. Fragmentovaná společnost na prahu třetího tisíciletí jen těžko hledá skutečné hodnoty a vize budoucnosti se ztrácí v nedohlednu. Možná také proto byla v roce 2012 příprava nového plánu (zpracovaného na zcela starých základech) zrušena a bylo ZHMP rozhodnuto o pořízení Metropolitního plánu.

Proto je Metropolitní plán připraven jinak. Je jiný nejen názvem, ale je připraven tak, aby se Praha mohla pokusit vstoupit do nové éry, kterou charakterizuje důraz na vyváženost a kontinuitu synergického růstu, na spolupůsobení všech složek kvality života, důraz na rozvoj, který je pojímán vždy jako zlepšování stavu, nikoli jako expanze a je koncipován tak, aby v celkovém výsledku umožnil vytvoření kvalitního obytného prostředí pro další generace. Metropolitní plán je koncipován jako plán stabilizující a hledající především metropolitní rozměr města, odpovídající významu Prahy jako hlavního města Česka a jedné z metropolí střední Evropy.

Při tvorbě Metropolitního plánu bylo zhodnoceno dosavadní fungování regulativních nástrojů předchozího územního plánu a bylo vyhodnoceno, že nedostatečně reagují na cíle a úkoly územního plánování a potřebu koordinovaného rozvoje sídla. Z tohoto důvodu byly některé nástroje zrušeny nebo výrazně zjednodušeny (například funkční zónování, nebo koeficient zeleně) a byly doplněny nové nástroje, především v oblasti strukturální regulace. Tato změna tak vychází z hluboké potřeby reagovat na současný přístup k rozvoji měst. Podrobně viz Koncept odůvodnění.

Vyváženost

Zpracování Metropolitního plánu bylo vedeno snahou o vyvážený pohled na celé území Prahy, vyvážený pohled na všechny jevy a prvky, které mohou být plánem ovlivněny. Vyvážený pohled na

strukturu i infrastrukturu, na město i krajinu, a to v širších souvislostech.

Flexibilní stabilita
Při zpracování MPP byl kladen důraz na účelnost zvolených regulativních nástrojů a jejich flexibilitu, která bude adekvátní rozsahu materiálu a administrativní náročnosti jeho změn. Zvolené řešení si tak v kontextu dynamicky se proměňujícího prostředí a způsobu rozvoje města klade za cíl eliminovat zbytné a formální změny. Nástroje MPP tak umožní koncentrovat veřejnou debatu nad jeho změnami na klíčové otázky změny konkrétního urbanistického řešení pro dané místo. Územní plán je dnes především platformou pro diskusi a pro uzavírání dohod v území, pro které stanovuje jasná pravidla a limity.

Struktura a obraz města
Metropolitní plán klade důraz na srozumitelný obraz městské krajiny, který je vyjádřený prostřednictvím struktury, ulicemi, náměstími, stavebními bloky a parky. Metropolitní plán klade také důraz na udržení a zlepšování ekologické stability otevřené krajiny. Činí tak prostřednictvím popisu, regulace a iniciace charakterů jednotlivých částí území s cílem ochrany a rozvíjení hodnot.

Prosperita a priority jako náznak vize
Praha je Metropolitním plánem chápána jako metropole, která představuje významné centrum a důležité hospodářské ale i společenské zázemí nejen pro celé Česko, ale šířeji i pro středoevropský region. Praha má své místo rovněž ve struktuře evropských metropolí. Při vědomí omezených zdrojů a nutnosti je efektivně využívat klade Metropolitní plán důraz na stabilitu a plynulý rozvoj a prioritizaci rozvoje jednotlivých systémů infrastruktury.

Vrstvy plánu a jejich synergické čtení
Vrstevnatostí Metropolitního plánu se rozumí skutečnost, že na území Prahy, tj města, jehož urbanistický, ekonomický i dopravní význam je v rámci České republiky výjimečný a nemá přímý ekvivalent v jiných městech, je nutné aplikovat různé množství podmínek a požadavků (regulativů) umožňujících nebo naopak omezujících využití a uspořádání území. Některé podmínky a požadavky plynou z právních předpisů, aniž je plán sám může ovlivnit (tzv. limity v území, vyplývající ze zvláštních právních předpisů – vybrané limity jsou zobrazeny v koordinačním výkrese).

Výklad plánu pro jednotlivá území, lokality, plochy, nebo jejich části, musí vždy obsahovat veškeré regulativy Metropolitního plánu v souhrnu tak, jak jsou popsány v jeho jednotlivých částech a jak jsou shrnuty v krycích listech. Pro každou jednotlivou plochu nebo její část je tedy nutné vzít v potaz vždy soubor regulativů plánu současně také soubor limitů území a na základě souhrnného posouzení s daným záměrem pracovat (nejčastěji umístit, nebo neumístit stavbu).

Metropolitní plán jako nástroj v informační společnosti
Podmínkou územního plánování je porozumění. Porozumění území, jeho struktuře, členění, urbanistické formě, přírodním podmínkám,

jeho fyzické stránce. Porozumění společenskému, kulturnímu, právnímu, ekonomickému a institucionálnímu prostředí. Porozumění motivacím, zájmům i nezájmům místních obyvatel a hybatelů. Porozumění procesům, které v území působí, jejich příčinám, dynamice a důsledkům. Musí být zřejmé, s jakými východisky plán pracuje, kde se vzaly a jak se s nimi nakládá. Znamená to umožnění hledání vlastního názoru na možnosti rozvoje území, podporu podnětů k diskusi, to vše při zachování prostoru pro tvůrčí činnost zpracovatele plánu.

České územní plánování je hluboce zakořeněno v tradičním „papírovém“, či „analogovém“ způsobu práce. Při využívání informačních systémů pro zpracování a prezentaci zejména územně analytických podkladů a územních plánů byl za posledních dvacet let učiněn nezanedbatelný pokrok. Přesto jsou výstupy územního plánování a v první řadě územní plány, stále především účelovými kartografickými díly s textovým doprovodem, přičemž takto jsou i stále metodicky pojímány v právních předpisech. Informace o územně plánovacích regulativech je vtělena do podoby výkresů a přizpůsobena možnostem a omezením, které vyplývají z prezentace statického obrazu v jednom měřítku. V této podobě jsou dokumentace také schvalovány a nabývají své právní závaznosti.

Územní plánování dlouhodobě pracovalo s mapovými podklady, nad nimiž zejména plochy s rozdílným způsobem využití, plochy přestavby, ke kterým byly přiřazeny navrhované vlastnosti atd. Tento způsob odpovídá analogovému způsobu zpracování. Do mapových podkladů jsou zakreslovány hranice ploch, doplněné popisem, kótami, a dalšími prvky např. překryvnými označeními. Měřítko výkresu je hranicí pro míru a podrobnost detailu. Výkresy jsou zpracovávány v digitální, resp. digitalizované podobě, která nemá za povinnost prezentovat základní datovou strukturu výstupu. V tomto režimu vznikaly i všechny novodobé územní plány Prahy, včetně předposledního z nich, Konceptu 09, kde výše popsaná metoda zůstala zachována.

Princip tvorby Metropolitního plánu zvolil pro vyjádření odlišný princip, kdy definice regulativu – jeho povahy, konstrukce a účinku pro rozhodování v území tvoří jeho základ. Není přitom zásadně důležité, jak přesně bude regulativ znázorněn ve výkrese, jeho grafické vyjádření je hledáno až druhotně, v návaznosti na souběh ostatních regulativů a nezbytnosti zajištění celkové přehlednosti výstupu. Významnou vlastností regulativu je objekt (vymezená část území), který je jeho nositelem. Tyto objekty je nezbytné pro uchopitelnost v praktickém uplatňování v maximální míře odvozovat od existujících územních struktur, zjištěných v rámci zpracování Územně analytických podkladů. Pouze v menším rozsahu mohou být hranice objektů regulativů zpracovány formou koncepčního návrhu. Tím se zcela mění pojetí práce urbanisty.

Výsledkem práce na regulativech je strukturovaná informace, uložená v podobě datové struktury. Strukturovaná informace regulativů má řadu vnitřních vazeb – polohových (topologických) mezi objekty, ale také významových, hierarchických a dalších. Nemalou část těchto

vazeb bylo možné vyjádřit ve výkresové podobě značně obtížně, jejich srozumitelné zpřístupnění je snadno možné zajistit formou interaktivních informačních aplikací.

Metropolitní plán je první digitální plán Prahy. Pojem „digitální plán“ znamená, že byl plán od počátku zpracováván tak, aby mohl sloužit jako informační systém s věcnou a obsahovou návazností na související vstupní informační systémy – např. informační systém katastru nemovitostí nebo informační systém o limitech využití území (Georeport), informační systém územně analytických podkladů a další. Plán zároveň splňuje požadavky na strukturu, obsah i výstupy vyplývající ze stavebního zákona a souvisejících právních předpisů. Pojem digitální plán v pražském pojetí neznamená jen technické zpracování výkresové části digitální technologií (geografickým informačním systémem). Hlavní změnou je koncepce informační a návazně i datové struktury plánu, způsob tvorby a odvozování vrstev pro udržení jejich korektní logické a polohové uspořádanosti a v zájmu zajistit možnost formy výstupů zaměřených na snazší, přehlednější a srozumitelnější práci s plánem.

Princip digitálního plánu vychází ze čtyř propojených východisek, které předurčují jejich charakter a směr působení:

Prvním východiskem tvorby Metropolitního plánu je maximální využívání všech dostupných datových podkladů, jejich propojování a sdílení. Při tvorbě plánu jsou využívány nejen tradiční datové zdroje (např. katastr nemovitostí, ortofotomapy, aj.), ale také řada nových zdrojů (podrobné urbanistické průzkumy, digitální model povrchu, 3D model území, a další).

Druhým východiskem tvorby Metropolitního plánu je informační střídmost. Stěžejní výstupy plánu – územní regulace – je zpracován tak, aby byl jednoduše sdělitelný, a aby byl pro širokou veřejnost srozumitelný. Tomu odpovídá i datový výstup. Z technického hlediska ho tvoří jen malá množina datových sad popisujících územní regulaci (a nutné související prvky) s relativně jednoduchou strukturou. Informační střídmost neznamená méně informací, ale účelnější formu komunikace. Jednoduchý datový popis (datový model) výstupu plánu omezuje prostor pro chybné využívání dat a z toho vyplývající nesprávné interpretace. Do budoucna představuje také usnadnění správy a možných změn Metropolitního plánu.

Třetím východiskem tvorby Metropolitního plánu je sdílení a otevření dat. Data jsou k dispozici jako otevřená. Zpřístupnění dat je klíčem k tomu, aby se územní plán mohl stát přirozenou součástí informačních systémů ve všech oblastech a stal se přirozenou součástí informačního povědomí co nejširší skupiny uživatelů těchto systémů.

Čtvrtým a shrnujícím východiskem tvorby Metropolitního plánu je územní plán jako informační systém. Metropolitní plán je především strukturovaným systémem dat a informací o území. Data Metropolitního plánu v kombinaci s daty průběžně aktualizovaného systému dat o stavu a limitech území umožňují navrhovat a vytvářet

aplikace nebo informační systémy na míru potřeb jednotlivých uživatelů. Je reálné zajistit, aby běžný uživatel – stavebník, úředník – mohl dostat k dispozici vždy aktuální, úplnou a jednoznačnou informaci o aktuálním stavu území a jeho regulaci bez nutnosti zdlouhavého a komplikovaného studia všech formálních součástí dokumentu. Zcela zásadní roli přitom hraje maximální využívání technologických možností geografických informačních systémů při prezentaci plánu a z něj vyplývajících informací.

Digitální mapové podklady

Výsadní postavení v souboru podkladů pro tvorbu územních plánů mají prostorové informace. Východiskem pro digitální zpracování Metropolitního plánu tvoří tři projekty digitálního mapování na území Česka a Prahy – Digitální katastrální mapa, Digitální mapa veřejné správy hl. m. Prahy a průzkum Současný stav využití území hl. m. Prahy.

Z právního hlediska je důležité odlišit pojem „mapový podklad“ pro zpracování územně plánovací dokumentace od dalších mapových výstupů a prostorových informací (můžeme je nazývat datové podklady), které byly při přípravě územního plánu využity. Mapovým podkladem, ve smyslu vyhlášky č. 500/2006, je kartografické dílo – polohopisný obraz území – nad kterým jsou zobrazeny tematické jevy územně plánovací dokumentace. Mapový podklad umožňuje polohovou orientaci ve výkrese, určuje vazbu mezi vymezenými jevy plánovací dokumentace a fyzickými objekty v území a v případě územních a regulačních plánů také umožňuje návaznost na majetkoprávní vztahy v území. Mapovým podkladem Metropolitního plánu je katastrální mapa, pro území širších vztahů pak Základní mapa České republiky v měřítku 1:50 000.
Při zpracování plánu byly dále zohledněny datové podklady tj., veškerá geografická data, která byla použita při tvorbě návrhových prvků územního plánu. Vedle tematických dat průzkumu současného stavu využití území se jedná zejména o část databázových údajů informačního systému katastru nemovitostí, jmenovitě údaje o druhu pozemků. Datové podklady tvoří systém dat o stavu území, který Metropolitní plán doplňuje a rozvíjí o údaje, regulativy a o možnostech rozvoje území.

Metropolitní plán je postaven na strukturálním pohledu na město. Právě v tom jsou podklady o stavu území nové, popisují město po strukturách. Zvláště byly terénním průzkumem mapovány veřejně přístupné plochy zpevněné a nezpevněné, s odlišením vstupu chodce nebo s jeho vyloučením, budovy a jejich podlažnosti, až v poslední řadě samotné využití těchto budov. Metropolitní plán těmto původním datovým podkladům (vrstvám) přidává významovou rovinu jako například rozdělení veřejně přístupných zpevněných ploch na uliční prostranství a ostatní plochy (cesty v krajině, v parcích).

Při vytváření geometrických objektů lokalit a rozvojových a transformačních ploch byla přednostně přejímána geometrie linií Digitální katastrální mapy. Na stejném podkladě byla vymezena také hranice zastavěného území a prvky Územního systému ekologické stability (ÚSES). Tam, kde to z povahy návrhu nebylo možné (např.

v transformačních plochách s parcelací dosud výrazně nezohledňující fyzickou strukturu území), byly využívány ve větší míře také linie odpovídající současnému stavu využití území či ojediněle konstruovány linie dle podrobné ortofotomapy. Pouze v nejnutnějších případech byly konstruovány nové linie dle urbanistického návrhu (rozvojové plochy) bez přímé topologické vazby na stávající polohopisný podklad.

Digitální model terénu

Dostupnost digitálního 3D modelu zástavby umožnila realizaci komplexní strukturální a morfologické analýzy města, která přinesla zcela nový pohled na možnosti uvažování o prostorové regulaci. Pro tyto účely jsou využívány dva modely – tzv. digitální model terénu a digitální model povrchu. Velikost buněk rastru modelu povrchu využitého pro analýzy Metropolitního plánu je 1 × 1 metr při výškové přesnosti cca 0,5 m. Digitální model povrchu pro účely urbanistických analýz byl odvozen z dat 3D modelu zástavby.

Digitální model terénu je využíván především pro vyhodnocení morfologických charakteristik přírodního prostředí Pražské kotliny. Toto vyhodnocení využívá sérii vzájemně provázaných analýz, zejména analýzu sklonitosti, analýzu orientace vůči světovým stranám a analýzu viditelnosti. Analýza sklonitosti terénu je používána v rámci posuzování obrazu města pro detekci výrazných svahů, vyskytujících se převážně v údolí Vltavy a bočních údolích jejích přítoků, a dále má široké uplatnění mj. při posuzování environmentálních parametrů (potenciál odtokových poměrů, aj.). Analýza orientace vůči světovým stranám umožňuje posuzovat zejména parametry související s přirozeným osluněním, resp. mikroklimatickými podmínkami. Analýza viditelnosti je využívána v kombinaci s daty významných pražských vyhlídkových bodů k posouzení vedut a horizontů.

Část první:
Úvodní ustanovení

01/ Hlava I
Smysl a účel plánování Prahy

K článku 1
Metropolitní plán

Metropolitní plán je územním plánem pro celé hlavní město Prahu a je nutné, aby byl aplikován a uplatňován všude jednotně. Tato samozřejmá věc je v prostředí hlavního města Prahy zdůrazněna z důvodu administrativně správního členění hlavního města, které je zakotveno v § 3 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, a dále upraveno v § 3 a § 25–26 obecně závazné vyhlášky č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hl. města Prahy. Praha je rozdělena do 22 správních obvodů s přenesenou působností státní správy v rozsahu pravomocí a povinností obcí s rozšířenou působností a působností a stavebních úřadů dle § 13 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu. Jejich koordinaci zajišťuje Magistrát hlavního města Prahy, Sekce rozhodování o území, jejíž součástí je Odbor územního rozvoje, jako příslušný úřad územního plánování. Hlavní město Praha se, obdobně jako většina statutárních měst, dělí na městské části s vlastními samosprávnými pravomocemi. Městských částí je ke dni nabytí účinnosti MPP 57.

Systém územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy tvoří především Metropolitní plán jakožto základ uceleného, logického a vzájemně provázaného systému územně plánovací dokumentace města, na který navazují územní plány vymezených částí Prahy a regulační plány a územní studie, případně nově plánovací smlouvy, resp. podmíněnosti plánovacími smlouvami.

Metropolitní plán představuje právní rámec a východisko pro definování rozvoje Prahy jako celku, pro rozhodování samosprávy Prahy o nakládání s majetkem města či rozhodování o investicích v území, pro rozhodování o změnách v území na straně jedné a na straně druhé je závazný pro další úrovně plánování a pro konkrétní rozhodování ve správních řízeních vedených na území Prahy.

Digitální plán a podklady
Metropolitní plán je zpracován elektronicky/digitálně a veškeré informace i regulace v něm obsažené jsou (souběžně s tištěnou verzí vydanou dle zákona a prováděcích předpisů) obsaženy v datovém modelu tak, aby byly kdykoli v souhrnu a synergii použitelné k rozhodování o využití a uspořádání území (o změnách v území).

Při vytváření prvků a regulativů Metropolitního plánu byla využívána data klasifikace struktury a využití území: Současný stav využití území a další data urbanistického průzkumu (zejména vymezení veřejných prostranství, výšky zástavby, a podobně). Dalším

rozsáhlým vstupem pro Metropolitní plán byla data limitů využití území, které jsou součástí ÚAP.

Urbanistický průzkum (Současný stav využití území) je výstupem podrobného terénního mapování fyzické struktury a reálného využívání území v měřítku 1:5 000 a je udržován jako součást ÚAP. Obsahem současného stavu využití území jsou podrobná data vymezení struktury území – například výšky budov, střešní krajina, veřejná prostranství, partery a využití území – po tématech jako jsou bydlení, občanské vybavení, doprava, technická infrastruktura, krajina a řada dalších. Polohopisným základem pro zpracování současného stavu využití území je Digitální technická mapa, která je součástí Digitální mapy veřejné správy hl. m. Prahy. Při tvorbě Metropolitního plánu byla dále využívána bohatá datová základna IPR Praha, spravovaná v rámci Centrálního datového skladu GIS hl. m. Prahy. Úplný přehled datového obsahu tohoto skladu je k dispozici v Geoportálu (www.geoportalpraha.cz).

Digitální mapa veřejné správy hl. m. Prahy je souborem několika základních digitálních děl nezbytných pro plánování města a obecně správu města. Jeho součástí je Technická mapa hl. m. Prahy, Ortofotomapa hl. m. Prahy, Základní mapa Prahy 1:25 000 a 3D model Prahy. Technická mapa je úplným a nejpodrobnějším obrazem skutečného stavu povrchové situace a vedení sítí technické infrastruktury s podrobností a polohovou přesností odpovídající měřítku cca 1:500. Pro Metropolitní plán je podstatný zejména Digitální model terénu a 3D model zástavby. 3D modely měst jsou nejčastěji využívány pro prezentační a vizualizační účely, což je ostatně i klasické využití tohoto podkladu v případě Prahy (typicky ověřovací zákresy nových záměrů do pražských panoramat). Při zpracování Metropolitního plánu byl však 3D model rozsáhle využíván zejména pro analytické účely. Dostupnost modelu umožnila provádět morfologické analýzy reliéfu, umožnila podrobně studovat prostorovou, výškovou a hmotovou strukturu zástavby, která se stala zásadním východiskem pro návrhovou část Metropolitního plánu.

Metropolitní plán jako informační systém

Základem Metropolitního plánu je strukturovaná databáze informací o prvcích plánu, kterou je možné propojit s daty Územně analytických podkladů, s Informačním systémem katastru nemovitostí, s Informačním systémem pro podporu rozhodování v území a s dalšími informačními systémy o území využívanými v Praze. Přístup k datové základně prostřednictvím webových služeb umožňuje, aby údaje Metropolitního plánu byly využívány v nejrůznějších zařízeních a aplikacích na bázi nejrozmanitějších technologií, ale přitom aby poskytovaly vždy shodné, věrohodné a správné informace.

Interaktivní bilanční model

Metodika zpracování Metropolitního plánu byla od počátku založena na maximálním využití všech dostupných nástrojů, aby umožňovala získávání průběžné zpětné vazby z hlediska předpokládaných dopadů územní regulace na strukturu, využití, dopravu a životní prostředí.

Metodika zpracování Metropolitního plánu využívá interaktivní bilanční model – automatizovaný proces, který je přímo navázán na editační zpracování obsahu plánu a umožňuje získávat průběžný odhad dopadů navrhovaného řešení na distribuci kapacit a aktivit v území, tedy na míru zátěže území. K tomuto modelu zpracování Metropolitního plánu předcházelo porovnávání bilančních charakteristik návrhu vůči současnému stavu v území a s jistými metodickými omezeními i srovnání vůči platné územně plánovací dokumentaci. Toto vyhodnocení sloužilo jako průběžný podklad pro korekce parametrů v návrhové části plánu a poskytlo vstupy pro navazující fáze hodnocení možných dopadů návrhu, zejména dopravního modelování a posouzení vlivů na životní prostředí. Součástí těchto vyhodnocení byly dvě série údajů: urbanistické charakteristiky lokalit, které jsou podkladem pro určení návrhových parametrů rozvojových a transformačních ploch a dále celkové bilanční charakteristiky počtu obyvatel, pracovních příležitostí a prostorových stavebních kapacit v jednotlivých lokalitách. Doplňkově byly dále sledovány bilanční údaje lokalit pro potřeby návrhu technické infrastruktury, zejména zásobování vodou, odkanalizování, zásobování plynem a elektrickou energií a vyústilo ve zvolenou metodu zpracování bilančního modelu Metropolitního plánu. Využívání modelu tvoří uzavřený proces umožňující průběžnou kontrolu a optimalizaci návrhových charakteristik Metropolitního plánu v rámci bilancování jeho průběžného naplňování a v rámci pořizování jeho budoucích změn.

Mapový podklad pro Metropolitní plán

Výběr mapových podkladů pro zpracování územně plánovacích podkladů a územně plánovacích dokumentací v Praze je zvolen s ohledem na získání co nejaktuálnějšího a skutečnosti nejbližšího obrazu území, při současném dodržení požadavků vyplývajících z právních předpisů. Vyhláška č. 500/2006 v § 3 v souvislosti s § 3 nařízení vlády č. 430/2006 Sb. definuje katastrální mapu, Státní mapu 1:5 000, Základní mapu České republiky 1:10 000–1:200 000 a Mapu České republiky 1:500 000 jako mapové podklady pro zpracování územně analytických podkladů a územně plánovací dokumentace. Zároveň umožňuje využívání účelově vytvořených digitálních vektorových mapových podkladů v případě, že státní mapové dílo není v této podobě k dispozici. Vedle toho umožňuje, aby byl tento podklad doplněn tak, aby obsahoval další skutečnosti zjištěné vlastním průzkumem území.

Metropolitní plán je zobrazován nad Digitální katastrální mapou, která je elektronickou (vektorovou) podobou katastrální mapy. Je vedena Českým úřadem zeměměřickým a katastrálním. Obsahem katastrální mapy je zobrazení stavu evidence katastru nemovitostí, tj. veřejného souboru údajů o nemovitostech a vlastnických a jiných věcných právech k nemovitostem. Katastrální mapa není zobrazením fyzického stavu území, neboť evidovaná skutečnost v katastru nemovitostí se od reálné situace v území může z mnoha důvodů odlišovat. Nicméně, katastrální mapa je jedinou mapou velkého měřítka souvisle pokrývající území celého Česka a tvoří jednu ze součástí Státního mapového díla. Polohová přesnost a obsahová podrobnost Digitální katastrální mapy není na území Česka

homogenní, v Praze odpovídá cca měřítku 1:500–1:1 000. Stav katastrální mapy v Praze je v porovnání s velkou částí jiných oblastí Česka v převážné obsahové shodě s reálným stavem v území. Linie hranic parcel proto byly přednostně využívány pro tvorbu hranic prvků rozhodujících regulativů Metropolitního plánu.

Přes uspokojivou kvalitu katastrální mapy v Praze je zřejmé, že pro účely zpracování územního plánu složitého urbanizovaného území je katastrální mapa nutným, ale nikoli postačujícím podkladem. Katastr nemovitostí neeviduje celou řadu územních prvků, které zásadním způsobem určují charakter, strukturu a faktické využití území. Jedná se především o stavby dopravní a technické infrastruktury, zejména mosty, tunely, tělesa dálnic, silnic a místních komunikací, které tvoří z velké části urbanistickou kostru území, nejsou obsahem katastrální mapy. Obsahem katastrální mapy však není ani řada dalších staveb, např. vodní díla, drobné stavby a další. Zejména mimo zastavěné území města, v příměstské krajině, je
katastrální členění velice často pozůstatkem historického způsobu zemědělského obhospodařování a s tím souvisejícího majetkového uspořádání a neodráží dostatečně fyzické proměny, kterými tato část krajiny prošla v průběhu urbanizace.
Pro Prahu je proto důležité, že vyhláška č. 500/2006 Sb. výslovně umožňuje využívat jako mapový podklad pro územně plánovací činnost technickou mapu, pokud ji má pořizovatel k dispozici.

K článku 2
Strukturální plán, potenciál plánu a návrhový horizont

Principy strukturálního plánu jsou popsány v jednotlivých kapitolách odůvodnění jeho dílčích koncepcí, regulativů vztažených na lokalitu a plochu.

Metropolitní plán představuje východisko pro postupné naplňování rozvoje Prahy. V rámci legislativních možností, je pojímán jako platforma pro dohody v území, není cílem nebo cílovým stavem sám o sobě. Jednou ze základních vlastností územního plánování ostatně je, že jde o kontinuální a dynamický proces (srov. např. rozsudky NSS ze dne 2. 11. 2022, č. j. 10 As 175/2022-87, ze dne 10. 8. 2023, č. j. 9 As 105/2023-41, ze dne 15. 2. 2012, č. j. 1 As 73/2011-316 či rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 11. 11. 2020, č. j. 65 A 5/2017-186 či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 2. 11. 2022, č. j. 10 As 175/2022-87). Pokud by toto neplatilo, nebylo by ani možné měnit a přizpůsobovat úpravu regulace na základě vývoje v dotčeném území. Je tedy zřejmé, že i Metropolitní plán nebude neměnným dokumentem a samospráva bude projednávat a schvalovat jeho změny. Tyto změny by ale měly vycházet z dohod v území a měly by reagovat na společenské diskuse. Neměly by být formální a neměly by se pořizovat automaticky pro každý záměr.

Metropolitní plán nemá stanovený pevný návrhový horizont, naopak s ohledem na výše uvedené lze předpokládat postupné upravování, a doplňování v podobě změn. Z důvodu průběžného vyhodnocování pracuje plán s indexy ať už pro zastavitelné území, tak pro otevřenou

krajinu, aby bylo možné jeho naplnění v čase měřit a vyhodnocovat. Tím je určen návrhový horizont, okamžik, k němuž se vztahuje celkové naplnění plánu a vůči němuž se posuzuje míra jeho naplnění.

Tato možnost je dána přístupem Prahy, která koncipuje územní plán (v souladu se Zadáním, kapitolou II. G) tak, aby mohl být doplňován podrobnějšími ÚPčP, případně dalšími podrobnějšími dokumentacemi; tím soustavně pracuje na vytvoření jednotného systému informací o území (zahrnující i aktualizace Územně analytických podkladů), a očekává vytvoření jednotného systému územního plánování. Metropolitní plán lze proto chápat jako základ vyváženého systému územního plánování pro území Prahy.

Metropolitní plán vytváří podmínky pro polycentrický rozvoj města a podporu jednotlivých lokálních center v rámci městských částí a jednoznačně definuje potenciál rozvoje města. Praha je orientována směrem ke svému historickému jádru a vhodným umístěním ploch přestavby umožňuje podporu navazujících subcenter, která přetíženému jádru odlehčí. Tímto přístupem naplňuje Metropolitní plán doporučení vyplývající z Management plánu ochrany světového kulturního dědictví Historického centra Prahy – část 001 dále jen „Management plán UNESCO“ (Historické centrum Prahy bylo zapsáno na Seznam světového kulturního dědictví UNESCO v roce 1992).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.01.01 Ilustrace základní koncepce
09.01.02 Ilustrace potenciálu plánu

01/ Hlava II
Pojmy

K článku 3
Pojmy Metropolitního plánu

K článku 4
Základní pojmy

Souhrnné odůvodnění článků 3 a 4:

V celém odůvodnění se pro tuto dokumentaci (nový Územní plán hlavního města Prahy) jednotně používá název „Metropolitní plán“ nebo zkratka „MPP“. „Prahou“ se rozumí hlavní město Praha, v rozsahu celého svého území. Pro územní plán vymezené části Prahy se používá zkratka „ÚPčP“. Podrobnější seznam zkratek je obsažen v textové části kapitoly 1 odůvodnění.

Nad rámec pojmů vymezených stavebním zákonem, popřípadě speciálními zákony dotýkajícími se územního plánování, vymezuje Metropolitní plán pojmy, jejichž obsah se odlišuje od běžné plánovací praxe; pojmy Metropolitním plánem, popřípadě Pražskými stavebními

předpisy samostatně nevymezené se užívají v jejich obvyklém obecném významu.

Vymezení pojmů v rozšířeném pojetí plyne mimo jiné ze skutečnosti, že Metropolitní plán lze pořídit v souladu s ustanovením § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona, jako soustavu územních plánů pro celé správní území města a podrobněji pro vymezená území (menších) částí města. Tato skutečnost, stejně jako specifický, strukturálně i funkčně bohatý a mimořádně různorodý charakter území Prahy si vynutila na jedné straně zpřesnění některých pojmů, na straně druhé vymezení pojmů zcela nových, odpovídajících proměnám koncepce měst na začátku 21. století, zejména pak proměnám a inovacím technologickým, ale také sociálním. Vymezení pojmů platí pro územně plánovací činnosti na území Prahy. Z uvedených důvodů a pro dosažení jednotné implementace jak při pořizování navazujících dokumentací, tak při správním rozhodování je omezena i možnost úpravy, popřípadě změny pojmů navazujícími stupni dokumentace, a sice pouze na případy, nemá-li taková úprava nebo změna přímé důsledky pro koncepci stanovenou územně plánovací dokumentací pro celé území Prahy, to jest nemění-li se podmínky využití a prostorového uspořádání navrženého Metropolitním plánem.
V opačném případě lze změnu vymezení pojmu provést výlučně řádnou změnou opatření obecné povahy, kterým se vydává Metropolitní plán. Smyslem tohoto ustanovení je zabránit nekoordinovaným dílčím změnám, jimiž by byla měněna koncepce rozvoje a správy města, aniž by bylo možno vyloučit nepředvídané negativní důsledky pro rozhodování. Některé pojmy navazují na pojmy nadřazené dokumentace (například krajinné rozhraní nebo enklávy otevřené krajiny v ZÚR).
Pro účely Metropolitního plánu a územního plánování na území Prahy jsou vymezeny souhrnně základní pojmy koncepce celého systému územního plánování.

Metropolitní plán je dle přechodných ustanovení nového stavebního zákona (podrobněji viz kapitola 1 odůvodnění) pořizován podle původního stavebního zákona včetně jeho prováděcích předpisů. Nicméně po vydání a nabytí účinnosti Metropolitního plánu budou záměry posuzovány nejen dle Metropolitního plánu, ale i dle nového stavebního zákona a jeho prováděcích právních předpisů. Z tohoto důvodu byly pojmy používané v Metropolitním plánu prověřeny a upraveny tak, aby vyhovovaly jak souladu s PSP, tak, aby byly souladné i s prováděcími předpisy dle nového stavebního zákona, podle kterých budou probíhat povolovací řízení.

Pojmy týkající se pouze některých částí uvedených ve výroku, zejména části struktura, části infrastruktura a podobně, jsou dále uvedeny a odůvodněny ve věcně odpovídajících částech výroku. Obdobně je tomu s pojmy dotýkajícími se pouze dílčích ustanovení některých částí.

K článku 5
Pojmy struktury a infrastruktury

Metropolitní plán rozlišuje prvky pro strukturu a infrastrukturu s ohledem na celkovou strukturu dokumentace a jednotlivých částí textové části. Z přípravy vyplynul požadavek vymezit vedle samotných návrhových prvků rovněž stávající prvky infrastruktury. Z tohoto důvodu je vymezována ve výkresu Z03 stávající infrastruktura pro popsání a regulaci systémového pojetí koncepce infrastruktury. Základ této koncepce je tvořen vymezenými návrhovými a stavovými prvky infrastruktury.

Strukturální prvky
Krajina je chápána jako základní strukturální prvek, kterým Metropolitní plán rozumí celé území Prahy. Rozlišení na *Městskou krajinu* a *Otevřenou krajinu* umožňuje pracovat s územím Prahy jako s celkem.

Základní regulační čárou celého plánu je hranice zastavitelného území, která odděluje *Zastavitelné území* a *Nezastavitelné území*.

Zastavitelné území jako součást Městské krajiny je tvořeno vystavěným prostředím *(stavební bloky* včetně *proluk a* uličních prostranství) a městkou přírodou *(nestavební bloky)*.

Mezi specifickou situaci patří *enklávy otevřené krajiny* obklopené zastavitelným územím, které jsou ale součástí městské krajiny nebo naopak plocha zastavěného území v nezastavitelném území – *samota.*

Nestavební plocha je součástí zastavitelného území, ale není primárně určena k zástavbě (nestavební plocha jako součást nestavebních bloků nebo uličních prostranství), zatímco *nezastavitelná plocha* jako součást nezastavitelného území je určena k zachování nebo rozvoji otevřené krajiny.

Park jako součást *městské i otevřené krajiny a zároveň zastavitelného a nezastavitelného území je* vymezen jako souhrnný pojem. Městský park vymezený v zastavitelném území navazuje na *hierarchii veřejných prostranství*, která umožňuje systematicky přistupovat k regulaci veřejných prostranství na různých úrovních významu v rámci území.

Modernistická zástavba jako specifický typ urbánní struktury, typická pro modernistické sídliště vyžaduje specifické regulační přístupy. Metropolitní plán proto v lokalitách modernistických struktur vymezuje *park ve volné zástavbě*.

Veduta, *digitální veduta*, *panorama*, *horizont* a *horizontála* jsou vymezeny jako nástroje popisu a regulace vizuálních a prostorových kvalit města. Jejich vymezení v Metropolitním plánu je nezbytné pro ochranu hodnot území Prahy, a to zejména s ohledem na její historické centrum a charakteristickou topografii.

Infrastrukturní prvky

Nadřazená infrastruktura je vymezena proto, aby bylo možno odlišit infrastrukturu celoměstského nebo nadměstského významu od infrastruktury místního nebo lokálního významu. Toto rozlišení je klíčové pro koordinaci rozvoje infrastruktury na úrovni celého města.

Bodová značka, *liniová značka*, *plocha* a *koridor* dopravní nebo technické infrastruktury jsou vymezeny jako grafické a prostorové nástroje vymezení infrastruktury v dokumentaci. Jejich samostatné vymezení je nezbytné proto, aby bylo jasné, jakým způsobem jsou jednotlivé prvky infrastruktury v grafické části dokumentace zobrazeny a jaký prostorový rozsah je s nimi spojen, více také viz odůvodnění k části šesté a sedmé této kapitoly 9 textové části odůvodnění MPP.

Stávající prvek dopravní a technické infrastruktury a *prvek infrastruktury ke zrušení* jsou vymezeny v grafické části ve výkresu Z03 z důvodu jednoznačnosti, které prvky infrastruktury jsou považovány za základ stávajícího systému určeného k zachování, a které jsou naopak určeny k postupnému nahrazení, více také viz odůvodnění k části šesté a sedmé této kapitoly 9 textové části odůvodnění MPP.

Pojmy týkající se pouze některých částí uvedených ve výroku, zejména části struktura, části infrastruktura a podobně, jsou dále uvedeny a odůvodněny ve věcně odpovídajících částech výroku. Obdobně je tomu s pojmy dotýkajícími se pouze dílčích ustanovení některých částí.

01/ Hlava III
Hranice zastavěného a zastavitelného území

K článku 6
Vymezení zastavěného území

Hranice zastavěného území

Zásadní pro popis a regulování celého území Prahy je jeho rozdělení na dvě rozdílné části, a to na město a jeho krajinné zázemí (rekreační, ale i hospodářské – závislé na přírodních zdrojích). Pro tento účel je výchozím bodem stanovení čáry (hranice) zastavěného území. Hranici zastavěného území Metropolitní plán vymezuje postupem upraveným ve stavebním zákoně. Vymezení hranice zastavěného území je východiskem pro stanovení jiné základní čáry (hranice), a to čáry zastavitelného území (§ 3 odst. 2 PSP), rovněž je důležité pro řadu postupů stanovených stavebním zákonem i zvláštních zákonů a podzákonných předpisů.

Zastavěné území vymezené postupem upraveným v §58 stavebního zákona bylo vztaženo ke stavu evidence katastru nemovitostí (KN) k datu 28. 2. 2023, a to dle zpřesněné metodiky uvedené níže.

Z důvodu formálního způsobu vymezování zastavěného území daného ustanovením § 58 stavebního zákona, zejména jeho provázáním s „intravilánem“ z roku 1966, není hranice zastavěného území na mnoha místech vhodná k definování stávající hranice města (podrobněji je tato problematika popsána v následujícím oddíle k aplikaci § 58 SZ a dále v odůvodnění k čl. 8 Metropolitního plánu).

Formalistické a velmi rigidní vymezení zastavěného území potvrdila i judikatura správních soudů např. v rozsudku NSS ze dne 30. 6. 2011, č. j. 4 Ao 4/2011-59, cit.: *„Nejvyšší správní soud zdůrazňuje, že používá-li ustanovení § 58 odst. 2 stavebního zákona pojem zastavěné stavební pozemky, není správní orgán oprávněn domýšlet si vlastní definici tohoto pojmu s poukazem na skutečnost, že stavební pozemek není zastavěn žádnou stavbou ve smyslu katastrálního zákona, ale musí vycházet z toho, jak je obsah tohoto pojmu stanoven v § 2 odst. 1 písm. c) stavebního zákona, a s touto definicí charakteristiku předmětných pozemků porovnat. (…) Nejvyšší správní soud nad rámec výše uvedeného doplňuje, že v případě pozemku parc. č. 43, který je v katastru nemovitostí evidován jako stavební parcela, se jedná o naprosto zřejmé porušení stavebního zákona ze strany odpůrce, neboť tento pozemek musí být ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 písm. c) stavebního zákona považován za zastavěný stavební pozemek bez ohledu na to, zda na něm stojí nějaká stavba či nikoliv. V tomto směru není podstatný faktický stav pozemku ani způsob jeho využití, neboť stavební zákon neumožňuje tyto okolnosti zohlednit, když zastavěný stavební pozemek definuje odkazem na evidenci v katastru nemovitostí.*“.

Dalším problematickým aspektem vymezení zastavěného území obecně je, že je již záhy po jeho vydání v rámci územního plánu zpravidla v nesouladu s aktuálním stavem území a s aktuálním stavem evidence katastru nemovitostí a je tedy zastaralá, viz např. Potěšil, L., Roztočil, A., Hrůšová, K., Lachmann, M. Stavební zákon – komentář. 5. vydání. Praha: Nakladatelství C. H. Beck, 2016, cit.: *„Zatímco tedy faktický stav zastavěného území je dynamický (mění se každou další výstavbou, resp. zatím méně často i likvidací výstavby a navracením pozemků zemědělskému nebo lesnickému využití), stav de iure je statický a vždy mezi vydáním územního plánu a jeho změnou, resp. vydáním nového územního plánu je fixován touto územně plánovací dokumentací bez ohledu na vývoj zastavěného území de facto.“*

Omezující faktory stanoveného postupu vymezování zastavěného území jsou v Metropolitním plánu řešeny prostřednictvím vymezení zastavitelného a nezastavitelného území, viz čl. 7, které je jeho základním regulačním nástrojem.

Aplikace jednotlivých ustanovení § 58 stavebního zákona při vymezování hranice zastavěného území

§ 58 odst. 1: *„Na území obce se vymezuje jedno případně více zastavěných území. Hranici jednoho zastavěného území tvoří čára vedená po hranici parcel, ve výjimečných případech ji tvoří spojnice lomových bodů stávajících hranic nebo bodů na těchto hranicích.“*

K dělení parcely na část v zastavěném území a část vně bylo přistoupeno u pozemkových parcel liniové infrastruktury (cesty, silnice, železnice apod.) a zcela výjimečně také u rozsáhlých pozemkových parcel nekompaktního tvaru, vždy s cílem účelného vymezení zastavěného území v souladu s § 18–19 stavebního zákona – cíle a úkoly územního plánování.

§ 58 odst. 2: *„Do zastavěného území se zahrnují pozemky v intravilánu, s výjimkou vinic, chmelnic, pozemků zemědělské půdy určených pro zajišťování speciální zemědělské výroby (zahradnictví) nebo pozemků přiléhajících k hranici intravilánu navrácených do orné půdy nebo do lesních pozemků, (…)“*

Základem vymezení zastavěného území je tzv. „intravilán“, který je pro účely stavebního zákona definován v § 2 odst. 1 písm. d): *„(…) zastavěná část obce vymezená k 1. září 1966 a vyznačená v mapách evidence nemovitostí (dále jen „intravilán“)“*

Hranice „intravilánu“ byla před více než 50 lety stanovena pro účely ochrany zemědělského půdního fondu vyhláškou Ministerstva zemědělství a lesního hospodářství č. 97/1966 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona o ochraně zemědělského půdního fondu, s platností od 12. 12. 1966. Konkrétně v § 4 odst. 4 uvedeného zákona je uvedeno: *„Při zpracování směrného územního plánu se stanoví pro účely ochrany zemědělského půdního fondu současná hranice zastavěné části obce … (intravilán) …“*. Jednalo se o podklad pro stanovisko orgánu ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF) k návrhu územního plánu, následně pak k určení, zda a v jaké výši budou stanoveny finanční odvody za zábor ZPF. „Intravilán“ byl vymezen centrálně k 1. 9. 1966 projektanty se zemědělskou odborností. V odborné veřejnosti je pro něj často užíván pojem „zemědělský intravilán“. Na některých místech byla do „intravilánu“ zahrnuta kromě sídel i území přírodního charakteru, která jsou obtížně zemědělsky využitelná (v Praze např. Šárecké a Prokopské údolí nebo Krčský les). Z tohoto důvodu se hranice „intravilánu“, a tedy i hranice vymezeného zastavěného území na některých místech výrazně liší od reálné stávající hranice města. Pro korekci tohoto nesouladu zavádí Metropolitní plán nástroj formální rozvoj otevřené krajiny (viz čl. 8).

Z pozemků v „intravilánu“ byly odebrány vinice (parcely evidované katastrem nemovitostí v druhu pozemku vinice) a pozemky zemědělské půdy určené pro zajišťování speciální zemědělské výroby (zahradnictví). Chmelnice se na území hl. m. Prahy dle KN nevyskytují.

Zahradnictví byla identifikována na základě dat IPR Praha (vznikla terénním průzkumem v letech 2012-2013, jsou průběžně aktualizována a vydávána v rámci ÚAP). Pojem pozemek zemědělské půdy je ztotožněn s pojmem zemědělský pozemek dle § 3 odst. 2 katastrálního zákona. Z pozemků v „intravilánu“ identifikovaných jako součást areálu zahradnictví nebyly do zastavěného území zahrnuty zemědělské pozemky. Ostatní pozemky (dle KN v druhu pozemku zastavěná plocha a nádvoří, ostatní plocha, lesní pozemek a vodní plocha) byly v zastavěném území ponechány.

Do zastavěného území nebyly dále zahrnuty pozemky přiléhající k hranici „intravilánu“, které byly navráceny do lesních pozemků. Pro tento účel byl v březnu roku 2017 na IPR Praha zpracován dokument *Porovnání pozemků Katastru nemovitostí a Pozemkového katastru*

z důvodů rozporu mezi UZR a OCP vzniklého po společném jednání ke změně Z 2748/00 – aktualizace vymezení zastavěného území (IPR Praha, březen 2017). Jako navrácené do lesních pozemků byly určeny parcely v druhu lesní pozemek dle evidence KN k 1. 12. 2016, které v evidenci Pozemkového katastru z roku 1964 nebyly vedeny jako les (dle sdělení ČÚZK není vedena evidence stavu druhu pozemků Evidence nemovitostí k 1. 9. 1966, nejbližším referenčním datem pro zjištění druhu pozemku je rok 1964 a právě Pozemkový katastr). Užitý výklad je tedy širší než ten, který předkládá MMR prostřednictvím své organizace ÚÚR na webových stránkách (1000 otázek ke stavebnímu právu – Zastavěné území, otázka 11., ÚÚR, červen 2014), kde jej omezuje pouze na rekultivace. Výsledkem bylo určení konkrétních stávajících lesních pozemků, na které byl vztažen požadavek zákona na odebrání ze zastavěného území. Pouze u jednoho stávajícího lesního pozemku se podařilo dohledat konkrétní správní akt, kterým lze dokladovat provedení rekultivace pro účely vybudování lesoparku (územní rozhodnutí).

Do zastavěného území nejsou zahrnuty pozemky dle výše zmíněného dokumentu, které byly k 31. 3. 2021 stále evidovány KN v druhu lesní pozemek, a dále také parcely na hranici „intravilánu“, které byly v KN evidovány jako lesní pozemek nově v období následujícím (je porovnáván stav KN k 1. 12. 2016 se stavem k datu vymezení hranice zastavěného území, tedy 28. 2. 2023).

Jako pozemky přiléhající k hranici „intravilánu“, které byly rekultivací navráceny do orné půdy, nebyly identifikovány žádné pozemky.

§ 58 odst. 2 písm. a): *„(…) a dále pozemky vně intravilánu, a to: a) zastavěné stavební pozemky“*

Zastavěný stavební pozemek je pro účely stavebního zákona definován v § 2 odst. 1 písm. c) takto: *„V tomto zákoně se rozumí (…) c) zastavěným stavebním pozemkem pozemek evidovaný v katastru nemovitostí jako stavební parcela a další pozemkové parcely zpravidla pod společným oplocením, tvořící souvislý celek s obytnými a hospodářskými budovami“*

Katastrální zákon (č. 256/2013 Sb.) v § 2 vymezuje pojem stavební parcela a pozemková parcela takto: *„Pro účely tohoto zákona se rozumí (…)* b) *parcelou pozemek, který je geometricky a polohově určen, zobrazen v katastrální mapě a označen parcelním číslem,* c) *stavební parcelou pozemek evidovaný v druhu pozemku zastavěná plocha a nádvoří,* d) *pozemkovou parcelou pozemek, který není stavební parcelou“*

K identifikaci budov pro účely vymezení zastavěných stavebních pozemků je pojem budova chápán dle definice § 2 c) PSP (stejná definice též v § 3 písm. a) celostátní vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů), resp. § 13 písm. a) NSZ: *„Pro účely tohoto nařízení se rozumí (…) c) budovou nadzemní stavba včetně její podzemní části, prostorově soustředěná a navenek převážně uzavřená obvodovými stěnami a střešní konstrukcí,“*

Každá budova je buď budovou obytnou anebo hospodářskou (viz právní názor MMR, uvedený v metodickém sdělení k Zastavěnému stavebnímu pozemku, Metodické sdělení MMR 20. 9. 2016).

Všechny pozemky evidované KN v druhu zastavěná plocha a nádvoří jsou tedy součástí zastavěných stavebních pozemků.

Ke stavebním parcelám jsou přidány pozemkové parcely za splnění těchto podmínek: na stavební parcele se nachází budova a současně pozemková parcela tvoří souvislý celek se stavební parcelou. Splnění druhé podmínky bylo vyhodnoceno na základě těchto podpůrných kritérií: parcely jsou na sobě funkčně závislé, parcely mají stejného vlastníka, parcely se nacházejí pod společným oplocením. Budovy tvořící součást pozemkové parcely, tj. nezapsané v KN jako stavební parcely, nebyly brány jako základ zastavěného stavebního pozemku.

Pokud se tedy např. v zahrádkové osadě nacházející se mimo „intravilán“ nevyskytuje žádná stavební parcela (zastavěná plocha a nádvoří dle KN), nemůže být zahrádková osada, případně její část považována za zastavěný stavební pozemek, tedy za součást zastavěného území.

U zahrádkových osad byly jako samostatné zastavěné stavební pozemky identifikovány jednotlivé zahrady, pokud obsahují budovu na stavební parcele a pokud jsou samostatně přístupné z veřejného prostranství. Zahrádkové osady, ve kterých jsou jednotlivé zahrady přístupné prostřednictvím společných neveřejných prostor, byly vyhodnoceny jako jeden funkční celek a pokud obsahují alespoň jednu budovu na stavební parcele, jsou jako celek identifikovány jako zastavěný stavební pozemek.

U velkých areálů s velmi nízkou mírou zastavění (např. zámecké obory, golfová hřiště, zemědělské areály s přilehlými pozemky pod společným oplocením), které lze jako celek považovat za zastavěný stavební pozemek, bylo zahrnutí pozemkových parcel do zastavěného území řešeno s přihlédnutím k § 18–19 stavebního zákona (cíle a úkoly územního plánování) a s ohledem na smysl vymezení zastavěného území.

§ 58 odst. 2 písm. b): *„(…) a dále pozemky vně intravilánu, a to:*
b) stavební proluky“

Jako proluky byly identifikovány pozemky ve stávající zástavbě, které svým tvarem, velikostí a vztahem k veřejnému prostranství (příp. pozemní komunikaci) odpovídají okolním zastavěným stavebním pozemkům a jež jsou určeny k zastavění.

§ 58 odst. 2 písm. c): *„(…) a dále pozemky vně intravilánu, a to:*
c) pozemní komunikace nebo jejich části, ze kterých jsou vjezdy na ostatní pozemky zastavěného území“

Do zastavěného území byly zařazeny části komunikací podélně přiléhající k pozemkům zastavěného území, a to v případě, že komunikace tyto pozemky obsluhuje (jsou zde vjezdy) a pouze pokud je tato komunikace ztotožnitelná s parcelou v KN (není např. součástí velké parcely lesa). V podélném směru vede hranice zastavěného území po hranici parcely, v příčném směru většinou přetíná parcelu pozemní komunikace, a to v bodě, kde končí přilehlý pozemek (kolmo anebo dle lomových bodů).

§ 58 odst. 2 písm. d): „(…) a dále pozemky vně intravilánu, a to:
d) ostatní veřejná prostranství“

Veřejná prostranství jsou pro účely vymezení zastavěného území identifikována dle definice § 14b zákona o hlavním městě Praze (zákon č. 131/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů), která odpovídá definici v § 34 zákona o obcích (zákon č. 128/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů): *„Veřejným prostranstvím jsou všechna*

náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru." upřesněné nálezem Ústavního soudu Pl. ÚS. 21/02 ze dne 22. 3. 2005 (211/2005 Sb.): *„a další prostory přístupné bez omezení" je nutné vykládat tak, že nejde o jakékoliv prostory, tj. „jiné prostory", ale že jde o prostranství mající obdobný charakter jako náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň a parky."*

§ 58 odst. 2 písm. e): *„(…) a dále pozemky vně intravilánu, a to:*
e) další pozemky, které jsou obklopeny ostatními pozemky zastavěného území, s výjimkou pozemků vinic, chmelnic a zahradnictví"

Toto ustanovení bylo aplikováno na pozemky dle definice § 2 odst. a) katastrálního zákona – tedy na jednotlivé parcely i na skupiny vzájemně sousedících parcel s jednotnou charakteristikou.

Ve sporných případech bylo přihlédnuto i k materiálnímu hledisku s cílem najít řešení, které by odpovídalo účelu vymezení zastavěného území, zohledňovalo princip proporcionality a práva vlastníků. Toto uvážení bylo použito pouze tam, kde mu dává prostor ustanovení § 58, jehož striktně formální výklad je opakovaně potvrzován judikaturou správních soudů.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.01.03 Ilustrace zastavěného území

K článku 7
Vymezení zastavitelného a nezastavitelného území

Zastavitelné a nezastavitelné území
V Metropolitním plánu, v souladu s jeho Zadáním a v souladu s PSP, je vymezena hranice (čára) zastavitelného území, která zřetelně rozlišuje území města (zastavitelné území), včetně jeho dílčích územně oddělených částí zpravidla v podobě bývalých samostatných obcí či jejich částí, od otevřené krajiny za městem (nezastavitelné území).

Hranice zastavitelného území je závazným prvkem, je zásadní pro ochranu otevřené krajiny. Hranice zastavitelného území je podpořena vymezením krajinného rozhraní (viz čl. 109). Potřeba vymezit a stabilizovat okraj města a definovat tak hranice jeho budoucího rozvoje vychází z deseti tezí Metropolitního plánu a jedině jednoznačným vymezením zastavitelného území je možné zajistit skutečnou dlouhodobou udržitelnost životního prostředí Prahy. Tento fakt neznamená, že hranici zastavitelného území nebo krajinné rozhraní není možné nikdy změnit nebo posunout, jakákoliv změna ale musí být výjimečná a velmi důsledně posouzená a odůvodněná hlavně ve vztahu ke koncepci Metropolitního plánu. Cílem je zabránit náhodné a neuvážené fragmentaci krajiny na úkor rozumné zástavbě vnitřních rezerv města a rozumnému hospodaření v krajině. Důležitosti hranice zastavitelného území odpovídá i její grafické zobrazení ve výkrese, je zobrazena tlustou orientovanou černou čarou, která je na první pohled

zřetelná a označuje rozdílnou regulaci zastavitelného území a nezastavitelné otevřené krajiny.

Hranice zastavitelného území (hranice mezi městem a otevřenou krajinou) je nejdůležitější dělicí linií a logicky tak i základem regulace Metropolitního plánu, avšak zastavitelnost konkrétních dílčích ploch je dále upřesněna dalšími regulativy. Zastavitelnost a rovněž nezastavitelnost nabývají řady podob a škála mezi dvěma krajními polohami značícími úplnou nezastavitelnost a úplnou zastavitelnost je především díky prvku formálního rozvoje plynulá. Metropolitní plán ve svých dílčích částech tyto podoby popisuje a na základě toho reguluje. V zastavitelném území se tak vyskytují například uliční prostranství, městské parky a další plochy, ve kterých Metropolitní plán zásadně redukuje a v mnoha případech i vylučuje možnost umístění budov a které nejsou z hlediska stavebního zákona zastavitelnými plochami (§ 2 odst. j)). Naopak součástí zastavitelného území nejsou samoty (čl. 5 odst. 1 písm. k ve spojení se čl. 91 textové části MPP). Důvodem je koncepční cíl Metropolitního plánu nezvětšovat drobné a územně oddělené plochy v otevřené krajině, ale soustředit zástavbu ve větších celcích, a zároveň nevyčleňovat z otevřené krajiny tato malá území, která jsou často integrální součástí jejího charakteru. Součástí zastavitelného území jsou i nově vymezené plochy, které jsou určeny k rozšíření města na úkor otevřené krajiny. Naopak součástí otevřené krajiny (nezastavitelného území) jsou některé plochy města, které jsou určeny k navrácení do otevřené krajiny.

Zastavitelné území je v Metropolitním plánu vymezeno na základě zastavěného území, a to přidáním nebo odebráním několika typů ploch:

- přidáním ploch, ve kterých je navrženo rozšíření města (zastavitelné a nestavební rozvojové plochy)
- odebráním ploch, ve kterých je navrženo rozšíření otevřené krajiny (nezastavitelné rozvojové plochy)
- odebráním nebo přidáním ploch, které formálně korigují nesoulady mezi skutečným stavem území z hlediska reálné zastavěnosti a vymezením zastavěného území dle § 58 SZ (viz v MPP podrobněji čl. 8 formální rozvoj)

Rozšíření je provedeno zejména převedením dříve stanovených rozvojových ploch města, tedy území vymezeného ÚP SÚ jako rozvojové plochy (bez ploch územních rezerv). Podrobnosti popisující postup vymezení nově zastavitelných ploch jsou obsaženy v kapitole 10 odůvodnění.
O odebrání ploch zastavěného území pojednává především odůvodnění čl. 8. V několika případech bylo zastavitelné území zmenšeno oproti zastavěnému z důvodu polohy v záplavových územích.

Hranice zastavitelného území vyjadřuje základní princip členění území, resp. její vymezení je základním vstupním krokem pro vytvoření koncepce.

První čára urbanismu

Hranice zastavitelného území je zpracovatelem považována za první čáru urbanismu. Tato hranice je prvním a nejdůležitějším výstupem plánu. Definuje rovnováhu mezi městem a otevřenou krajinou. Aby se tato rovnováha naplnila, musí být tato hranice dlouhodobě respektována. Stanovení zastavitelnosti území je jedním z nejdůležitějších kroků při vymezení budoucí podoby města a vymezení jeho růstu. Bude-li zastavitelné území příliš rozsáhlé, město na to může doplatit rozpadem a neudržitelnou nákladností svého provozu. Budou-li mantinely neadekvátně těsné či nevhodně zvolené, budou-li brzdit jeho vývoj, nebudou respektovány v čase a plán bude zbytečný. Nesprávně vymezená hranice může dokonce vést k odlivu žádoucích aktivit do jiných metropolí anebo za hranice města a vytváření nesourodých, avšak město Prahu zatěžujících exkláv území (suburbií). Cílem sebeomezení města je umožnění optimální intenzity osídlení. Ta je podmínkou naplnění potenciálu města i vytvoření podmínek pro potřebnou synergii všech složek města, včetně vytvoření potřebné kvality sousedství. Definování této hranice musí být v synergii s aktivací jeho vnitřního potenciálu. Bez takového kroku je vymezení přísného ohraničení zastavitelného území zcela proti smyslu jeho původního určení a může být pro město kontraproduktivní.
Metropolitní plán preferuje koncentrovanější a ekologičtější zástavbu před srůstáním sídel a nekoordinovanou sídelní kaší likvidující otevřenou krajinu. Důvodem je také omezení celkového objemu individuální automobilové dopravy, efektivní využívání infrastruktury (dopravní infrastruktury, technické infrastruktury a vybavenosti), efektivní provoz veřejné dopravy a zkrácení přepravní doby. Metropolitní plán s ohledem na budoucí rozvoj metropole preferuje výstavbu města krátkých vzdáleností. Hranice zastavitelného území také míří na omezení zástavby v otevřené krajině, která by mohla narušit stávající zemědělské využití krajiny a vést k fragmentaci krajiny (dále viz také kapitola 14 odůvodnění MPP).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.01.04 Ilustrace vztahu zastavitelného a zastavěného území
09.01.05 Ilustrace zastavitelného území

K článku 8
Formální rozvoj

Jak je popsáno výše v odůvodnění k čl. 6, stanovení hranice zastavěné části obce dle Vyhlášky Ministerstva zemědělství a lesního hospodářství č. 97/1966 Sb., k datu 1. 9. 1966, tedy „intravilánu“, nemělo urbanistický základ, nýbrž bylo výsledkem dílčího záměru a účelu ochrany zemědělského půdního fondu. Z toho důvodu byla do „intravilánu“ zahrnuta i některá území, která fakticky žádné znaky zastavění nevykazovala, avšak nebyla významná z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu. Povinným převzetím této hranice jako základu pro vymezení hranice zastavěného území a uplatněním dalšího postupu dle § 58 stavebního zákona nastává situace, kdy se uvnitř zastavěného území Prahy nachází téměř kompletní Šárka, Prokopské a Dalejské údolí, Hvězda, lesní komplex Krčského (Kunratického, Michelského) lesa a mnohá další území.

Aby byla v Metropolitním plánu přiměřeným způsobem chráněna otevřená krajina, a byl naplněn jeden ze základních cílů územního plánování dle § 18 odst. 4 stavebního zákona, byla tato území vymezena jako součást nezastavitelného území a kvůli svázání zastavěného a zastavitelného území byla označena jako formální rozvoj otevřené krajiny [fR_k]. Formální proto, že se nejedná o reálný rozvoj otevřené krajiny, nýbrž o způsob, jak legálně konformním způsobem napravit zákonnou mezeru. Tyto plochy jsou z hlediska uplatnění stavebního zákona zastavěným územím, avšak svým charakterem se jedná o území výrazně přírodní nebo nezastavěné povahy, které Metropolitní plán chrání.

Pro korekci nesouladů mezi způsobem vymezení hranice zastavěného území dle § 58 stavebního zákona a účelem vymezení zastavitelného území je v Metropolitním plánu užita i inverzní forma vůči [fR_k], a to formální rozvoj městské přírody [fR_m]. Jde o drobné plochy, které nejsou součástí zastavěného území, avšak z hlediska Metropolitního plánu jsou stabilizovanou součástí města, a tedy zastavitelného území. Zpravidla se jedná o zemědělské pozemky zahradnictví v „intravilánu“ a vinice v „intravilánu“, které však jsou integrální součástí okolní urbánní struktury. Metropolitní plán tyto plochy vymezuje jako stabilizované a chrání je stejným způsobem jako části zastavěného území s cenným nestavebním charakterem (které jsou součástí města), tedy vymezením odpovídajících nestavebních bloků.

Část druhá:
Koncepce

K článku 9
Koncepce ochrany a rozvoje hodnot území Prahy

Praha je pojímána jako významná metropole a na základě toho jsou nastaveny veškeré regulativy Metropolitního plánu. Základem řešení jsou principy a teze, popsané v čl. 10 a jeho odůvodnění.

K zajištění ochrany a vytváření podmínek pro rozvoj hodnot území, byly definovány souhrnné principy, které věcně vyjadřují základní koncepci rozvoje území Prahy. Jsou uspořádány v systému, který je snadno zapamatovatelný a hierarchicky postupuje od prvotní myšlenky k jednotlivým dílčím řešením a následně k denní operativě. Tyto principy odpovídají čtyřem souhrnným rovinám interpretace tezí (monáda, dyáda, triáda, tetráda; více popsáno v Konceptu odůvodnění):

- princip návratu ke středu vychází z potřeby koncentrace energie a využití vnitřního potenciálu města namísto jeho extenzivního rozpínání;
- princip vrstveného města odráží historicky vzniklou a dále rozvíjenou hmotově a časově vrstvenou strukturu Prahy, kde nové zásahy doplňují existující město;
- princip stability prostředí vychází z nutnosti zachovat a rozvíjet základní rámec města tvořený topografií, krajinou a veřejnými prostranstvími jako stabilními prvky určujícími jeho obraz;
- princip potenciálu a nových možností vyjadřuje potřebu aktivního hledání příležitostí, zejména v transformačních územích, při současném respektu k existujícím hodnotám.

Základní koncepce rozvoje území Prahy je následně promítnuta do jednotlivých dílčích koncepcí Metropolitního plánu (urbanistické koncepce, koncepce otevřené krajiny, koncepce infrastruktury) a do všech druhů podmínek využití a prostorového uspořádání území.

Synergie koncepcí

S přihlédnutím k urbanistickému a krajinnému utváření města, k jeho postavení ve struktuře českých, středoevropských a evropských měst, k jeho postavení hlavního města s koncentrací institucí celostátního významu byla základní koncepce rozvoje území hlavního města Prahy a současně ochrany jeho hodnot stanovena jako základní členění území z hlediska požadavků na uspořádání a využití území v odlišných kategoriích zastavitelného a nezastavitelného území v podrobnosti charakteristických lokalit.

Součástí základní koncepce je strukturální pojetí Metropolitního plánu (uspořádání území) s podporou způsobů využití území podle charakteru jednotlivých částí města – lokalit – včetně, nikoli však výlučně takzvaného funkčního využití jednotlivých ploch. Základní koncepce je postavena na plánu uspořádaném ve vzájemně působících vrstvách, které umožňují při popisu a stanovení podmínek a požadavků uspořádání a využití (regulaci) území soustředit a

hierarchicky uspořádat více informací a především digitálních dat. Proto je kladen větší důraz na dílčí koncepce, které působí synergicky a vedou k vytváření mnohovrstevnaté městské struktury v krásné kulturní krajině.

Soubor koncepcí je aplikován v rozhodovací praxi synergickým užitím jednotlivých regulativů, tvořících v souhrnu územní plán. Aby mohl Metropolitní plán stanovit a rozvinout „koncepce“, stanovuje v území regulativy, které jsou postupně zpodrobňovány pro různé velikosti „ploch“, v hierarchickém řazení: území, lokalita, plocha.

Koncepce ochrany a rozvoje hodnot v urbánním prostředí vychází především ze zvláštních právních předpisů, zejména ze zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V případě Památkové rezervace v hl. m. Praze vychází zásady koncepce Metropolitního plánu, mimo jiné, z principů:

- ochrany dochovaných prvků historické urbanistické struktury, především z celkového půdorysu, parcelace, hmotové struktury včetně charakteru střešní roviny, výšek staveb i architektonických prvků zástavby;
- ochrany historické výškové hierarchie zástavby města, zejména historických výškových dominant a zachování jejich kompozičního významu ve struktuře města včetně ochrany jejich pohledového uplatnění v dálkových pohledech;
- ochrany parkových ploch včetně té, která je součástí segmentů dochovaného městského opevnění;
- ochrany charakteristického panoramatu Prahy, založeného na neoddělitelném spolupůsobení morfologie terénu, řeky a městské zástavby s různorodou výškou historických objektů;
- ochrany vnitřního panoramatu města v pohledech z vltavských břehů, a to jak levobřežních panoramat s dominantou Hradčan ze staroměstského břehu, tak i pohledů v obráceném směru, resp. z terénních standardních výhledových míst, tak i pohledů zevnitř Památkové rezervace v hl. m. Praze (viz články 104 a 105);
- ochrany výrazných projevů terénního utváření a terénních útvarů na jejím území a na území jejího ochranného pásma.

Kulturní hodnoty jsou doplňovány hodnotami přírodními, skutečnou a neopominutelnou nadřazenou hodnotou je dualita těchto dvou stran historické městské krajiny Prahy. Hmota města, zástavby, je v Praze neopakovatelně umístěná v přírodní scenérii. Mnoho z nezastavěných částí přírody má zároveň vysokou ekologickou hodnotu a je nutné je vymezit a definovat s podobnou péčí jako historické jádro.

02/ Hlava I
Základní koncepce

K článku 10
Deset tezí Metropolitního plánu

Základní koncepce je v Metropolitním plánu shrnuta prostřednictvím 10 tezí, které jsou kombinovány do 4 principů. Prostřednictvím tezí a principů jsou formulována základní východiska a požadavky na základní koncepci rozvoje Prahy v souladu s požadavky Zadání. Principy a jednotlivé teze jsou následně rozvinuty v regulativech pro jednotlivé lokality a zpodrobněny popisem jednotlivých ploch, linií a bodů. Veškeré regulativy jsou popsány v textové části i zobrazeny v části grafické.

Princip první: Návrat ke středu
(teze {1} Dostřednost)
Návrat ke středu je ústřední myšlenkou Metropolitního plánu. Návrat ke středu je návratem ke koncentraci energie a ve výsledku je myšlen jako cesta k aktivaci celku. Metropolitní plán popisuje Prahu jako metropoli, která si je vědoma své heterogenity, ale také své jednoty a síly, tím také své přitažlivosti. Praha jako metropole svým uspořádáním a chováním definuje vztah ke svému okolí, k metropolitnímu regionu, který sice není oficiálně ustanoven či ve správním členění území zohledněn, ale přesto zjevně existuje. Jedním z cílů Metropolitního plánu je také rozšířit celoměstské centrum.

První princip definuje zásadní požadavky na rozvoj Prahy vyplývající ze Zadání: zastavení rozrůstání města do krajiny a zaměření se na rozvoj vnitřního potenciálu celého města, zejména v jeho souvisle zastavěném území. Jedná se výhradně o rozvoj všech hodnot a o zlepšování dosavadního stavu města.

Princip návratu ke středu a myšlenka „mentální dostřednosti“ je v Metropolitním plánu uplatňován zejména prostřednictvím urbanistické koncepce a koncepce krajiny, minimalizací navržených rozvojových území, důrazem na využití stávajícího zastavěného území a veškerou další regulací, která vytváří podmínky pro vyvážený rozvoj města při vědomí všech jeho hodnot.

Dostředností se v Metropolitním plánu rozumí základní princip udržitelného přístupu k rozvoji území pro ochranu přírodního a kulturního dědictví. Princip se uplatňuje na území města jako celku, rozvoj / transformace má směřovat primárně do širšího centra (do ploch brownfieldů) tak, aby došlo k rozšíření stabilizovaného území a snížení tlaku na intenzifikaci nejcennějších centrálních území, tedy k postupné aktivaci sítě subcenter. Subcentra mají za úkol rozložení zátěže vyvíjené na centrum na větší plochu a tím vyšší ochranu centra. Kompozice města jako města s jedním hlavním historickým centrem s vysokou koncentrací dějů, doplněným mnoha částečně soběstačnými subcentry vychází z nadřazené dokumentace. Uvedený princip je zcela v souladu s celostátní prioritou definovanou

v čl. 19 PÚR, a s prioritami územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území (zejména odst. 3 a 4) stanovenými v ZÚR.

Tento princip je naplňován především prostřednictvím vymezení zastavitelného a nezastavitelného území, které stabilizuje hranici města a omezuje jeho nežádoucí rozšiřování Tímto je kladen důraz na hledání potenciálu zejména v rámci transformačních území uvnitř již existujících hranic města (v zastavěném území), která představují hlavní potenciál pro jeho další rozvoj a nastavení vhodné míry intenzity využití a adekvátních disponibilních kapacit.
Princip se dále promítá do regulace intenzity a způsobu využití území, která umožňuje doplňování, zahušťování a kultivaci stávající struktury města při respektu k jejím hodnotám. Podporováno je zejména využití území s existující nebo snadno dostupnou infrastrukturou, což přispívá k efektivnímu fungování města jako celku.

Princip druhý: Vrstvené město
(teze {2} Historické město, {3} Modernistické město)
Vrstvené město definuje sounáležitost všech historických a kulturních hodnot Prahy, ze kterých Metropolitní plán vychází a které svým obsahem chrání a rozvíjí.

Druhý princip definuje v souhrnu dualitu historických a modernistických měst, která je chápana jako sounáležitost dvou rovnocenných vrstev města utvářejících jeden celek (celkový obraz města). Metropolitní plán diferenciací regulativů na celé ploše Prahy vyjadřuje respekt a chrání veškeré jedinečné historické dědictví. Zároveň však vytváří podmínky pro doplňování historických a památkově chráněných území o novou vrstvu kvalitní současné architektury, která může historické hodnoty obohatit. Praha je od roku 1992 zapsána na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. To jí zavazuje k uchování a předání historického dědictví, ale zároveň jí to zavazuje k péči o toto dědictví. Samozřejmostí takového přístupu je i zohlednění polohy a umístění jednotlivých lokalit, v nichž se má doplňovat současná vrstva architektury.

Zároveň Metropolitní plán jako nedílnou součást současného obrazu města respektuje veškerou zástavbu dvacátého století, zejména novodobá modernistická sídliště, ve kterých stanovením způsobu a podmínek využití respektuje původní charakteristickou autorskou koncepci, klade důraz na zachování a rozvoj parků v sídlištích (nazývá je „parky ve volné zástavbě“), avšak i zde je umožněno po splnění regulativů a podmínek vkládání nových současných vrstev architektury.

Princip vrstveného města se v regulaci Metropolitního plánu projevuje jako ochrana a rozvíjení historicky vzniklé, časově i prostorově diferencované struktury města, která je chápána jako součást procesu postupného ukládání jednotlivých vývojových vrstev. Regulace proto nevychází z jednotného funkčního členění území, ale z charakteru jednotlivých lokalit, které jsou základní jednotkou Metropolitního plánu, a jejich specifické identity.

Typy struktur zástavby pak určují prostorové uspořádání území, včetně vztahu zástavby k veřejným prostranstvím, jejího měřítka, hustoty a výškové hladiny. Pro potřeby regulace a rozvíjení modernistického města vymezuje park ve volné zástavbě.
Důraz na lokalitu jako základní jednotku plánu umožňuje diferencovaný přístup k jednotlivým částem města a podporuje jejich jedinečný charakter. Regulace tak směřuje k tomu, aby se město rozvíjelo jako kontinuální, vrstevnatý celek, v němž se jednotlivé historické i současné vrstvy vzájemně doplňují a obohacují.

Princip třetí: Stabilita prostředí
(teze {4} Městská příroda, {5} Vltava, {6} Krajinné rozhraní a otevřená krajina)
Krajina jako ekumena je nejstabilnější součástí našeho života. Metropolitní plán zohledňuje, že krajina jako celek se utvářela tisíciletí a byla zde rozhodně dříve, než „město“, které do ní vstoupilo, a že je tím nejstabilnějším, co je nutné chránit a dále kulturně rozvíjet. Ochrana krajiny a přírodního prostředí, kompozice města v krajině a krajiny ve městě je základním předpokladem pro trvale udržitelný rozvoj města.

Třetí princip proto definuje základní teze pro ochranu a rozvoj krajiny jako celku (zahrnujícího krajinu ve městě i otevřenou krajinu) s důrazem na parky, jako základ rekreačního potenciálu, který se, spolu s pozůstatky otevřené krajiny definovanými jako nezastavitelné území a obklopenými souvislou městskou zástavbou, významně podílí na zlepšování kvality života ve městě. Dále jako určující fenomén zohledňuje a respektuje, řeku Vltavu spolu se všemi jejími přítoky jako základ urbanistické koncepce a kompozice města. Definuje krajinné rozhraní jako významnou součást otevřené krajiny, která je důležitým kompozičním prvkem celého města a klade důraz na maximální provázanost všech jeho částí.

Třetí princip je v Metropolitním plánu naplňován stanovením podmínek pro komponování městské krajiny, která se postupně po staletí utvářela podél základní osy – řeky Vltavy a která postupně přechází řídnoucí zástavbou do krajiny otevřené, ve které sleduje především vyšší ekologickou stabilitu. Řeka Vltava se svými přítoky je v Praze základním prvkem kostry zelené infrastruktury.

Princip čtvrtý: Potenciál a nové možnosti
(teze {7} Výšková regulace a potenciál, {8} Nové mosty, propojení a paralely, {9} Veřejná prostranství, {10} Transformace jako zlepšení kvality městské krajiny)
Hledání potenciálu města i krajiny, jeho definování, regulování a vytváření podmínek pro jeho aktivaci a využití je základním úkolem Metropolitního plánu. Vlastní řešení Metropolitního plánu je tak souhrnem konkrétních opatření a definováním veškerých potenciálů jednotlivých částí řešeného území, a to vždy ve svých rozdílnostech a rovnocenných důležitostech.

Čtvrtý princip je rozvedením jednotlivých prvků potenciálu, nejen plošných priorit, ale také jednoznačným popisem infrastrukturní podpory a definování celkové kompozice.

Naplňování vnitřního potenciálu města lze dosáhnout stanovením výškové regulace, která zajistí stabilizaci kvalitního městského prostředí v návaznosti na krajinné i civilizační dominanty definující historický i budoucí obraz prosperujícího města.

Podmínkou pro naplňování potenciálu je rovněž kvalitní veřejná infrastruktura, jejíž součástí jsou definovaná propojení břehů Vltavy novými mosty a návrhy významných veřejných prostranství. Za tímto účelem Metropolitní plán určuje především metropolitní třídy, které se stanou osami rozšířených ploch centra.

K zajištění souladu se Zadáním a s předchozími principy pojetí rozvoje Prahy jako zlepšování stávajícího stavu (nikoliv čistě plošného rozvoje území), je stanoven požadavek na přednostní doplňování transformačních území poblíž centra města. Proto jsou definována území největšího potenciálu pro centrum metropole v jedenadvacátém století v Holešovicích, Libni a Vysočanech. Tato údolní poloha je souběžně doplněna dominantním postavením Pankráce a Žižkova.

Krajiny a lokality, členění města

K článku 11
Pojetí krajin v Metropolitním plánu

Krajina (Krajina je všude)
Pojem krajina je definován v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o ochraně přírody a krajiny“). Definice uvedená slovním spojením „pro účely tohoto zákona“, který je ze své povahy a z definice zákonem složkovým, zní: *„Krajina je část zemského povrchu s charakteristickým reliéfem, tvořená souborem funkčně propojených ekosystémů a civilizačními prvky.“* Znamená to, že z hlediska účelů sledovaných tímto zákonem existují i části zemského povrchu, které nejsou krajinou – absence funkčně propojených ekosystémů je na řadě míst evidentní. Výklad pojmu krajina definovaného zákonem o ochraně přírody a krajiny je součástí odůvodnění několika soudních rozhodnutí (například rozsudku NSS ze dne 28. 12. 2006, č. j. 6 A 83/2002–65, v němž soud vyložil povahu zákona o ochraně přírody a krajiny jako zákona složkového a věnoval pozornost pojmu krajiny jakožto ekumeny).

V obecně ustáleném pojetí je pojem krajina mnohem širší ve smyslu pojmu ekumena – za krajinu je nutno považovat jakoukoliv část zemského povrchu, přičemž pro užití označení „krajina“ je podstatné zdůraznění aspektu obvykle přítomné kombinace přírodních a kulturních prvků, která utváří specifický charakter konkrétní krajiny, tedy utváří krajinnou scenérii – krajinný ráz. To zřetelně vyjadřuje text Úmluvy Rady Evropy o krajině (Council of Europe Landscape Convention, Florence, 20. 10. 2000), která je od 1. 10. 2004 součástí českého právního řádu (překlad ve znění sdělení MZV č. 13/2005 Sb. m. s., č. 12/2017 Sb. m. s., č. 27/2021 Sb. m. s.). Definice, také s uvedením „pro účely této úmluvy“, zní: *„Krajina znamená část*

území, tak, jak je vnímána lidmi, jejíž charakter je výsledkem činnosti a vzájemného působení přírodních a/nebo lidských faktorů.“ Další text pak výslovně uvádí, že Úmluva „*se vztahuje na území, které zahrnuje pevninu, vnitrozemské vodní plochy a mořské oblasti“ a „pokrývá přírodní, venkovské, městské a příměstské oblasti“. Úmluva „se týká jak krajin, které mohou být považovány za pozoruhodné, tak krajin běžných a narušených“*. V souladu s takto užívaným pojmem krajina je např. text tzv. Vídeňského memoranda (Vídeň, 05/2005) přijatého na mezinárodní konferenci pod záštitou UNESCO *„Světové kulturní dědictví a současná architektura – Správa historické městské krajiny“*. Z tohoto pojetí krajiny jakožto ekumeny také vychází základní koncepce Metropolitního plánu. Textová část Metropolitního plánu respektuje formální členění požadované právními předpisy, přihlíží však k tomu, že „evropské“ pojetí krajiny nevylučuje z krajin krajiny zdevastované např. velkoplošnou povrchovou těžbou nerostných surovin či intenzivně urbanizované krajiny center měst (jak by odpovídalo zákonu o ochraně přírody a krajiny) nebo zastavěné území obecně (jak vyplývá z dikce stavebního zákona). Koncepce uspořádání otevřené krajiny, stanovená v článcích 21–27 Metropolitního plánu, se týká pouze otevřené krajiny, tzn. nezastavitelného území. Enklávy otevřené krajiny, jakožto specifický případ nezastavitelného území jsou obklopeny zastavitelným územím.

Metropolitní plán v souladu se závazky vyplývajícími z přistoupení Česka k Úmluvě Rady Evropy o krajině a s úkolem stanoveným v ZÚR vymezuje individuální krajiny na území Prahy, tím že zpřesňuje vymezení celkem 12 dílčích krajin definovaných v ZÚR. V detailu měřítka grafické části Metropolitního plánu jde o jednu městskou a 11 v otevřené krajině, ty se liší svým charakterem i cílovou kvalitou. . Metropolitní plán zpřesňuje vymezení krajin ze ZÚR na detailnější prostorovou úroveň, kterou tvoří jednotlivé lokality, jež jsou v Metropolitním plánu vymezeny a popsány. Každá lokalita má zároveň stanoven například typ struktury či využití a vychází z přirozených podmínek území, jako je reliéf, geomorfologie či vývoj sídel v krajině. Přiřazení lokality ke konkrétní krajině je uvedeno v KLZ a cílové kvality krajin jsou stanoveny v ZÚR.
Do urbanistické koncepce dle článků 14–20 Metropolitního plánu se enklávy otevřené krajiny promítají odvozeně jako plošně rozsáhlé „ostrovy“ více či méně přírodního charakteru v rámci Městské krajiny Prahy. Základem této městské krajiny je městské prostředí tvořené stavebními bloky a uličními prostranstvími, souhrnně vystavěným prostředím, a nestavebními bloky, tzn. městskou přírodou. Městská krajina Prahy je vymezena v centrální části města, a navazuje na ní dalších jedenáct vymezených krajin v otevřené krajině s předpokládaným přesahem do Středočeského kraje. Otevřená krajina je naopak nezastavitelným územím, ve kterém Metropolitní plán zdůrazňuje celkovou krajinnou kompozici a rekreační, produkční i přírodní význam otevřené krajiny jako krajinného zázemí města.

K článku 12
Rozdělení území na lokality a charakter lokality

Praha je velmi vrstevnaté a strukturálně bohaté město složené z řady menších celků, čtvrtí i relativně samostatných sídel s velmi různorodým charakterem obklopené rozmanitou a rozmanitě užívanou otevřenou krajinou. Tato vnitřní složitost Prahy vyplývající jak z bohaté morfologie terénu, tak z historie, během které se vícekrát výrazně proměnilo společenské uspořádání, dynamicky se měnil význam, možnosti a potřeby města, představuje klíčové východisko, na které Metropolitní plán vědomě reaguje. Metropolitní plán tuto různorodost neignoruje, ale naopak ji strukturovaně popisuje, chrání a rozvíjí prostřednictvím systému lokalit.
Vhodná vnitřní diferenciace města znamená prostor pro širokou škálu aktivit, provozů, vztahů, životních stylů a zároveň jejich vzájemnou blízkost a synergii v rámci celku. Metropolitní plán proto usiluje o zachování a posilování strukturální rozmanitosti města, neboť ta rozšiřuje možnosti a příležitosti a přispívá tak k živému silnému městu, avšak pouze pokud má správnou míru a měřítkovou úroveň. Přílišná různorodost na úrovni jednotlivých pozemků a budov by mohla znamenat naopak potlačení specifického charakteru a hodnot jednotlivých míst směrem k jednomu, byť ne zcela homogennímu celku.

V Česku naproti tomu dosud přetrvává tradice územního plánování založená na modernistických základech zaměřená na úzký výsek vlastností území – funkce a kapacity – a absentují tak plánování ostatních aspektů – např. struktury, veřejného prostranství, charakteru zástavby. Tento systém dále přispívá k oslabování celkového charakteru území (více popsáno v Konceptu odůvodnění, část Kvalita života a vybavení města).

Praze v tomto ohledu pomohly Pražské stavební předpisy, které charakter území definují a stanovují jeho obecnou ochranu v § 2 písm. h) PSP, nový stavební zákon charakter území definuje v § 41. Jedním z hlavních cílů Metropolitního plánu je pak jednotlivé charaktery vymezit, popsat a regulovat.

Lokalita jako základní prvek plánu
Kvůli své velikosti, různorodosti i vrstevnatosti je charakter území hlavního města Prahy obtížně popsatelný jako jeden celek. Metropolitní plán proto člení území na jednotlivé části – lokality, vymezené na základě společného převažujícího charakteru, ať už stávajícího, určeného k ochraně a posílení, nebo nově navrženého. Charakter lokality je syntézou způsobu zastavění, krajinné topografie, převažujících činností v území a jejího potenciálu.

Charakter území (nikoli lokality) je definován v PSP v § 2, písm. h.), které byly vydány na základě zmocnění hl. m. Prahy dle § 194 písm. e) stavebního zákona (183/2006). Nový stavební zákon tento pojem rovněž definuje v § 41, a dále jej taktéž upřesňují NPSP, které vydalo hl. m. Praha na základě zmocnění dle § 333 odst. 3 NSZ. Z tohoto důvodu je pro účely Metropolitního plánu charakter lokality stanoven s následujícím upřesněním. Pro potřeby Metropolitního plánu je

charakter lokality stanoven čtyřmi základními vlastnostmi: zastavitelnost, strukturou, využitím a stabilitou a individuálním popisem cílového charakteru lokality v kombinaci s ostatními, dílčími, navrženými regulativy a prvky v lokalitě.

Tyto vlastnosti charakteru jsou klíčem k následnému konkrétnímu vymezení lokalit, jak je následně uvedeno v odůvodnění k článku 35 a 36.

Metropolitní priority

K článku 13
Metropolitní priority

Metropolitní priority představují jeden z důležitých prvků koncepce plánu. Jejich účelem je jasně vymezit v Metropolitním plánu zásadní a významná území nebo prvky, které jsou pro rozvoj Prahy jako hlavního města klíčové, a je v zájmu Prahy je upřednostnit před ostatními a věnovat jim zvláštní pozornost. Metropolitní priority přispívají k rozvíjení obrazu města i k naplňování plánu jako celku v dotčených částech metropole. Metropolitní priority jsou ustanoveny v souladu s kapitolou II. A. 1. Zadání.

Naplňování priorit
Pro zvyšování kvality života obyvatel metropole je důležité, aby byly prioritně dokončeny důležité prvky jednotlivých systémů a koncepcí definované těmito metropolitními prioritami. Z tohoto důvodu je výčet metropolitních priorit spjat s celkovým naplňováním plánu a jeho koncepcí. V Metropolitním plánu je priorita obvykle označením konkrétní části návrhu s požadavkem na jeho upřednostnění, jak v pořizování územně plánovacích dokumentací, tak v projektové přípravě a následné realizaci. Současně jsou tyto části přednostně řešeny i v rámci jednotlivých koncepcí a systémů v Metropolitním plánu obsažených. Vymezení a naplňování metropolitních priorit je předpokladem plnění cílů a úkolů územního plánování v hlavním městě Praze.

Rozvoj v jednotlivých koncepcích
Metropolitní priority jsou děleny podle jednotlivých vrstev plánu a podle jednotlivých koncepcí tak, aby s nimi bylo možné jednoduše pracovat a plnit je přednostně i v resortně rozdělené správě města. Jednotlivé Metropolitní priority jsou popsány a odůvodněny níže.

Metropolitní plán v souladu s požadavky Zadání vymezuje také území pro pořízení podrobnější dokumentace, zejména vymezuje území k pořízení územních plánů vymezené části Prahy. I tato území jsou součástí upřednostnění (priorita č. 9, dílčí odůvodnění k vymezení území pro přednostní zpracování ÚPčP viz odůvodnění k čl. 157), protože jasně definují území, o kterých je pro všechny budoucí uživatele plánu zřejmé, že je potřeba vzhledem k jejich velikosti, poloze a povaze problémů k řešení použít podrobnější úroveň plánu a v procesu pořizování stanovit požadavky na uspořádání a využití těchto území, která jsou důležitými místy pro rozvoj hlavního města.

Pro tato místa vytváří Metropolitní plán rámec, na jehož základě mohou být jednotlivé prvky řešeny a naplňovány po částech nebo formou ÚPčP, aniž by tím bylo znemožněno okamžité využití území.

Odůvodnění jednotlivých Metropolitních priorit:
Jak plyne z tradice Prahy jako hlavního města státu a z pozornosti, která byla historicky Praze v tomto kontextu věnována (viz blíže například zákon č. 88/1920 Sb., o zřízení státní regulační komise pro hlavní město Prahu a okolí), význam Prahy nelze zcela oddělit od regionálních, celostátních a mezinárodních souvislostí. Celostátní význam často zasahuje i do širších regionálních vazeb a souvisí s pozicí Česka v rámci evropských struktur. Níže uvedené prvky je tedy možné v jistém smyslu chápat i jako priority, které svým významem pomyslně přesahují rámec hlavního města v kontextu nadřazených plánovacích dokumentací, představují klíčové investice a svým významem ovlivňují rozvoj celého státu a navazují na další priority celostátního významu v souladu s PÚR. Předpokládané financování těchto investic je mimo rozpočet hlavního města nebo jím mohou být z menší části spolufinancovány.

1/ Dostavba Pražského okruhu a související opatření včetně krajinných úprav
Podrobné odůvodnění je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl. 119,

2/ Vysokorychlostní tratě
Podrobné odůvodnění je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl. 126,

3/ Rozvoj logistické a průmyslové struktury
Rozvoj logistické a průmyslové struktury je v Metropolitním plánu prioritizován s cílem posílit ekonomickou konkurenceschopnost Prahy, vytvořit dostatečné prostorové kapacity pro produkční a logistické aktivity a zároveň efektivně využít území s vhodnými dopravními a infrastrukturními předpoklady. Jedná se o transformační a rozvojové plochy v lokalitě 604 / Letiště Václava Havla a transformační plochy v lokalitě 637 / Technologický park Malešice, dále odůvodněno k prioritě 5/ Technologický park).
Tyto lokality byly vybrány jako priority na základě jejich odlišných, avšak komplementárních kvalit. Plochy v rámci lokality 604 představují strategickou rezervu pro rozsáhlý logistický a průmyslový rozvoj v návaznosti na Letiště Václava Havla Praha a velmi dobrá dostupnost z Pražského okruhu a dálnice D6, ji předurčuje pro logistické, výrobní a testovací provozy s vyššími nároky na prostor a dopravní napojení. Rozvoj území je však podmíněn realizací paralelní vzletové dráhy (priorita č. 4) a zlepšením dopravní obsluhy, zejména kolejovým spojením (priorita č. 15) s centrem města.

4/ Nová paralelní dráha na Letišti Václava Havla Praha
Podrobné odůvodnění je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl. 129.

5/ Technologický park

Technologický park je součásti většího celku Malešicko-hostivařské průmyslové oblasti, která představuje klíčovou průmyslovou oblast díky své mimořádné rozloze a možnosti využití. Území má výhodnou polohu s přímou vazbou na Městský okruh, Průmyslový polookruh i Pražský okruh a současně je napojeno na veřejnou dopravu včetně metra. To vytváří vhodné podmínky pro rozvoj technologicky orientovaných provozů. Relativně příznivá majetková struktura a omezené nároky na doplnění technické infrastruktury dále zvyšují realizovatelnost rozvoje v krátkodobém horizontu.

6/ Zásobování energiemi – zvýšení kapacity elektrické rozvodné sítě na úrovni přenosové sítě ZVN 400 kV
Podrobné odůvodnění je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl. 139.

Následující priority představují ty části návrhu, v nichž hlavní město Praha působí samo nebo převážně jako investor nebo koordinátor nebo kde příslušné části návrhu spadají do kompetencí úřadů na úrovni hlavního města, případně i výjimečně v přenesené působnosti státní správy Magistrátu hl. m. Prahy reprezentující ve vybraných případech a podle speciálních zákonů i krajskou úroveň. S posílením pozice Prahy není spjat a v plánu vnímán pouze společensko-ekonomický aspekt, ale především kvalita života obyvatel metropole v souladu s tím, jak je tento přístup popisován a prezentován v knize Koncepty, teorie a měření kvality života *(Eva Heřmanová: Koncepty, teorie a měření kvality života, Slon, 2013, ISBN - 978-80-7419-106-0)*, kde je v aspektech ovlivňujících kvalitu života přítomna i architektura a urbanismus, tedy vnější prostředí, které nás obklopuje, ve kterém žijeme.

7/ Ochrana a rozvoj kulturního dědictví
V souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, v souladu s nařízením vlády ČSR č. 66/1971 Sb., o Památkové rezervaci v hl. m. Praze, v souladu s rozhodnutím Národního výboru hl. m. Prahy o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze čj. kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, s vyhláškou hlavního města Prahy č. 15/1991 Sb. Hl. M. Prahy, ze dne 16. 5. 1991, o prohlášení částí území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany, s vyhláškou hlavního města Prahy č. 10/1993 Sb., ze dne 28. 2. 1993, o prohlášení částí území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany, s nařízením vlády č. 127/1995 Sb., ze dne 24. 5. 1995 o prohlášení území ucelených částí vybraných měst a obcí s dochovanými soubory lidové architektury za památkové rezervace, s vyhláškou Ministerstva kultury č. 108/2003 Sb., ze dne 1. dubna 2003 o prohlášení území s historickým prostředím ve vybraných městech a obcích za památkové zóny a určování podmínek pro jejich ochranu, s vyhláškou Ministerstva kultury č. 413/2004 Sb., ze dne 24. června 2004, o prohlášení území s historickým prostředím ve vybraných obcích a jejich částech za památkové zóny a určení podmínek pro jejich ochranu, s opatřením obecné povahy č. 5/2014, ze dne 14. 4. 2014, o prohlášení území s historickým prostředím městské části Praha - Zbraslav za památkovou zónu, v souladu s mezinárodními

úmluvami, které ratifikovalo a k nimž přistoupilo Česko a k jejichž závěrům a doporučením se aktivně a tvůrčím přístupem hlásí i hlavní město Praha, zejména Mezinárodní charta o zachování a restaurování památek a sídlišť, (Benátská charta) ze dne 25. až 31. května 1964, Evropská charta o architektonickém dědictví ze dne 21. až 25. října 1975, Doporučení týkající se záchrany historických a tradičních celků a jejich role v současném životě ze dne 26. listopadu 1976, Mezinárodní charta ICOMOS pro záchranu historických měst z října 1987, Konvence o záchraně architektonického dědictví v Evropě ze dne 3. října 1985, Konvence o ochraně archeologického dědictví ze dne 16. ledna 1992, ve správním území hlavního města tvoří jeden ze základních pilířů koncepce a metropolitní prioritu památková péče, to jest ochrana i rozvoj Památkové rezervace v hl. m. Praze.

Zařazením Historického jádra města v hranicích Památkové rezervace v hl. m. Praze do seznamu priorit je sledována především ochrana, ale i rozvoj hodnot obsažených v mnohovrstevnaté stavební struktuře vytvářející unikátní veřejná prostranství i atmosféru města. Zdůrazněním této části města jako priority se Metropolitní plán připojuje k zodpovědnosti celé společnosti za smysluplnou ochranu a rozvoj této části města a zároveň deklaruje důležitost rozvoje této části pro celek. Vychází přitom z Management plánu UNESCO, z hodnot a silných stránek obsažených v popisu území v Aktualizacích ÚAP, které mapují např. výskyt kulturních zařízení v této části města a které byly připraveny v rámci pasportizace veřejné vybavenosti celé metropole. Z průzkumu vyplývá, že většina kulturních institucí se nachází právě v této části města. Proto je potřeba soustředit pozornost na ochranu a dotvoření kvalitních veřejných prostranství, ochranu existujících hodnot movitých i nemovitých památek a umožnit uplatnit další nástroje územního plánování k podpoře rozvoje. Klíčovým problémem je řešení celkové obytnosti centra města, vytváření živoucího bohatého a kulturního města. Proto je hlavním cílem návrat většího rozsahu bydlení do centra města a ochrana toho stávajícího. Dle znění realizačního cíle 16 „Zabraňovat nežádoucím změnám parteru v části 001, zejména veřejných prostranství, a stávající nedostatky odstraňovat. Vstupy a vjezdy sloužící přístupu do parkingů nebo zásobování řešit zásadně v rámci vlastních pozemků“. (CIKÁN, Miroslav. *Management plán ochrany světového kulturního dědictví Historického centra Prahy – část 001.* Praha, Hlavní město Praha, Odbor památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy, 2021.)

Jak Krajinné rozhraní, tak Ochrana a rozvoj Památkové rezervace v hl. m. Praze jsou splněním požadavku Zadání v kapitole II. A.1. bod 7., cit. „*Metropolitní plán bude v území nezastavěném důsledně chránit hodnoty volné krajiny, které jsou v Praze reprezentované zejména hodnotami estetickými, ekostabilizačními a rekreačními, a v území zastavěném bude požadovaný rozvoj spatřovat v posilování městských hodnot a kvality života ve městě.*
Mezi Metropolitní priority je rovněž zařazen požadavek na prioritní zpracování ÚPčP pro území Památkové rezervace v hl. m. Praze a v navazujících velkých památkových zónách.

8/ Rozvoj městské struktury zejména v ochranném pásmu památkové rezervace navazující na rozšíření centra

Pražské historické jádro je naplněno množstvím činností a dějů a zajišťuje mnoho funkcí nejen pro obyvatele Prahy, ale je sídlem mnoha státních, soukromých i veřejnoprávních institucí. Z tohoto důvodu je možné zaznamenat (i na základě analýzy a rešerše stavu veřejné vybavenosti) vysokou koncentraci vybavenosti i aktivit s ní související v jádru města.

Památková rezervace v hl. m. Praze, společně s ochranným pásmem, představuje plošnou výměrou jedno z největších ochranných pásem městské rezervace na světě. Metropolitní plán stanovuje ve své závazné části regulativy a prvky kompozice jak z hlediska ochrany hodnot, tak rozvoje a dotvoření městské struktury. Metropolitní plán proto vymezuje v této oblasti plochy pro rozvoj, které řadí mezi metropolitní priority. Tato priorita je chápána jako nezbytná pro rozvoj lokalit nacházejících se na území ochranného pásma Památkové rezervace v hl. m. Praze a zároveň je potřeba jí chápat jako prioritu i v některých klíčových veřejných prostorech města reprezentovaných novými mosty, lávkami a významnými veřejnými prostranstvími.

Jako místa s nejvýznamnějším rozvojovým potenciálem pro vznik nové městské struktury jsou v rámci ochranného pásma Památkové rezervace v hl. m. Praze Metropolitním plánem vymezeny oblasti podél Severního diametru, tedy především Bubny, Rohanský ostrov a Libeň, které představují rozsáhlý soubor brownfieldů v kontaktním pásmu historického jádra s přímou vazbou na plánovanou kolejovou infrastrukturu a vltavské nábřeží. Oblast Vysočan disponuje rozsáhlými transformujícími se průmyslovými areály s výborným napojením na síť metra, což zakládá potenciál pro vznik nového městského centra. Smíchovské a Masarykovo nádraží leží v těsné blízkosti historického centra s vynikající multimodální dostupností, přičemž přeměna jejich nádražních provozů uvolňuje plochy pro smíšenou zástavbu s důrazem na veřejný prostor. Nákladové nádraží Žižkov pak představuje jednu z posledních rozsáhlých nevyužitých ploch ve vnitřním městě, jejíž transformace umožní doplnit chybějící zeleň a vybavenost v hustě obydlené čtvrti. Důležitým místem s potenciálem pro doplnění městské struktury je oblast Nové Ruzyně, která navazuje na plánovaný rozvoj letiště a přilehlých pracovních aktivit a vyžaduje ucelené řešení obytné struktury s vazbou na dopravní infrastrukturu. Bohdalec a Slatiny pak leží v transformačním pásu jihovýchodního města, kde probíhá změna funkcí průmyslových a logistických ploch, jejichž koordinovaný rozvoj umožní vytvořit ucelenou městskou strukturu s kvalitními veřejnými prostranstvími. Nový Zborov a Komořany představují území s historicky plánovaným, dosud nenaplněným rozvojem v jihovýchodním pásu Prahy, jehož dokončení je podmíněno transformací zbývajících brownfieldů a dobudováním návazné dopravní infrastruktury. Metropolitní plán v těchto místech přirozeně provazuje návrh městské struktury s návrhy městských parků a dopravní infrastruktury, které se též stávají metropolitními prioritami.

V souvislosti s ochranným pásmem Památkové rezervace v hl. m. Praze jsou jako Metropolitní priority vymezeny transformační plochy v návaznosti na plánované stanice metra D.

Dále je mezi Metropolitní priority z hlediska rozvoje městské struktury zařazeno území Terminálu Sever, Jihozápadního a Západního města. Vzhledem k velikosti a důležitosti těchto oblastí a vzhledem k dobrému napojení na stávající infrastrukturu jsou považována za klíčová místa pro rozvoj Prahy. Oblast Nové Letňany je mezi metropolitní priority zařazena především z důvodu dobrého napojení na stávající sítě technické a dopravní infrastruktury a vzhledem k tomu, že tato oblast je převážně ve vlastnictví města.

9/ Území pro přednostní zpracování ÚPčP

Zástavba kolem historického jádra Prahy je tvořena zejména kompaktní zástavbou s množstvím rozsáhlých transformačních území brownfieldů. V souladu se základní koncepcí soustřeďuje Metropolitní plán potenciál rozvoje právě do těchto území. Z tohoto důvodu je nezbytné vymezit ta největší a nejvýznamnější transformační území jako metropolitní priority, aby bylo možné v souladu s trvale udržitelným rozvojem města (zejména ekonomickým a ekologickým) účelně naplňovat jejich potenciál.
Potvrzuje se zároveň jeden z předpokladů Metropolitního plánu a to, že Praha má velká transformační území s významným potenciálem, jež jsou velmi vhodně lokalizována. Tato území mohou čerpat jak z blízkosti středu města, tak z návaznosti na periferie a mohou tak dotvářet Prahu v harmonickém celku. Podrobně jsou výčet území a odůvodnění jejich vymezení popsány v desáté části této kapitoly.
Vhodné je také přednostně zpracovat ÚPčP pro rozsáhlá území pod plošnou památkovou ochranou, pro které tyto plány doplní účinné a podrobné regulační prvky. Podrobné odůvodnění vymezení území pro přednostní zpracování ÚPčP je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl.157.

10/ Krajinné rozhraní

Krajinné rozhraní je základním nástrojem pro ochranu otevřené krajiny před zastavěním. Je jedním ze základních koncepčních principů Metropolitního plánu. Krajinné rozhraní představuje zelené hradby města 21. století.
Krajinné rozhraní je významným příspěvkem Metropolitního plánu k řešení území hlavního města. Zvyšuje rekreační potenciál území a přispívá k ekostabilizační funkci otevřené krajiny v zázemí Prahy a propojuje systém městských parků s okolní nezastavitelnou krajinou. Z těchto důvodů je nezbytné, aby krajinné rozhraní, jeho ustanovení a zejména podporování a ochrana v rozhodovacích procesech budoucnosti bylo prioritou, jednou z nejdůležitějších.

11/ Městské parky

Na krajinné rozhraní navazují v Metropolitním plánu navržené parky jako rovnoměrně a v hierarchii uspořádaný systém, v závislosti na územních podmínkách v co největší míře navzájem propojený. Rovnoměrným uspořádáním se chápe přiměřené a prostorově vyvážené rozmístění parků v rámci města s ohledem na dostupnost pro obyvatele, vazby na strukturu osídlení a přírodní podmínky

území. Z tohoto systému byly vybrány parky, které svojí polohou a významem komplementárně doplňují krajinné rozhraní a naplňují požadavky na vysoké estetické, rekreační a přírodní hodnoty. Jedná se o nová místa, která mají navázat na existující velké parky uvnitř města (Stromovka, Letenská pláň, Petřínské sady).
Hlavní metropolitní prioritou je dotvoření parků podél Vltavy a na jejích ostrovech. Metropolitní plán řadí největší vltavské parky mezi metropolitní priority, obecně lze ale jako prioritu chápat všechny parky na březích Vltavy.
Pro podpoření vzniku plnohodnotných městských čtvrtí jsou, v návaznosti na zařazení mezi metropolitní priority sousedících transformačních a rozvojových ploch, prioritně vymezeny parky v Motole, na Bohdalci (včetně Tyršova vrchu) a v údolí Rokytky ve Vysočanech. Dalším z parků, zařazených mezi metropolitní priority, je krajinný park Trojmezí a Park Soutok, který kromě návaznosti na Vltavu využívá také potenciál řeky Berounky a propojuje tak oba říční systémy v rámci města. Rehabilitace vlastního soutoku (byť ještě do poloviny 19. století se nacházejícím o více než 1 km jižněji proti proudu Vltavy) je jednou ze zásadních metropolitních priorit.

12/ Metropolitní třídy

Magistrála a Diametr představují hlavní kříž metropolitních tříd 21. století. Představují potenciál, spočívající v dokončení jejich propojení i transformaci jejich bezprostředního okolí a také ve vnímání jejich účelu pro dopravní obslužnost nových transformačních území. Jejich stopy se formovaly delším historickým vývojem a jako páteřní osy území mají zásadní význam pro tvorbu kvalitních veřejných prostranství. Komfortní vybavení metropolitních tříd odpovídá dopravnímu významu a postavení v urbánní struktuře. Navazují na ně další třídy a významná prostranství, která mají zpravidla svůj historický a lokální význam. Zařazením do metropolitních priorit je podtržen jejich význam v celé struktuře města. Z tohoto důvodu jsou označeny jako metropolitní priority, kde je důležité nadřadit zájmy celku města nad lokálním zájmem místní části.

13/ Nové mosty a lávky

Praha vykazuje deficity nejen v propojení na úrovni nadřazené dopravní sítě, ale také v tzv. malých spojeních. Potřeba těchto spojení je vysvětlena v odůvodnění koncepce dopravní infrastruktury. Důvody pro zařazení vybraných prvků a přednost celkového přístupu před parciálním řešením jednotlivých dílčích území, kterých se nové mosty týkají, jsou složitost procesu, a proto nutné soustředění prostředků i aktivit dle Zadání, kapitola II. A.3.1.1. v bodě f, cit: *„vymezí alternativní trasy a dopravní spojení v území mimo centrální oblast města i uvnitř, které umožní volbu v rozhodování řidiče pro dosažení cíle jízdy a tím pozitivně ovlivní zatížení uliční sítě zejména v centru města*,“.

14/ Výstavba komunikací v rámci nadřazené komunikační sítě

Zajištění mobility je důležitou součástí konkurenceschopnosti města a jeho obyvatel. Dopravní infrastrukturu je nutné chápat v kontextu stále více se propojujícího světa jako zdroj příležitostí a možností, nikoli jen jako život omezující a životní prostředí ohrožující fenomén.

Současně je zapotřebí vytvářet dopravní systémy takovým způsobem, aby byly v maximální míře eliminovány dopady na životní prostředí při zachování udržitelných nákladů na vybudování i provoz. Výstavba komunikací v rámci nadřazené komunikační sítě je prioritou z důvodu dokončení systému vnějšího a vnitřního okruhu.

15/ Nové kolejové spojení města

Nová kolejová spojení byla vymezena jako priority z důvodu jejich zásadního přínosu pro zvýšení kapacity, rychlosti a spolehlivosti železniční dopravy v Praze i v celém metropolitním regionu. Tratě Praha – Kladno a Praha – Letiště představují klíčové radiální směry s přímou vazbou na Letiště Václava Havla Praha a významná příměstská centra, přičemž jejich modernizace a dostavba umožní výrazné zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy. Tunelové trasy systému Metro S (Smíchov – Karlín a Vršovice – Florenc) pak doplňují stávající síť o nové kapacitní propojení pod centrem města, odlehčují přetíženým úsekům a umožňují vznik plnohodnotného průjezdného železničního systému. Tyto záměry podporují rozvoj transformačních území a posilují vazby mezi jednotlivými částmi města. Podrobné odůvodnění příslušných prvků je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl. 126.

16/ Železniční uzly

Vybrané železniční uzly byly stanoveny jako priority především pro svou klíčovou roli v integraci jednotlivých druhů dopravy a zajištění efektivních přestupních vazeb. Terminál Praha – Sever, Přestavba Hlavního nádraží, Terminál Zahradní Město a Terminál Smíchov představují strategické body metropolitní dopravní sítě, kde dochází ke koncentraci přepravních proudů a k propojení železniční dopravy s metrem, tramvajemi, autobusovou dopravou i systémem P+R. Jejich rozvoj je nezbytný pro zvládnutí očekávaného nárůstu poptávky po železniční dopravě, zvýšení kapacity uzlu Praha a zajištění plynulého fungování budoucí metropolitní železnice. Současně vytvářejí předpoklady pro rozvoj nových městských center v jejich okolí a pro efektivnější využití území. Podrobné odůvodnění příslušných prvků je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl. 126.

17/ Výstavba a rozšíření vybraných P+R

Systém P+R doplňuje systém veřejné dopravy a je důležitou součástí návrhů a opatření vedoucí k posílení využívání veřejné dopravy na území hl. m. Prahy. Ve stávajícím územním plánu jsou uvedena P+R v odpovídajícím rozsahu. Z důvodu zajištění potřeby přestupních vazeb na návaznou síť veřejné dopravy výstavbou lokálních terminálů neodpovídá jejich postupná realizace aktuálním potřebám. Zvýšení konkurenceschopnosti městské dopravy oproti individuální dopravě automobily náleží ke klíčovým záměrům dopravní politiky města, a proto je výstavba záchytných parkovišť součástí metropolitních priorit. Vybraná parkoviště tvoří strategicky umístěné vstupní body do města v hlavních směrech příměstské dopravy, s přímou vazbou na kapacitní systémy veřejné dopravy, zejména metro a železnici. Jejich smyslem je zachytit významnou část individuální automobilové dopravy ještě před vstupem do vnitřní Prahy a převést ji na udržitelnější formy mobility. Parkoviště P+R Dlouhá Míle má nadregionální význam díky vazbě na připravovaný železniční terminál

u letiště a napojení na Pražský okruh, čímž obsluhuje zejména západní sektor a širší region včetně Kladenska. P+R Zličín plní obdobnou roli na západním okraji města jako silný přestupní uzel na metro B s vazbou na dálnici D5. Na jižním vstupu do města má klíčovou roli P+R Opatov, situované na významné radiále D1 s vysokou intenzitou dojížďky a přímou vazbou na metro C. Významné je také P+R Depo Písnice, které je navrženo jako velkokapacitní terminál v návaznosti na budoucí metro D a má zásadní potenciál ovlivnit dopravní vztahy v celém jižním sektoru metropolitní oblasti. Další prioritní parkoviště doplňují systém v ostatních směrech. P+R Suchdol reaguje na přetížení severozápadního vstupu do města v oblasti Dejvic a Vítězného náměstí a využívá vazbu na Pražský okruh i plánovanou tramvajovou trať. P+R Horní Měcholupy je strategicky umístěno u železniční tratě Praha–Benešov a umožňuje efektivní záchyt dopravy z jihovýchodního sektoru s využitím příměstské železnice. Podrobné odůvodnění příslušných prvků je uvedeno dále v kap. 9 textové části odůvodnění MPP k čl.125.

18/ Nová linka metra D

Linka metra D je důležitým prvkem v koncepci metra i veřejné dopravy a propojuje jihovýchodní segment města s ostatními částmi. Zároveň umožní lepší napojení v příměstských oblastech jihovýchodně za Prahou. V souvislosti s výstavbou metra D jsou mezi metropolitní priority zařazeny také transformační a rozvojové plochy (priorita č. 8) v návaznosti na navržené stanice metra.

19/ Nové tramvajové tratě

Kolejová doprava (tramvajová) se významným způsobem podílí na přepravní práci veřejné dopravy a zároveň spoluvytváří městské prostředí. Pro Prahu jsou nyní klíčové tři tratě tangenciálního charakteru, které rozšíří kapacitu a zvýší propojení vytížených tratí.

20/ Odkanalizování

Kmenová stoka B je klíčovou páteřní kanalizační trasou s prioritou zkapacitnění v souvislosti s novou zástavbou v oblasti Nové Bubny. Posílení stoky B zajistí dostatečnou kapacitu pro odvod odpadních vod z nových zastavitelných ploch, umožní napojení stávajících i plánovaných lokalit a zajistí se spolehlivý odtok směrem k Ústřední čistírně odpadních vod.

21/ Zásobování pitnou vodou a vodojemy

Stávající kapacita zásobování pitnou vodou se s postupným rozvojem Prahy blíží k hranici možností obsloužení zástavby a je nedostatečná pro navrhovaný rozvoj a z celoměstského pohledu je nutné ji posílit výstavbou navržených prvků.

22/ Zásobování teplem a energocentrum

Nové Energocentrum Bubeneč využije teplo z odpadních vod z ústřední čistírny a bude zásobovat teplem a chladem nově vznikající obytné bloky městské čtvrti Nové Bubny, čímž posílí energetickou soběstačnost a ekologickou udržitelnost území.

23/ Vltavská Filharmonie

Vltavská filharmonie jako prioritní městská stavba poskytne kvalitní zázemí pro hudební umění a otevřený veřejný prostor, který aktivuje nábřeží Vltavy a propojí kulturní život města s jeho každodenním děním. Svou polohou navazuje na transformační území Nové Bubny a zároveň na Památkovou rezervaci v hl. m. Praze, čímž vytváří významný spojovací prvek mezi historickým jádrem a nově rozvíjenými částmi města.

Bez ohledu na předpokládaného hlavního investora či iniciátora, případně do čí správní a rozhodovací kompetence příslušný druh priority spadá. Priority jako celek odkazují k historickému odkazu hlavního města Československa, resp. v minulosti hlavního města Českého království a vnímají důležitost propojení současné metropole s ostatními metropolemi Evropy – jak ve významu mobility, tak především ve významu kulturním a obchodním.

02/ Hlava II
Urbanistická koncepce

K článku 14
Pojetí urbanistické koncepce

Urbanistická koncepce je stanovena pro celé zastavitelné území. Řeší souhrn stabilizovaného zastavěného území města, zastavitelných transformačních i rozvojových ploch. Vymezení stavebních a nestavebních bloků vychází z definice předmětných pojmů v § 12 PSP, resp. § 2 písm. a) a § 4 NPSP.
Ve stavebních blocích vymezených a obsloužených veřejnými prostranstvími se předpokládá zástavba podle regulativů Metropolitního plánu.

Ochrana a rozvoj městské přírody se stanovuje v zastavitelném území prostřednictvím zastavitelných nestavebních lokalit a nestavebních bloků (čl. 19 a 20). Začlenění ploch městských parků do zastavitelného území vyplývá ze znění stavebního zákona v § 58, kde veřejná prostranství, kterými městské parky jednoznačně jsou, jsou ex lege součástí zastavěného území (odst. 2, písm. d). Pomocí regulativů Metropolitního plánu je rozvíjen nestavební charakter městských parků, jímž se rozumí převážné zastoupení přírodních složek městské krajiny a zásadně omezené umisťování budov a jiných staveb. Městskou přírodu doplňují enklávy otevřené krajiny, zastavitelné území společně s enklávami otevřené krajiny utváří městskou krajinu.

K článku 15
Urbánní různorodost

Extenzivní rozvoj, který proběhl na území Prahy v minulých desetiletích, s sebou přinesl mimo jiné celou řadu negativních dopadů především proto, že v mnoha případech šlo o rozvoj, který nekorespondoval s reálným potenciálem v území. V souvislosti s nekoordinovaným rozvojem řeší městské části, převážně v okrajových částech města, problémy plynoucí z neřízeného postupného srůstání menších sídel na straně jedné a hrozbami plynoucími z překotného rozvoje suburbií na straně druhé. Každodenní realitou těchto městských částí, jež se nacházejí v okrajových oblastech Prahy, je neúměrná zátěž území, vyvolaná zvýšenými nároky na individuální automobilovou dopravu, nedostatkem infrastrukturních staveb a staveb pro veřejnou vybavenost, jež mnohde nestačí kapacitně nahrazovat deficity vybavenosti rychle rostoucích obcí, nacházejících se těsně za administrativními hranicemi Prahy.

Metropolitní plán reaguje na extenzivní rozvoj a jeho dopady preferencí zintenzivnění rozvoje uvnitř stávajícího města před plošným rozvojem zastavitelných ploch na úkor otevřené krajiny. Tím zároveň naplňuje požadavek Zadání uvedený v kapitole II. A. 1. v bodě 5 cit.: „*Metropolitní plán akcentuje rozvoj jako zlepšování dosavadního stavu, nikoliv jako expanzi a exploataci (dosud) nezastavěné krajiny, akcentuje rozvoj jako zintenzivnění, zkvalitnění a zesílení prožitku města“.*

Tento trend je zakotven i ve Strategickém plánu Prahy, jehož cílem je *vytvořit z Prahy odolné a zároveň udržitelné a stabilní město.* Z těchto důvodů má urbanistická koncepce výrazně stabilizační charakter. Metropolitní plán při hledání možností pokrytí dalšího nárůstu počtu obyvatel v Praze v první řadě klade důraz na transformaci ploch v zastavěném území. Při stanovení zastavitelných rozvojových ploch potvrzuje dlouhodobě sledované a v ÚP SÚ ve znění vydaných změn (případně pořizovaných změn ÚP SÚ během procesu pořizování MPP), vymezené plochy a tím dodržuje právní kontinuitu územního plánování v Praze. V procesu projednávání Metropolitního plánu byly především na základě požadavků městských částí do MPP zařazeny i další zastavitelné rozvojové plochy, vždy však s ohledem na zabránění srůstání sídel a zachování maximální rozumné míry prostorové spojitosti krajinného rozhraní (Konkrétní vymezení zastavitelných rozvojových ploch je popsáno a zdůvodněno v kapitole 10 textové části odůvodnění MPP).

K článku 16
Veřejná prostranství jako základ struktury města

Struktura jako klíčový nástroj k mapování i plánování
Společné, společně více či méně sdílené aktivity a zájmy obyvatel města se realizují v „prázdnu“ mezi budovami. Tímto prázdnem se

rozumí veřejná prostranství, resp. trojrozměrný veřejný prostor. Všem formám / typům osídlení, vyvinuvším se v historii lidstva, je společný jejich otisk do určitého strukturálního uspořádání, umožňujícího zpravidla co nejúčelnější a nejúčinnější podmínky využívání, ať už jsou forma, proporce či topografie osídlení jakékoliv. Město bylo a je směsí maximálního množství soukromého a nezbytného množství společného prostoru. Je-li společným zájmem obyvatel města veřejný svět mezi budovami, pak je ono společné možné popsat právě skrze strukturu veřejných prostranství, a proto ji Metropolitní plán vymezuje jako základ struktury zastavitelného území.

Na samotném začátku práce na Metropolitním plánu bylo zřejmé, že práce bude vycházet z tehdy nově pořizovaných průzkumů současného stavu Prahy, které Útvar rozvoje hlavního města hlavního města Prahy zpracovával v letech 2012–2013. Oproti dříve zpracovávaným podkladům byl důraz kladen na strukturu, zejména veřejně přístupné, zpevněné a nezpevněné, plochy (podrobněji viz K článku 1, Digitální plán a podklady).

Veřejná prostranství jako základ struktury města
Zcela nově tak vznikl podklad pro následné vymezení veřejných prostranství města. Nadto obsahují tyto vrstvy informace o vzájemném překryvu (viz mosty, podjezdy atd.). Pro potřeby Metropolitního plánu jsou popisována zvlášť veřejná prostranství parková (viz část Koncepce městské přírody) a uliční prostranství (ulice, náměstí). Základem je rozdělení v PSP (stejně jako v NPSP) na nestavební bloky a uliční prostranství, případně na nestavební části stavebních bloků. Definice veřejného prostranství je obsažena v § 14b zákona č.131/2000 a jejich vymezení v MPP odpovídá ustanovením § 11 odst. 3 a § 12 odst. 1, resp. § 3 až 5 NPSP – viz také poznámka pod čarou čl. 27 v závazné textové části MPP.

Na základě Zadání Metropolitního plánu a PSP jsou v Metropolitním plánu veřejná prostranství popisována a regulována jako základ struktury města, nikoli jako součást infrastruktury, jak to předpokládá stavební zákon. Základem pro stanovení urbanistické koncepce a pro prostorové uspořádání zastavitelného území je tedy síť veřejných prostranství. Veřejná prostranství mají nestavební charakter. Plochy uličních prostranství a nestavební bloky městských parků jsou podle jejich významu v Metropolitním plánu hierarchicky rozdělena do čtyř kategorií – metropolitní, čtvrťová, lokalitní a místní dle čl.82 a čl.85.

Rozbor uliční sítě
Uliční síť je pro účely analýz zpracována do podoby sítě linií, které zjednodušeně vedou osami ulic, přičemž jednotlivé úseky začínají a končí na křižovatkách ulic. Osy ulic představují schéma veřejných prostranství, která byla vymezena v rámci průzkumu současného stavu využití území. Geometrie os ulic vychází z dat Základní mapy 1 : 25 000. Ve strukturách, ve kterých tvoří ulice přirozené bloky, typicky v kompaktní městské zástavbě, ve vilové zástavbě apod., lze specifikovat prostorové šířkové a výškové parametry ulic, a to i s rozlišením jejich levé a pravé strany. Pro toto vyhodnocení byl zpracován vlastní algoritmus, kombinující údaje Technické mapy a Současného stavu využití území. Pro každý uliční úsek tak jsou

zjištěny údaje o střední šířce (a rozptylu šířek v rámci úseku) na levé a pravé straně. Tyto údaje následně slouží pro zpracování typologie uliční sítě a zároveň jsou jedním z podkladů pro stanovení charakteru zástavby.

K článku 17
Hmota a struktura města

Definice struktury
Struktura (z latinského struere, skládat, sestavovat, budovat, pořádat) označuje způsob složení, vnitřního uspořádání určité entity, zejména pokud vykazuje určité pravidelnosti a zákonitosti. Je to souhrn vztahů mezi prvky určitého seskupení. Mnohdy se chápe také jako účelné uspořádání prvků, částí nebo složek určitého celku podle jednotícího principu či záměru – řádu. Takový komplexní popis dosavadní plánovací systém zaměřený převážně na funkční pojetí neumožňuje (přestože to teoreticky vyloučeno není; stav novelizací i způsob interpretace stavebního zákona však stále trpí neujasněností povahy „uspořádání“, případně „prostorové uspořádání“ území v územním plánu), neboť popisuje pouze způsob užívání jednotlivých budov, avšak o celku a jeho uspořádání nevypovídá téměř nic. Struktura naopak celek definuje skrze vzájemné uspořádání rozmanitých jednotlivostí.

Teprve strukturální uspořádání doplněné odpovídajícím funkčním využíváním území je uceleným nástrojem pro popis i tvorbu města, protože má schopnost být systémem popsatelným, a tudíž i plánovatelným. Prostřednictvím vymezení struktury lze ovlivňovat a vytvářet řád (osnovu), nezbytný pro životaschopnost města při nepředvídatelnosti aktivit, které města 21. století naplňují a pravděpodobně dále naplňovat budou.

Strukturální plán
Popis a typologie prostorového uspořádání stávající struktury zástavby představují „strukturální diagnózu“, jak je popsáno dále. Pomocí jednoduchých identifikátorů bylo postupně na základě popisu lokalit rozděleno celé řešené území na charakteristické oblasti, které je možné obecně definovat ve zjednodušených pojmech: centrum, předměstí, periférie a otevřená krajina.

Strukturální diagnóza
Strukturální diagnóza je základem obrazu města a strukturálně-prostorové typologie Prahy. Obraz města dokládající jeho orientaci k jednomu hlavnímu centru i při velmi rozmanité krajinné morfologii je základním interpretačním rámcem. Na starobylé jádro města, centrum, navazuje plynule blokové město. Na město navazují předměstí a kompozice je dotvářena rozmělněním periferií. Jakkoliv je terminologie jednotlivých „částí“ obrazu Prahy odlišná od studie ke studii a od autora k autorovi, obdobné členění se v odborné literatuře i pražských územních plánech opakuje již téměř jedno století. Smyslem provedené strukturální diagnózy bylo stanovit rozvojový potenciál. Strukturální diagnóza Prahy je jak východiskem, tak paralelně výsledkem vymezení lokalit, základních jednotek

Metropolitního plánu. Metropolitní plán tak naplňuje ustanovení § 43 odst. 1 stavebního zákona komplexně pojatou koncepcí (prostorového) uspořádání a (funkčního) využití jako celistvého způsobu utváření (otevřené) krajiny a města.

Strukturální pohled na území Prahy se opírá o tuto strukturální diagnózu, tedy členění struktury zástavby podle převažujících společných znaků. Identifikace struktury zástavby vychází zejména z vymezení veřejných prostranství, ale zohledňuje i další společné znaky, které souvisí s jejím stářím, stabilizací v čase i s polohou v rámci města. Právě z převažujícího výskytu těchto charakteristik se odvozují názvy základních principů – „centrum“ (město), předměstí a periferie.

Jednotlivé převažující charakteristiky města, které jsou těmito kategoriemi popsány, představují spojitá území, která souvisí s postupným narůstáním města v čase, a kromě vlastní charakteristiky se liší zejména mírou stabilizace a potenciálem rozvoje. Jádro města, ležící po obou stranách Vltavy, je utvořenou strukturou rostlou (danou zejména trasováním starých cest), sevřenou až do 19. století hradbami. Další vrstva je tvořena převážně klasickým městem uspořádaným do jasně vymezených bloků. Tato zástavba byla přirozeným rozšířením jádra města za jeho hradbami. Nachází se na vhodných plošinách za hradbami města, podél řeky Vltavy, místy v úzkých zaříznutých údolích. Tyto struktury klasického města pohltily nečetné samoty, vinohrady na svazích. Vlivem průmyslové revoluce byla následně začátkem 20. století, paralelně s výrobními areály a městským bydlením, budována i zahradní města. Utvářela se předměstí sestávající z areálů nemocnic a závodů a původních „pohlcených“ vesnic. Předměstí se rozvíjela a svým měřítkem pozvolna reagovala na rostoucí potřeby města. Dalším zásahem do struktury byly železniční tratě, které by se daly nazvat novými hradbami města (místy patrnými dodnes). V druhé polovině 20. století vznikaly obrovské komponované celky modernistických sídlišť, kde se střídají velké, ucelené exklávy zástavby prostupované parkem ve volné zástavbě. Periférie, byla až do současnosti vyplňována dle individuálních požadavků a potřeb vlastníků pozemků různorodou strukturou malého až velkého měřítka, zabírajíce zejména otevřenou krajinu za městem, ve které jsou vsazeny původní vesnice.

Struktura města

Dle základní koncepce a v návaznosti na ZÚR Metropolitní plán rozděluje území hl. m. Prahy na dvě hlavní části – město a otevřenou krajinu, tedy zastavitelné a nezastavitelné území.
Město (zastavitelné území) se skládá z uličních prostranství (ulice a náměstí), stavebních bloků (zástavba) a nestavebních bloků (parkové plochy, zahrádkové osady apod.). Tyto prvky a jejich vzájemné uspořádání definují strukturu města. Pro regulaci struktury na úrovni lokalit nebo v transformačních a rozvojových plochách Metropolitní plán definuje typy struktur (viz čl. 40–60).

Koncepce nestavebních lokalit a bloků je popsána v čl. 19 a 20, koncepce otevřené krajiny pak v čl. 21–27.

K článku 18
Koncepce výškové regulace města

Koncepce výškové regulace města je součástí urbanistické koncepce a spočívá ve výškové stabilizaci pražské městské krajiny.

Kompozice „třetího rozměru“ Prahy chrání a doplňuje pražskou krajinnou scenérii – krajinný ráz. Cílem je stabilizace stávajících částí území a vytvoření předvídatelné a jasně čitelné kompozice metropole jako celku. Koncepcí Metropolitní plán stabilizuje celkovou a velmi rozmanitou kompozici výškových hladin a chrání doposud ucelené části panoramatu při současném jednoznačném vymezení potenciálu jejich rozvoje. Celková urbanistická kompozice nastoluje očekávatelné prostředí a umožňuje Praze vnitřní rozvoj, který povede především ke zlepšení stavu a k zařazení Prahy mezi urbanisticky ceněná města celkově krásná. Nejen historicky krásná, nejen krásná jen někde. Metropolitní plán vychází z výjimečné možnosti Prahy být krásná všude, protože zcela zdevastovaná a znehodnocená území doposud ve své podstatě neobsahuje. Z hlediska hodnot měřítka pražské zástavby není výška ani velké měřítko pozitivem ani negativem samo o sobě. Některé výrazně velké, nebo výrazně vyšší budovy vznikaly v minulosti nahodile a celkové kompozici Prahy příliš nepomohly, jiné ano. Koncepce třetího rozměru města je odpovědí na potřebu obyvatel hlavního města regulovat výšku zástavby předvídatelně, přehledně a v kontextu výjimečných hodnot, rizik i příležitostí, kterými Praha disponuje. Proto je výšková regulace vymezena v hlavním výkrese struktury nad všemi stavebními bloky.

Koncepce dokomponování výškových hladin, která navazuje na projekty a realizace zejména dvacátého století, je založena na doplňování. V duchu historických územně plánovacích dokumentací Prahy lze definovat několik klíčových výškových hladin Prahy. Nejpoužívanější a nejvýraznější jsou hladiny s 2, 3, 5, 8, 13, 21 nadzemními podlažími. Téměř v přímé úměrnosti k výšce těchto hladin klesá jejich procentní výskyt. Při přepočtu podlaží na absolutní výšku se jedná přibližně o 8, 12, 20, 32, 52, 84 m, přičemž limitní úrovně, vyjadřované oficiálně hl. m. Prahou jako účastníkem řízení v souvislosti s povolováním staveb, tvoří zejména výšky 40 m a 60 m (resp. 70 m). Nejvyšší stavby mají výšku i 100 m a spoluutváří panorama města již po několik desetiletí. Z těchto hodnot, ale nikoliv pouze na základě těchto hodnot, jsou definována rozmezí podlažností výškové regulace Metropolitního plánu.

Metropolitní plán definuje, kde je možné výškové hladiny doplnit a dokončit tak kompozice buď zamýšlené a nedokončené, nebo se přihlašuje k dokončení kompozicí i náhodně vzniklých. Tato místa jsou vymezena ve stabilizovaném území, i v transformačních a rozvojových plochách, kde se dá obecně předpokládat umístění vyšších staveb než v území dnes existujících.

Krajinný a historický rámec
Definování kompozice a podmínek výškové regulace vychází ze stávajících výšek. Navazuje na katalogizace historických výškových staveb, definování nadmořských výšek všech střech a počet podlaží jednotlivých objektů, pojetí výškové regulace a podlažnosti v PSP, z historických územně plánovacích dokumentací i z podrobné historické studie vývoje výškových staveb (nejen na Pankrácké pláni) a staví rovněž na podkladech a průzkumech v ÚAP. Základem je též soubor fotografických vedut a panoramat, rozbor viditelnosti ve vztahu ke vzdálenosti, rozbor pražských svahů a vztah vertikál k horizontálám, jak je podrobně popsáno v knize Pražské veduty / Jak se dívat na (historickou) městskou krajinu, Roman Koucký, 2018, IPR Praha.

Hmota a orientace
Koncepce výškového uspořádání stanovuje především kompoziční uspořádání, které zohledňuje percepci (vnímání) člověka, který se obecně v krajině, prostor města nevyjímaje, orientuje pomocí sítě záchytných bodů. Město je různorodou hmotou, kde samostatný dům, pokud z hmoty záměrně nevystupuje a nevytváří dominantu, pro obraz města neznamená individuálně zdánlivě nic, ale nedílně spoluutváří celek. Pouze malé procento domů tvoří identitu města a zbytek je „jen“ určitou stafáží okolo – množství domů určuje velikost města. Metropolitní plán navazuje na celistvé chápání kompozice města, které můžeme vyčíst na mnoha slavných starých i novějších vedutách. Typickou ukázkou je například obraz Prahy v tzv. Würzburském albu, kde je zachycena hmota domů, definující velikost města, která v době vzniku obrazů nemohla v takové hustotě existovat. Podobně zobrazuje Prahu i Cyril Bouda na svých slavných tkaných vedutách o čtyři sta let později. Čím větší je město, čím větší je jeho hustě zastavěná plocha, tím je horší orientace, a proto je nutné strukturu města číst přes stavební i krajinné dominanty, nebo pomocí nějakých výrazných uskupení staveb. V modernistických částech Prahy, vzniklých ve dvacátém století, nemohou roli dominant plnit historické stavby, protože nejsou v centru dění a jsou jiného měřítka – z pohledu dneška jsou malé. Proto lze v kompozici města mluvit také o dominantách zcela nových. Dominantou může být třeba i celá část města. Dnes tuto roli orientačních bodů nemohou hrát ani významné (byť monumentální) stavby veřejných budov, protože jsou vůči měřítku města opět malé. Ve své podstatě je dominantou města již nikoli jednotlivá budova, ale jen jejich soubory, shluky, clustery, kupy apod.

Výšková regulace, vedoucí k jednoznačné kompozici Prahy jako skutečné metropole, je koncipována podobně, jako na starých vedutách – město je pojato ve své ucelené hmotě, v krajinném rámci, bez zvláštních výstřelků a potom jej doplňuje odůvodněné a komponované množství vertikálních a horizontálních akcentů na vybraných místech, které tvoří důstojné doplnění historických struktur.

Růst a zrod metropole
Kompozice města dokládá a potvrzuje jeho dramatický vývoj: růst Prahy byl vždy soubojem s krajinou, byl hledáním volného místa mezi svahy a stráněmi, přelézáním přes hrany a postupným zastavováním

volných náhorních plošin. Jednalo se o růst postupný, do kterého se podepsalo každé století svým specifickým stylem. Tak jako je centrum Prahy mozaikou architektonických stylů, tak je i struktura a rozložení pražských měst určitým slepencem, který se (ne)dá snadno pochopit a přečíst. Různé čtvrti, sevřené do mnoha údolí, od pradávna se přizpůsobující terénu, vybízí tento výjimečný fenomén zobrazovat. Na památku i pro orientaci. Pro člověka je obecně důležité zobrazit své pokusy o překonání sebe sama a o vztahování se k nebi.

Svahy jako překážka a pozadí

Z vedut se odečítá krajinný rámec města, typické siluety, vztah města a horizontu a členění pohledu do plánů. Pro měřítko města hraje významnou roli popředí i pozadí obrazu. Perspektiva dodává širší kontext a usazuje obraz do okolí, do nekončícího horizontu.
Pro Prahu nejtypičtější „bližší“ horizontálou, a někdy i horizontem, jsou „zarostlé svahy“, prudké terénní zlomy, kterým se město vyhýbá, a dokonce i cesty je obcházejí. Většinou se na nich dnes rozkládají parky, ale mohou být i zastavěné řidší zástavbou vilové čtvrti se zahradami a vysokými stromy. Základní obraz svahu se tím mnoho nemění. Při pohledu zdálky vypadají téměř stejně a čitelnost terénu je zcela zachována. Všechny pražské svahy s určitou sklonitostí, které jsou zároveň viditelné z větší části města a utváří tak výrazný prvek kompozice, jsou v koncepci zohledněny.

Stráně zaříznutých údolí pražských potoků viditelné jen z protější strany údolí nejsou pojímány jako klíčové. Každý vymezený svah je dole i nahoře ohraničený hranami a má charakteristický vztah k zástavbě. Je-li nezastavěný, stanovuje se v kompozici jako prostupný park, který umožňuje výhled na město a bude i nadále silným kompozičním prvkem při pohledu z města. Je-li zastavěný, je stabilizován vztah jeho struktury zástavby k celkovému obrazu města. Pro Prahu je typická i bloková zástavba kopírující terén na mírnějších svazích. Stejně vysoké domy v blokové zástavbě Prahy totiž často nevytváří homogenní vodorovnou hmotu, ale přizpůsobují se terénu a „uskakují“. Výšková hladina relativně vztažená k patě domu nemusí vést ani tolik k zarovnání zástavby do jedné úrovně, ale spíše ke zdůraznění původního terénu. Proto je v konečném výsledku užita diverzifikace výšek v bloku abstraktním rastrem (regulovaných čtvercových ploch), jak je uvedeno v podrobné regulaci výškového uspořádání.

Výšková kompozice

Výšková kompozice je komplementární k vymezení parků v urbanistické koncepci a koncepci otevřené krajiny, které vychází mimo jiné i z analýzy svahů. Parky jsou vymezeny tak, aby byly exponované stráně a svahy s vegetací chráněny. Ve spojení s výškovou regulací celého území Prahy toto vymezení chrání morfologii terénu, která definuje nejvýraznější krajinné horizontály spolupůsobící v pražské krajinné scenérii (v krajinném rázu).

Svahy zůstávají zelenou masou stromů a přilehlá zástavba na ně reaguje. Svahy jsou v Praze základním pozadím pro siluetu historického města. Město se však na úpatích svahů nezastavilo –

obešlo je. Budovy na kopcích jsou výraznější než budovy v údolí, proto táhlé hmoty panelových sídlišť určily během několika nedávných desetiletí nový horizont města a posunulo jeho hranice do dosud nezastavěné krajiny, „do dálky“. Horní hrana nejbližších svahů tak v Praze město dnes neohraničuje a jen málokdy se svah dotýká nebe. Ve výškové kompozici tvoří nejbližší horizonty vltavských břehů, ty, které si zachovaly svůj kompoziční význam pro střed města, základní referenci měřítka.

Referenční výška kompozice, pražská vertikální „stovka“
Horizontály mají pro kompozici ještě jeden zásadní význam. Mezi Vltavou (cca 190 m n. m.) a Pražskou plošinou, zejména na levém břehu, je rozdíl přibližně 100 m. Tento rozměr je Metropolitním plánem označen za referenční výšku, za proporci krajiny. Otevřená krajina rámuje město. Rozhodný je tzv. první horizont. Za ten je možné považovat nejvyšší viditelnou linii vrcholů Strahova, Pavího vrchu a Dívčích Hradů (320–255–300 m n. m.).

Nejdůležitější dominanta Pražského hradu má relativní výšku 96 m a její pata je nad řekou přibližně 60 m (250 m n. m.). Přibližně ve stejné výšce je i vrchol Vítkova (260 m n. m.). Výška Letenské pláně (230 m n. m.) je stejně vysoko jako „protější“ horizontála opevnění Vyšehradu. Historické dominanty jsou ve své podstatě přísně hierarchizovány. Prašná brána, Staroměstská mostecká věž, ale ani věže Týnského chrámu výšku katedrální věže na Hradě nepřevyšují a navíc jsou „v údolí“.

Komplementárně k těmto dominantám historickým jsou postaveny dominanty „nové“ a to i přes to, že jejich vznik byl možná i trochu náhodný, ale stal se přesto součástí pražského panoramatu. Nejvyšší dům v Praze stojí na Pankrácké pláni (260 m n. m.) a má výšku 109 m, nejvyšší obytný dům stojí také na Pankrácké pláni s výškou 104 m a další stojí naopak v údolí Rokytky (200 m n. m.) a má výšku 94 m. Tyto stavby jsou ale od Hradu vzdálené 5 km, respektive 7,5 km. Metropolitní plán, z mnoha důvodů, stanovuje výšku 100 m jako výšku pro Prahu referenční. Veškerá regulace potenciálních nových dominant je jí podřízena.

Městská příroda

K článku 19
Koncepce městské přírody

Městská příroda je souhrnné označení užité pro soubor nestavebních ploch v zastavitelném území ve městě vymezených Metropolitním plánem. Hlavní součásti městské přírody jsou lesy, městské přírodní plochy, různé typy městských parkových ploch, zahrádkové osady, blíže viz články 110 a 111 Metropolitního plánu. Kromě těchto ploch podrobnějšího strukturálního členění nestavebních bloků vymezených Metropolitním plánem jsou v městské krajině podstatnou přírodní složkou rovněž enklávy otevřené krajiny s plochami podrobnějšího strukturálního členění otevřené krajiny, dále parkově upravené části

náměstí vymezené jako součást uličních prostranství a plochy trvalé vegetace různých forem ve stavebních blocích.
Metropolitní plán ve své vrstevnaté struktuře a krajinné kompozici obsahuje prvky, které společně tvoří kostru zelené infrastruktury. Ta překonává dělení krajiny na městskou a otevřenou, jelikož krajinu integruje jako souvislý a funkčně propojený celek. Kostra zelené infrastruktury je proto vymezena napříč celým územím hlavního města Prahy a zohledňuje rozdílné nároky na správu krajiny jak v městské, tak v otevřené krajině. V rámci městské přírody jsou například vymezeny městské parky, které se svým charakterem a potřebnou mírou úprav odlišují od parků krajinných, jež se nacházejí v otevřené, nezastavitelné krajině. Městské parky se nachází v zastavitelném území města a jsou výrazně ovlivněny lidskou činností, protože jsou pravidelně upravovány a udržovány. Mají spíše menší až střední rozlohu a slouží především k rekreaci, odpočinku a společenským aktivitám obyvatel uvnitř města, přičemž často obsahují prvky jako upravené trávníky, cílenou výsadbu, zpevněné cesty, lavičky, hřiště a další mobiliář. Oproti tomu krajinný park se nachází v otevřené krajině mimo souvislou zástavbu, má větší rozlohu a více přirozený charakter, kde se střídají přírodní prvky, jako jsou lesy, louky, ovocné sady či vodní plochy. Krajinné parky plní nejen rekreační funkci, ale zároveň představují prostor, ve kterém jsou uskutečňována opatření s významným ekologickým a krajinotvorným dopadem na širší okolí. Tato opatření zahrnují jak přírodě blízké opatření, tak i cílené krajinářské úpravy. Podrobnější přístup k plánování krajiny (tedy zelené infrastruktury) je dále rozpracován v úvodu hlavy kapitoly III: Koncepce (otevřené) krajiny, městská příroda je také součásti Městské krajiny Prahy vymezené v ZÚR, kde jsou definovány její cílové kvality.

K článku 20
Kompozice městských parků

Městské parky jsou součástí veřejných prostranství. Městské parky jako nestavební bloky jsou částmi území určenými převážně k nestavebním účelům v návaznosti na §12 PSP (resp. § 11 odst. 1 NPSP). Jedná se o nestavební plochu s důsledky pro rozhodování v území podrobněji vyjádřenými individuálními podmínkami. Schéma hierarchie parků bylo v rozpracované podobě publikováno již v Konceptu odůvodnění (Metropolitní plán, Koncept odůvodnění, IPR Praha 2014).

Území označená v přípravných materiálech pro Metropolitní plán jako městské džungle byla vyhodnocena a zpracována i graficky. Celkem se jednalo o 105 městských džunglí o celkové výměře 1.274 ha, tzn. 2,5 % z celkové rozlohy Prahy a 4,4 % z plochy zastavěného území. Na základě tohoto vyhodnocení byly plochy městských džunglí rozděleny na ty, které jsou svým potenciálem a polohou vhodné ke kultivaci do podoby městského parku a nestavebních bloků a na ty, jejichž plochy jsou vhodnější k využití pro zástavbu, a tedy doplnění stávající struktury stavebních bloků. Okrajově též byly některé plochy vymezeny jako vhodné pro využití pro stavby sloužící sportu a rekreaci. Vymezené městské parky nijak nevylučují vznik parků

založených na více ruderálním či bezzásahovém přístupu, který se svým charakterem blíží pojmu „městské džungle“, jenž je blíže popsán dále v odůvodnění k čl. 84
Vyhodnocení městských džunglí bylo užito jako základní podklad pro návrh městských parků v Metropolitním plánu, jak je podrobně popsáno v odůvodnění čl. 84 o snížení deficitů parků po návrhu nových parků – návrhem nových parků a jejich realizací dochází ke zlepšení situace v oblastech s aktuálním deficitem parkových ploch.

Městské džungle byly vyhodnocovány též na základě kompozice tzv. zelených klínů. Teorie zelených klínů se datuje k roku 1910 (Eberstadt, Möhring a Petersen: Gross-Berlin. Ein Programm für die Planung der neuzeitlichen Grosstadt). V případě Prahy byla myšlenka vytvoření zeleného pásu kolem Prahy, který by byl protínán příčnými pásy, tzv. klíny zeleně, užita poprvé patrně v roce 1919 (Plánovaný systém zeleně z roku 1919). Tento koncept byl nahrazen vymezením prvků zelené infrastruktury a kostry zelené infrastruktury. Podrobnější přístup k plánování krajiny, tedy zelené infrastruktury, je dále rozpracován v úvodu kapitoly III: Koncepce (otevřené) krajiny.
„Základní směry rozvoje zeleně – zelené klíny“ jsou Metropolitním plánem vymezeny jako 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 nestavební bloků a otevřené krajiny (v zastavitelném území i v nezastavitelném území), ÚSES a parkové plochy. Konkrétní posouzení souladu MPP s vymezením směrů rozvoje zeleně a zelených klínu v ZÚR je uvedeno v kapitole 2 textové části odůvodnění MPP.

Parky a jejich hierarchie
Městské parky jsou nedílnou součástí urbanistické koncepce. Pojem „park“, resp. „městský park“, je v těchto souvislostech užit jako zastřešující obecně srozumitelný termín pro vnitřně diferencovaný soubor zpravidla veřejně přístupných ploch sloužících rekreaci na území města Prahy a nelze jeho obsah ztotožňovat s obsahem pojmu „park“ definovaným z hlediska jiných účelů, zejména jej zaměňovat s pojmem „přírodní park“ dle zákona o ochraně přírody a krajiny. Vzhledem k tomu, že některé z parků mají typický městský charakter a jsou zaměnitelné ve svém označení se slovy „sad“ či „zahrada“ (Riegrovy sady, Zahrada Kinských apod.), jsou parky v zastavitelném území označovány souhrnně jako „městský park“. Parky v nezastavitelném území jsou označeny jako „krajinný park“. Charakteristika parků je součástí KLZ příslušné lokality.

02/ Hlava III
Koncepce (otevřené) krajiny

Krajinná kompozice
Pro Prahu, pro obraz Prahy, a tedy i pro obraz krajiny Prahy má zásadní význam topografická a morfologická predispozice. Poloha v Pražské kotlině, protékané řekou Vltavou, při úpatí svahů údolí a někdy též na těchto svazích, na horních hranách a navazujících

rozsáhlých plošinách, jakož i v údolích vltavských přítoků (včetně řeky Berounky), spoluurčuje charakter a strukturu zástavby. Rozmanité přírodní podmínky, v první řadě morfologie terénu, jsou hlavní příčinou mimořádné pestrosti a bohatosti dílčích krajinných struktur, které vytvářejí jemnou krajinnou matrici. Praha je (a musí zůstat) městem malých měřítek, působivého detailu, a to jak v její stavební, tak v přírodně-krajinné složce.

Pro kompozici krajiny (městské i otevřené) je základní osou řeka Vltava, která na území Prahy vstupuje na jihu protnutím elevací ze starých odolných hornin svrchního proterozoika v sevřeném údolí jižně od Zbraslavi a která opouští území Prahy na severu v hlubokém zářezu v obdobných horninách severně od Troji. V centrální části Prahy řeka vytvořila v měkčích spodně paleozoických břidličných souvrstvích pražské pánve Barrandienu a na nich uložených mladších horninách údolí, v němž bylo město založeno. Široká říční niva vyplněná ve své svrchní části holocenními štěrkopískovými sedimenty se nachází v jižní části Prahy, v místě soutoku Berounky s Vltavou a dále proti proudu Berounky. Hydrografická síť s centrální Vltavou (a v širším kontextu i Berounkou) je základním kompozičním rysem krajiny Prahy a kostry zelené infrastruktury, kterou Metropolitní plán rozvíjí do většího detailu.

Působením povrchových vod na geologické podloží byl v Praze vytvořen charakteristický georeliéf. Vysoká geodiverzita (substrátová a morfologická rozmanitost) podmiňuje diverzitu biologickou. I to je důvodem, že v Praze jsou jako zvláště chráněná území vymezeny desítky lokalit a ochrannému režimu s různým stupněm regulace podléhají mnohá další území, a to i plošně velmi významná (přírodní parky jakožto kategorie územní obecné ochrany přírody a krajiny, chráněná krajinná oblast). Metropolitní plán respektuje chráněná území přírody a krajiny a prostřednictvím nastavených regulativů přispívá k naplnění ochrany těchto mimořádně hodnotných území. Přírodní, přírodě blízká i uměle člověkem založená, avšak přírodními prvky vybavená území jsou důležitými součástmi kompozice krajiny, a to jak krajiny příměstské, tak krajiny uvnitř města Prahy. Uvnitř města vychází kompozice ploch s významnou rolí vegetace ve struktuře a charakteru daného území, tj. nestavebních ploch v zastavitelném území a nezastavitelných ploch v enklávách otevřené krajiny, z důrazu na význam parků pro život města a život ve městě, z hierarchizované koncepce rozvoje parků plnících funkce rekreačně intenzivně využívaných území.

Městské parky jsou v moderním městě jednou ze základních složek matrice městské krajiny a zásadním předpokladem vysoké úrovně kvality života v souvisle zastavěném území města. Jsou veřejnými prostranstvími. Vzhledem k pestré morfologii krajiny a v té souvislosti rovněž z důvodu setrvalého vývoje v posledních mnoha desetiletích, kdy je zemědělská činnost v méně příhodných podmínkách nahrazována zalesněním (cíleným či samovolným), má řada těchto parků lesní charakter. Kultivování těchto území do podoby městských parků znamená mj. prosvětlení porostů a vytvoření nelesních partií. To přispěje i k větší biodiverzitě vnějšího prostředí. Lesů je v městském prostředí Prahy dostatek, na rozdíl od udržovaných

parků, poskytujících příjemné prostředí a vyhlídková místa na město a krajinu. „Zelené svahy“ vltavského údolí a údolí přítoků Vltavy jsou jednou ze základních hodnot i poznávacích znaků krajiny Prahy. Absence či nízká míra péče o většinu z těchto území a jejich kultivaci je jedním ze základních deficitů.

Metropolitní plán prostřednictvím kategorizace ploch, hierarchizace parků a důrazu na rekreační a městotvornou úlohu v paletě funkcí nezastavěných enkláv ve městě vytváří předpoklady pro minimalizaci rozsahu ploch „městské džungle“, jakožto neudržovaných „ploch zeleně nikoho a všech“. Dosavadní existence takovýchto rozsáhlých ploch uvnitř organismu města svědčí o nehospodárném nakládání s potenciálem města. Tzv. „nová divočina“, která postupem času na takovýchto nevyužívaných plochách vzniká, není městotvornou alternativou, ale svědectvím o dlouhodobém nevyužívání vnitřních rezerv, v důsledku čehož městu chybí kultivované parky a město se rozpíná do i velmi vzdáleného, a tedy infrastrukturně obtížně obsloužitelného okolí.

Po staletí daná a rozvíjená struktura venkova v okrajových částech správního území Prahy se měnila pozvolna tak, jak se město plošně rozpínalo a pohlcovalo dřívější obce v okolí; přitom hranice správního území se vždy v dostatečném předstihu zvětšila na úkor území regionu za Prahou (nyní Středočeský kraj). Zásadní nevratný a nežádoucí zásah do otevřené krajiny v zázemí Prahy byl způsoben nekontrolovatelným záborem otevřené krajiny, rozpínáním sídelní kaše (urban sprawl), který kromě enormního růstu nákladů na správu města vyvolal, vyvolává a nadále bude vyvolávat ničení krajinné struktury a zeslabení až zánik rekreačních hodnot této krajiny. Kompozice tradiční zemědělské krajiny středních Čech je dosavadním vývojem zásadně narušena. Týká se to širšího území Prahy a navazujících partií Středočeského kraje. Metropolitní plán je koncipován tak, aby další extenzivní rozvoj města omezil.

Jedním ze základních kompozičních návrhů Metropolitního plánu je vymezení krajinného rozhraní jakožto nezastavitelného pásu území obklopujícího souvisle zastavěné území města. Krajinné rozhraní nepřekračuje správní hranice města Prahy, zejména na západě se jich dotýká a překročení směrem ven z Prahy, do Středočeského kraje, je vhodné, ne však podmiňující. Území začleněná do krajinného rozhraní mají různý stávající charakter, pás pozemků má proměnlivou šíři. Každá část území má svá místní specifika, pro každou část Metropolitní plán v charakteristice lokality uvádí jasné požadavky a regulace. V územích s výrazně omezenou šířkou rozhraní lze očekávat vyšší intenzitu nových krajinných úprav, v územích přiléhajících k dopravně silně zatíženým trasám důraz na protihlukový a protiprašný efekt opatření, v územích s tradičním zemědělstvím důraz na posílení ekologické rovnováhy krajiny a prostupnosti krajiny pro člověka i ostatní biotu.

Metropolitní plán konkrétně nevymezuje hierarchicky nižší úroveň krajinných rozhraní, tedy rozhraní obklopující menší celky se zástavbou. Koncepčně je možno za takováto rozhraní považovat každé nezastavitelné území více či méně obepínající dílčí územně

oddělené plochy se zástavbou v rámci území hlavního města Prahy. Zachovat územní oddělenost jednotlivých sídel, zejména historických, je jednou ze zásad vyjádřených v ZÚR, v PÚR, v Politice architektury a stavební kultury ČR i v Politice krajiny. Územně plánovací dokumentace pro Prahu nemůže plně ovlivnit vývoj v bezprostředním okolí Prahy, je zřejmé, že tato dílčí krajinná rozhraní jsou v případě, že se nacházejí bezprostředně u správní hranice Prahy, Metropolitním plánem ochráněna před zástavbou jen zčásti.

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. Metropolitní plán tyto abstraktně vymezené směry respektuje a upřesňuje je vymezením otevřené krajiny, enkláv otevřené krajiny, nestavebních bloků a ploch ÚSES jako součást sítě zelené infrastruktury. Konkrétní posouzení souladu MPP s vymezením směrů rozvoje zeleně v ZÚR je uvedeno v kapitole 2 textové části odůvodnění MPP.

Naopak širší přístup k plánování napříč územím přináší první územní studie Pražského metropolitního regionu, vydaná v roce 2024 (dále „ÚS PMR“). Tato studie usiluje o koordinovaný rozvoj v širších územních souvislostech, překračuje správní hranice jednotlivých obcí a měst, nahlíží na krajinu jako na vzájemně provázaný celek a podporuje plánování přesahující rámec administrativně vymezených území. Tato studie koordinuje rozvoj technické, dopravní a zelené infrastruktury s ohledem na strukturu a charakter metropolitního regionu. Tento přístup umožňuje navazovat na širší prostorové souvislosti a plánovat rozvoj území v kontextu reálných potřeb metropolitního regionu, čímž přispívá k formování udržitelného a funkčně integrovaného města budoucnosti.

Základní cíle koncepce otevřené krajiny

Kritérii pro výběr návrhů opatření a změn podmínek pro využití území je směřování přírodní složky města k naplnění cílů: příjemná obytná krajina, kulturní a kultivovaná krajina, ekologicky stabilní krajina, rekreační krajina. Tedy: krajina jako jedna z vnějších podmínek pro spokojený život a sociální soudržnost rezidentů, krajina jako výzva k návštěvě a krajina jako prostředí pro rozumnou ekonomickou prosperitu. To vše s cílem vytvářet ekologicky stabilní krajinu, která zahrnuje vodohospodářské a stabilizační funkce, ochranu biodiverzity a udržitelné zemědělské hospodaření přizpůsobené místním půdním podmínkám, podporující zasakování a zadržování vody a zmírňující vodní i větrnou erozi.

Jasná kompozice skládající se ze tří základních částí: městských parků, otevřené krajiny a krajinného rozhraní formuje prostorový rámec, jenž se stává nosnou strukturou pro vymezení kostry zelené infrastruktury. Tyto jednotlivé komponenty respektující přírodní danosti zejména v podobě „dostředné“ sítě vodních toků a jejich údolí a teras, hran údolí a hřbetů, umožní posuzovat dílčí záměry

prizmatem základní otázky: posílí / oslabí realizace záměru obraz krajiny města?
Vzhledem ke své komplexní povaze a současně nutnosti zaručit dostatečnou flexibilitu plánu pro další konkrétní řešení v jednotlivých územích, reagujících na konkrétní požadavky na změny v území, není možné od Metropolitního plánu reálně vyžadovat detailní řešení změn v uspořádání otevřené krajiny na území hlavního města Prahy. Aby bylo v budoucnu možno realizovat žádoucí změny v území a jeho uspořádání, jsou regulační principy nastaveny tak, aby takováto zlepšení stavu nevyvolávala nutnost vydání změny územního plánu. Samozřejmou podmínkou takovéto proměny je zejména skutečnost, že se nejedná o změny zásadního charakteru a změny ohrožující úroveň biologické diverzity a ekologické rovnováhy krajiny.

Krajinné parky
V nezastavitelném území jsou vyznačeny parky v otevřené krajině – krajinné parky. Jedná se zejména o významná stávající území vysokého přírodně – krajinného významu, v menší míře též o nově navrhovaná území, často v krajinném rozhraní, kde je území koncipováno tak, aby bylo dobře využitelné zejména k rekreačním účelům. Na základě výše uvedeného principu jsou vymezené parky v enklávách otevřené krajiny vedeny jako parky krajinné. Krajinné parky jsou spolu s městskými parky důležitými prvky zelené infrastruktury, spoluvytváří kostru zelené infrastruktury a navazují na vazby a kostru zelené infrastruktury vymezené v ÚS PMR.

Zelená infrastruktura
Metropolitní plán ve své vrstevnaté struktuře zahrnuje prvky zelené infrastruktury, které představují klíčový aspekt pro udržitelné plánování a rozvoj městské i otevřené krajiny. Zelená infrastruktura přispívá ke zlepšení mikroklimatu, zmírnění efektu městského tepelného ostrova, zadržování srážkové vody, ochraně biodiverzity a zároveň zajišťuje funkční propojení přírodních a rekreačních ploch. Na tyto výzvy reaguje Metropolitní plán návrhem konkrétních prvků zelené infrastruktury, přičemž částečně vychází také z nadřazené ÚPD a z ÚS PMR.

ÚS PMR vymezuje krajinné oblasti, individuální krajiny a kostru zelené infrastruktury, zohledňuje správní hranice hlavního města Prahy a integruje je do celkového kontextu plánování metropolitního regionu. V rámci menšího měřítka ÚS PMR jsou do kostry zelené infrastruktury zařazena území nesporných přírodních kvalit nadregionálního a regionálního významu, jedná se zejména o lesy, zvláště chráněná území, lokality soustavy Natura 2000 a říční krajina. Jde o identifikaci prvků v území dochovaných v přírodní kvalitě, které zaručují plnou funkčnost z hlediska poskytovaných ekosystémových služeb a ekologické rovnováhy a za předpokladu že hydrologická síť je základem kostry zelené infrastruktury.

Územní studie definuje zelenou infrastrukturu v návaznosti na stavební zákon takto: „*Zelená infrastruktura zajišťuje kvalitu života v udržitelném životním prostředí. Hlavním nástrojem zelené infrastruktury v našem středoevropském prostoru je vymezení propojených přírodních prvků pro rozumné hospodaření se*

srážkovými vodami, což vede ke zlepšení mikroklimatických podmínek a zvýšení biodiverzity při současném posilování rekreačního významu krajiny.“

Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy vymezují 12 individuálních krajin, kdy pro každou jsou stanoveny cílové kvality, které odrážejí převládající charakter daného území. Na tyto krajiny navazuje Metropolitní plán, který je ve svém měřítku územního plánu dále zpřesňuje lokalitami. Ty jsou v Metropolitním plánu pojaty a rozpracovány jako strukturální uspořádání území, které podporuje různé způsoby využití v závislosti na charakteru jednotlivých lokalit.

Na úrovni Metropolitního plánu je dále možno zpřesnit a rozvíjet kostru zelené infrastruktury navrženou v ÚS PMR, a to zejména prostřednictvím ploch podrobnějšího strukturálního členění v nestavebních blocích a otevřené krajině v kombinaci s vymezeným Územním systémem ekologické stability a parkovými plochami. Rekreační potenciál kostry zelené infrastruktury je rozvíjen také navrženou sítí cyklotras a pěších propojení, jak je dále popsáno v odůvodnění čl. 127 a 128. Základem kostry zelené infrastruktury v Praze je Vltava s Berounkou. Jednotlivé prvky náležející ke kostře zelené infrastruktury jsou na území Prahy často uspořádány do zřetelných směrů zelené infrastruktury, kdy stávající morfologie území Prahy do značné míry předurčuje jejich převážně radiální charakter.

Nedílnou součástí zelené infrastruktury je vedle vymezených konkrétních prvků také přístup k protipovodňové ochraně a vodním tokům, a to jak v městské, tak i v otevřené krajině. V otevřené krajině jsou uplatňována především přírodě blízká protipovodňová opatření, zatímco v městském prostředí převažují spíše technická řešení. Podrobnější popis a návrh konkrétních opatření jsou dále popsány v rámci systému povrchových vod v odůvodnění k čl. 132, 133 a 134 MPP.

Vymezená kostra zelené infrastruktury na území Prahy, umožňuje efektivnější alokaci investic a stanovení priorit při plánování rozvojových záměrů v území. Vytváří koncepční rámec pro koordinaci budoucích vodohospodářských opatření, zahrnujících například zadržování vody v městské i otevřené krajině, revitalizaci vodních toků či obnovu mokřadů a zároveň i pro širší krajinářské úpravy, včetně posilování rekreační hodnoty území nebo krajinné zemědělské mozaiky. Klíčovou funkcí kostry zelené infrastruktury je systémové a koncepční propojení jednotlivých opatření v rámci celého území v návaznosti na vymezené prvky zelené infrastruktury v Metropolitním plánu. Tímto dochází k integraci environmentálních, sociálních i ekonomických aspektů do jednoho udržitelného celku, který umožňuje plánovat další rozvoj smysluplně, koordinovaně a s ohledem na funkční vazby v krajině. Díky tomu se předchází nekoordinovaným zásahům, zajišťuje se kontinuita ekologických funkcí krajiny a podporuje se dlouhodobá odolnost území vůči negativním dopadům klimatické změny. Tento přístup k plánování vede v neposlední řadě také k úspoře financí hlavního města.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

K článku 21
Otevřená krajina

Otevřená krajina je pojem užitý v Metropolitním plánu se stejným obsahem jako nezastavitelné území. Je ekvivalentem rovněž užívaného pojmu volná krajina. V podrobnosti Metropolitního plánu dochází ke zpřesnění definice tohoto pojmu ze ZÚR (viz čl. 5 odst. 1 písm. c) MPP a definice otevřené krajiny v úvodní části ZÚR písm. i)). Nezastavitelné území je tvořeno územím nezastavěným (stav), u něhož MPP potvrzuje a zachovává existující nezastavěnost, a některými částmi území zastavěného. Vymezení nezastavitelného území v MPP v některých částech zastavěného území je dáno uplatněním cílů a úkolů územního plánování, definovaných v §§ 18 a 19 stavebního zákona. Důvodem je, že formální postup vymezení zastavěného území daný stavebním zákonem, zejména § 58 SZ, vede k nevyhovujícím výsledkům. MPP proto ochranu a rozvoj hodnot otevřené krajiny řeší formou vymezení nezastavitelných ploch. MPP v otevřené krajině vymezuje zastavěné stavební pozemky jako samoty, které potvrzuje a zachovává jejich zastavěnost.

Ostatní zastavěné území v otevřené krajině, které nesplňuje požadavky na vymezení jako zastavěné stavební pozemky, MPP vymezuje jako nezastavitelné plochy. Nezastavitelnost v těchto případech zajišťuje procesem inverzním k vymezování zastavitelných ploch v (dosud) nezastavěném území: vymezuje plochy určené k zachování krajinných, přírodních a rekreačních hodnot území a vzhledem k formálním okolnostem jejich vymezení je označuje za „formální rozvoj krajiny“ (blíže viz odůvodnění čl. 8). V některých případech, kdy je vymezení zastavěného území v rozporu např. s ochranou a rozvojem přírodních hodnot či s účinnou protipovodňovou ochranou, je území navrženo k rozvoji otevřené krajiny, tj. ke zlepšení stavu krajinných, přírodních a rekreačních hodnot v místech, kde je existence zástavby (zastavěných stavebních pozemků) do budoucna nežádoucí. Tento navržený stav je vyjádřen vyznačením nezastavitelné rozvojové plochy s přírodním, event. rekreačním využitím.

Enklávy otevřené krajiny v Městské krajině Prahy jsou specifickým případem přírodního prostředí. Tyto nezastavitelné lokality Metropolitního plánu jsou evidovány pod č. 880—889, 892—894, 896—899, 915, 977, podrobněji viz odůvodnění k čl. 11. Konkrétní posouzení souladu MPP s vymezením směrů rozvoje zeleně – zelené klíny v ZÚR je uvedeno v kapitole 2 textové části odůvodnění MPP.

K článku 22
Strukturální členění otevřené krajiny

Protože krajina je všude, jak v relativně přírodních a přírodě blízkých územích, tak v intenzivně urbanizovaných centrech či subcentrech města, je strukturální členění území Prahy vztaženo i k otevřené

krajině. Celé území Prahy je tak popsáno prostřednictvím typů struktur, z nichž pro strukturální členění otevřené krajiny Prahy bylo stanoveno celkem 7 typů struktur. Společně s 10 typy struktur pro zastavitelné stavební lokality a 3 typy struktur pro zastavitelné nestavební lokality bezezbytku pokrývají území Prahy. Struktura je jednou ze čtyř základních vlastností lokality. Strukturám lokalit v otevřené krajině jsou věnovány čl. 54–60 Metropolitního plánu, podrobnějšímu strukturálnímu členění lokalit otevřené krajiny čl. 111 a 112 MPP.

K článku 23
Rekreace v otevřené krajině

Pro rozvíjení vhodných podmínek pro rekreaci je stanovena řada principů Metropolitního plánu. Požadavek na zlepšení podmínek pro rekreaci vyplývá ze ZÚR (viz oddíly a)1.1.2 respektive a)1.1.3). Obecně platí, že nezastavitelná území a nestavební části zastavitelných území ve správních hranicích hlavního města Prahy jsou určena prioritně k rekreaci, sportu pod otevřeným nebem, relaxaci a oddychu a mohou být plánována spolu s přírodě blízkými opatřeními pro zvýšeni odolnosti krajiny. Rekreace je do otevřené krajiny začleněna tak, aby podporovala ekologické procesy, jako je například zvýšení retence vody v daném území, ochrana půdy před erozí nebo zachování druhové diverzity, s cílem vytvořit prostředí příjemné pro lidi. Rekreace v otevřené krajině je směřována především do území, ve kterém jsou vymezeny nezastavitelné rekreační lokality. Tyto lokality byly jako rekreační určeny na základě přirozených predispozic území, zejména jeho charakteru a struktury krajiny.

Krajina představuje základní strukturální prvek, jedná se o území s takovou strukturou, která jsou ze své podstaty vhodná pro rozvoj rekreace, jedná se například o struktury krajiny výrazných údolí, výrazných vrchů či leso-zemědělské krajiny. I když některá území či plochy nejsou součástí nezastavitelných rekreačních lokalit, jejich rekreační význam může být odvozen z jejich zařazeni do ploch podrobnějšího strukturálního členění, krajinných parků, nezastavitelných transformačních ploch a také z jejich příslušnosti ke krajinnému rozhraní. To je v souladu s cílem udržitelného rozvoje města, soběstačného města, které dokáže své potřeby naplňovat z podstatné části ve svých hranicích a v návaznosti na Středočeský kraj. Tím se současně vytvářejí podmínky pro snížení zátěže prostředí, plynoucí z nutnosti obyvatel města přesouvat se na velké vzdálenosti do oblastí, která jsou vhodná pro rekreaci a odpočinek.

Vlajkovým příkladem pro rozvoj rekreace v otevřené krajině je projekt na soutoku Vltavy a Berounky, pro který byla zpracována mezinárodní krajinářská studie Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024) a který je první svého druhu a měřítka v České republice. Tato studie byla zpracovaná ve spolupráci pěti pražských městských částí a města Černošice na rozloze cca 1300 ha. Plánovaná opatření zahrnují protipovodňovou ochranu společnou pro Lipence a Dolní Černošice s potenciálem rozvoje regionálního říčního

parku až k městu Beroun v nivní krajině řeky Berounky, s rozlohou cca 3600 ha. Tato studie propojuje a integruje různé způsoby využití území, jako jsou zemědělství, protipovodňová ochrana, zhodnocení přírodního dědictví, těžba štěrkopísku či rekreace a v návrhu příměstského parku zohledňuje všechny tyto souvislosti v území. Rozvoj rekreace v otevřené krajině má dále navazovat na vazby, krajinné parky a kostru zelené infrastruktury vymezené v ÚS PMR, navazující na Městskou krajinu Prahy.

K článku 24
Prostupnost otevřené krajiny

Volný pohyb městskou krajinou a otevřenou krajinou, s minimem omezení a bariér, je jednou ze základních hodnot a kvalit, které město může svým obyvatelům a návštěvníkům poskytovat. Obecně platí, že prostupnost krajiny v nezastavěném a nezastavitelném území je jedním ze základních rysů otevřené krajiny a míry její užitnosti, a to jak v pohledu ekonomickém, tak (v možnosti využití pro sport, rekreaci, relaxaci a oddych člověka – což představuje významný podíl na kvalitě života v daném konkrétním místě města).

Přístup do krajiny, zejména krajiny nezastavěné, upravuje § 63 zákona č. 114/1992 Sb., který stanovuje např. právo každého na průchod krajinou (nikoliv absolutní – uvedena jsou omezení) či nezbytnost souhlasu orgánu ochrany přírody v rozhodování o možnosti zrušení či zřízení účelových komunikací, stezek či pěšin. Zároveň určuje obci, tedy i Praze, povinnost vést přehled o veřejně přístupných účelových komunikacích, stezkách a pěšinách v obvodu své územní působnosti. Odlišným úhlem pohledu je nazírána prostupnost pro živočichy (zejména volně žijící a zejména pro vyšší savce – migrační koridory) a rovněž částečně odlišně je posuzována a hodnocena prostupnost krajiny pro biotu obecně (biokoridory ÚSES). Tato prostupnost byla detailně zkoumána při průzkumech v rámci mapování krajiny pro ÚAP a při zpracování Plánů ÚSES.

Metropolitní plán rozvíjí stávající velmi dobrou prostupnost územím městské krajiny a otevřené krajiny tím, že navrhuje doplnit propojení formou nových cest či stezek tam, kde je v současném stavu evidována jejich absence. V územích určených Metropolitním plánem k plošně významným změnám v uspořádání a využití území (T/R plochy) jsou obdobně navrhována potřebná uliční a pěší propojení a napojení. Vymezení pěších a cestních propojení v otevřené krajině Metropolitního plánu vychází z návaznosti na existující síť komunikací v otevřené krajině, i ze závěrů zohledněných krajinářských, územních a urbanistických studií.

Současně je reflektován předpokládaný budoucí rozvoj území a prostupnost navržena tak, aby byla logicky a prostorově koordinovaná se strukturou území. V rámci ÚS PMR jsou vymezeny přesahující vazby (zejména ve formě vodních toků) do Městské krajiny Prahy a ty mají být prioritně rozvíjeny. Prostupnost podél vodních toků je důležitým předpokladem pro zajištění návaznosti

městské krajiny Prahy na Pražský metropolitní region, a to také stanovuje § 11 odst. 4 Pražských stavebních předpisů (resp. § 3 odst. 2 NPSP), který ukládá požadavek na zajištění prostupnosti pro pohyb chodců a cyklistů podél vodních toků. Prostupnost v otevřené krajině je dále rozvíjena návrhem cyklotras a pěších propojení a je popsaná v odůvodnění k čl. 127 a 128.

K článku 25
Protierozní opatření v otevřené krajině

Protierozní opatření nejsou v Metropolitním plánu řešena přímým a konkrétním vymezením plochy. Nicméně každý z návrhů na změny v uspořádání území a ve využití území, který při své realizaci vede k doplnění trvalé vegetace do krajinné struktury, je významným opatřením vedoucím ke snížení vodní a větrné eroze. Metropolitní plán vytváří podmínky pro realizaci protierozních opatření prostřednictvím kombinací regulací. Protierozní opatření jsou součástí zelené infrastruktury a jsou realizována například prostřednictvím přírodě blízkých opatření v otevřené krajině. Kompetence řešit a umísťovat v území konkrétní účelová protierozní opatření má krajinné plánování v rámci podrobnějších dokumentací nebo pozemkových úprav (Komplexní pozemková úprava, Jednoduchá pozemková úprava). Regulace Metropolitního plánu je nastavena tak, aby nebyla pro proces pořizování a schvalování těchto pozemkových úprav překážkou, tzn. aby pro realizaci protierozních opatření nebylo nutno pořídit změnu MPP. To Metropolitní plán zajišťuje prostřednictvím SES dle čl. 108 textové části. Protierozní opatření, které se týká zemědělských ploch, má být vždy ve svých důsledcích opatřením vedoucím mj. ke zvýšení ekologické stability dotčených ploch, a lze tedy obecně předpokládat soulad s Metropolitním plánem.

Grafickým znázorněním podrobnějšího strukturálního členění ploch otevřené krajiny a stanovením regulativu s užitím SES v otevřené krajině dle čl. 107 a 108 Metropolitní plán umožňuje realizaci protierozních opatření v otevřené krajině. V některých případech je vymezením nezastavitelných transformačních ploch v otevřené krajině vyjádřen konkrétní požadavek na změnu v krajině, která bude mít v případě uskutečnění účinek protierozního opatření, zejména jedná-li se o transformaci přírodního charakteru. Zásady prostorového uspořádání nezastavitelných lokalit stanovují provádět změny se zřetelem na zvyšování odolnosti otevřené krajiny proti erozi.

K článku 26
Ochrana před povodněmi

Povodně jsou pro Prahu odpradávna velkým rizikem. Na základě historických zkušeností s povodněmi, potvrzených v letech 2002 a 2013 je nutné předcházet rizikům spojeným s povodňovou aktivitou Vltavy a Berounky i drobných vodních toků. Vymezení záplavových území a následné stanovení omezení využití území v jejich rámci je základním nástrojem předcházení škod na majetku a ochrany zdraví i životů obyvatel. Podrobně viz odůvodnění k čl. 133 a 134.

Koncepce ochrany před povodněmi je na území Prahy řešena souborem technických opatření a přírodě blízkých opatření. Těmi prvními je zejména návrh na vybudování nových vodních nádrží jakožto prvků k protipovodňové ochraně, ale rovněž prvků umožňujících zadržení vody v krajině s možností její distribuce do krajiny v normálních či suchých podmínkách a jakožto prvků majících v krajině řadu dalších významů. Tato opatření navazují na podmínky specifické oblasti SOB9 (Specifická oblast, ve které se projevuje aktuální problém ohrožení území suchem) definované v PÚR. Tam, kde nejsou navrhovány konkrétní vodní nádrže, je často využíván nejpřirozenější způsob protipovodňové ochrany – před zastavěním jsou regulačními principy Metropolitního plánu chráněna území umožňující přirozený rozliv vody v krajině bez toho, že by docházelo k větším škodám na majetku. Jako tzv. poldry (suché nádrže) jsou tato území k plnění své funkce uzpůsobována provedením vhodných terénních úprav. V tomto směru Metropolitní plán umožňuje budování přírodě blízkých protipovodňových opatření v otevřené krajině například skrz navyšování či zachování SES.

Řešení protipovodňové ochrany jako celku je náplní části sedmé (čl. 132, 133, 134), a proto i odůvodnění konkrétních protipovodňových opatření a přístupu k plánovaní je zařazeno v odůvodnění technické infrastruktury. Protipovodňová ochrana je nedílnou součástí zelené infrastruktury.

K článku 27
Dobývání ložisek nerostných surovin

K dobývání ložisek nerostných surovin na území Prahy jsou otevřeny dobývací prostory v 5 lokalitách (stav k roku 2026). Nejvýznamnější je těžba v Lomu Zbraslav, s dobývacími prostory ID 70231 Záběhlice (Zbraslav), nerost břidlice, diabas, a ID 71025 Zbraslav III. – Jíloviště, nerost kámen pro drcené kamenivo, a v Lomech Kosoř – Hvížďalka, Radotín – Špička a Slivenec – Cikánka, s dobývacími prostory ID 60005 Zadní Kopanina I., nerost vápenec pro výrobu cementu, ID 60277 Radotín, nerost vápenec a ID 60063 Slivenec, nerost vápenec pro kamenickou výrobu. Těžba v Lomu Řeporyje – Požáry, s dobývacím prostorem ID 60108 Řeporyje, nerost vápenec k dalšímu zpracování, je v současné době zastavena, obdobně drobná těžba cihlářské suroviny v areálu Cihelny Štěrboholy, s dobývacím prostorem ID 70427 Štěrboholy, aktuálně neprobíhá. Naopak, po přerušení dobývaní kameninového jílu v Lomu Zadní Kopanina – Zmrzlík (dobývací prostor ID 60241 Zadní Kopanina) z důvodu snížené poptávky po surovině, došlo po roce 2014, kdy bylo povolení k dobývání prodlouženo, k obnovení činnosti.
Rozhodnutím OCP MHMP o výjimce ze zákazů v přírodní památce dle § 43 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, bylo umožněno těžit „zlatou“ opuku v CHLÚ 52557000 Přední Kopanina, s platností do roku 2033. Platí rovněž povolení dosud nezahájené těžby štěrkopísků v dobývacím prostoru ID 71168 Zbraslav IV.
Metropolitní plán předpokládá dotěžení nerostných surovin v územích stávající těžby v rozsahu dle platných povolení k těžbě a budoucí

rekultivaci těžbou postiženého území a zároveň navrácení těchto území do veřejně přístupné otevřené krajiny. Tím není dotčena možnost otvírky těžeben dle platných vydaných povolení příslušného obvodního báňského úřadu, které jsou územním rozhodnutím – rozhodnutím o změně využití území dle § 80 odst. 2 písm. b) stavebního zákona, a povolení hornické činnosti na základě schváleného Plánu otvírky, přípravy a dobývání dle vyhl. č. 104/1988 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V případě těžebny cihlářské suroviny ve Štěrboholech se předpokládá rekultivace území nevyužívaného ložiska a využití k zástavbě.

02/ Hlava IV
Koncepce infrastruktury

K článku 28
Pojetí koncepce infrastruktury

Infrastruktura je v Metropolitním plánu pojímána jako služba, a to nejen pro strukturu města, ale i pro strukturu otevřené krajiny a městské přírody. Z tohoto postavení infrastruktury vůči struktuře jednoznačně vyplývá, že se infrastruktura musí přizpůsobovat struktuře a nikoliv naopak. Tato základní teze obecně platí pro úvodní etapy každého současného urbanistického návrhu. Poté, co jsou základní rysy návrhu, jeho celková koncepce a kompozice zafixovány (i s ohledem na nadřazené dokumentace), je návrh infrastruktury považován za integrální součást cílového charakteru lokalit. Proto jsou navrženy veškeré části infrastruktury, včetně infrastruktury krajinné, ovšem mimo veřejná prostranství, která jsou Metropolitním plánem považována za integrální součást struktury. Flexibilita pro případné změny je dosažena vymezením překryvných koridorů s dostatečným rozsahem. Stavební zákon definuje za součást veřejné infrastruktury i veřejná prostranství, Metropolitní plán je v návaznosti na PSP považuje za součást struktury, jejich regulace je popsána v urbanistické koncepci, viz odůvodnění k čl. 14 až 20.

Základní koncepcí všech součástí infrastruktury (infrastrukturu krajinnou nevyjímaje) je především systémové pojetí a provázanost všech jednotlivých prvků, které jsou navrhovány vždy tak, aby mohly být veškeré systémy v synergii a mohly tak napomáhat udržitelnému rozvoji města i otevřené krajiny.
Podrobně jsou jednotlivé infrastrukturní prvky, dílčí subsystémy i systém jako celek (koncepce) zdůvodněny vždy v příslušné části odůvodnění (viz část šestá a sedmá této kapitoly 9 textové části odůvodnění MPP).

Krajinná infrastruktura (ÚSES)

K článku 29
Koncepce krajinné infrastruktury

Krajinná infrastruktura je systémově uspořádaná a navzájem propojená síť ekologicky stabilnějších částí krajinné struktury. Je výběrem z existujících stabilnějších částí a doplněním o části v současnosti chybějící (zcela nebo zčásti), navrhované k doplnění tak, aby ucelený systém naplňoval požadavky na něj kladené. Jedná se zejména o vzájemné funkční vazby ekosystémů, vzájemnou spojitost a návaznost hierarchických úrovní územního systému ekologické stability (ÚSES) a kostry zelené infrastruktury. Krajinná infrastruktura je v Metropolitním plánu vyjádřena především prostřednictvím ÚSES. Ten je dle nového stavebního zákona také součástí zelené infrastruktury (§ 10 odst. 10 písm. c) a tedy i nadřazené veřejné infrastruktury. Základní skladebné části ÚSES, biocentra a biokoridory, jsou jako infrastruktura vymezeny v grafické části Metropolitního plánu překryvným značením, tak, aby nezakrývaly strukturu členění území. Obě informace sloužící k regulacím, infrastruktura a struktura, zůstávají zřetelné. Princip zachování, obnovy a zvýšení ekologické stability v plochách řešených Metropolitním plánem není vztažen toliko k vymezeným biocentrům a biokoridorům ÚSES, ale je jedním ze základních regulačních principů stanovených Metropolitním plánem pro území otevřené krajiny (nezastavitelného území) obecně. Na rozdíl od jiné z důležitých charakteristik krajiny, biodiverzity, ji lze poměrně transparentním způsobem užít k regulaci dalšího vývoje užívání ploch v otevřené krajině, ke sledování rozdílů mezi dílčími částmi řešeného území i vývoje daného území v čase.

Na základě toho, jak je koncipována příslušná legislativa, zejména stavební zákon a jeho prováděcí podzákonné předpisy, je nutno v textové části územního plánu oddělit část věnovanou městu (zástavbě) a tuto charakterizovat a regulovat v části věnované urbanistické koncepci. Pro město (městskou krajinu) se tak stanovuje urbanistická koncepce, tj. pravidla pro jeho rozvoj a uspořádání, zatímco pro zbytek území, krajinu (otevřenou krajinu), se určuje koncepce krajiny, která řeší změny v nezastavěném území. Tento přístup ale neodpovídá Úmluvě Rady Evropy o krajině, která považuje krajinu za celek a nesoulad tohoto pojetí je zřejmý.

Strukturální pojetí města rozšiřuje možnosti a přispívá tak k posílení celkového charakteru území. Struktura celek definuje skrze vzájemné uspořádání dílčích prvků vymezených Metropolitním plánem a je tak syntézou způsobu zastavění a krajinné topografie. V poslední době se v evropské i české legislativě uplatňuje pojem „zelená infrastruktura“, případně „modrozelená infrastruktura“, a ten v sobě nese jistý metodický rozpor. Ve většině definic je hlavní důraz kladen na poskytování ekosystémových služeb, čímž se pojetí zelené infrastruktury přibližuje spíše pojetí technické infrastruktury. Tím však dochází k opomenutí skutečnosti, že tyto služby nejsou samostatně existujícími prvky, ale jsou výsledkem funkční krajiny jako celku. Klíčovým předpokladem pro vznik ekosystémových služeb a

využívání jejich přínosů je prostorové a strukturální uspořádání krajiny. Strukturu krajiny je proto nutné chápat jako primární rámec pro vznik zelené infrastruktury ze které se mohou dále „čerpat“ ekosystémové služby.

Metropolitní plán je plánem struktur, a tuto základní predispozici pro vymezení zelené infrastruktury splňuje a dále rozvíjí. Uspořádání a vymezení jednotlivých prvků zelené infrastruktury je dále popsáno v Hlavě III Koncepce (otevřené) krajiny a zobrazeno v ilustraci prvků zelené infrastruktury. Metropolitní plán ve své podstatě zahrnuje a navrhuje takové prvky zelené infrastruktury, které odpovídají měřítku územního plánu a nemůže zahrnovat či navrhovat takové prvky, které neodpovídají jeho měřítku a účelu. Bylo by proto nadbytečné v pojetí Metropolitního plánu zahrnovat do zelené infrastruktury například vymezení zelených střech, stromořadí v uličních prostranstvích, či využívání srážkové vody apod. Pro tato opatření Metropolitní plán vytváří předpoklad, ale jejich realizace či vznik je v kompetenci jiných nástrojů.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.01.06 Ilustrace prvků zelené infrastruktury

Dopravní infrastruktura

K článku 30
Koncepce dopravní infrastruktury

Cílem dopravní koncepce Metropolitního plánu v souladu s aktualizací Strategického plánu Prahy a Plánem udržitelné mobility je dosažení vyváženého multimodálního systému veřejné, automobilové a bezmotorové dopravy zajišťujícího trvale udržitelný stav mobility ve městě. Je podmínkou k vytváření kvalitního a estetického veřejného prostoru pro pobyt a bezpečný pohyb obyvatel pozitivně ovlivňující kvalitu života v příjemném a vlídném prostředí metropole. Pro realizaci této strategie stanovuje Metropolitní plán v oblasti dopravy priority zaměřené na zvyšování standardu veřejné dopravy a dostavbu klíčových staveb nadřazené komunikační sítě na území hlavního města vytvářející podmínky pro eliminaci zbytné dopravy v kapacitně omezené síti vnitřního města. Souběžně stanovuje zkvalitňovat vybavenost veřejného prostoru se zaměřením na zlepšování podmínek pěší a cyklistické dopravy. V kontextu mezinárodních dopravních vazeb akcentuje význam rozvoje letecké dopravy a dopravních staveb zajišťujících strategická napojení v rámci integrace do systému evropských dopravních sítí.
Pro dosažení vytčených cílů stanovuje Metropolitní plán zásady rozvoje jednotlivých druhů dopravy, vymezuje priority, rozsah a preferenci v realizaci dopravních staveb v závislosti na plnění klíčových kritérií, kterými jsou investiční a provozní náklady a přínosy staveb z hlediska vlivu na životní prostředí, kvalitu života obyvatel, estetiku veřejného prostoru a zajištění podmínek pro bezpečný a pohodlný pohyb městem bez bariér a neúčelných omezení.

Doprava je prioritním odvětvím národního hospodářství, do níž směřuje významná část kapitálových výdajů státu. Investice do dopravní infrastruktury (zejména výstavba dálnic a železnic) patří dlouhodobě k prioritám v oblasti národního hospodářství. Postavení Prahy jako hospodářského centra státu s podstatným podílem (25 %) na tvorbě celostátního hrubého domácího produktu rozhodujícím způsobem ovlivňuje vysoké nároky na infrastrukturní vybavenost. K zabezpečení potřebné úrovně dopravní infrastruktury stanovuje koncepce v kontextu historického vývoje podmínky pro následný kontinuální rozvoj všech modálů.

Pro naplnění koncepce dopravní infrastruktury se stanovují tyto zásady:

a) Dostavba nadřazené komunikační sítě zejména Pražského a Městského okruhu vzájemně provázaných radiálami a dvěma mezilehlými komunikačními spojkami respektuje požadavky na zabezpečení fungujícího dopravního systému se zohledněním polohy většinového podílu zdrojů a cílů dopravy na území Prahy. Nadřazené komunikace definované Metropolitním plánem musí zajistit kvalitní vazby na dopravní síť celostátního i mezinárodního významu (TEN-T) a vzájemnou provázanost na ostatní dopravní modály. Významný podíl automobilové dopravy tvoří denní doprava do zaměstnání z příměstské oblasti Prahy. Snížení negativních vlivů automobilové dopravy pozitivně ovlivní výstavba záchytných parkovišť ve vnější oblasti Prahy s přímými přestupními vazbami na prostředky veřejné dopravy (zejména radiální trasy metr a tramvaje).

b) Dostavba chybějících komunikačních propojení uvnitř Prahy a mezičtvrťových tangenciálních propojení pozitivně ovlivní snížení podílu zbytné automobilové dopravy ve vnitřní oblasti města. K dosažení tohoto cíle přispěje primární dokončení a uzavření vnitřního Městského okruhu, jímž se realizují rychlejší vnitřní mezioblastní vztahy a které podstatně omezí lokální tranzitní jízdy.

c) Zásada všestranného zvyšování standardu veřejné dopravy výrazně přispěje k vyššímu využívání prostředků městské veřejné dopravy a přispěje ke zvýšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy ve srovnání s individuální dopravou automobily. Metropolitní plán navrhuje především dostavbu tras kolejové dopravy pro linku metra, dostavbu tangenciálních propojení nebo prodloužení tramvajových tratí.

d) Omezená kapacita železničních tratí limituje využívání jinak velmi rychlé vlakové dopravy v pracovních dnech ze středočeského kraje do Prahy. Pro podporu využívání příměstské železnice je navrhována přestavba železničního uzlu Praha umožňující zavedení průjezdného systému s křížením podpovrchových tratí kolejové dopravy (konvenční železnice, metro, tramvaj) v přestupním uzlu hlavního nádraží. Dostavba ŽUP realizuje propojení železničních tratí „do kříže“ v relacích Smíchov – Karlín a Vršovice – Florenc. Metropolitní plán vymezuje koridory pro vstupy vysokorychlostních tratí na území Prahy a výstavbu nového železničního terminálu Sever. Výstavba vysokorychlostních tratí umožní zkrácení časové dostupnosti cílů v

celostátní a zejména v mezinárodní osobní a nákladní dopravě a náhradu podílu kamionové dopravy ekologickou formou železniční dopravy s elektrickou trakcí.

e) Přestavba železniční tratě Praha – Kladno s odbočkou na letiště Václava Havla Praha splní klíčové záměry dopravní koncepce, kterými jsou:
- Spojení letiště Václava Havla Praha s centrem Prahy
- Přímé rychlé dopravní spojení Kladna a Prahy, zvláště pro denní dojížďku obyvatel Kladna do zaměstnání v Praze
- Zajištění dopravní infrastruktury a přímé dopravní obsluhy kolejovou dopravou transformačních a rozvojových ploch v zastavitelné produkční lokalitě Letiště Václava Havla a transformačních zastavitelných obytných ploch lokalit Hradčanská a Nová Ruzyně
- Zřízení významného přestupního terminálu na okraji Prahy mezinárodního významu pro všechny modály motorové osobní dopravy – letecké, železniční, silniční autobusové i individuální a tramvajové městské
- Zkvalitnění alternativní dopravní obsluhy a vzájemného propojení centra s městskými částmi Prahy 6, 7
- Realizace klíčových staveb metropolitní dopravní infrastruktury zásadním způsobem ovlivní komfort a rychlost dopravních spojení s významným pozitivním vlivem na kvalitu životního prostředí

f) Metropolitní plán v souladu s cíli Plánu udržitelné mobility vymezuje v rámci svých nástrojů stavby pěší dopravy – lávky a propojení tras bezmotorové dopravy, které jsou vhodnou alternativou k prostředkům dopravy motorové zejména pro kratší místní dopravní cesty. V souladu s dokumenty zaměřené na tvorbu veřejných prostranství vymezuje nové nezastavitelné přírodní transformační a rozvojové plochy a plochy s rekreačním využitím. Smyslem je vytvářet podmínky pro naplnění koncepčních záměrů v oblasti bezmotorové a pěší dopravy v kvalitním životním prostředí.

g) Podpora alternativních možností zásobování města má z hlediska nástrojů deklarativní charakter. V podstatě vytváří podmínky vhodným uspořádáním veřejného prostoru v rámci návrhu pozemních komunikací a staveb železniční dopravy (vlečky, překladiště vodní dopravy s vazbou komunikační síť apod.)

h) Význam rozvoje dopravních sítí s vazbami na transevropskou síť TEN-T je deklarován v koncepčních zásadách. Je strategickým ekonomickým cílem založeným na kompatibilitě provázaných národních systémů zajišťujících bezpečnost, rychlost a plynulost provozu podporujícím zachování udržitelného rozvoje.

K článku 31
Základní členění dopravní infrastruktury

Pohyb je základním projevem hmoty v jakékoliv její formě. Mobilita osob a zboží je nutnou podmínkou fungování města a jedním z klíčových faktorů ovlivňujících prostorové uspořádání, využití území a kvalitu života obyvatel. Metropolitní plán proto vytváří rámec pro

rozvoj dopravní infrastruktury tak, aby odpovídala dlouhodobým potřebám metropole, její prostorové struktuře a cílům udržitelného rozvoje.

Dopravní infrastruktura je členěna do jednotlivých logických subsystémů dle druhů dopravy (dopravních módů), případně trakce. Metropolitní plán navazuje na zažitě členění dopravy, které odpovídá legislativě (například se rozlišuje zákon o pozemních komunikacích nebo drážní zákon) a navazuje i na členění použité v ÚAP. Každý subsystém (druh dopravy má stanovenou vlastní zjednodušenou koncepci, která popisuje zásadní principy, na nichž je subsystém založený. Další podrobné odůvodnění jednotlivých dopravních subsystémů, popis jejich stavu a uspořádání a vztah k navrženým prvkům viz odůvodnění čl. 117 až 130 uvedené níže.

Rozvoj jednotlivých druhů dopravy je historicky spjat s vývojem společnosti, s pohybem lidí, přepravou surovin, výrobků, zemědělských produktů do míst obchodu, situovaných ve výhodných přírodních podmínkách, na křižovatkách obchodních cest, kde krystalizovala prvotní sídla, jádra budoucích měst. Rozmach výroby související s průmyslovou revolucí a cílená organizace činností vytvořily předpoklady pro vznik rozvinuté industriální společnosti charakterizované růstem měst, výstavbou výrobních areálů a v posledních desetiletích komplexů průmyslových zón a logistických center. Tento proces byl doprovázen rychle rostoucími nároky na dopravu pracovníků, přepravu surovin, napojení na energetické zdroje a expedici výrobků, čímž inicioval rozvoj dopravní infrastruktury. Potřeba efektivní dopravy podnítila technologický pokrok ve vývoji a výrobě prostředků pro silniční, železniční a lodní dopravu. Historicky se měnil podíl přepravní práce jednotlivých modálů dopravy podle dosažené technické úrovně a efektivity využití různých dopravních prostředků. S rozšířením parních strojů nabyla v industriální společnosti prvotně na významu železniční doprava, protože představovala dynamický a velmi kapacitní způsob dopravy zvládající v krátkém čase přepravu velkých objemů materiálů, surovin a zboží. S narůstající kvalitou silniční sítě a prostředků silniční nákladní dopravy vzrostl význam a podíl automobilové dopravy zejména z důvodů flexibility a krátkého přepravního času. Nyní nicméně nastal čas rehabilitace železniční dopravy jako ekologického, ekonomického a výkonného způsobu přepravy umožňující racionalizaci silniční nebo kombinované nákladní dopravy s pozitivními dopady na životní prostředí.

Struktura dopravy se dlouhodobě přizpůsobuje technologickým, ekonomickým a environmentálním podmínkám. Stanovené dílčí koncepce navazují na aktuální společenské uspořádání a podmínky. Metropolitní plán v první řadě podporuje kapacitní veřejnou kolejovou dopravu přispívající k omezení negativních dopadů individuální automobilové dopravy v prostorově a environmentálně citlivých částech města.

Doprava je strukturována do několika modálů, které se v zásadě liší způsobem pohybu – vlastní silou nebo pomocí motorové jednotky. Dopravní infrastruktura je proto členěna na dva hlavní segmenty,

bezmotorovou a motorovou dopravu. Toto členění slouží jako východisko pro stanovení priorit v uspořádání veřejného prostoru, dimenzování komunikační sítě a regulaci jednotlivých druhů dopravy v území, zejména s ohledem na bezpečnost, kapacitní nároky a environmentální dopady.

Bezmotorová doprava je zastoupena pohybem pěších a cyklistů, motorová doprava je charakterizována pohybem dopravních prostředků v odlišném prostředí: automobilová doprava se pohybuje po pozemních komunikacích a zahrnuje osobní a nákladní dopravu, kolejová doprava pohybující se po dráze zahrnuje osobní a nákladní železniční dopravu, tramvajovou dopravu a systém metra, vodní doprava využívá provozovanou vodní cestu na Vltavě a osobní i nákladní letecká doprava využívá letišť.

V navrhování dopravních systémů je nutné zohlednit současnou strukturu přepravních vztahů v širších souvislostech ekonomického globálního vývoje a posoudit priority v navrhování a realizaci významných staveb dopravní infrastruktury z hledisek provozního výkonu, ekonomické náročnosti, vlivu na životní prostředí a přínosu pro vysokou užitnou a estetickou hodnotu ve veřejném prostranství. Klíčovými faktory jsou dnes environmentální vlivy a energetické nároky dopravy. Pro Česko a jeho metropoli je strategicky důležitá podpora rozvoje rychlých spojení výkonné elektrické železniční trakce pro osobní i nákladní dopravu v porovnání s ekologicky problematickou silniční nákladní dopravou na přetížených mezinárodních tazích. Kvalitní veřejná osobní doprava v rámci jednotného integrovaného systému vytváří účinnou konkurenci vůči zbytné individuální dopravě automobilové a přispívá ke snížení přepravních výkonů na síti silnic a místních komunikací.

Komfort rychlé osobní přepravy na kontinentálních elektrifikovaných spojích vysokorychlostní železnice konkuruje letecké dopravě. Pro zachování postavení letecké osobní dopravy a její prosperity je důležitou podmínkou rychlé dopravní spojení mezinárodních letišť s centry měst s dobrými návaznostmi na ostatní druhy dopravy. To je velmi aktuální i v případě Prahy s potřebou kvalitního napojení na mezinárodní Letiště Václava Havla Praha. Metropolitní plán nevstupuje do regulace jednotlivých druhů dopravy z hlediska jejich provozu, vytváří však územní podmínky pro jejich prostorovou koordinaci, zejména pro kvalitní napojení letiště na systém kapacitní veřejné dopravy a železniční sítě.

V oblasti nákladní dopravy na území metropole je z hlediska vlivů na životní prostředí klíčová problematika city logistiky, racionálního řešení zásobovacích a zasilatelských služeb, včetně elektronického obchodu (e-commerce) zasahující napříč všechny druhy dopravy. Dodržením zásad a doporučení definovaných ve Studii city logistiky na území hlavního města Prahy (IPR Praha, 2019) bude docházet ke změnám směrem k udržitelnější dopravě. V segmentu zásobovací a zasilatelské dopravy ve městě je trendem přechod od spalovacích motorů na ekologické systémy pohonných jednotek, což pozitivně přispěje k omezení hlukové a emisní zátěže a ke zlepšování životního prostředí. Metropolitní plán těmto změnám napomáhá svojí koncepcí

směřování ke smíšenému obytnému městu krátkých vzdáleností. Pro zajištění funkčního modelu city logistiky nákladní železniční dopravou je nutné dobudovat její zázemí především realizací nových multimodálních logistických center. City logistické terminály Praha-Malešice a Praha-Smíchov jsou vymezeny v lokalitách s přímou dopravní vazbou na kapacitní silniční a železniční infrastrukturu, mimo kompaktní obytnou zástavbu, s cílem minimalizovat negativní dopady nákladní dopravy na obytné prostředí. Důvodem jejich situování je koncentrace logistických aktivit a omezení průjezdu nákladní dopravy vnitřním městem (vymezení odpovídá nadřazené dokumentaci). Pro zajištění plného využití potenciálu železnice pro zásobování areálů a průmyslových zón je nezbytné zachovat stávající zavlečkování areálů. Zachování vleček je v Metropolitním plánu chápáno jako dlouhodobá koncepční preference podporující využití železniční dopravy, nikoliv jako bezprostřední regulační požadavek na konkrétní vlastníky pozemků nebo staveb (využití území nesmí budoucí provoz stávajících vleček znemožnit). Kombinovaná doprava, zastoupená železniční a silniční nákladní automobilovou dopravou, má na území Prahy zázemí v kontejnerovém překladišti Praha-Uhříněves. Změny ve skladbě dopravních proudů znamenají podporu pro využití alternativních dopravních prostředků pro služby a zásobování ve městě středními a malými nákladními automobily nebo lehkou formou upravenými prostředky cyklopřepravy (nákladní jízdní kola a cyklodepa). Pro systém city logistiky je vhodné využití vymezené vodní cesty, cílem využití vodní dopravy pro city logistiku je zejména snížení zatížení města těžkou silniční dopravou, s pozitivními důsledky v podobě nižšího zatížení komunikací, jejich opotřebení, snížení hluku i exhalací (viz Koncepce vodní dopravy vzatá na vědomí Vládou ČR v roce 2017). Nabízí alternativu k nákladní dopravě realizované na síti pozemních komunikací. Při stabilních plavebních podmínkách uvolňuje kapacitu pozemní dopravy. Pro city logistiku a přepravu materiálů souvisejících se stavební činností je v Praze využitelná část vodní cesty ve směru ze severu do přístavu Radotín. Pro potřeby nákladní vodní dopravy jsou vymezeny přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín. Významný potenciál říčního přístavu Radotín spočívá v jeho poloze s kvalitní vazbou na kapacitní silniční síť směřující na jih a západ státu.

Rozvoj dopravní infrastruktury přirozeně navazuje na historický vývoj Prahy. Metropolitní plán respektuje Plán udržitelné mobility a vymezuje adekvátní množství ploch a koridorů pro posílení jednotlivých subsystémů. Nejvýznamnější záměry jsou v MPP označeny jako metropolitní priority, viz čl. 13 textové části MPP. Zároveň platí, že Metropolitní plán musí respektovat nadřazenou dokumentaci a celostátní strategie, takže dílčí koncepce jsou z velké části vnějšími vlivy předurčené. Pro zajištění koordinace se Středočeským krajem MPP respektuje závěry ÚS PMR.

Technická infrastruktura

K článku 32
Koncepce technické infrastruktury

Zásobování města všemi systémy technické infrastruktury již patří v našich podmínkách k neodmyslitelnému standardu. Zastavěné území města bez odpovídajícího technického vybavení nemůže fungovat a sloužit svému účelu. Při návrhu technické infrastruktury je nutno posoudit kapacitu a technický stav stávající sítě a bilanční nároky vymezených rozvojových a transformačních ploch. Návrh sítě s vysokou mírou zabezpečenosti je základním předpokladem jak pro zvládání běžného provozu, tak zejména pro řešení případných havárií, výpadků a krizových situací.

Přes popsanou nepostradatelnost technické infrastruktury je důležité, aby se infrastruktura v městském prostředí stala součástí města a podřídila se tak jeho struktuře, nikoli naopak. Její trasy je proto nutné vést tak, aby byl minimalizován zásah do zastavitelných i nezastavitelných ploch města. Metropolitní plán vytváří podmínky pro důsledné vedení sítí technické infrastruktury v rámci uličních prostranství (pokud to zásadní technické podmínky nevylučují), souběžné vedení více tras, využívání sdružených tras, případně koordinace tras technické infrastruktury v nezastavěném území se stávajícími nebo navrhovanými koridory dopravní infrastruktury. Tento požadavek je v souladu s technickými normami i s principy udržitelného rozvoje území.

K článku 33
Základní členění technické infrastruktury

Technická infrastruktura je v rámci Metropolitního plánu členěna po jednotlivých subsystémech – systém povrchových vod, zásobování pitnou vodou, odkanalizování území, zásobování teplem, zásobování plynem, ropovody, zásobování elektrickou energií, kolektorová síť, elektronické komunikace, odpadové hospodářství. Toto členění jednak odpovídá legislativě a rozdělení zodpovědností mezi jednotlivé správce sítí, ale zároveň navazuje na členění ÚAP. Podmínky pro rozvoj jednotlivých systémů jsou popsán v samostatných článcích, koncepce technické infrastruktury je ale stanovuje řešit vždy koordinovaně. Dílčí koncepce jednotlivých subsystémů vycházejí ze stavu sítí, zásobování Prahy je obecně na dobré úrovni a pro zajištění udržitelného rozvoje je nezbytné subsystémy posilovat a zajišťovat jejich odolnost. Definované koncepce je tak stručným popisem uspořádání, podrobně jsou pak rozvinuté až konkrétními regulativy až v části sedmé textové části MPP, dále tedy viz odůvodnění příslušných článků 131 až 142 uvedené níže.

Veřejná vybavenost

K článku 34
Koncepce veřejné vybavenosti

Vybavenost města, její dosažitelnost, přívětivost a komplexnost, velkou měrou napomáhá k fungování města. Koncepce veřejné vybavenosti je utvářena s ohledem na to, že čím dostupnější, udržitelnější a rozvinutější je veřejná vybavenost, tím vyšší kvality života lze ve městě dosáhnout.

Veřejná vybavenost jako součást obytného prostředí města je považována za samozřejmost, avšak je zjevné, že území nabízející více služeb bude z hlediska kvality života hodnoceno příznivěji. Ze strukturálního pohledu na město a jeho plán je zjevné, že například kratší docházková vzdálenost nejen k nejbližší školce, ale i k nejbližšímu obchodu nebo parku, může být považována za vyšší standard, hustší pokrytí vybaveností je možné efektivně zajistit v územích s vyšší hustotou bydlících či pracujících obyvatel. Dá se proto říci, že jedním z hodnotících kritérií kvality života ve městě je bezesporu způsob pokrytí jednotlivými službami. Při úplném a hustém pokrytí je kvalita hodnocena jako vyšší. Této hodnoty lze ale dosáhnout pouze při dostatečné „poptávce“, která je přímo závislá na hustotě osídlení.
Cílem naplnění koncepce veřejné vybavenosti Metropolitního plánu Prahy je, na základě strategické vize města a analýzy deficitů vybavení města (viz odůvodnění k článku 164), nalézat a naznačovat možnosti řešení k odstranění deficitů a nastolení podmínek pro udržení standardu veřejné vybavenosti v rozvojových a transformačních územích a přitom brát na zřetel realizovatelnost záměrů.

Vzhledem ke své povaze je veřejná vybavenost infrastrukturou, která se významně propisuje i do strukturálního obrazu města a je výrazně navázána na využití území. Jednotlivé systémy veřejné vybavenosti (například školství, obchod, zdravotnictví) jsou spjaty se svou specifickou typologií.

K naplnění koncepce veřejné infrastruktury Metropolitní plán využívá dva nástroje – iniciaci a regulaci. Iniciace spočívá v nastolení takových podmínek, které usnadňují možnost budování veřejné vybavenosti v zastavitelném území za účelem zvyšování kvality života obyvatel. Proto je veřejná (a zejména občanská) vybavenost v zastavitelném území privilegovaná, aby byly vytvořeny předpoklady pro ekonomicky realizovatelnou výstavbu. Regulace zajišťuje nastolení standardu pokrytí veřejnou vybaveností ve stabilizovaných, a zejména rozvojových a transformačních územích. Regulací je myšleno nastolení standardu vybavenosti v území. Určení tohoto standardu pro potřeby Metropolitního plánu probíhalo na základě analýzy stavu a posouzení deficitů.

Koncepce všech tří druhů veřejné vybavenosti (viz čl. 143 textové části MPP) je zaměřena na vytvoření podmínek pro jejich rozvoj kvalitativní i kvantitativní, zvýšení jejich dostupnosti a přístupnosti.

Naplňování těchto koncepčních požadavků je v Metropolitním plánu zajištěno prostřednictvím konkrétního grafického či parametrického způsobu vymezení návrhů veřejné vybavenosti v kombinaci podmínek využití a uspořádání území.

Zároveň Metropolitní plán vymezuje síť existující veřejné vybavenosti určenou k zachování a stanovuje podmínky pro její využití v návaznosti na regulativy lokalit. Ochrana stávající vybavenosti a znemožnění její transformace na jiný druh využití území je velkým zásahem do budoucího rozvoje území a je nutné ji definovat obezřetně. V některých případech je lepší volit flexibilnější způsob regulace území, který umožní uspořádat využití v budovách vertikálně nad sebou – například parter zástavby pro veřejnou vybavenost a vyšší podlaží pro bydlení nebo administrativu. Metropolitní plán vymezuje plochy pro veřejnou vybavenost v nezbytném rozsahu a zároveň stanovuje jasná pravidla pro posuzování hranic ploch, přičemž regulativy umožňují dostatečnou flexibilitu a kombinaci funkcí, aby bylo možné reagovat na změny potřeb obyvatel a charakteru zástavby bez nutnosti pořizování změny Metropolitního plánu.

Část třetí:
Lokality a charakter území

K článku 35
Lokalita a kód lokality

Pro účely Metropolitního plánu je převzata definice lokality z § 2 písm. k) PSP, které lokalitu definují jako *plochu nebo soubor ploch, popřípadě část plochy, vymezené na základě převažujícího charakteru*.
Lokalita tvoří v souladu se Zadáním (kapitolou II. A. 1. 1.) základní jednotku Metropolitního plánu.

Proč potřebuje Metropolitní plán lokality
Území hlavního města Prahy je území složené ve skutečnosti z řady menších celků, vesnic a relativně nezávislých čtvrtí, včetně rozmanité a rozmanitě užívané otevřené krajiny. To vše se rovněž odráží ve složitém lokálním správním uspořádání, a to rozdělením na 22 správních obvodů a členěním na 57 městských částí (nesrovnatelných počtem obyvatel, ani rozlohou). Svou velikostí i vrstevnatostí je proto území Prahy jako celek obtížně popsatelné a regulovatelné pouze atomizovanými plochami rozdílného způsobu využití vymezenými pouze na základě převažující funkce bez hlubších vzájemných vztahů.

Ve skutečnosti Praha pokrývá rozlehlé území, které je v rámci srovnatelného území v jiných krajích řešeno řadou jednotlivých územních plánů obcí, z nichž každý zvlášť obsahuje vlastní základní koncepci i ostatní koncepce dílčí, a navíc jsou vždy zpracovány na základě samostatných zadání.

Úkolem Metropolitního plánu je zajistit, aby Praha jako metropole měla stanovené společné směřování, tedy společnou základní koncepci, urbanistickou koncepci, koncepci krajiny i veřejné infrastruktury, a to vše při zohlednění rozmanitosti jednotlivostí v celku. Právě z důvodu celkové diferenciace a různorodosti prostředí a zástavby Prahy je v Základní koncepci Metropolitního plánu kladen důraz na strukturální pojetí (uspořádání území), které člení území na jednotlivé části města – lokality, vymezené na základě charakteru území.

Stanovení cílového charakteru lokality
Definičním znakem charakteru území je dle PSP jeho komplexnost, zahrnující jak přírodně krajinné podmínky a projevy místně specifické, tak projevy a podmínky kulturně civilizační, zejména urbanistické a architektonické, ale rovněž sociální a ekonomické, rovněž s přihlédnutím k jejich místním specifikům. Souhrnně řečeno je lokalita průnikem charakteru zastavění a krajinné topografie s přihlédnutím k převažujícím činnostem v území. Lokalita má svou vnitřní logiku i opodstatnění, je to buňka v těle, která má svou určenou lokaci a roli v rámci složitého organismu města. Postavení plánu na uchopitelných jednotkách, se kterými se jednoduše mohou

identifikovat i obyvatelé daného území, je základním paradigmatem Metropolitního plánu.

Členění území na lokality zároveň umožňuje výpočet bilancí napříč celým územím tak, aby byla umožněna celková kontrola a zobrazení souvislostí mezi jednotkou lokality a celkem. Definováním lokalit vznikl přehledný doprovodný nástroj pro hodnocení naplňování Metropolitního plánu v zákonných intervalech. V průběhu mnoha konzultací, analýz a prověření a na základě vyhodnocení připomínek byla prověřena smysluplnost a účelnost rozdělení na lokality i z důvodu srozumitelnosti při diskusích o návrhu Metropolitního plánu. Věrohodným popisem rozlehlého území po jednotlivých lokalitách bylo umožněno stanovit závazné podmínky využití a strukturálního uspořádání. Definování lokalit zaručilo snížení rizika rozpadu celistvého řešení území a umožnilo zachování povědomí širších souvislostí a návazností.

Konkrétní základ pro zpracování Metropolitního plánu tvoří ustanovení § 5 PSP, umožňující členit území podle převažujícího charakteru na lokality. Metropolitní plán tuto možnost plně využívá, a to především pro splnění Zadání, kde je členění na lokality předepsáno, a také v rámci autorského metodického uvážení jako nezbytný a již po dvě desetiletí prověřený nástroj popisu a regulace území. Zmocnění k vymezování lokalit je možné také dovodit ze samotného stavebního zákona z § 43 odst. 1 specifikujícího obsah a účel územního plánu a v návaznosti na odstavec 3 téhož ustanovení, jakož i z cílů a úkolů územního plánování stanovených v § 18 a § 19 stavebního zákona.

Vymezení lokalit
Postup vymezení lokalit je podrobně vysvětlen v Konceptu odůvodnění v části Hranice města a lokality (Koucký, Roman. Územní plán hlavního města Prahy – Metropolitní plán – Koncept odůvodnění. Praha, IPR Praha, 2018.). Vymezení lokalit bylo v procesu zpracování návrhu Metropolitního plánu, na základě dostupných a doplňovaných průzkumů a podkladů, několikrát revidováno s přihlédnutím k řadě parametrů a skutečností a opakovaně konzultováno s městskými částmi. Proto není vedení hranic lokalit specificky odůvodňováno pro každou lokalitu samostatně, ale níže jsou popsána obecná pravidla pro vymezení lokalit a vedení jejich hranic. V dalších částech textu odůvodnění je popsáno také vymezení jednotlivých prvků, které stanovení hranic lokalit ovlivňuje.

Metropolitní plán vychází ze strukturálního pojetí města, které chápe území jako soubor částí vymezených na základě převažujícího charakteru území, nikoli primárně na základě funkčního zónování. Lokalita je základní jednotkou plánu, která integruje charakter zástavby, veřejných prostranství a krajinné struktury do jednoho celku.

Smysl a účel vymezení jednotlivých lokalit s ohledem na jejich navrhované parametry, je popsán a odůvodněn v samostatném Krycím listu odůvodnění lokality (KLO).

Při vymezení lokalit byl sledován charakter území dle popsané definice v PSP na základě:

- vlastností přírodně krajinných, které se projevují zejména jako geomorfologické utváření krajinného prostoru, do jisté míry vytvářející i predispozici strukturálního členění včetně jeho měřítka a rozdílného způsobu využití, v lokalitách otevřené krajiny je potom zásadní i způsob využití, který determinuje aktuální typ vegetačního krytu,
- vlastností sociálně ekonomických, zejména na základě obecné sociální soudržnosti příslušné lokality, zajišťující identifikaci se obyvatel s lokalitou, byly zváženy i ekonomické charakteristiky dané lokality s ohledem na jejich odpovídající hospodářský význam v rámci města, dále bylo zváženo vymezování s ohledem na charakteristickou vybavenost příslušné lokality (vysoké školství, nemocnice),
- vlastností kulturně civilizačních, kromě památkové péče o kulturní dědictví byla zohledněna zejména typologie, struktura a využívání veřejných prostranství, typologie a využívání zástavby, celková kompozice prostorového uspořádání a historické vrstvení,
- vlastností urbanistické a architektonické charakteristiky, umístění v území, intenzity a kvality zastavění, typu a míry zastavění a míry stability obecně.

Postup vymezování lokalit

Prvním krokem při vymezování lokalit bylo jejich vymezení v současném stavu, který byl posléze doplněn o transformační a rozvojová území a o ucelené systémy lokalit Vltavy, železnice a jiné dopravy – z dalších diskusí a konzultací se specialisty vyplynula potřeba definovat tento typ lokalit samostatně. Lokality Vltavy jsou vymezeny řekou a územím s řekou úzce spjatým. Lokality dopravy jsou místy sloužícími výhradně pro automobilovou dopravu, které nejsou volně přístupné obyvatelům a nelze je tedy považovat za veřejná prostranství. Lokality železnice jsou všechny tratě, kolejiště, překladiště a nádraží. Obě skupiny tvoří ve městě bariéru a jsou strukturálně odlišné od okolní zástavby. Proto byly, i když dodatečně, vymezeny samostatně.

Tento postup vychází z principu, že lokalita primárně odráží reálně existující charakter území, který je následně doplňován o návrhové změny.

Vymezování lokalit bylo založeno na strukturální analýze území, zejména na vztahu struktury zástavby a veřejných prostranství, morfologii terénu a historickém vývoji území. Klíčovým podkladem byla kombinace mapy zástavby a topografie, doplněná o historické mapy a terénní průzkumy, což umožnilo identifikovat přirozené hranice a bariéry v území.

Hrubě vymezené lokality byly na základě konzultací se samosprávou (s městskými částmi) upřesněny a uvedeny do souladu s parcelací katastru nemovitostí. Všechny městské části byly osloveny jako partneři pro zpracování Metropolitního plánu. Prvním krokem byla výzva k zaslání Úvodní rozvahy o charakteru území Městské části v březnu 2013. Následná spolupráce pokračovala představením lokalit

městským částem v červnu 2013. V průběhu léta probíhaly workshopy, na kterých byly městské části seznámeny s přístupem, jak bude Metropolitní plán zpracován. Zároveň byla městským částem, na základě jejich detailní znalosti poměrů, nabídnuta možnost spolupráce při hledání přesných hranic a vhodných či pomístních zaužívaných názvů pro označení lokalit. Poslední podklady byly městskými částmi doručeny Kanceláři metropolitního plánu 9. ledna 2014. Úspěchem bylo, že 56 z 57 městských částí různým způsobem odpovědělo na výzvu IPR Praha k předložení svých reakcí.

Získané podklady byly přejímány či zohledněny při dalším postupném upřesňování hranic lokalit. Na podzim roku 2014 se konaly volby do zastupitelstev jednotlivých městských částí, které v některých případech znamenaly posun směřování MČ. Půl roku po komunálních volbách, v dubnu roku 2015, IPR Praha zorganizoval seminář, který měl za cíl shrnout dosavadní průběh prací na Metropolitním plánu a objasnit provázanost sběru dat jednotlivých pracovišť. Následoval velmi intenzivní sled schůzek se všemi městskými částmi v průběhu dubna a května 2015.

V rámci schůzek nad mapou území jednotlivých městských částí byla získána důležitá zpětná vazba na dosavadní spolupráci s městskými částmi a ověření správnosti a aktuálnosti zapracovaných podkladů a požadavků včetně vymezení hranic lokalit a jejich názvů. Obdobný sled schůzek se zástupci Městských částí proběhl také opakovaně v dubnu a květnu 2016. Návrh Metropolitního plánu pro společné jednání byl v roce 2019 opětovně konzultován na workshopech s městskými částmi se zaměřením na připomínky, které městské části k návrhu podaly (konzultace navazující na Statut hl. m. Prahy). Na základě všech konzultací a připomínek byl návrh vymezení lokalit upravován. Dále na základě vyhodnocení požadavků z prvního veřejného projednání byly hranice lokalit dále revidovány.

Vymezení zastavitelných stavebních lokalit
Hlavním klíčem k vymezení zastavitelných stavebních lokalit byla analýza stávající struktury zástavby s přihlédnutím zejména k následujícím vlastnostem. Prvním hlediskem je vztah dvou čar, tedy čáry stavební a čáry uliční. Tyto dvě čáry vyjadřují přechod, hranici mezi veřejným a neveřejným prostorem. Sleduje se vztah uliční čáry zástavby, vztah převažující. Druhým faktorem při diagnostice struktury je její stabilizace v rámci času. Zda je historicky, a tedy i mentálně, ukotvená jako stabilizovaná, či zda se dá předpokládat její změna. Sleduje se historická stopa, délka a povaha vývoje území. Třetím vodítkem k určení charakteru struktury je měřítko a proporce zástavby a infrastruktury, což úzce souvisí s okolnostmi, za kterých byla vznikala. Zda se ve struktuře v době jejího vzniku předpokládal pěší, koňský či automobilový provoz. Zda rostla více z bezprostřední potřeby výdělku nebo naopak jeho reprezentace apod. To určuje roli při uspořádání veřejných prostranství v rámci struktury. Čtvrtým faktorem je charakter veřejných prostranství, který vyjadřuje poměry a vztahy neveřejných a veřejných ploch v rámci struktury.

Každá parcela je, až na důvodné výjimky, součástí pouze jedné lokality. Výjimku tvoří případ, kdy se jedná o parcelu veřejného prostranství (silnice, ulice), která může být součástí dvou lokalit, anebo parcelace není v souladu se skutečným stavem v území (nová křižovatka nad starou parcelací polností apod.). Při vedení hraniční čáry bylo přihlíženo k tomu, aby pozemky pod společným oplocením byly, pokud možno, součástí jedné lokality.

Vymezení nezastavitelných lokalit

Nezastavitelné lokality jsou lokality v otevřené krajině, jsou lokalitami definujícími nezastavitelné území. Takové lokality mají obdobné krajinné charakteristiky, a tedy lze u nich předpokládat obdobný přístup člověka k míře využívání a ochraně charakteru. Tyto lokality byly vymezovány s ohledem na zařazení lokality do krajin vymezených v ZÚR.

Jejich vymezení je kromě urbanistických a krajinných hledisek opřeno také o právní a koncepční důvody, zejména:

- ochranu přírodních, krajinářských a ekologických hodnot území,
- zachování ekologické stability a prostupnosti krajiny,
- ochranu kulturní krajiny a historických struktur,
- zajištění vyváženého vztahu mezi rozvojem města a ochranou nezastavěného území.

Tyto principy odpovídají cílům a úkolům územního plánování dle § 18 a § 19SZ, zejména požadavku na ochranu nezastavěného území, přírodních hodnot a udržitelného rozvoje území. Vymezení nezastavitelných lokalit tak představuje legitimní nástroj regulace využití území a přiměřený zásah do vlastnických práv ve veřejném zájmu. Vymezení lokalit odpovídá individuálním krajinám ze ZÚR.

Nezastavitelná lokalita může být vymezena v sousedství zastavitelné lokality, v tom případě jejich společná hranice definuje čáru zastavitelného území, nebo v sousedství jiné nezastavitelné lokality. V tom případě je jejich společná hranice dána obvykle hranicí rozdílných typů struktur. Méně často se mohou vyskytovat jako sousední nezastavitelné lokality se stejným typem struktury. Hranice, která je odděluje, je vymezena z koncepčních důvodů, například se jedná o vymezení krajinného rozhraní, respektování výrazných bariér nebo administrativních hranic nebo přihlédnutí ke specifickému využití lokalit.

Vymezení zastavitelných nestavebních lokalit

Hranice zastavitelných nestavebních lokalit vycházejí z obdobných charakteristik, tedy souboru vlastností zahrnující vegetační kryt, morfologické utváření povrchu, kompoziční založení a další lidmi vytvořené podmínky, jako např. vybavenost mobiliářem, veřejnou přístupnost. Nestavební lokality byly vymezeny za účelem ochrany a rozvoje jejich významu pro rekreační využití a s cílem vymezit jasné hranice parkových lesů, parkových prostranství a parkových areálů. Vymezení těchto lokalit je také metodicky vázáno na hierarchizaci parků. Specifickým případem nestavebních lokalit jsou lokality řeky Vltavy. Na základě rozdílných charakterů řeky popsaných v Koncepci pražských břehů (Koncepce pražských břehů, Kancelář veřejného prostoru, IPR Praha 2014) byl úsek řeky v zastavitelném území

rozdělen do 4 samostatných lokalit. Do vltavských lokalit je zahrnuta vodní plocha řeky Vltavy, pražské ostrovy a Kampa, náplavky, stromořadí a ostatní přilehlé pásy s vegetací podél řeky. Dále pak objekty a areály, které řeku využívají (sportoviště, sportovní kluby, kotviště). Do vltavských lokalit jsou zařazeny také komunikace podél řeky s výjimkou samostatných lokalit dopravy (u Barrandovského mostu, mimoúrovňová křižovatka u stanice metra Vltavská). Vnější hranice lokalit Vltavy jsou vázány na výrazné morfologické znaky v území.

Jméno lokality

Pojmenování lokalit se řídí podle několika zásad, ze kterých nejdůležitější je jedinečnost a nezaměnitelnost názvu. Lokality byly nejčastěji pojmenovány na základě obecně známých toponym (místopisných jmen), často uvedených v podkladech získaných od městských částí. Lokality zpravidla nejsou pojmenovány podle ulic či zastávek veřejné dopravy s výjimkou lokalit, ve kterých se původní název ulice postupně stal označením pro širší prostor (Jihlavská, Budějovická). Jména lokalit neobsahují čísla a světové strany, výjimku tvoří tradiční názvy sídlišť (Sídliště Pankrác I. – II.), které současně odrážejí etapy výstavby, případně lokality Vltavy nebo železnice, které byly z jiných důvodů vymezeny na více logických celků a je nutné je označit pořadovým číslem. Názvy developerských souborů staveb byly zachovány pouze v těch případech, kdy odkazovaly na místní názvy či stávající lokality (Velká Skála, Nové Pitkovice). V ostatních případech byly využity jiné názvy. Pro komplikovanější lokality na periferii města bylo výjimečně do jména lokality zahrnuto i využití nebo specifický účel (Chodov komerce, Malešická průmyslová oblast). Důvodem je zejména absence charakteristického místního názvu v daném území. Lokality Vltavy jsou pojmenovány Vltava I. – Vltava IV., lokality železnice jsou pojmenovány podle nádraží (Nádraží Vršovice a Strašnice). Pro označení nezastavitelných lokalit byl v případech, kdy lokalita náleží k typu struktury krajiny vázané na vodní tok, zpravidla užit název tohoto vodního toku. U struktur týkajících se vrchů, lesních komplexů či rybničních soustav byl užit příslušný místopisný název, u plošně zpravidla rozsáhlejších lokalit v ploché zemědělské či leso-zemědělské krajině název dvou sídel v Připraží, mezi kterými se lokalita nachází.

Kód lokality

Metropolitní plán identifikuje, v souladu se Zadáním, lokality pomocí kódu, který současně tvoří ucelený systém informací. Cílem je přesná identifikace, a jako vedlejší efekt nezbytnosti tohoto kódování, je systematizovaná dostupnost základních informací o lokalitě pro každodenní uživatele plánu, zejména ze strany veřejné správy a zástupců odborné veřejnosti (projektantů). Jednotlivé části kódu odpovídají jednotlivým vlastnostem cílového charakteru lokality, jak je uvedeno v příslušných článcích textové části.

Číslování lokalit

Cílem číslování lokalit bylo přidělit takové jedinečné pořadové číslo každé lokalitě, které bude jasně indikovat její zařazení dle typu struktury. Konkrétně byly lokality číslovány postupně dle typu struktur

(01) až (20), přičemž v rámci jednoho typu struktury byly zpravidla označeny nejprve stabilní, pak transformační, a nakonec rozvojové lokality. Získané trojciferné číslo, které v sobě obsahuje informaci o typu struktury, je dále užito při číslování jednotlivých navrhovaných jevů a prvků struktury a infrastruktury, což zjednodušuje orientaci v dokumentaci. Na základě úprav ve společném jednání a prvním veřejném projednání byly některým lokalitám upraveny vlastnosti, případně byly vymezeny lokality zcela nové, jejich číslování bylo zvoleno přiměřeně ostatním číslům lokalit, aby byla v maximální míře zachována původní pořadová čísla a lokality se stejným typem struktury byly označeny blízkými čísly (platí hlavně pro enklávy otevřené krajiny).

Následuje popis jednotlivých atributů kódů použitých v dokumentaci.

Kód lokality
Lokality se označují kódem lokality dle čl. 35, který se skládá z označení lokality a základních informací o cílovém charakteru lokality, ve tvaru:

028 / Letná
Z(02) O [S]

První řádek kódu lokality je identifikační a obsahuje:

a) trojciferné číslo lokality,
b) lomítko v barvě využití lokality, barva je shodná s barvou hranice využití lokalit,
c) jméno lokality.

Druhý řádek obsahuje vlastnosti cílového charakteru lokality:

a) písmeno vyjadřující zastavitelnost lokality dle čl. 39:
   Z pro zastavitelnou stavební,
   zN pro zastavitelnou nestavební,
   N pro nezastavitelnou.

b) dvojciferné číslo v kulaté závorce vyjadřujícího typ struktury dle čl. 40:
   (01) pro rostlou strukturu,
   (02) pro blokovou strukturu,
   (03) pro hybridní strukturu,
   (04) pro heterogenní strukturu,
   (05) pro vesnickou strukturu,
   (06) pro strukturu zahradního města,
   (07) pro modernistickou strukturu,
   (08) pro strukturu areálů produkce,
   (09) pro strukturu areálů vybavenosti,
   (10) pro lineární strukturu,
   (11) pro parkový areál,

(12) pro parkové prostranství,
(13) pro parkový les,
(14) pro lesní krajinu v rovině,
(15) pro leso-zemědělskou krajinu,
(16) pro zemědělsko-rybniční krajinu,
(17) pro zemědělskou krajinu v rovině,
(18) pro krajinu úzkých zaříznutých údolí v plošině,
(19) pro krajinu výrazných údolí,
(20) pro krajinu výrazných vrchů.

c) údaje o využití lokality písmenem vyjadřující využití lokality dle čl. 61 bez rozlišení zastavitelnosti:
P pro zastavitelnou a nezastavitelnou produkční,
O pro zastavitelnou obytnou,
R pro zastavitelnou a nezastavitelnou rekreační,
K pro nezastavitelnou přírodní.

d) údaje o stabilitě lokality písmenem v hranaté závorce vyjadřující míru stability lokality dle čl. 69:
[S] pro stabilizovanou,
[T] pro transformační,
[R] pro rozvojovou.

Kód prvku struktury
Prvky struktury dle čl. 5 se označují kódem ve tvaru:

123/755/1027

a) trojciferného čísla dle zařazení do tematické kapitoly
123 pro parky,
223 pro náměstí.
b) trojciferného čísla lokality, ve které se prvek nachází,
c) čtyřciferného pořadového čísla prvku.

Kód transformační a rozvojové plochy
Všechny [T] a [R] plochy se označují kódem, který může být složen ze dvou řádků. První řádek je identifikační a druhý řádek obsahuje údaje o regulaci. První řádek obsahuje:

413/252/2128

a) trojciferné číslo odlišující druh [T] a [R] ploch:
411 pro zastavitelné transformační plochy,
414 pro zastavitelné rozvojové plochy,
412 pro nestavební transformační plochy,
415 pro nestavební rozvojové plochy,
413 pro nezastavitelné transformační plochy,

416 pro nezastavitelné rozvojové plochy

b) trojciferné číslo lokality, ve které se plocha nachází,

c) čtyřciferné pořadové číslo plochy.

Pro zastavitelné [T] a [R] plochy:

411/027/2024 411/504/2241
(04) (04) 40×6,0

a) [R] plochy dle čl. 75, [T] a [R] plochy dle čl. 76, pro které není stanoveno regulované množství hrubých podlažních ploch, mají v druhém řádku pouze typ struktury uvedený v kulatých závorkách,

b) [T] a [R] plochy dle čl. 76, pro které je stanoveno regulované množství hrubých podlažních ploch:

   i) typ struktury dané plochy uvedený v kulatých závorkách,

   ii) hodnoty pro výpočet regulovaného množství hrubých podlažních ploch v pořadí $Z_z \times V_z$. (Z_z – koeficient základního zastavění budovami uvedeno v procentech, V_Z – koeficient základní podlažnosti, čl. 96)

[T] a [R] plochy dle čl. 77 jsou doplněny v prvním řádku o kód oblasti nových struktur před samotným kódem [T] nebo [R] plochy a o parametrické regulativy oblasti na konci druhého řádku:

P117 — 411/070/2334
(03) 40×6,0 35/5/5

a) kód oblasti nových struktur tvořený:

   i) písmenem P a trojciferným pořadovým číslem oblasti

b) druhý řádek obsahující:

   i) typ struktury plochy v kulatých závorkách,

   ii) hodnoty pro výpočet regulovaného množství hrubých podlažních ploch v pořadí $Z_z \times V_z$ (Z_z – koeficient základního zastavění budovami uvedeno v procentech, V_Z – koeficient základní podlažnosti, čl. 96)

   iii) číslo vyjadřující koeficient minimálního podílu uličních prostranství, koeficient minimálního podílu parků dle čl. 87 a koeficient minimálního podílu občanského vybavení dle čl. 148.

Pro nestavební a nezastavitelné [T] a [R] plochy dle čl. 71 odst. 2 a 3 a čl. 72 odst. 2 a 3 není součástí kódu druhý řádek

Označení skupiny [T+R] ploch se společnou regulací je provedeno pomocí hranatých závorek a trojciferným číslem odlišující druh skupiny ploch v prvním řádku kódu:

[417/075/4038]

a) **417** pro skupiny zastavitelných [T+R] ploch se společnou regulací,

   418 pro skupiny nestavebních [T+R] ploch se společnou regulací,

   419 pro skupiny nezastavitelných [T+R] ploch se společnou regulací,

b) trojciferné číslo lokality, ve které se skupina [T+R] ploch nachází,

c) pořadové číslo skupiny [T+R] ploch.

Kód prvku infrastruktury
Prvky infrastruktury se označují kódem složeným z:

630/053/1006

a) trojciferného čísla dle zařazení do tematické kapitoly v souladu s členěním územně analytických podkladů, jak je podrobněji uvedeno v příloze č. 7 následovně:

   500 pro prvky ÚSES,

   610 pro automobilovou dopravu,
   621 pro metro,
   622 pro tramvajovou dopravu,
   623 pro autobusovou dopravu,
   624 pro dopravu v klidu,
   630 pro železniční dopravu,
   640 pro pěší dopravu,
   650 pro cyklistickou dopravu,
   660 pro leteckou dopravu,
   670 pro vodní dopravu,

   711 pro vodní toky a vodní plochy,
   712 pro protipovodňová opatření,
   720 pro zásobování vodou,
   730 pro odkanalizování území,
   740 pro zásobování teplem,
   751 pro zásobování plynem,
   752 pro ropovody,
   760 pro zásobování elektrickou energií,
   770 pro kolektory,
   780 pro elektronické komunikace,
   790 pro odpadové hospodářství,

   800 pro veřejnou vybavenost

b) trojciferného čísla lokality, ve které se prvek nachází; nebo není-li prvek vázán na lokalitu, je tato pozice proškrtnuta,
c) čtyřciferného pořadového čísla prvku.

Předčíslí kódu prvků VPS a VPO
Prvky infrastruktury, které jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby (VPS) nebo veřejně prospěšná opatření (VPO) se označují předčíslím a kódem prvku infrastruktury složeného z předčíslí kódu veřejně prospěšné stavby nebo opatření rozlišeného dle čl. 150 až 152 následovně:

910-630/053/1006

910 pro veřejně prospěšné stavby dopravní a technické infrastruktury,
916 pro veřejně prospěšné stavby pro uplatnění předkupního práva pro občanské vybavení
921 pro veřejně prospěšná opatření pro ochranu před povodněmi a jinými přírodními katastrofami,
931 pro stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu

Kód podmíněnosti
Plochy, v nichž je rozhodování v území podmíněno uzavřením plánovací smlouvy dle čl. 160 se označují ve tvaru:

994/616/1153

a) trojciferné označení tematické kapitoly podmíněnosti plánovací smlouvou,
b) trojciferné číslo lokality, ve které se plocha nachází,
c) čtyřciferné pořadové číslo plochy.

K článku 36
Cílový charakter lokality

Metropolitní plán reguluje charakter lokality přiřazením čtyř základních vlastností – zastavitelnost, struktura, využití a stabilita, které jsou dále rozvinuty a upřesněny individuálním popisem cílového charakteru lokality a konkrétním vymezením dílčích prvků v rámci lokality.

Zastavitelnost
V souladu s požadavky § 43 odst. 1 SZ, PSP a Zadání je členění území na zastavitelné a nezastavitelné základním členěním území, které je určující pro stanovení podmínek způsobu využití a prostorového uspořádání území a jednotlivých ploch. Je koncepcí určující a vymezující území, kde stavět lze (za podmínek stanovených Metropolitním plánem) a kam má být podle výše uvedených principů a tezí základní koncepce rozvoje Prahy

přednostně směřováno využití potenciálu a kde stavět nelze (popř. pouze v omezeném rozsahu za podmínek stanovených Metropolitním plánem), kde je cílem a prioritou ochrana otevřené krajiny a přírodních hodnot v území. Zastavitelnost lokality tedy indikuje, zda je lokalita součástí zastavitelného území (tedy součástí města), anebo součástí území nezastavitelného (otevřené krajiny). Zastavitelnost budovami pro konkrétní dílčí plochy je dále upřesněna dalšími podrobnějšími regulativy (a mnohdy téměř vyloučena – kupř. u uličních prostranství nebo nestavebních bloků). Vymezení zastavitelného a nezastavitelného území více viz odůvodnění k čl. 7.

Struktura
Typy struktur vycházejí z koncepce strukturálního plánu, obsahují strukturální popis jednotlivých částí území Prahy. Jednotlivé typy struktur lokalit jsou definovány na základě prostorových znaků zástavby, nestavebního i nezastavitelného prostředí s přihlédnutím k analýze historického vývoje. Typ struktury (viz odůvodnění k čl. 40 až 60) je zásadní pro následné stanovení konkrétních podmínek využití a uspořádání území v souladu s požadavky na ochranu hodnot území. Strukturální regulativy jsou naprosto zásadní pro zachování a rozvoj charakteru jednotlivých lokalit a umožňují Metropolitnímu plánu individualizovat regulaci heterogenního města.

Využití
Způsob využití je dalším podstatným prvkem charakteru lokality, podle něhož se území rozděluje na základě jeho převažujícího využití. Metropolitní plán, v souladu se Zadáním, definuje způsoby využití zejména s ohledem na zátěž území jednotlivými činnostmi ve vztahu ke kvalitě života obyvatel (viz odůvodnění využití jednotlivých lokalit v čl. 61 až 67).

Stabilita
Míra stability je v metropolitním plánu, v souladu se Zadáním, chápána jako stabilizující prvek, který klade důraz na zachování stávajícího charakteru stabilizovaných území a současně vytváří podmínky pro jeho zlepšování. Nový charakter stanovuje pro lokality transformační a rozvojové, zpravidla v místech nevhodně užívaných.

Součástí cílového charakteru lokality jsou i všechny v lokalitě navržené prvky struktury a infrastruktury a individuální popis cílového charakteru v krycím listu. Na území lokality je potřeba pohlížet jako na celek, který může obsahovat širokou škálu regulativů. Podrobněji stanovené regulativy (pro plochy struktury a infrastruktury) mají přednost před obecnými regulativy (pro lokality), vždy je však nutné k obecným regulativům přihlížet. Všechno, co metropolitní plán v lokalitě konkrétně vymezuje, ať už textově ve formě individuálních regulativů nebo přímo graficky ve výkrese, je v souladu s ostatními složkami cílového charakteru a cílový charakter přímo utváří. Příkladem mohou být individuální regulativy stanovené pro konkrétní lokalitu, které mají přednost (upřesňují) podmínky obecně stanovené v textové části pro danou lokalitu, obdobně podmínky stanovené pro konkrétní prvek v této lokalitě mají přednost před podmínkami stanovenými pro celou lokalitu. Jedná se např. o regulativy T/R ploch, které mohou být stanoveny odlišně od regulativů stanovených pro

lokalitu, ve které se T/R plocha nachází (viz např. čl. 71 a část odlišné vlastnosti [T] ploch).

Obecné regulativy pro lokality vyjadřují základní rámec cílového charakteru území, který je odvozen z převažujícího charakteru struktury zástavby, veřejných prostranství a krajinných vztahů. Naproti tomu podrobnější regulativy, stanovené pro konkrétní prvky struktury nebo infrastruktury, již reagují na specifické podmínky daného místa, jeho konkrétní prostorové uspořádání, vazby a limity. Tento vztah lze ilustrovat na několika typech situací:

- Upřesnění v rámci typu struktury: obecný požadavek na charakter zástavby v lokalitě (např. bloková struktura) může být na příklad zpřesněn konkrétním vymezením uličního prostranství a plochou výškové regulace. Takové konkrétní vymezení má přednost, protože přímo určuje podobu veřejného prostoru nebo zástavby.
- Upřesnění prostřednictvím infrastruktury: požadavky na využití území mohou být konkretizovány vymezením na příklad koridorem pro návrh dopravní infrastruktury pro tramvajovou trať. Tyto prvky mají přednost, protože představují prvek, který je nezbytný pro fungování území.

Přednost podrobnějších regulativů je tedy odůvodněna jejich vyšší vypovídací schopností a vazbou na konkrétní prostorové uspořádání. Tento hierarchický princip odpovídá metodice Metropolitního plánu, která postupuje od obecného vymezení charakteru území k jeho postupnému zpřesňování prostřednictvím jednotlivých regulací.

K článku 37
Krycí listy lokality

Krycí listy jsou soupisem informací a regulací stanovených Metropolitním plánem uspořádaných tak, aby poskytly přehled o podmínkách a požadavcích kladených na každou lokalitu.

Krycí list závazný (KLZ) je přílohou závazné části územního plánu a obsahuje soupis regulativů platných v dané lokalitě spolu s individuálním popisem cílového charakteru lokality a individuálními regulativy. Krycí list odůvodnění (KLO) je odůvodněním základních vlastností lokality stanovených Metropolitním plánem a odůvodněním jejího vymezení, obsahuje ukazatele pro vyhodnocování plánu a dílčí odůvodnění záborů zemědělského půdního fondu v dané lokalitě včetně demografických údajů a demografické prognózy městské části nebo městských částí, ve které se lokalita nachází. KLO jsou přílohou odůvodnění Metropolitního plánu.

Krycí listy jsou součástí uživatelského rozhraní MPP a jsou přímo provázány s mapovou aplikací MPP. Při koncipování obsahu a grafické úpravy krycích listů byl kladen největší důraz na srozumitelnost. Krycí listy jsou vygenerovány ve formátu pdf s rozměrem papíru A4 s ohledem na technické možnosti běžného uživatele, zvláštní důraz byl kladen na rychlou zobrazitelnost. Krycí listy jsou krokem na cestě k uživatelsky přívětivému územnímu plánu. Je-li lokalita základní jednotkou plánu popisující individuálně

regulované území s jednotným charakterem, pak krycí list je ideálním nástrojem pro čtení a posuzování Metropolitního plánu. Krycí list obsahuje všechny základní informace pro rozhodování o záměrech a bude součástí výdejových dat geoportálu.

Závazný krycí list zahrnuje přehled kladu listů a výřez výkresu Z 02, zobrazující danou lokalitu s potlačením lokalit sousedních a zvýrazněním využití území barevným obrysem hranice lokality a se zachováním měřítka 1:10 000. S ohledem na uspořádání územního plánu je definováno, že výřez výkresu nenahrazuje výkres a je pouze ilustrativní, protože schvalovaný závazný výkres může být formálně v dokumentaci pouze jeden. Fakticky se ale jedná o totožný výkres, který lze používat pro rozhodování. Dále je závazný krycí list textovým výpisem regulativů dané lokality. Texty shrnují podmínky využití formou požadavků na lokalitu a její části a jsou řazeny v kapitolách ÚAP 100–900.

03/ Hlava I
Zastavitelnost

K článku 38
Zastavitelnost lokality

Postupy vymezení hranic zastavěného území a zastavitelného území jsou vysvětleny v odůvodnění k čl. 6 až 8. Hranice zastavitelného a nezastavitelného území v Metropolitním plánu je ustavována v logice základních jednotek Metropolitního plánu – lokalit, které spojitě vyplňují celé území Prahy. Základním členěním lokalit je jejich členění podle zastavitelnosti území. Hranice zastavitelného a nezastavitelného území je vždy současně hranicí dvou sousedních lokalit – zastavitelné a nezastavitelné. Lokalita je vždy jednoznačně přiřazena buď do zastavitelného, nebo do nezastavitelného území. Součástí zastavitelného území jsou rovněž zastavitelné nestavební lokality, podrobněji viz čl. 39 odůvodnění.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.01 Ilustrace zastavitelnosti lokalit

K článku 39
Zastavitelné a nezastavitelné lokality

Metropolitní plán dělí v souladu s § 3 odst. 3 PSP lokality z hlediska zastavitelnosti na lokality zastavitelné a na lokality nezastavitelné.

Zastavitelnost lokality je vlastností, která popisuje, zda je lokalita součástí města (zastavitelné lokality), anebo okolní otevřené krajiny (nezastavitelné lokality). Hranice zastavitelného území mezi zastavitelnými a nezastavitelnými lokalitami je základní (první) čarou Metropolitního plánu. Smyslem tohoto rozlišení je zajistit vyvážený vztah mezi rozvojem města a ochranou nezastavěného území a vytvořit jednoznačný rámec pro rozhodování v území. Zastavitelné

lokality se dále rozdělují na zastavitelné stavební, které jsou převážně určeny pro zástavbu, a zastavitelné nestavební, které jsou tvořeny velkými městskými parky a dalšími komponenty města, ve kterých mají budovy pouze doplňkový význam. Toto rozdělení reflektuje skutečnost, že město není tvořeno pouze zástavbou, ale i veřejnými prostranstvími a dalšími nezastavěnými prvky, které jsou nezbytné pro jeho fungování a kvalitu prostředí.

Vzhledem k tomu, že městské parky představují integrální součást struktury města a plní funkci veřejných prostranství, je nutné je v Metropolitním plánu zařadit do zastavitelného území. Důvodem není jejich určení k zástavbě, ale jejich vazba na urbanizované prostředí a jejich role v rámci městské struktury, zejména ve vztahu k veřejným prostranstvím a obsluze území. Podobně jako u uličních prostranství (další standardní součást města) je však jejich regulace navržena tak, aby byla zachována jejich primární funkce, a proto je možnost umístění budov přísně omezena a je chápána jako výjimečná. Do zastavitelného území jsou zařazeny i další nestavební plochy, které dotváří prostředí města, a to zejména v případech, kdy jsou na základě stavebního zákona zařazeny do zastavěného území. Důvodem tohoto zařazení je zajištění jednotného přístupu k regulaci urbanizovaného prostředí a zachování jeho funkčních a prostorových vazeb. V těchto plochách je taktéž možnost zastavění budovami výrazně omezena, přípustné budovy souvisí s konkrétním typem nestavebního bloku (zahrádkářské chaty v zahrádkové osadě, sklad nářadí v ploše zahradnictví apod.). Tento přístup umožňuje zachovat charakter těchto ploch a zároveň reflektovat jejich reálné užívání a potřeby.

Nezastavitelné lokality jsou vymezeny v zájmu ochrany otevřené krajiny. Na základě jednání s dotčenými orgány v rámci společného jednání o návrhu Metropolitního plánu dle § 50 stavebního zákona a jeho upravení dle § 51 stavebního zákona jsou vymezeny i enklávy otevřené krajiny obklopené zastavitelným územím. Jedná se o 3 potvrzené nezastavitelné lokality (899 – původně 905, 915, 977) a celkem 16 nově vymezených nezastavitelných lokalit (880–889, 892–894, 896–898), u kterých bylo vyhověno požadavku dotčeného orgánu – OCP MHMP – na deklarování nezastavitelnosti těchto území. V důsledku této dohody je např. lokalita 896 / Hvězda vymezena jako enkláva otevřené krajiny a metropolitní park v této lokalitě je vymezen jako park krajinný, tzn. nikoliv jako veřejné prostranství – městský park.

03/ Hlava II
Struktura

K článku 40
Struktura lokality

Metropolitní plán je především plán strukturální, klade důraz na obraz města tvořený prostorovou skladbou krajin, strukturou zástavby a veřejných prostranství. Hlavním regulativem struktury v podrobnosti

lokalit je stanovení typu struktury. Každá jednotlivá lokalita má přiřazen typ struktury, který v souhrnu popisuje celkový obraz území ve vzájemné souvislosti jednotlivých lokalit. Každému typu struktury je přiřazena podrobná a relativně přísná regulace, která zajistí, že budoucí rozvoj stabilizovaného území zachová a posílí jeho základní strukturální rysy. Přiřazení typu struktury nově navržené zástavbě umožní podrobnější regulaci vznikajícího charakteru.

Metropolitní plán považuje strukturu za podstatnou součást charakteru území, která, pokud by nebyla předepsána a byla volně zaměnitelná, by smazávala jedinečnost jednotlivých lokalit a současně ohrožovala stabilitu území a kvalitu sousedství.
Typ struktury přiřazený každé zastavitelné stavební lokalitě vyjadřuje podmínky pro uspořádání zástavby a veřejných prostranství, které jsou založeny na popisu znaků definovaných PSP (typ uliční a stavební čáry, jejich vzájemný vztah, vnitřní uspořádání stavebních bloků a výškové uspořádání). Stanovení typu struktury spolu s konkrétní výškovou regulací zajistí, že budoucí rozvoj stabilizovaného území zachová a posílí jeho základní strukturální rysy, nově navržené zástavbě pak umožní přesnou regulaci vznikajícího charakteru.
Pro zastavitelné nestavební lokality stanovuje Metropolitní plán typy struktur na základě strukturálních charakteristik nestavebních bloků, jejich kompozice, vztahu k okolí a veřejné přístupnosti.
Typy struktury nezastavitelných lokalit vycházejí především z kombinace geomorfologických znaků a strukturálních charakteristik vegetace (které zde úzce souvisí se způsobem využívání území).

Typ struktury je pro lokalitu stanoven jako převažující. Pro každý typ struktury jsou stanoveny zásady prostorového uspořádání, které je třeba v území rozvíjet. Pokud se v zastavitelné lokalitě vyskytují budovy a jiné stavby, které nejsou v souladu se zásadami, jsou považovány za anomálie, které jsou ale v souladu s cílovým charakterem. Zejména se jedná o budovy, které svou typologií nemohou předepsaný typ struktury splnit, jedná se zpravidla o budovy a areály veřejné vybavenosti a dále o stavby dopravní a technické infrastruktury. Z tohoto důvodu je doplněno ustanovení, které umožňuje odchýlit se od konkrétních zásad prostorového uspořádání jednotlivých struktur, nicméně zároveň je nutné splnit ostatní regulativy plánu (zejména využití, výškovou regulaci, regulaci TR ploch atd). Podobně v nestavebních a nezastavitelných lokalitách typ struktury vyjadřuje převažující uspořádání krajiny i v návaznosti na její hospodářské využívání nebo na pokrytí vegetací, z něj jsou potom odvozeny obecné zásady prostorového uspořádání každé lokality, ve stávajícím využívání území lze ale, není-li výslovně uvedeno jinak, pokračovat.

Metropolitní plán umožňuje umísťovat zpravidla jednotlivé budovy i v rámci parků (v nestavebních blocích), případně i v otevřené krajině, specifickým případem je potom zástavba ve vymezených stavebních blocích v nestavebních lokalitách nebo v samotách vymezených v nezastavitelných lokalitách. Pro tyto zvláštní případy jsou stanoveny další podrobné regulativy (například pro parky, nestavební bloky), je ale logické, že podobné budovy z principu nemohou respektovat

všechna obecná pravidla pro strukturu lokality (nestavební nebo nezastavitelné). Zásady prostorového uspořádání se tedy uplatní přiměřeně, je možné se od nich odchýlit nedávají-li vzhledem ke svojí podstatě smysl. Slovo „přiměřeně“ se v právních předpisech pro popis obdobných volnějších vztahů mezi jednotlivými ustanoveními ve výjimečných případech používá, smyslem je v tomto případě neznemožnit realizaci budov, které splní všechny Metropolitním plánem stanovené požadavky, ale nemohly by z čistě formálních důvodů splnit zásady prostorového uspořádání (viz například čl. 41 Legislativních pravidel vlády). Při posuzování konkrétních záměrů bude vždy prokázán soulad se všemi zásadami prostorového uspořádání lokality (v rámci souladu s charakterem lokality), není ale nutné splnit požadavky, které nejsou s ohledem na „stavební“ pojetí záměru nebo s ohledem na využití záměru relevantní.

Metropolitní plán rozlišuje 20 typů struktury, 10 pro zastavitelné stavební lokality, 3 pro zastavitelné nestavební lokality a 7 pro nezastavitelné lokality.

Typy struktur v Metropolitním plánu vycházejí z analýzy prostorového uspořádání jednotlivých částí Prahy, která byla zpracována v rámci přípravy Metropolitního plánu na IPR Praha, zejména Kanceláří metropolitního plánu, v letech 2012–2014. Tato analýza vycházela z kombinace mapových podkladů (zejména mapy zástavby a topografie), historických map, terénních průzkumů a odborných vstupů specialistů z různých oborů. Výsledky analýzy jsou částečně publikovány v doprovodných materiálech Metropolitního plánu (např. „Hranice města a lokality“) a v Územně analytických podkladech. Typy struktur zároveň vytvářejí poměrně ucelený systém, který je do značné míry aplikovatelný i mimo území Prahy, zejména v kontextu středoevropských měst s obdobným historickým vývojem.

Jednotlivé typy struktur lze na základě různých vlastností řadit do mnoha překrývajících se skupin – systém je tak maticí základních strukturálních rysů. Ze vzájemných podobností pak vyplývá řazení jednotlivých typů. Například z hlediska intenzity zastavění představují typicky struktury (01) – (03) vysokou, (04) střední, (05) – (06) nízkou míru zastavění a pro (07) – (10) toto kritérium nehraje roli, anebo z hlediska integrace typologie obsahují typicky struktury (01) – (03) kombinace nad sebou, (04) – (05) kombinace vedle sebe a (06) – (10) relativně homogenní zóny. Obdobně lze typy struktur seskupovat z hlediska fyzického vymezení uličních čar, vztahů mezi budovami, spektra typologie, velikosti budov nebo historického vývoje. Důvodem ustanovení odst. 6 je poskytnout přiměřený prostor pro navazující ÚPD a územní studie tak, aby bylo postaveno na jisto, že mohou Metropolitním plánem obecně formulované zásady prostorového uspořádání jednotlivých typů struktur dále konkretizovat a zpřesnit.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.02 Ilustrace struktury lokalit

Typy struktur pro zastavitelné stavební lokality a plochy

K článku 41
(01) rostlá struktura

Pro rostlou strukturu je stávající charakteristická intenzivní městská zástavba a nepravidelná síť ulic a náměstí, která se ve svém detailu vyvíjela po dlouhé časové období. Uliční prostranství vymezují vysoce kompaktní bloky s členitou, velikostně i výškově různorodou zástavbou, místy doplněnou areály klášterů a paláců s rozsáhlými zahradami. Pro zástavbu je typická uzavřená stavební čára totožná s uliční čárou a malé množství nezpevněných ploch. Veřejná prostranství jsou vymezena zpravidla budovami, případně zdmi. Skutečnost, že stavební bloky jsou hustě a různorodě prostavěné, vyplývá z dlouhodobého historického vývoje této struktury. Rostlá struktura vznikala postupným zahušťováním zástavby v omezeném prostoru historického města, kdy jednotlivé parcely a objekty byly v průběhu času adaptovány, přestavovány a doplňovány podle aktuálních potřeb. Tento proces vedl k vysoké míře využití území, vrstvení různých stavebních typů a k výrazné prostorové i výškové diferenciaci zástavby. Uliční síť je často doplněna průchody a pasážemi, které rozšiřují kapacity parteru a umožňují intenzivní využití celé plochy stavebních bloků.

Rostlá struktura představuje nejstarší vrstvu vystavěného prostředí Prahy koncentrovanou uvnitř barokních hradeb. Struktura veřejných prostranství byla z velké části založena již ve středověku a vykazuje vysokou míru stability. Zachování a rozvíjení kompaktního charakteru této struktury vychází z potřeby ochrany historických hodnot území a z kontinuity prostorového uspořádání, které je založeno na vytváření uzavřených jasně vymezených prostorů.

Z hlediska výškové regulace se předpokládá pouze doplňování, tím spíše v územích s chráněnými kulturními hodnotami dle památkového zákona.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.03 Ilustrace lokalit s rostlou strukturou

K článku 42
(02) bloková struktura

Bloková struktura je kompaktní městskou strukturou s poměrně pravidelnou sítí ulic, náměstí a parků. Veřejná prostranství jsou převážně souvisle ohraničena fasádami budov uspořádanými do bloků tak, že uvnitř stavebních bloků vytváří vnitrobloky buď nezastavěné, nebo zastavěné méně intenzivně. Zástavba bývá velikostně i výškově homogenní, je pro ni typická uzavřená stavební čára totožná s uliční čárou.

V Praze se většina blokových struktur nachází v širším centru města a vychází ze čtvrtí vznikajících zejména v druhé polovině 19. a na začátku 20. století za zbouranými hradbami.

Výšková hladina u blokové struktury je zpravidla ustálená a vyrovnaná, což přispívá k jejímu kompaktnímu a jednotnému charakteru. Z hlediska výškové regulace se předpokládá pouze doplňování, tím spíše v územích s chráněnými kulturními hodnotami dle památkového zákona.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.04 Ilustrace lokalit s blokovou strukturou

K článku 43
(03) hybridní struktura

Hybridní struktura [je] soudobou formou intenzivního městského prostředí, flexibilně kombinující principy uspořádání klasického a modernistického města. Intenzivně prostavěné bloky jasně definují kostru veřejných prostranství podobně jako v rostlé nebo blokové struktuře, oproti nim jsou ale variabilnější způsobem prostavění a výškovým uspořádáním, a dokážou tak lépe reagovat na potenciál jednotlivých míst a potřeby dané typologie. Hybridní struktura často dosahuje vysoké míry využití území integrací různých funkcí v rámci jednoho objektu nad sebou. Příkladem můžou být obchodní domy, sportovní centra, dopravní terminály nebo občanská vybavenost doplněné obytnými nebo administrativními věžemi.
Požadavek na zachování prostoru mezi budovami, které ustupují od uliční čáry, jako veřejně přístupného vyvažuje požadavky na kompaktní veřejná prostranství a intenzitu zástavby. Průchody, pasáže a veřejně přístupné nezastavěné části stavebních bloků doplňují veřejná prostranství a podporují intenzivní využití parteru. Možnost kompletního zastavění prvního podlaží stavebního bloku v transformačních a rozvojových plochách je stanoveno zejména proto, aby bylo umožněno umístění plošně rozsáhlé veřejné vybavenosti a aby mohlo být dosaženo optimální intenzity zástavby v místech městských subcenter. Kompaktní bloky jsou doplněny solitéry s typologií, která neumožňuje jejich umístění v běžných blocích. Takové budovy slouží velmi často veřejné vybavenosti.

Hybridní struktury jsou v Praze dosud vzácné a většinou nedosahují všech výše popsaných kvalit.

Metropolitní plán často navrhuje hybridní strukturu v transformačních plochách pro nová urbánní centra nebo nové čtvrti s vyšší mírou využití území. Jde často o komplexně řešená území, ve kterých je třeba integrovat mnoho různých požadavků na zástavbu, veřejná prostranství a začlenění významných staveb infrastruktury. Pro tato území je běžně zpracovávána podrobnější dokumentace, pro kterou musí být v územním plánu zajištěna dostatečná volnost.

Z hlediska výškové regulace se předpokládá různorodé uspořádání.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.05 Ilustrace lokalit s hybridní strukturou

K článku 44
(04) heterogenní struktura

Dokladem strukturálního vrstvení Prahy v čase je heterogenní struktura, jejímž znakem je horizontální spojení různých typů zástavby vedle sebe, tolik typické pro pražskou periferii. Kombinace ostatních typů struktury v rámci jedné lokality s jasně definovatelným charakterem vytváří nezpochybnitelné kvality města na okraji nebo za okrajem centra se střední mírou využití. Pro ochranu a rozvoj heterogenní zástavby je nutné přihlédnout ke stávající zástavbě každého stavebního bloku a k objemu a prostorovému uspořádání okolní zástavby a přizpůsobit se jim s adekvátním zohledněním zásad platných pro příslušné jiné typy struktury. Konkrétně jsou další informace stanoveny pro lokalitu individuálně v popisu cílového charakteru.
Typ struktury heterogenní struktura je dále stanoven i pro lokality s homogenním uspořádáním, které ale svým charakterem neodpovídají žádnému jinému typu struktury a stojí na rozhraní různých typů struktur. Zásady prostorového uspořádání se ale u těchto lokalit za využití pravidel pro heterogenní strukturu dají dobře odvodit. Typicky se jedná o poválečná sídliště (kombinující vlastnosti blokové struktury, zahradního města a modernistické struktury) nebo o soudobé obytné soubory r podle pravidel ÚP SÚ a starších prováděcích vyhlášek stavebního zákona (obvykle méně kvalitní veřejná prostranství reagují pouze na hygienické normy a výsledná struktura je na pomezí modernistického sídliště a intenzivního zahradního města).

Typ struktury heterogenní struktura je často stanoven i pro rozvojové nebo transformační lokality a plochy pro vznik nových čtvrtí se střední mírou využití, čímž jsou volněji stanoveny zásady prostorového uspořádání, které je možné přiměřeně definovat podrobnější dokumentací.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.06 Ilustrace lokalit s heterogenní strukturou

K článku 45
(05) vesnická struktura

Vesnickou strukturu zpravidla tvoří jádro bývalého samostatného sídla, které se formovalo podél historické cesty anebo okolo návsi na křížení cest, na které často navazuje novější zástavba tvořená převážně samostatnými budovami ve vlastních zahradách. Zástavba je typicky nízkopodlažní. V jádru jsou veřejná prostranství nepravidelná a často jsou vymezena fasádami domů, navazující část typicky tvoří pravidelnější síť ulic vymezených převážně ploty. Kvůli jejich historické samostatnosti je pro tuto strukturu charakteristická větší typologická pestrost než například u zahradních měst. Mezi drobnými staveními a rodinnými domy se tak často nacházejí

zemědělské dvory, výrobní areály, stavby kulturních center nebo škol a podobně.

Na území hl. m. Prahy byla část těchto historických sídel postupně pohlcena rozrůstajícím se městem, avšak i tyto lokality mají většinou dodnes patrnou identitu samostatných vesnic s vlastním centrem. Další vesnické struktury zůstávají jako sídla v Připraží obklopená otevřenou krajinou.

Z hlediska výškové regulace se předpokládá pouze doplňování, tím spíše v územích s chráněnými kulturními hodnotami dle památkového zákona.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.07 Ilustrace lokalit s vesnickou strukturou

K článku 46
(06) struktura zahradního města

Strukturu zahradního města tvoří převážně zástavba rodinných domů a vil, případně řadových domů v soukromých zahradách se stromy a vegetací utvářejícími identitu území. Veřejná prostranství jsou často pravidelná, ve svazích často reagují na terén, jsou tvořena především ulicemi a zpravidla jsou ohraničena ploty. Jde typicky o zástavbu nízké intenzity.

V Praze struktura zahradního města zahrnuje nejen zástavbu v duchu původních koncepcí zahradních měst z 20. a 30. let 20. století, ale také současnou vrstvu rezidenční zástavby především při okrajích souvisle zastavěného území jednotlivých sídel. Zahradní města spolu s vesnicemi jako zpravidla dvoupodlažní město zaujímají podstatnou část území Prahy a zásadně se podílejí na obrazu města, které znají jeho obyvatelé jako svůj domov. K tomu přispívá i mnoho zahradních měst umístěných na exponovaných svazích údolí Vltavy a jejích přítoků.

Z hlediska výškové regulace se předpokládá pouze doplňování, tím spíše v územích s chráněnými kulturními hodnotami dle památkového zákona.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.08 Ilustrace lokalit se strukturou zahradního města

K článku 47
(07) modernistická struktura

Modernistickou (obytnou) strukturu tvoří převážně volná zástavba solitérních staveb a areálů obklopených parkem ve volné zástavbě (více viz odůvodnění k čl. 94). Struktura zpravidla nevytváří ulice a hranice stavebních bloků nejsou v území čitelné. Struktura jednotlivých objektů se zpravidla řídí technickými parametry vhodnými pro danou funkci, a ne urbánními vztahy klasického města.

Metropolitní plán jednoznačně stanovuje, ve kterých částech modernistických struktur je výstavba možná, a naopak vymezuje prostor parku ve volné zástavbě, tedy část stavebního bloku, která je v principu nestavební a je veřejně přístupná.
Podlažnost zástavby má typicky dvě úrovně, vyšší zástavbu solitérů doplňují nízké areály nebo solitéry vybavenosti. Kompoziční princip dvou výškových hladin Metropolitní plán chrání stanovením podrobnějších pravidel výškové regulace (více viz odůvodnění k čl. 102, 103).

Výstavba velkých sídlišť v druhé polovině 20. století vytvořila okolo tehdejší Prahy prstenec modernistických struktur. Struktura sídlišť je založena na modernistickém paradigmatu ideálního obytného města v podobě velkých solitérních staveb umístěných v zeleni a na prostorové separaci jednotlivých funkcí. Takové uspořádání sice přináší mnoho problémů, jako zvýšenou potřebu mobility, a je dnešním pohledem překonané, ale existující sídliště zároveň přinášejí nezpochybnitelné kvality bydlení a jsou domovem téměř poloviny obyvatel Prahy. Plánovaná subcentra velkých pražských sídlišť se kvůli finančním problémům státu v 70. a 80. letech nerealizovala a k jejich dostavbě často nedošlo dodnes. Chybějící vyšší vybavenost, služby a s nimi související pracovní příležitosti jsou jedním z jejich hlavních problémů. Metropolitní plán navazuje na původní koncepce a navrhuje dostavbu nebo transformaci těchto subcenter, většinou však nikoliv s regulací modernistické struktury, ale pomocí hybridních struktur (více viz odůvodnění k čl. 43). Není tedy požadováno zde dotvářet park ve volné zástavbě, ale naopak je iniciován vznik kompaktnějších urbánních jader.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.09 Ilustrace lokalit s modernistickou strukturou

K článku 48
(08) struktura areálů produkce

Pro strukturu areálů produkce je charakteristická strukturálně neustálená zástavba reagující na využití areálů, na aktuální potřeby a technologické postupy. Veřejná prostranství mají převážně utilitární význam napojení areálů, vymezují rozsáhlé stavební bloky a jsou zpravidla ohraničena plotem nebo jejich hranice není jasně čitelná.

Plochy produkčního, logistického a technického zázemí města s rozlehlými halovými objekty a rozsáhlými neprostupnými areály jsou důležitou součástí Prahy. Typicky jde o území s minimem bariér omezujících variabilitu využití území a přímým napojením na kapacitní dopravní infrastrukturu (jak silniční, tak často i železniční).

Účelem vymezení lokalit se strukturou areálů produkce je zachování nebo vytvoření území s vysokou mírou flexibility. Z toho důvodu v těchto strukturách Metropolitní plán stanovuje pouze minimum strukturálních pravidel – většinou je vymezena pouze základní síť ulic a stanovena výšková regulace. Pro zvýšení flexibility v rámci výškové regulace je u těchto struktur umožněno u některých typů budov

s ohledem na charakter území přiměřené překročení stanovené hladiny RNP (viz čl. 103, odst. 4 textové části). Významným impulzem pro budoucí rozvoj těchto struktur se může stát doplňování nové zástavby, která nemusí vycházet ze stávající výškové úrovně jednotlivých území této struktury, případná různorodost nicméně není na škodu, a naopak odpovídá prolnutí historických fragmentů a nové zástavby.

Vzhledem k obdobnému charakteru i způsobu fungování jsou mezi struktury areálů produkce zařazeny i některé rozsáhlé areály dopravní a technické infrastruktury (např. letiště nebo Ústřední čistírna odpadních vod).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.10 Ilustrace lokalit se strukturou areálů produkce

K článku 49
(09) struktura areálů vybavenosti

Rozsáhlé areály vybavenosti sloužící širší části města mají často specifické prostorové uspořádání odpovídající jejich konkrétní roli (nemocnice, kampusy vysokých škol, rozsáhlá obchodní centra, sportovní areály a podobně). Areály jsou zpravidla veřejně přístupné v režimu odpovídajícím jejich využití. Jejich vnitřní struktura se tak často nepodílí na utváření základní kostry veřejných prostranství města, ale doplňuje ji.

Areály vybavenosti jsou naprosto zásadní pro život Prahy, koncentrují se v nich specifické funkce sloužící širší části města, často i celé metropoli, regionu nebo státu.

Účelem vymezení lokalit se strukturou areálů vybavenosti je zachování nebo vytvoření území s vysokou mírou flexibility uspořádání. Z toho důvodu v těchto strukturách Metropolitní plán stanovuje pouze minimum strukturálních pravidel – stavební blok by měl být přístupný v souladu s jeho využitím, většinou je vymezena pouze síť hlavních ulic a stanovena výšková regulace. Regulace těchto lokalit je založená více na způsobu využití a je svázaná s vymezením lokalit vybavenosti(více viz odůvodnění k čl. 145).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.11 Ilustrace lokalit se strukturou areálů vybavenosti

K článku 50
(10) lineární struktura

Výrazné dopravní stavby, které v území vytváří bariéru a nedají se kvůli tomu zařadit do jiné lokality, jsou vymezeny jako typ struktury lineární struktura. Jedná se o samostatná tělesa dálnic nebo jiných silnic nadřazeného komunikačního systému v zastavitelném území (v otevřené krajině jsou součástí jiných nezastavitelných lokalit), případně neprostupná území mimoúrovňových křižovatek. Dále jsou

jako lineární struktura vymezeny lokality železnic. Do nich jsou zařazeny především pozemky, na kterých je kolejiště (kromě tratí označených jako vlečky). Dále jsou do lokality železnice zařazeny nádražní budovy a pozemky, jejichž vlastníkem jsou České dráhy nebo Správa železnic a nachází se uvnitř parcel s kolejištěm, a pozemky, které navazují na pozemky kolejiště a svou funkcí bezprostředně souvisí s železnicí. V neposlední řadě jsou do těchto lokalit zařazeny i pozemky, ve kterých je očekáván budoucí rozvoj železnice, zejména v souvislosti s přestavbou Železničního uzlu Praha (v přiměřené míře se jako součást lokalit lineární struktury vymezují pozemky označené ve studii jako budoucí „obvod dráhy“, tedy pozemky nezbytné pro provoz železnice, je ale vždy nutné přihlížet ke skutečné podobě území, protože parcelní hranice mohou dalece přesahovat nezbytný rozsah železnice z důvodu historické parcelace – často není nezbytné zahrnout celé pozemky do lokality a vždy je nutné vymezovat hranice lokalit účelně). Železniční lokality jsou vymezeny důsledně pro všechny tratě a zařízení uvnitř zastavitelného území s ohledem na výjimečné postavení železnice ve struktuře města – železniční trať na terénu z principu (i s ohledem na legislativu) bude vždy vytvářet neprostupnou bariéru a bude od okolní struktury oddělená. Výjimkou jsou tratě procházející velkými transformačními lokalitami, kde se předpokládá koordinované řešení zástavby a infrastruktury. V otevřené krajině jsou železniční tratě vždy součástí širších lokalit.

Lokality lineární struktury jsou vymezeny zpravidla pro stávající dopravní koridory, s příp. rezervou pro jejích rozšíření nebo přestavbu, popisují tedy většinou stav v území a jen výjimečně jsou zcela nově navržené, protože dle koncepce Metropolitního plánu by podobná od struktury města odtržená území neměla vznikat. Dostavba městského okruhu je například plně integrovaná do okolního města, infrastruktura obecně je podřízená městskému prostředí a neměla by ho likvidovat vytvářením nepřípustných bariér.

Zásady prostorového uspořádání vycházejí ze specifického charakteru lineárních struktur, které v území představují výrazné dopravní koridory s omezenou prostupností. Z důvodu zachování bezpečnosti a plynulosti dopravy jsou veřejná prostranství zpravidla řešena mimoúrovňově. V jiných případech MPP zpravidla podporuje prostupnost a v návaznosti na § 17 PSP předpokládá přirozené uspořádání veřejných prostranství a bloků v jedné úrovni, toho je ale z principu nemožné dosáhnout ve specifickém a konkrétně graficky vyjádřeném případě lineární struktury. Umisťování dopravní a technické infrastruktury je umožněno flexibilně s ohledem na jejich funkční význam, přičemž je nezbytné minimalizovat negativní dopady na příčnou prostupnost území a zachovat vazby mezi oddělenými částmi města. Cílem této zásady je alespoň částečně zajistit prostupnost územím s ohledem na výjimečnost lineární lokality a dále nezhoršovat stav.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.12 Ilustrace lokalit s lineární strukturou

Typy struktur pro zastavitelné nestavební lokality

K článku 51
(11) parkový areál

Jednou ze tří zastavitelných nestavebních struktur je parkový areál. S dalšími dvěma nestavebními strukturami ho spojuje základní nestavebnost charakteru, byť je z těchto tří struktur přítomnost staveb u parkového areálu nejvýraznější, odlišuje jej zejména vysoká míra ohraničenosti a uzavřenosti vůči okolí, vyjádřená přítomností oplocení. Typickými parkovými areály jsou: hřbitovy, zahrádkové osady, speciální zahrady (zoologické, botanické, geologické, historické apod.), parková sportoviště pod otevřeným nebem (např. jezdecké areály, golfové areály).

Vztahy struktury zástavby uvnitř areálu jsou rozmanité. Jedná se buď o zástavbu drobného měřítka (zahradní chaty obklopené zahradou, nebo hrobky a hroby obklopené stromy), nebo se jedná o zástavbu rozmanitého měřítka obklopenou parkem v případě speciálních zahrad. V některých případech jde o střední měřítko staveb obklopených parkovou plochou či produkční zahradou.
Společným obvyklým znakem je vymezení areálu zdí nebo plotem a jeho částečná nebo úplná nepřístupnost. Parkové areály se vyznačují různým procentem veřejných prostranství a frekvencí vstupů z uličních prostranství v závislosti na jejich veřejné (ne)přístupnosti.
Parkový areál může být průchozí, může být veřejné přístupný se stanoveným časovým a provozním režimem.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.13 Ilustrace lokalit se strukturou parkový areál

K článku 52
(12) parkové prostranství

Společným znakem typu struktury parkové prostranství je veřejná přístupnost. Lokality parkových prostranství se vyznačují zpravidla vysokou frekvencí vstupů z uličních prostranství. Parkové prostranství může být průchozí, může obsahovat plochy veřejně přístupné s provozním režimem umožňující rekreaci, relaxaci a rekreační sport. Jedná se o lokality Vltavy a jejích břehů, centrální parky komponovaných modernistických struktur (sídlišť), komponované historické parky a zahrady, pohledově exponované významné svahy a v neposlední řadě běžné stávající i navrhované parky V rámci této struktury je vždy ve významné části nebo v celé lokalitě vymezena plocha městského parku. Kde plocha parku není vymezena, nacházejí se především silnice či enklávy stávajících budov, které do parku logicky nejsou zahrnuty. Jedná se tedy o lokality úzce provázané s regulativy městských parků. Umisťování budov ve struktuře parkové prostranství je proto ve své podstatě umožněno zejména pro rozšíření vybavenosti městských parků a pro zvýšení kvality návštěvnických služeb. Budovy v městském parku musí být zároveň umisťovány v souladu s článkem 90 textové části.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.03.14 Ilustrace lokalit se strukturou parkové prostranství

K článku 53
(13) parkový les

Typ struktury parkový les se vyznačuje zpravidla vysokým zastoupením lesních porostů a četnými vstupy z uličních prostranství. Některé parkové lesy jsou komponované. V navrhovaných parkových lesích jsou v Metropolitním plánu navržena v návaznosti na uliční prostranství nová propojení, aby byla podpořena prostupnost územím a tím i jeho využitelnost pro rekreaci. Zpravidla se v těchto lokalitách vyskytují letohrádky a zámečky, původní hájovny, hospodářská stavení nebo zahradní restaurace. Přítomnost lesních pozemků nebo jiných přírodně hodnotných území omezuje možnost změny a využitelnost těchto lokalit. Charakterem je parkový les více přírodní, méně upravený a bližší otevřené krajině než parková prostranství.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.03.15 Ilustrace lokalit se strukturou parkový les

<u>Typy struktur pro nezastavitelné lokality</u>

Typy struktury nezastavitelných lokalit vycházejí především z kombinace zejména geomorfologických znaků (typ reliéfu, výšková členitost) a způsobu využívání území. Do těchto základních rozlišujících charakteristik se ve značné míře promítají i další fyzicko-geografické znaky a vlastnosti působící na celkovou charakteristiku krajin, jako jsou zejména geologická skladba (včetně geologického vývoje) a stávající vegetační kryt, v dalším též charakteristika území z hlediska půdního, klimatologického, hydrologického. Lidské vlivy se nejvýrazněji projevují ve vegetačním krytu, v některých územích je však významné i ovlivnění reliéfu jako stěžejního (nejen) vizuálního znaku krajiny, zejména v případě výskytu velkoplošných a v čase přetrvávajících zásahů (např. skládek odpadu nebo zeminy). Veškerá antropická ovlivnění se v určitém rozsahu projevují i v dalších charakteristikách území původně podmíněných jen přírodními procesy. K vytvoření této účelové typologie, prostřednictvím níž lze diferencovat území otevřené krajiny do několika základních typologických jednotek, byly využity podklady, které jsou pro území Prahy k dispozici. Snahou bylo zejména využít některé v minulosti pro krajinnou tematiku pořízené dokumentace, např. podklad pro zpracování ÚAP 2008 stanovující oblasti a místa krajinného rázu (Löw a spol., s.r.o., Brno, 2008).

K článku 54
(14) lesní krajina v rovině

Lesní krajina v rovině je strukturálním typem pro krajinnou strukturu s dominantním zastoupením ploch s lesními porosty.

Vymezuje se pro zarovnané povrchy plošin, které jsou nevhodné k zemědělství z důvodu nízké produkční schopnosti (bonity) půdy, tj. obvykle minerálně chudé půdy na štěrkopískových terasách či vysýchavé půdy na píscích, v méně častých případech výrazně zavlhčené až podmáčené půdy v mělkých depresích, a tedy jsou dlouhodobě zalesněny.

Účelem vymezení je vytvoření podmínek pro kombinaci lesnického využití zaměřeného na produkci dřevní hmoty s podporou rekreačního významu příměstského lesa, při zachování a ochraně přírodních hodnot.

Součástí zásad prostorového uspořádání je rozvoj rekreačního potenciálu spočívajícího v možnosti doplňování jiných staveb pro rozvoj rekreace (například cesty, drobné sportovní či odpočinkové prvky v krajině). Omezení daná zákonem 289/95 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon) nejsou rozvojem rekreace dotčena.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.16 Ilustrace lokalit se strukturou lesní krajina v rovině

K článku 55
(15) leso-zemědělská krajina

Leso-zemědělská krajina je strukturálním typem pro mírně zvlněné tvary povrchu, které jsou využívány převážně zemědělsky; v území se i díky pestřejšímu reliéfu zpravidla vyskytují ve větší míře přírodě blízká společenstva menších hájů, mezí, břehových porostů podél potoků, plochy sekundárních trávníků apod. Nevyhraněnost tvarů reliéfu i způsobu využívání území, při mírné dominanci zemědělství, jsou určujícími znaky pro vymezení typu.

Účelem vymezení je vytvoření podmínek pro udržení a rozvoj biodiverzity kulturní krajiny z důvodu vysokého zastoupení přechodových (ekotonových) společenstev, při převažujícím hospodářském, tj. zemědělském využití území. Na daných plochách se nacházejí zejména pole a je proto žádoucí v rámci těchto lokalit podporovat prostupnost územím, například prostřednictvím cyklostezek, pěších propojení, lávek a dalších. Zároveň je u lokalit ležících v krajinném rozhraní kladen důraz na rozvoj vysokých rekreačních a kompozičních krajinných hodnot, s nimiž úzce souvisí i zajištění prostupnosti území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.17 Ilustrace lokalit se strukturou leso-zemědělská krajina

K článku 56
(16) zemědělsko-rybniční krajina

Zemědělsko-rybniční krajina je strukturálním typem pro ploché zemědělské krajiny se soustavou rybníků v malé vzdálenosti od sebe

navzájem na jednom vodním toku nebo na více propojených vodních tocích. Člověkem vytvořená rybniční soustava v okolním převážně zemědělsky využívaném území je hlavním znakem využití zemědělsko-rybniční krajiny.

Účelem vymezení je vytvoření podmínek pro zemědělské využití, včetně rybochovného, které je kombinováno s naplněním potenciálu pro rekreační využití a s velkým významem pro ochranu přírody, krajinný ráz a zadržení vody v krajině přírodě blízkým způsobem.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.18 Ilustrace lokalit se strukturou zemědělsko-rybniční krajina

K článku 57
(17) zemědělská krajina v rovině

Zemědělská krajina v rovině je strukturálním typem pro zemědělské krajiny zarovnaných povrchů plošin a širokých říčních niv, které jsou téměř v celém svém rozsahu odlesněné. Intenzivní zemědělské využití odvozené od příznivého plochého reliéfu a výskytu kvalitních půd (černozemě, bonitní hnědozemě) je hlavním znakem využití zemědělské krajiny v rovině.

Účelem vymezení je zachování podmínek pro intenzivní zemědělské využití při posílení odolnosti území vůči větrné a vodní erozi, schopnosti krajiny zadržet vodu, reagovat na vnější vlivy prostřednictvím zvýšené ekologické stability krajiny a zároveň při zvýšení prostupnosti krajiny pro člověka i volně žijící organismy. Jedná se převážně o zemědělsky využívaná území. Na daných plochách se nacházejí zejména pole a je proto žádoucí v rámci těchto lokalit podporovat prostupnost územím, například prostřednictvím cyklostezek, pěších propojení, lávek a dalších. Zároveň je u lokalit ležících v krajinném rozhraní kladen důraz na rozvoj vysokých rekreačních a kompozičních krajinných hodnot, s nimiž úzce souvisí i zajištění prostupnosti území

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.19 Ilustrace lokalit se strukturou zemědělská krajina v rovině

K článku 58
(18) krajina úzkých zaříznutých údolí v plošině

Krajina úzkých zaříznutých údolí v plošině se vymezuje pro strukturu kontrastní kombinace zarovnaného povrchu plošiny, z převážné části odlesněné a zemědělsky intenzivně využívané, a relativně výrazně zaříznutých, avšak úzkých a v řádu maximálně několika desítek metrů zahloubených údolí, převážně lesnatých či s jinou trvalou vegetací, např. ve formě ovocných sadů, travnatých lad či luk (suchých ve svazích, vlhkých až podmáčených v aluviích), břehových porostů podél potoků či v okolí vodních ploch. Zemědělsky využívané

plošiny prořízнuté převážně extenzivně využívanými potočními údolími jsou hlavními znaky využití krajiny.
Účelem vymezení je zachovat podmínky pro přiměřené zemědělské využití v polohách plošin tak, aby hospodaření neohrožovalo vodní toky, a zároveň zachovat a dále posilovat pestrou mozaiku ploch s různorodým využitím ve svazích a na dně údolí.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.20 Ilustrace lokalit se strukturou krajina úzkých zařízнutých údolí v plošině

K článku 59
(19) krajina výrazných údolí

Krajina výrazných údolí se vymezuje pro strukturu výrazných údolí Vltavy a jejích přítoků, z významné části lesnatých, často s výskytem skalních výchozů ve svazích a na jejich horních hranách, přičemž bezlesé části svahů jsou udržované bez dřevinné vegetace cíleným managementem; místy je původní reliéf změněn v důsledku minulé i probíhající těžby nerostných surovin. Lesní hospodaření nekolidující s rekreačním významem příměstských lesů a ochrana území vysokých přírodních a krajinných hodnot, zahrnující i cílené zásahy člověka, jsou hlavními znaky využití krajiny výrazných údolí.

Účelem vymezení je zachování významných přírodních a krajinných hodnot, rozvoj rekreační vybavenosti území a důsledná ochrana nezastavěnosti území, s důrazem na nezastavěnost svahů a horních hran – pohledových horizontů. V návaznosti na lesní zákon jsou lesy přístupné a jsou tudíž atraktivním prostorem pro návštěvu a relaxaci. Morfologie těchto lokalit nabízí podmínky pro rekreaci díky přirozeným cestám v údolích i možnostem zajímavých výhledů (panoramat) ze svahů a jejich horních hran (pohledových horizontů). Rozvoj rekreace je žádoucí, ale nemá narušovat přírodní hodnoty v území a dle návaznosti na využití lokality.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.21 Ilustrace lokalit se strukturou krajina výrazných údolí

K článku 60
(20) krajina výrazných vrchů

Krajina výrazných vrchů se vymezuje pro strukturu s jednotlivými, v kontextu okolí výraznými terénními vyvýšeninami, tj. svědeckými vrchy, tabulovými horami, strukturními hřbety a suky apod., včetně vyvýšenin vzniklých lidskou činností. Způsob využití není znakem ovlivňujícím vymezení krajiny výrazných vrchů.

Účelem vymezení je zachovat krajinnou dominantu s přírodě blízkým charakterem území, resp. v případě vyvýšenin vzniklých lidskou činností s potenciálem zahájit a / nebo rozvíjet procesy směřující k uvedení krajiny do přírodě blízkého stavu. Otevřený charakter

krajiny na místech dalekých výhledů umožňuje panoramatické pohledy do krajiny, a to rozvíjí rekreační potenciál daných míst. Tato místa jsou také vhodná k umisťování rozhleden, které využívají přirozeně exponované polohy a dále rozvíjejí vyhlídkový potenciál krajiny. Udržování vybraných stanovišť dalekých výhledů bez stromové vegetace zajišťuje zachování estetické hodnoty, rekreační atraktivity i významných vyhlídkových bodů v krajině.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.22 Ilustrace lokalit se strukturou krajina výrazných vrchů

03/ Hlava III
Využití území

K článku 61
Využití lokality

Metropolitní plán považuje způsob využití území za součást cílového charakteru, neboť tvoří podstatnou vlastnost území, která pokud by nebyla předepsána a byla volně zaměnitelná, by smazávala jedinečnost jednotlivých lokalit a současně ohrožovala stabilitu území a kvalitu sousedství, na příklad dle výkladu hmota-prostor-děje (JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu. Praha, Ausdruck Books, 2015). Způsob využití přiřazený každé lokalitě vyjadřuje převažující škálu obvyklých činností v tomto typu lokality nebo plochy.

Způsoby využití území
Metropolitní plán rozvíjí systém čtyř základních způsobů využití území tak, jak bylo potvrzeno v Zadání i v PSP a jak je podrobně popsáno v Konceptu odůvodnění Kvalita života a vybavení města.

Metropolitní plán používá kombinaci popisů využití území a vrací se k základnímu členění využití, které jsou skloubeny se základním rozdělením území na nezastavitelné a zastavitelné a dále podle strukturálního uspořádání území. Vzniká tím základní členění území na celkem šest rozdílných typů ploch, které definují šest rozdílných způsobů využití území a tím také rozdílné kvality sousedství, ale také rozdílné kvality krajin. Základní čtyři typy využití území (produkční, obytné, rekreační a přírodní) jsou rozděleny hranicí zastavitelného území tak, že plochy rekreační a produkční jsou popsány rozdílně pro nezastavitelné a zastavitelné území, zatímco plochy obytné a přírodní přísluší vždy pouze území zastavitelnému, respektive nezastavitelnému. (Tento princip lze shrnout koncepční rovnicí 2 × 4 = 6).

Metropolitní plán nepoužívá termín zátěž (byť ve své podstatě lépe definuje kvalitu sousedství, a tedy i celkovou kvalitu života), aby zůstalo zřejmé, že se stále jedná o využití území tak, jak je chápáno stavebním zákonem. V souladu s § 6 odst. 3 PSP kdy podrobnou specifikaci ploch s rozdílným způsobem využití stanoví územní plán. Metropolitní plán proto stanovuje pro jednotlivé plochy podmínky hlavního využití, využití přípustného a nepřípustného. Hlavní využití

popisuje směřování lokality a shrnuje, pro jaké převažující využití je lokalita vymezena, jedná se o koncepční nástroj určený pro odůvodnění změny v území s charakterem lokality Metropolitního plánu. Zatímco nepřípustné využití definuje rámec využití, která by závazně omezila daný typ využití (tak aby nedocházelo ke znehodnocení cílového charakteru lokality).

Konkrétní způsoby využití lokalit a ploch jsou popsány v dílčích ustanoveních v čl. 62 až 66 textové části.

Metropolitním plán umožňuje kombinace nekolidujících funkcí, tedy takové typy využití, které nejsou jmenované jako nepřípustné.

V zastavitelných lokalitách (dle čl. 61, odst. 4 textové části) lze záměr s využitím přímo nevysloveným (využití není stanoveno jako přípustné nebo nepřípustné) rovněž posuzovat podle dalších charakteristických rysů lokality, například předepsaného typu struktury zástavby nebo dodržení stanovené míry využití území. Metropolitní plán tak dává úřadům maximum podnětů pro jejich správní uvážení ve sporných případech, které nelze nikdy předem predikovat. Vždy je třeba zachovat určitou míru uvážení a není možné předvídat všechny záměry v území, zejména vzhledem k nepředvídatelnému vývoji stavebních typologií v delším časovém horizontu. Tímto přístupem Metropolitní plán navazuje na svoji základní koncepci a vytváří flexibilní prostředí plánování města adekvátní 21. století.

Využití území se stanovuje pro lokality jako převažující a závazné pro jejich plochy, zároveň však pro vybrané plochy v lokalitě může být stanoven jiný typ využití (v návaznosti na čl. 71 a 72 textové části). Jedná se o princip, kdy podrobnější regulativ T/R plochy má přednost a upřesňuje regulativ obecnější.

Z důvodu místních specifik je v nezastavitelných lokalitách nad rámec podrobnějších pravidel (v čl. 65 až 67 textové části) přípustné veškeré využití dle individuálních regulativů nebo popisu cílového charakteru konkrétní lokality. V nezastavitelných lokalitách se nacházejí Samoty, svým charakterem tvoří součást otevřené krajiny, v některých případech však stávající budovy v samotách svým využitím neodpovídají stanovenému využití dané lokality, pro tyto budovy jsou pravidla podrobně uvedena v čl. 91 textové části.

Pro záměry umístěné na rozhraní lokalit s odlišným způsobem využití je vyžadováno splnění podmínek přísnějších.

Stávající budovy a jiné stavby (dle katastru nemovitostí k datu nabytí účinnosti Metropolitního plánu) v zastavitelných lokalitách, které svým využitím nejsou v souladu se stanoveným využitím lokality, lze dál užívat i opravovat a v odůvodněných případech i rozšiřovat za předpokladu, že budou jejich úpravy respektovat ostatní regulativy cílového charakteru lokality. Toto ustanovení zohledňuje právní jistotu vlastníků staveb, které se v důsledku nabytí účinnosti Metropolitního plánu „ocitnou v nesouladu“ se stanoveným způsobem využití lokality. Limit přípustného navýšení RPB těchto staveb je stanoven

s přihlédnutím k flexibilitě možných stavebních úprav odpovídajícímu rozsahu přístaveb, nikoli realizaci nové výstavby, ale současně chrání cílový charakter lokality.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.23 Ilustrace využití lokalit

Využití zastavitelných lokalit a ploch

Zastavitelné území je členěno do zastavitelných lokalit. Podle způsobu využití jsou lokality přiřazeny k jedné ze tří skupin: rekreační, obytné, produkční. Nejmenší intenzita využívání území lokalit zastavitelného území je určena pro lokality rekreační, střední pro lokality obytné a nejvyšší pro lokality produkční.

U zastavitelných lokalit je cílem stanovení způsobu využití vyloučit činnosti, které by narušovaly charakter území a omezovaly činnosti charakteristické pro danou lokalitu – například vyloučit umisťování těžké výroby v obytných a rekreačních lokalitách nebo umisťování bydlení do produkčních lokalit, což by omezilo jejich flexibilitu. Nastavením pouze tří poměrně širokých kategorií Metropolitní plán umožňuje kombinovat nekolidující funkce na jednom místě a snaží se v souladu s principy města krátkých vzdáleností podporovat diverzitu využití území.

K článku 62
Zastavitelná produkční lokalita a plocha

Praha, jako hlavní město Česka a jako důležitá metropole, má nedostatek ploch pro produkční využití, ploch s největší zátěží území, kam lze bez problémů umístit různé průmyslové a logistické areály a stavby (např. data ÚAP a stávajícího využití území, dále např. je podrobněji řešeno v Produkční plochy v Praze: Analýza stavu a vývoje produkčních ploch mezi roky 2012 a 2022, IPR Praha).

Během posledních let dále eskaluje krize bydlení, která zvyšuje tlak na plochy, ve kterých územní plán umožňuje budovat obytnou zástavbu. V místech, kde je z hlediska regulace možné stavět jak bydlení, tak produkci, se z toho důvodu dále prohlubuje rozdíl mezi investičními potenciály v neprospěch produkce. Kontinuálně se rozvíjející elektronický obchod, e-commerce, (posílené i pandemií covid-19) výrazně zvyšuje poptávku po plochách pro skladování a logistiku. Další dynamiku do sektoru výroby můžou vznést globální politické změny, zhoršující se bezpečnostní situace a nutná transformace průmyslu a energetiky. Metropolitní plán na toto adekvátně reaguje např. umožnění vzniku chytrých řešení se zaměřením na polyfunkční technologické kampusy a vědecko-výzkumné areály. Vhodné pozice území pro produkční a logistické komplexy je tak nadále nutné chránit regulačně (omezením možného způsobu využití).I z tohoto důvodu musí zastavitelné produkční lokality a plochy být paradoxně chráněny před jejich přeměnou na rezidenční čtvrti, tedy před jejich znehodnocením pro využití

produkčního charakteru, protože umístěním stavby pro bydlení totiž vyvolává požadavky na dodržení hygienických limitů (např. hlukových či emisních), které mohou ve svém důsledku znemožnit provoz produkčních staveb v lokalitě.

Územní plánování přitom musí vyvažovat různé veřejné zájmy, včetně ochrany zdraví obyvatel a zajištění hospodářského rozvoje města. Na základě této skutečnosti jsou stanoveny regulativy hlavního, přípustného a nepřípustného využití. Tento systém regulativů zajišťuje ochranu produkčních ploch jako klíčového prvku městské infrastruktury, zachovává flexibilitu pro nekolidující funkce a minimalizuje riziko konfliktů s rezidenčními záměry, čímž podporuje stabilitu území a jeho dlouhodobou funkčnost.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.24 Ilustrace zastavitelných produkčních lokalit

K článku 63
Zastavitelná obytná lokalita a plocha

Zastavitelné obytné lokality a plochy tvoří největší a nejhustěji obývanou část města. Využití území v těchto plochách je široce otevřené tak, aby mohlo vznikat a být rozvíjeno kvalitní městské prostředí plné rozmanitosti a dostupnosti. Úzký vztah této široké otevřenosti ke struktuře zástavby vyjadřuje určitou pojistku, aby nebyla snížena kvalita sousedství. Dnes kvalitu životního prostředí a kvalitu sousedství z hlediska interakcí provozů jednotlivě umístěných staveb regulují tzv. složkové zákony, které mají i své konkrétní garanty, tzv. dotčené orgány státní správy.

Územní plán nemůže tuto zákonnou regulaci zbytečně nahrazovat, protože nikdy nemůže postihnout tak podrobné nuance jako jednotlivá územní řízení nebo posuzování vlivu na životní prostředí. Proto je využití území také vázáno na definici struktury, která limituje prostorové parametry zástavby (a na charakter lokality celkově).

Zastavitelné obytné lokality jsou převážně plochy města využívané pro různorodé palety aktivity se základní mírou zátěže, využívané zejména pro bydlení, veřejné vybavení a drobné provozy zajišťující zaměstnání, i místa oddychu a rekreace, ideálně vše v docházkové vzdálenosti. Podrobně jsou východiska uvedena v Konceptu odůvodnění.

V návaznosti na regulativy ÚP SÚ Metropolitní plán stanovuje v KLZ vybraným lokalitám, těm, které už měly obdobný regulativ stanovený v ÚP SÚ a zároveň je to pro ně s ohledem na charakter lokality smysluplné (jedná se o lokality Staré město, Anenská čtvrť, Josefov, Haštalská čtvrť, Petrská čtvrt, Nové Město, Vojtěšská čtvrť, Malá Strana, Klárov, Hradčany, Vinohrady, Žižkov, Letná, Smíchov, Podskalí, Hradčanská, Kleovka) individuálním regulativem stanovuje zachovat dominantní podíl bydlení.

Typické typy struktur pro toto využití jsou struktury popisující urbánní charakter vystavěného obytného prostředí (vycházející ze strukturální diagnózy centrum – město – předměstí – periferie), tedy struktura rostlá, bloková, hybridní, heterogenní, vesnická, zahradního města, modernistická a specifické případy areálů vybavenosti. Regulativy hlavního, přípustného a nepřípustného využití jsou stanoveny pro vytvoření obecně smíšeného obytného města.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.25 Ilustrace zastavitelných obytných lokalit

K článku 64
Zastavitelná rekreační lokalita a plocha

Zastavitelné rekreační lokality a plochy jsou vymezovány tam, kde je žádoucí soustředit aktivitu sportu, rekreace a relaxace, které svým charakterem vyžadují určitou míru stavebního zázemí, avšak současně nesmí dojít k potlačení rekreační funkce území. Tento typ využití pokrývá území s velmi různou mírou zástavby odrážející rozmanité formy sportu, rekreace a relaxace. Odlišné podmínky jsou proto v Metropolitním plánu zajištěny kombinací s ostatními regulativy, zejména zastavitelností (dle čl. 39 odst. 2) a plochami podrobnějšího strukturálního členění (dle čl. 110 a 111), jejichž souběh určuje konkrétnější formu tohoto typu využití. Ve stavebních lokalitách a plochách tak lze připustit i rozsáhlejší zástavbu včetně stadionů, zatímco v nestavebních lokalitách a plochách je umisťování zástavby či budov omezené a ve většině případů se řídí regulativy městských parků dle čl. 84 a 90. V daném místě je přitom vždy určující, zda se jedná o stavební blok, nebo nestavební blok s plochou podrobnějšího strukturálního členění, neboť ta stanoví konkrétní formu využití (např. parkové sportoviště, speciální zahrady, zahrádkové osady aj.). Rekreační využití je vymezeno poměrně široce právě proto, že ve spojení s ostatními regulativy umožňuje dostatečně diferencované spektrum možných způsobů využití. Umisťování staveb je významně omezeno a rekreační využití tak představuje v rámci zastavitelného území nejnižší možnou zátěž.

V zastavitelných rekreačních lokalitách a plochách jsou přípustné se sportem související občanská vybavenost, obchod, služby, ubytování a administrativa, pokud nedojde k podstatnému omezení hlavního využití, čímž jsou vytvořeny podmínky pro vznik a rozvoj částečné polyfunkce typické pro stávající sportovní areály. Umožnění polyfunkce vychází z požadavků na zachování právní kontinuity vůči regulaci ÚP SÚ, která umožňuje v plochách sportu (SP) umístit i podíl staveb s nesportovním využitím. Metropolitní plán stanovuje obdobnou možnost jako maximální výměru RPB pro přípustná využití. Metropolitní plán navyšuje hodnotu podílu na 30 % (z 20 % v ÚP SÚ) za účelem navýšení flexibility řešení a možnosti doplnění významnějšího podílu doplňkových budov. Zároveň však Metropolitní plán specifikuje konkrétní přípustná využití. Tyto budovy doplní hlavní – tedy sportovně-rekreační – využití. Jde o vhodnou míru mezi zajištěním plochy pro sportovní využití a jeho zázemím, které je pro realizovatelnost sportu důležitou podmínkou.

Regulativy hlavního, přípustného a nepřípustného využití jsou stanoveny pro ochranu omezené nižší zátěže území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.26 Ilustrace zastavitelných rekreačních lokalit

Využití nezastavitelných lokalit a ploch

Nezastavitelné území je členěno do nezastavitelných lokalit. Podle způsobu využití jsou lokality přiřazeny k jedné ze tří skupin: rekreační, přírodní, produkční. Lokalita a její stanovené charakteristiky jsou zpřesněním vymezených individuálních krajin ze ZÚR. Nezastavitelné lokality rozvíjí přirozené predispozice daného území. Nejmenší intenzita využívání území lokalit nezastavitelného území je určena pro lokality přírodní, střední pro lokality rekreační a nejvyšší pro lokality produkční. Tomu je přizpůsobena regulace, kterou stanovuje Metropolitní plán.

V nezastavěném území je ze zákona přípustné umisťovat stavby, zařízení a jiná opatření, jsou-li v souladu s charakterem nezastavěného území a jedná-li se o účely uvedené ve výčtu § 18 odst. 5 stavebního zákona, pokud je ÚPD z důvodu veřejného zájmu výslovně nevylučuje. Metropolitní plán v souladu s metodikou, podle níž je vytvořen a v souladu s cíli a úkoly územního plánování, definovanými v ustanoveních § 18 a § 19 stavebního zákona, vztahuje ochranu nezastavěného území definovaného v § 2 odst. 1 písm. f) stavebního zákona na ochranu nezastavitelného území definovaného v PSP a v Metropolitním plánu. Pokud tedy v následujících článcích 65 – 67, případně v KLZ lokality, není výslovně uvedeno konkrétní vyloučení, jsou všechny účely uvedené ve výčtu § 18 odst. 5 stavebního zákona přípustné.

Významným tématem udržitelného rozvoje území je výstavba výroben elektřiny z obnovitelných zdrojů energie. Legislativa v posledních letech prošla v rámci implementace evropské legislativy k podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů zásadními změnami, cílem státu je umožnit výstavbu výroben v co největším rozsahu. Na základě zákona o urychlení využívání obnovitelných zdrojů energie se počítá s využitím nástroje tzv. akceleračních oblastí v rámci nezbytných oblastí, kterými jsou nově vymezené specifické oblasti v PÚR.

Návrh změny č. 2 Územního rozvojového plánu, kterou se vymezí akcelerační oblasti celostátního významu, byl zveřejněn 14. 4. 2026, na území Prahy ani v nejbližším okolí nejsou v návrhu změny vymezeny žádné akcelerační oblasti. Změna č. 2 dosud nebyla schválena. Z tohoto důvodu aktuální 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 významných solárních nebo větrných elektráren.

Nad rámec v budoucnu vymezených akceleračních oblastí, je možné malé solární elektrárny v souladu s Metropolitním plánem umisťovat v zastavitelném území kdekoliv – nejsou-li v rozporu s limity v území. –Z koncepce Metropolitního plánu vyplývá, že je speciálně vhodné umisťovat je 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 umisťovat 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 dále realizovat agrofotovoltaiku.

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 sousedství města, v metropolitním regionu.

K článku 65
Nezastavitelná rekreační lokalita a plocha

Nezastavitelné rekreační lokality a plochy jsou území určená především pro rekreační a sportovní využití v přírodním prostředí. Jejich hlavním cílem je umožnit pobyt, pohyb a odpočinek obyvatel pod širým nebem, a to při zachování nezastavěného charakteru otevřené krajiny.

Na rozdíl od nezastavitelných přírodních lokalit (viz čl. 66) připouštějí rekreační lokality širší spektrum využití i souvisejících úprav. Může zde být realizována přiměřené rekreační zázemí, například cesty, drobné sportovní či odpočinkové prvky v krajině, vždy však za podmínky, že nedojde k významnému narušení krajinného rázu ani ekologických funkcí území. Rozdíl oproti nezastavitelným produkčním lokalitám (viz čl. 67) je primárně v nepřípustnosti těžby nerostů, která je považována za příliš intenzivní využití a neslučitelná s rekreačním charakterem.

Metropolitní plán v případě nezastavitelných rekreačních lokalit výslovně vylučuje provádět změny v území včetně umisťování budov a jiných staveb (a provádění jejich změn) pro těžbu nerostů a pro nakládání s odpady s výjimkou kompostáren. Ty umožňují lokální zpracování biologicky rozložitelného odpadu, snižují potřebu jeho odvozu na větší vzdálenosti a tím i zatížení dopravní a technické infrastruktury a přispívají k udržitelnému využívání území.

Nezastavitelné rekreační lokality jsou zpravidla součástí krajinného rozhraní, v němž je kladen důraz na rozvoj vysokých krajinných a rekreačních hodnot území.

Regulativy hlavního, přípustného a nepřípustného využití jsou stanoveny pro zachování a rozvoj podmínek pro rekreaci a zachování nezastavitelnosti území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.27 Ilustrace nezastavitelných rekreačních lokalit

K článku 66
Nezastavitelná přírodní lokalita a plocha

Hlavním cílem vymezení nezastavitelných přírodních lokalit je zachovat a chránit přírodní hodnoty území, omezení negativních zásahů člověka a udržení dlouhodobé ekologické stability krajiny při současném umožnění přiměřeného rekreačního využití s respektem k přírodnímu charakteru území a významu pro udržitelnost a stabilitu krajiny. V přírodních lokalitách se například často nacházejí lesní celky, které kromě produkční funkce, především stabilizují klima v krajině, zadržují vodu a poskytují útočiště mnoha druhům rostlin a živočichů. Lesy jsou i v rámci SES (čl. 107) vnímány v MPP jako území s nejvyšší ekologickou stabilitou. Další hodnotou jsou přirozené migrační koridory pro faunu podél vodních toků (významné z nich jsou zahrnuty do ÚSES dle čl. 113). Významnou součástí území bývají také rybniční soustavy a mokřady, které mají zásadní vliv na biodiverzitu, regulaci vodního režimu a mikroklima v daném území. Hodnotou jsou i skalní výchozy a vrchy s panoramatickými výhledy, které mají nejen ekologický, ale i estetický a rekreační význam.

Regulativy hlavního, přípustného a nepřípustného využití jsou stanoveny pro ochranu přírodních hodnot v území. Proto jsou vyloučeny změny, které by umožnily intenzivní využívání území. Jedná se primárně o těžbu nerostů, nakládání s odpady a zemědělství. Ze stejného důvodu Metropolitní plán výslovně zakazuje v přírodních lokalitách umisťovat výrobny elektrické energie. Umisťování těchto staveb by totiž mohlo narušit přírodní hodnoty lokality. Tento přístup je analogický přístupu státu k podmínkám vymezování akceleračních zón, kdy je možné je umisťovat v podstatě všude kromě cenných území (existuje seznam výslovně uvedených limitů, ve kterých se umístění výroben vylučuje). Ve většině otevřené krajiny (v lokalitách s rekreačním nebo produkčním využitím) Metropolitní plán umístění výroben umožňuje.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.28 Ilustrace nezastavitelných přírodních lokalit

K článku 67
Nezastavitelná produkční lokalita a plocha

Nezastavitelné produkční lokality jsou vymezeny za účelem zachování a rozvíjení produkčního potenciálu krajiny, zejména v oblasti pěstování plodin a dalších hospodářských činností.

Nezastavitelné produkční lokality jsou tvořeny převážně bloky orné půdy s menším podílem přirozené vegetace a jednodušší prostorovou strukturou. Tento způsob uspořádání sice podporuje vysokou produkční efektivitu, na druhou stranu však může vést ke snížení

ekologické stability krajiny, vyšší náchylnosti k erozi či poklesu biodiverzity. Část těchto lokalit je využívána k lesnictví.

Rekreace je doplňková a je žádoucí ji rozvíjet tak, aby nenarušovala hlavní produkční význam lokalit a ideálně zároveň obohatila strukturu zemědělské krajiny (například polní cesty využitelné pro pěší a cyklisty, zakládání odpočinkových míst nebo zpřístupnění krajiny bez zásadních zásahů do jejího hospodářského využívání). Dále lze zvyšovat ekologickou stabilitu krajiny například začleněním krajinných prvků doplňujících krajinnou mozaiku. To je možné činit například skrz agrolesnické principy hospodaření, kdy jsou ekologicky významné prvky součástí samotné produkce a plní ekostabilizační i hospodářskou funkci. Produkční lokality jsou vymezovány nejčastěji v kombinaci se strukturou zemědělské krajiny v rovině a leso-zemědělské krajiny, jejichž reliéf vytváří příznivé podmínky pro zemědělské a hospodářské využívání krajiny.

Metropolitní plán v případě nezastavitelných produkčních lokalit výslovně nevylučuje provádět změny v území včetně umisťování budov a jiných staveb (a provádění jejich změn) pro žádný z účelů uvedených v § 18 odst. 5 stavebního zákona. Považuje tedy všechny změny včetně umisťování budov a jiných staveb bez toho, že by byla konkrétní plocha vymezena v MPP, za přípustné, jsou-li v souladu s produkčním charakterem nezastavitelného území. Jedná se tedy o nejintenzivnější využití z nezastavitelných.

Regulativy hlavního, přípustného a nepřípustného využití jsou stanoveny pro zajištění možnosti intenzivního produkčního využívání otevřené krajiny včetně těžby nerostů.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.29 Ilustrace nezastavitelných produkčních lokalit

03/ Hlava IV
Stabilita a míra využití území

K článku 68
Stabilita lokality

Cílem Metropolitního plánu je zachovat identitu Prahy jako města, které je po staletí utvářeno jako mozaika mnoha prostředí. Tato mozaika vznikla složitým vývojem a postupným srůstáním původních měst pražských s okolními vesnicemi. Metropolitní plán proto člení území Prahy na lokality, popisuje jejich stávající charakter a stanovuje jejich cílové vlastnosti.

Typem stability lokality se rozumí míra změn v území, které jsou potřebné k naplnění cílového stavu lokality navrženého Metropolitním plánem. Stabilita lokality určuje, zda je stávající charakter území určen Metropolitním plánem k zachování a případnému posílení a rozvíjení (stabilizované lokality), anebo je cílový charakter lokality nově navržen (transformační a rozvojové lokality).

Stabilitou se rozumí taková konstatovaná rovnováha v území, při níž se neuplatňují přímo specifikované požadavky na podstatnou změnu charakteru území. Transformací se rozumí výrazná změna charakteru území, při které nedochází k posunu hranice mezi městem a okolní krajinou. Naopak rozvojovou lokalitou nebo plochou se rozumí území, ve kterém je navrženo rozšíření města na úkor okolní krajiny nebo naopak zmenšení města ve prospěch otevřené krajiny.

Z hlediska stability území Metropolitní plán nezkoumá pouze lokalitu jako celek, zabývá se také podrobností jednotlivých ploch. V rámci těchto ploch zkoumá stávající kvalitu a propojenost sítě veřejných prostranství, uspořádání a (ne)dokončenost stavebních bloků, stav zástavby a její využití, a to ve vztahu k jejich potenciálu.

Pro přesnější obraz o stabilitě území byla v rámci analýz zpracovávaných pro přípravu návrhu a konceptu odůvodnění MPP zkoumána stabilita zástavby až na úroveň jednotlivých objektů (proluk). V návrhu se však proluky nezobrazují (pokud nejsou zásadní pro charakter širšího území) z důvodu podrobnosti nepříslušící měřítku územního plánu a proto, že jsou standardní součástí stabilizovaného území v průběhu času.

Na základě zhodnocení výše uvedených kritérií byly jednotlivé plochy nebo širší území tvořící lokality označeny za stabilizované, transformační nebo rozvojové. Stabilizované plochy [S] mohou být i nadále rozvíjeny a doplňovány s přihlédnutím ke stávajícímu charakteru a z něj plynoucích regulativů. Nestabilizované plochy mají vyšší potenciál a v návaznosti na § 43 odst. 1 stavebního zákona a v souladu s § 3 a § 4 PSP se dále rozdělují na transformační a rozvojové, dle jejich polohy vůči hranici zastavěného území.

Sousedící transformační a rozvojové plochy (v rámci jedné lokality), zejména menšího plošného rozsahu, mohou být sdružovány do skupin [T+R] ploch. K takovému seskupení dochází v případech, kdy zákonné vymezení hranice zastavěného území rozděluje souvislou plochu potenciálu na mnoho malých [T] a [R] ploch. Vytvořením skupiny dochází k formální korekci a sjednocení takto vymezených ploch, aby pro ně mohla být stanovena regulace jako pro jednu celistvou plochu. Plochy sjednocené do skupiny [T+R] ploch vzájemně sousedí a zároveň jsou v jedné lokalitě.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.30 Ilustrace stability lokalit

K článku 69
Typy stability lokalit

Míra stability lokality je návrhem Metropolitního plánu, který zohledňuje poměr stabilizovaných, transformačních a rozvojových ploch v každé lokalitě. Metropolitní plán na základě vztahu mezi stávajícím a navrženým charakterem rozlišuje stabilizované, transformační a rozvojové lokality.

Stabilizovanou lokalitou je lokalita s ustáleným charakterem, ve které zpravidla převládají stabilizované plochy a cílový charakter lokality je z velké části odvozen od stávajícího charakteru. Kostra veřejných prostranství ve stabilizovaných lokalitách je ustálená. Ve stabilizovaných lokalitách mohou být transformační nebo rozvojové plochy (výjimečně i ve větší míře), které doplňují stávající zástavbu a veřejná prostranství v nich navazují na stávající kostru veřejných prostranství.

Transformační lokalitou je lokalita navržená ke změně, ve které zpravidla převládají transformační plochy. Cílový charakter je nově navržený a změny v lokalitě se mají podílet na jeho utváření. Metropolitní plán ve své koncepci i přes změnu charakteru území (danou zejména vymezenými transformačními plochami a jejich regulativy), klade také důraz na zachování historických industriálních stop v území, které se na utváření charakteru spolupodílí, aby byla v přijatelné míře zachována paměť místa (jedná se např. o ustanovení dle čl. 95 odst. 2 zahrnující pravidla pro ponechané halové objekty při transformaci území).

Rozvojovou lokalitou je lokalita navržená k rozšíření zastavěného území, případně zmenšení zastavěného území pro rozvojovou lokalitu otevřené krajiny (takovou však Metropolitní plán v návrhu dokumentace pro vydání aktuálně nevymezuje), ve které zpravidla převládají rozvojové plochy. Stávající charakter území, který často odpovídá charakteru okolní krajiny není pro posuzování změn zásadní, změny je třeba posuzovat vzhledem k cílovému charakteru lokality, který je nově navržen.

[S] [T] [R] plochy a jejich regulace

K článku 70
Stabilizované plochy [S]

Stabilizovanými plochami jsou všechny plochy, jejichž případná proměna by neměla znamenat výraznou změnu stávajícího charakteru území a které tedy nejsou vymezeny jako transformační nebo rozvojové. V grafické části se jedná o ty plochy, které nejsou svisle nebo vodorovně šrafované. Textová část popisuje tři typy stabilizovaných ploch dle jejich převažujícího účelu, a to zastavitelné stabilizované plochy, nestavební stabilizované plochy a nezastavitelné stabilizované plochy
Na základě požadavku Ministerstva kultury byl v rámci projednání upřesněn vztah stability zastavitelných stabilizovaných ploch k územím s plošnou památkovou ochranou, kde je v rámci stabilizovaných ploch možné pouze doplňování stávající zástavby, například zástavba proluk.

K článku 71
Transformační plochy [T]

Transformační plochy jsou v grafické části značeny svislou šrafou.

Zastavitelné transformační plochy
Zastavitelné transformační plochy jsou části zastavitelného území, ve kterých je navržena výrazná změna charakteru území, zejména změna struktury veřejných prostranství, způsobu zastavění nebo způsobu využití. Typicky se jedná o struktury, které už v současné době neslouží svému účelu nebo o struktury nevyhovující současným nárokům a je zde navrženo doplnění zástavby.

Zastavitelné transformační plochy byly vymezeny Metropolitním plánem s přihlédnutím k předchozí územně plánovací dokumentaci (ÚP SÚ), jejím pořizovaným změnám v době pořízení MPP, kde ZHMP vyjádřilo politickou vůli o jejich pořizování, dále s přihlédnutím k podrobnějšímu prověření území formou relevantních územních a urbanistických studií, jakož i na základě komplexního zhodnocení koncepce města na základě znalosti území (např. Koncept odůvodnění k MPP) a ÚAP. Tyto podklady byly navíc doplněny o podrobnější informace od městských částí a návrh byl modifikován v rámci jednotlivých kol projednání. Hranice zastavitelných transformačních ploch byly zpravidla upraveny podle hranic parcel. V případech, kdy se stávající stav nebo navržené změny v území výrazně odchylují od parcelace, byly hranice vedeny dle toho, které plochy je třeba změnit pro dosažení navrženého cílového stavu.

Nestavební transformační plochy
Nestavební transformační plochy jsou vymezené převážně pro vznik nových městských parků, revitalizaci vodních toků či doplnění rekreačního zázemí městské krajiny. Vymezení nestavebních transformačních ploch je dále rozvedeno v odůvodnění čl. 84. Plochy byly doplněny o návrhy nových městských parků pro posílení propojené a prostupné sítě parků neboli kostry zelené infrastruktury. Rozsah ploch byl dále v rámci jednotlivých kol projednání revidován během dohodovacích jednání s OCP MHMP a na základě dalších požadavků městských částí a dalších aktérů.

Nezastavitelné transformační plochy
Nezastavitelné transformační plochy jsou plochy otevřené krajiny, ve kterých je Metropolitním plánem navržena konkrétní výrazná změna charakteru území, při zachování jeho povahy jako součásti nezastavitelného území, tedy např. zalesnění, rekultivace krajiny, založení lesoparku, obnova mokřadu apod. Pro každou nezastavitelnou transformační plochu jsou stanoveny konkrétní požadavky na změnu, které jsou popsány v KLZ buď formou individuálního regulativu dané plochy nebo cílové charakteristiky plochy. Další změny v otevřené krajině mohou probíhat na základě pravidel uvedených v čl. 108 textové části, a které zpravidla znamenají zvýšení nebo zachování ekologické stability krajiny.

Vymezení nezastavitelných transformačních ploch s přírodním způsobem využití, tedy obvykle pro zalesnění, vychází zpravidla z dat

OCP MHMP na záměry zalesňovat, či jako informace o již zalesněných plochách, jejichž zařazení druhu pozemku k datu 28. 2. 2023 nebylo v katastru nemovitostí změněno na lesní pozemek.

Vymezení nezastavitelných transformačních ploch s rekreačním způsobem využití vychází většinou z ÚP SÚ, případně jeho probíhajících změn v době pořizování MPP, z konzultací s městskými částmi, dále byl rozsah nezastavitelných transformačních ploch revidován v rámci kol projednání a také z krajinářských, územních a urbanistických studií. Rekreační záměry jsou většinou záměry na budování golfových hřišť, krajinných parků či revitalizací znehodnocených krajinných území.
Vymezení nezastavitelných transformačních ploch s produkčním způsobem využití Metropolitní plán navrhuje pouze výjimečně, jako transformaci stávajícího nezastavěného území na produkční plochy zahradnictví a vinice, případně ovocný sad a zahrada, v jednom případě pak pro obnovení těžby.

Odlišné vlastnosti [T] ploch
Definice 6 typů využití lokalit a ploch si klade za cíl umožnit vznik smíšených území. Území tak bude moci reagovat na širokou poptávku aktivit souvisejících s bohatým a kvalitním životem ve městě. Součástí obytných lokalit tak může být např. stavba určena pro rekreaci (včetně parků) a nerušící produkci. U některých typů struktur (např. u vesnické struktury) je toto smíšení přímo žádoucí a je součástí cílového charakteru daných lokalit. Proto mohou mít konkrétní [T] plochy stanoven typ struktury nebo způsob využití odlišně od lokality, ve které se nachází. Metropolitní plán tak reaguje na poptávku po určité skupině aktivit v území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.31 Ilustrace druhů T/R ploch
09.03.32 Ilustrace využití T/R ploch
09.03.33 Ilustrace typu struktury zastavitelných T/R ploch
09.03.34 Ilustrace zastavitelných T/R ploch
09.03.35 Ilustrace nestavebních T/R ploch
09.03.36 Ilustrace nezastavitelných T/R ploch

K článku 72
Rozvojové plochy [R]

Rozvojové plochy jsou značeny v grafické části vodorovnou šrafou.

Zastavitelné rozvojové plochy
Zastavitelné rozvojové plochy jsou plochy mimo zastavěné území, ve kterých je Metropolitním plánem navržen vznik zástavby. Konkrétní vymezení zastavitelných rozvojových ploch je popsáno a zdůvodněno v kapitole 10 odůvodnění.

Nestavební rozvojové plochy
Nestavební rozvojové plochy jsou vymezené převážně pro vznik nových městských parků mimo zastavěné území. Městský park jakožto veřejné prostranství je vždy součástí zastavěného

(a zastavitelného) území (§ 58 odst. 2 písm. d) stavebního zákona) a je tvořen zejména nestavebními bloky.

Vymezení nestavebních rozvojových ploch vychází z podnětů zástupců jednotlivých městských částí, kteří informovali dopisem nebo doplnili informace během konzultací a z vymezení zastavitelných rozvojových ploch, které byly doplněny o návrhy nových městských parků stanovené zpracovatelem pro posílení propojené a prostupné sítě parků, neboli kostry zelené infrastruktury a na základě hodnocení dostupností a deficitů parků (viz odůvodnění městských parků v čl. 84), dále byl rozsah nestavebních rozvojových ploch revidován v rámci jednotlivých kol projednání na základě vyhodnocení požadavků jednotlivých aktérů.

Nezastavitelné rozvojové plochy
Nezastavitelné rozvojové plochy jsou vymezeny v zastavěném území pro rozšíření území nezastavitelného. Metropolitní plán tohoto nástroje využívá pouze ve výjimečných případech, zejména v záplavových územích, kde rozvoj přírodních hodnot je ve veřejném zájmu žádoucí na úkor současných zastavěných stavebních pozemků.

Odlišné vlastnosti [R] ploch
Obdobně jako pro [T] plochy platí i pro [R] plochy, že mohou mít stanoven typ struktury nebo způsob využití odlišně od lokality, ve které se nachází. Metropolitní plán tak reaguje na poptávku po určité skupině aktivit v území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.31 Ilustrace druhů T/R ploch
09.03.32 Ilustrace využití T/R ploch
09.03.33 Ilustrace typu struktury zastavitelných T/R ploch
09.03.34 Ilustrace zastavitelných T/R ploch
09.03.35 Ilustrace nestavebních T/R ploch
09.03.36 Ilustrace nezastavitelných T/R ploch

Míra využití území k zastavění

K článku 73
Stanovení míry využití území k zastavění

Dle § 7 PSP se míra využití území k zastavění určuje vždy pro stanovenou část zastavitelného území, a to přiměřeně pro lokalitu, plochu, blok anebo pozemek, a stanovuje se jako nejvýše přípustná, popřípadě jako nejnižší požadovaná. Metropolitní plán, v souladu s citovaným ustanovením, stanovuje míru využití území pro zastavitelné stabilizované, transformační a rozvojové plochy a stanovuje pouze nejvýše přípustnou míru využití území.

Míra využití území k zastavění je v Metropolitním plánu vždy omezena stanovenými prostorovými limity, tedy parametry, které jsou zásadní pro charakter území – rozsah veřejných prostranství, výšková regulace a maximální půdorysný rozsah nadzemních částí

budov, tedy zastavitelnost budovami. U transformačních a rozvojových ploch dle čl. 76 a čl. 77 je míra využití dále omezena stanovením regulovaného množství hrubých podlažních ploch (podrobněji viz odůvodnění k čl. 96).

Soubory regulativů, které jsou stanoveny pro konkrétní plochy, se liší v závislosti na příslušnosti plochy k jedné z kategorií:

a) stabilizované plochy,

b) malé rozvojové plochy navazující na stávající strukturu,

c) transformační a rozvojové plochy doplňující stávající strukturu,

d) transformační a rozvojové plochy v oblastech nových struktur.

Pro zatřídění plochy je rozhodujícím faktorem její potenciál, velikost, tvar, návaznost na okolní urbánní strukturu a existence funkční sítě veřejných prostranství, a v opačném směru pak také žádoucí způsob regulace odpovídající dohodám v území, které mají být Metropolitním plánem fixovány.

Rozdílný způsob stanovení míry využití území pro jednotlivé plochy dává Metropolitnímu plánu možnost regulovat každé území odpovídajícím způsobem ve vztahu ke konkrétní situaci, existujícím dohodám v území a legitimním zájmům dotčených osob. Jednotný systém by u metropole, jakou je Praha a s mírou závaznosti a detailu, který je od územního plánu vyžadován, znamenal u některých ploch přeregulování (tedy nepřiměřený zásah veřejné moci do práv vlastníků a zároveň neopodstatněné omezení života a ekonomického potenciálu města), u ploch na opačné straně spektra nedostatečnou ochranu hodnot v území anebo dosažených dohod. Metropolitní plán tedy stanovuje přísnou regulaci v místech, kde je důležité chránit stávající charakter a navazovat na současné struktury anebo kde je důležité fixovat konkrétní dohodu nad budoucí podobou území, zároveň však umožňuje flexibilitu tam, kde konkrétní dohoda zatím neexistuje, často s předpokladem vzniku podrobnější dokumentace v budoucnu anebo v místech, ve kterých je žádoucí upřednostnit flexibilitu nad regulací konkrétní detailní podoby území (např. některé produkční areály). Metropolitní plán stanovuje kombinaci regulativů pro každou plochu zpravidla s cílem, aby navržená regulace nebránila přirozenému vývoji v území a byla schopna reagovat na měnící se požadavky budoucnosti. Základní parametry vystavěného prostředí (typ struktury, způsob využití, výšková regulace) jsou však stanoveny vždy, vše v souladu s urbanistickou koncepcí.

Pro všechny kategorie Metropolitní plán stanovuje rozsah veřejných prostranství, zastavitelnost budovami i výškovou regulaci, liší se však způsob, jakým jsou pravidla stanovena. V závislosti na předvídatelnosti změn v konkrétních plochách stanovuje Metropolitní plán grafické nebo parametrické regulativy. Pro transformační a rozvojové plochy dle čl. 76 a čl. 77 stanovuje Metropolitní plán, kromě prostorových regulativů, také regulované množství hrubých podlažních ploch.

Podkladem pro rozdělení ploch jsou přirozené hranice v území, hranice vyplývající z právní kontinuity, tedy hranice ploch v ÚP SÚ, případně v jeho změnách pořizovaných v době pořizování MPP, anebo jasně označené etapy nebo charakterově odlišné celky ve studiích. Dosud neupřesněné plochy bylo vhodné ponechat celistvé, případně rozdělené do rozsáhlých celků, aby bylo v budoucnu možné řešit rozvoj území komplexně.

Východiska
ÚP SÚ používal k regulaci míry zastavění funkční plochy, koeficient podlažních ploch a koeficient zeleně. Žádný z uvedených regulativů (ani ve vzájemné kombinaci) není dostatečně určující pro stanovení základních vlastností struktur, tedy podílu veřejných prostranství, míry zastavění a ani výšky vznikající zástavby. Dle ÚP SÚ, při rozhodování o budoucí zástavbě a jejím prostorovém řešení bylo určující splnění vypočtené hodnoty koeficientu podlažních ploch a koeficientu zeleně. Charakter zástavby a její prostorové řešení byly v regulativech ÚP SÚ zastoupeny pouze v minimální míře. Metropolitní plán vytváří takový systém regulativů, který podchytí všechny významné složky struktury a pozitivně tak ovlivní prostorové řešení budoucí zástavby.

Určení vhodného budoucího charakteru a intenzity zástavby ve vztahu k jeho pozici a roli v rámci města je pro obytné území zcela zásadní, protože po realizaci zástavby už bude velmi obtížné zvolenou strukturu v konkrétním místě měnit nebo doplňovat (důvodem je vztah obyvatel ke svému domovu a typicky velmi roztříštěná vlastnická struktura). Nevhodná kapacita a charakter zástavby v konečném důsledku vyvolá tlak na vymezování nových rozvojových ploch mimo stávající hranice města se všemi negativními důsledky. Tato otázka je o to závažnější, že historická situace, kdy Praha disponuje celou řadou brownfieldů v blízkosti centra metropole a v dalších z hlediska infrastruktury příhodných místech, je do velké míry dědictvím globalizace, deindustralizace, transformace výrobních a logistických řetězců a funkčního zónování 20. století a nebude se pravděpodobně opakovat. Intenzitu zástavby, zejména na dopravních uzlech a v dalších klíčových územích, je proto nutné volit s ohledem na budoucnost, na budoucí možné scénáře vývoje města. Přičemž vážným problémem Prahy je zejména zastavování klíčových území s intenzitou neadekvátně nízkou. Tento vývoj vede k nehospodárnému využívání území, snížení efektivity infrastruktury (především veřejné dopravy a veřejné vybavenosti), většímu záboru půdy a zbývajícího prostoru pro ekosystémy, zvýšení nákladů na zajištění potřeb jednoho obyvatele a ve výsledku horší kvalitu života, omezenou možnost investic, nižší ekonomickou výkonnost a značné environmentální dopady, a to po desítky let.
Pro území mimo dopravní uzly stojí za připomenutí kupř. zjištění autorů Newmana a Kennworthyho (1989), že hustota zalidnění pod 30 obyvatel na hektar znamená závislost na automobilu a zjištění, že ve městě s hustotou zalidnění menší než 50 obyv./ha není udržitelná veřejná doprava. A zcela nejdůležitější je zjištění, že pěší vazby se začnou odehrávat v těch částech sídel, které mají hustotu zalidnění

alespoň 100 obyv./ha. V českém kontextu stojí za připomenutí kniha Hustota a ekonomika měst (Hudeček a kol., 2018).

Konkrétním nastavením míry využití T/R ploch Metropolitní plán vytváří podmínky pro polycentrický rozvoj města podporou jednotlivých lokálních center a jednoznačným vymezením potenciálu. Praha je historicky orientována směrem ke svému jádru a vhodným vymezením transformačních ploch lze přetíženému historickému jádru odlehčit, jak je mimo jiné doporučeno v Management plánu UNESCO.

Mapa zobrazující návrhový index využití zastavitelných lokalit (tedy hustotu města, pokud by se plně využil potenciál Metropolitního plánu) ukazuje, že intenzivní subcentra jsou navržena v návaznosti na veřejnou dopravu, v souladu s Plánem udržitelné mobility převážně v návaznosti na kapacitní kolejovou veřejnou dopravu. Stanice metra, železniční nebo tramvajové zastávky vyvolávají vysokou koncentraci lidí a dějů a díky tomu má jejich okolí nejlepší předpoklady pro vznik fungujících lokálních center podle zásad města krátkých vzdáleností.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.34 Ilustrace zastavitelných T/R ploch

K článku 74
Míra využití území k zastavění pro stabilizované plochy

Ve stabilizovaném území jsou regulativy stanovující míru využití území určeny tak, aby byl ochráněn stávající charakter a hodnoty území a nová zástavba se kontextuálně přizpůsobovala okolí. Jako součást stabilizovaných ploch jsou vymezeny i proluky. Proluka je v § 2 písm. r) PSP, resp. čl. 5 odst. 1 písm. r) Metropolitního plánu, definována jako chybějící část zástavby. Při umisťování zástavby ve stabilizovaných plochách se postupuje v souladu s § 22 PSP, resp. § 15 NPSP, je nutné zde dovodit konkrétní vedení uliční a stavební čáry

Míra využití se odvozuje od okolní zástavby, přičemž relevantní okolní zástavbu je vždy nutné určit individuálně. Za okolí nelze automaticky považovat celou plochu lokality nebo celou plochu stavebního bloku, protože lokalita i stavební blok se ve stabilizovaném území může skládat z více charakterů a z více ploch s rozdílnou mírou využití. Za okolí se zpravidla považuje bezprostřední sousedství, zástavba podél uliční čáry nebo podél protější uliční čáry stejného uličního prostranství, případně další stávající zástavba stavebního bloku a sousedních stavebních bloků. Za relevantní okolní zástavbu nelze považovat zjevné anomálie, které neodpovídají běžné zástavbě lokality, není-li to jednoznačně odůvodnitelné. V textové části jsou použita slova „odvozuje od okolní zástavby““. Případná stávající zástavba, kterou záměr nahrazuje, nemusí být pro charakter území zásadní. Nové stavební záměry je nutné vnímat a posuzovat kontextuálně. V územích s plošnou památkovou ochranou je navíc při určování výšky zástavby vždy

nutné přímo vycházet z objemu a prostorové skladby zástavby, jak je uvedeno v čl. 98. Případně může míru využití ve stabilizovaném území prověřit územní studie.

Stabilizované plochy mají celkovou rozlohu 22 800 ha, ze zastavitelného území o rozloze 28 300 ha je to celkem 80,7 %.

K článku 75
Míra využití území k zastavění pro malé rozvojové plochy navazující na stávající strukturu

Malé rozvojové plochy navazující na stávající strukturu jsou zpravidla drobné plochy na okraji zastavěného území, které mají společné rysy s prolukami. Plochy jsou navrženy k začlenění do okolní zástavby, jejich naplněním by se neměl podstatně změnit charakter území. Míra využití území se stejně jako u stabilizovaných ploch (čl. 74) odvozuje od okolní zástavby.

Rozloha malých rozvojových ploch navazujících na stávající strukturu zpravidla nepřesahuje 2 ha. Jedná se o plochy, které jsou součástí stávajících stavebních bloků, případně bloky přímo tvoří a předpokládá se zde dostavba odpovídající okolnímu stabilizovanému území. Tyto plochy jsou zpravidla jasně napojeny na veřejná prostranství, která jsou v Metropolitním plánu vymezena grafickými regulativy. Malé rozvojové plochy navazující na stávající strukturu se nachází v kontaktu s natolik stabilizovaným prostředím, že jejich zastavitelnost lze jednoduše odvodit od okolní zástavby případně míru využití území může prověřit územní studie. Dalším regulativem míry využití pro malé rozvojové plochy navazující na stávající strukturu je regulace výškového uspořádání.

Metropolitní plán tak v souladu s podrobností odpovídající územnímu plánu dává v těchto plochách dostatek podmínek pro vznik zástavby, která bude respektovat charakter svého okolí – vymezení veřejných prostranství, odvození zastavitelnosti z okolní zástavby a výšková regulace.

Do této kategorie je z praktických důvodů zařazeno i několik ploch s lineární strukturou, které jsou vymezeny za účelem začlenění zpravidla stávajících komunikací nebo železničních tratí do zastavitelného území. I zde je cílový stav odvozen od stávající situace v území a není třeba zde stanovovat další regulativy i vzhledem k tomu, že jsou určeny pro výstavbu lineární infrastruktury, a ne primárně pro zástavbu budovami.

Malé rozvojové plochy navazující na stávající strukturu mají celkovou rozlohu 127 ha a tvoří 0,45 % zastavitelného území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.37 Ilustrace malých rozvojových ploch navazujících na stávající strukturu

K článku 76
Míra využití území k zastavění pro transformační a rozvojové plochy doplňující stávající struktury

Plochy doplňující stávající struktury jsou takové transformační a rozvojové plochy nebo jejich skupiny, u kterých lze zpravidla z jejich vztahu k okolí, případně z podmínek plynoucích z požadavků na infrastrukturu, předvídat budoucí síť veřejných prostranství, a tedy vymezení stavebních bloků, anebo se jedná o plochy pro vznik ucelených areálů, případně jejich vztahy se sousedními stabilizovanými plochami v kombinaci s navrženou strukturou nevyžadují podrobnější určení. Metropolitní plán u těchto ploch často vymezuje konkrétní požadavky na veřejná prostranství nebo veřejnou vybavenost grafickými regulativy – vymezuje důležité stávající ulice a určuje je ke stabilizaci, navrhuje nová uliční nebo pěší propojení (viz čl. 81 a 88), nová náměstí a městské parky vymezené bodem (viz čl. 83 a 86), novou občanskou nebo rekreační vybavenost vymezenou bodem anebo plochou (viz čl. 146 a 147).

S ohledem na střední velikost a přímé grafické vymezení významných veřejných prostranství jsou v těchto plochách nižší požadavky na množství dalších veřejných prostranství v porovnání s plochami nových struktur. Nová zástavba navazuje na okolí a jak je uvedeno výše, respektuje založenou síť uličních prostranství. Specificky v územích s plošnou památkovou ochranou z limitů v území vyplývá, že historickou strukturu veřejných prostranství je nutné zachovat a pouze v odůvodněných případech doplnit. Metropolitní plán v územích s plošnou památkovou ochranou vymezuje transformační a rozvojové plochy pouze ve výjimečných případech, zpravidla v okrajových polohách a vždy pouze pro dotvoření historické kompozice místa.

Míra využití této skupiny ploch je dále omezena výškovou regulací a koeficientem maximálního zastavění budovami dle čl. 95 odst. 1 (tedy prostorovými regulativy, které významně předurčují charakter budoucí zástavby) a stanovením regulovaného množství hrubých podlažních ploch dle čl. 96 (tedy kvantitativní hodnotou předurčující kapacitu).

Plochy doplňující stávající struktury jsou nejčastějším typem zastavitelných T/R ploch a pokrývají široké spektrum navržených změn v území, jak z hlediska navržené struktury a využití, tak z hlediska velikosti plochy a hloubky proměny. U určitých skupin ploch Metropolitní plán hodnotu některých regulativů nestanovuje, protože to není účelné anebo legitimní vzhledem k rovnováze zájmů v území. T/R plochy určené pro občanskou nebo rekreační vybavenost tak zpravidla nemají stanoven ani koeficient maximálního zastavění budovami, ani regulované množství HPP. Záměr v této ploše tedy může mít libovolnou zastavěnost a množství HPP, pokud dodrží výškovou regulaci a ostatní regulativy Metropolitního plánu. Plochy určené pro areály produkce a komerční vybavenost mohou mít libovolnou kombinaci těchto dvou regulativů (oba dva, jeden z nich anebo žádný z nich). Podrobnější postup stanovení konkrétních hodnot je uveden v odůvodnění k čl. 95 a 96.

Úprava regulace míry využití je dále popsána v odůvodnění k čl. 77 v části: Upravený způsob regulace míry využití území k zastavění pro T/R plochy doplňující stávající struktury (čl. 76) a T/R plochy v oblastech nových struktur (čl. 77) na základě výsledků veřejného projednání (2022).

Plochy doplňující stávající struktury mají celkovou rozlohu 4 010 ha a tvoří 14,2 % zastavitelného území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.38 Ilustrace T/R ploch doplňujících stávající struktury

K článku 77
Míra využití území k zastavění pro transformační a rozvojové plochy v oblastech nových struktur

Transformační a rozvojové plochy v oblastech nových struktur jsou zpravidla rozsáhlé plochy, ve kterých Metropolitní plán nepředjímá a nefixuje jedno z více možných řešení.

Způsob využití, typ struktury, výšková regulace, zastavitelnost budovami i regulované množství HPP jsou stanoveny stejným způsobem jako u ploch doplňujících stávající struktury (viz odůvodnění k čl. 76). Veřejná prostranství a občanská vybavenost jsou zde však regulovány pomocí zařazení T/R plochy do tzv. oblasti nových struktur. Konkrétní oblast nových struktur může obsahovat jednu anebo více T/R ploch, případně skupinu [T+R] ploch.

Každá oblast je označena unikátním kódem tvořeným písmenem P a trojmístným číslem (např. P123). Kód oblasti je uveden v grafické části Z 02 před kódem každé jednotlivé transformační nebo rozvojové plochy nebo skupiny [T+R] ploch, která je její součástí. Zařazení T/R ploch do oblastí je také popsáno v KLZ/400.

Požadované minimální výměry uličních prostranství (UP_{min}), městských parků (PP_{min}) a občanské vybavenosti (OV_{min}) jsou zde stanoveny kvantitativně, procentem z plochy celé oblasti (konkrétněji viz čl. 87, 148 a jejich odůvodnění). Při povolování záměru (s výjimkou záměrů veřejné infrastruktury) uvnitř T/R ploch nových struktur musí být prokázáno splnění těchto požadavků pro celou oblast, a to buď v rámci samotného záměru anebo dohodou v území v jedné z forem vyjmenovaných v čl. 77 odst. 2. U těchto tří koeficientů se tedy nejedná o podíly z plochy jednoho záměru nebo jedné T/R plochy (pakliže netvoří celou rozlohu oblasti).

Ustanovení v čl. 77 odst. 2 písm. b) stanovuje jako jednu z forem prokázaní splnění požadavků územní studií dle § 30 SZ, resp. § 67–69 NSZ, která může sloužit jako odborný podklad pro rozhodování v území (územní studie slouží pro rozhodování v území pouze v těch částech, v nichž jsou v souladu s územně plánovací dokumentací). Toto ustanovení se týká i studií, které byly pořízeny a schváleny před nabytím účinnosti Metropolitního plánu (obdobně platí pro ustanovení

v článcích 83 odst. 3 písm. b), 86 odst. 3 písm. b), 147 odst. 3 písm. b).

Cílem takového způsobu regulace je zajištění základní obsluhy území sítí veřejných prostranství a občanské vybavenosti za situace, kdy konkrétní řešení není známo anebo ho není účelné fixovat v územním plánu.

Z praktického hlediska je také s ohledem na legitimitu a rovné zacházení přinejmenším problematické bez konkrétní dohody v území zatížit umístěním např. občanské vybavenosti konkrétního vlastníka v situaci, kdy je potřeba této vybavenosti vyvolána i výstavbou na pozemcích jiných vlastníků. V praxi je tento problém často řešen nevhodným postupem, kdy je území blokováno nejen do doby vzniku podrobnější dohody (např. ve formě územní studie), ale až do doby, kdy je tato podrobná dohoda zpětně propsána do změny územního plánu, ta je projednána, vydána a nabývá účinnosti. To v praxi znamená výrazné prodloužení doby mezi uzavřením dohody a odblokováním území z hlediska povolování záměrů, značnou administrativní náročnost a deformaci hierarchického systému plánování, kdy jsou do územního plánu přenášeny dohody neodpovídající jeho úrovni podrobnosti. Zavedením parametrické regulace veřejných prostranství a občanské vybavenosti Metropolitní plán v pražském prostředí tuto situaci narovnává a dává odpovídající prostor podrobnějším územně plánovacím dokumentacím, územním studiím a dalším konkrétním dohodám v území.

Úprava regulace míry využití je dále popsána v tomto článku v části: Upravený způsob regulace míry využití území k zastavění pro T/R plochy doplňující stávající struktury (čl. 76) a T/R plochy v oblastech nových struktur (čl. 77) na základě výsledků veřejného projednání (2022).

Plochy v oblastech nových struktur mají celkovou rozlohu 811 ha a tvoří 2,9 % zastavitelného území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.03.39 Ilustrace T/R ploch v oblastech nových struktur

Upravený způsob regulace míry využití území k zastavění pro T/R plochy doplňující stávající struktury (čl. 76) a T/R plochy v oblastech nových struktur (čl. 77) na základě výsledků veřejného projednání (2022)

Ke způsobu regulace míry využití území byla v rámci veřejného projednání návrhu Metropolitního plánu podána řada připomínek a námitek. V rámci procesu jejich vypořádání a vyhodnocování výsledků projednání dle stavebního zákona, na základě nových skutečností, doplňkových analýz a rozborů a obdržených připomínek a námitek ve veřejném projednání byly vybrané připomínky a námitky směřující k úpravě způsobu regulace míry využití území vyhodnoceny jako relevantní a odůvodněné. Z těchto důvodů došlo k úpravám čl. 76 a 77 a souvisejících, při současném zachování koncepce Metropolitního plánu, ve smyslu vztažení výpočtů míry využití k plochám (záměru), tj. nikoli ke stavebním blokům (jako tomu bylo

v návrhu pro společné jednání a veřejné projednání), a to ve smyslu nastavení regulace pomocí maximální HPP T/R ploch, bez vazby výškové regulace na míru využití území. Na základě vyhodnocení výsledků projednání pořizovatelem a určeným zastupitelem dle § 53 SZ byla provedena úprava způsobu regulace míry využití území k zastavění T/R ploch, včetně přizpůsobení jednotlivých ploch, se zohledněním podkladů uvedených v příloze č. 9 kapitoly 1 textové části odůvodnění a kapitole 15 textové části odůvodnění.

V předchozích verzích návrhu (pro společné jednání a první veřejné projednání) byly Metropolitním plánem regulovány prostorové parametry zástavby, které tvořily prostorovou obálku (zejména výška zástavby a zastavitelnost stavebních bloků), především za účelem regulace charakteru území.

Na základě vyhodnocení výsledků projednání a prověření regulace na konkrétních urbanistických řešeních bylo vyhodnoceno, že je třeba upravit regulaci tak, aby bylo možné:

- určit předvídatelnou kapacitu území pro stanovení rozsahu potřeb veřejné infrastruktury;
- jednoznačně určit nárok vlastníka pozemku na rozsah výstavby pro dosažení konkrétní dohody při složité parcelaci;
- zajistit právní kontinuitu hodnoty nemovitostí a zároveň zajistit předvídatelnost rozhodování v území.

Na základě těchto vstupů bylo provedeno nahrazení původní regulace článků 76 a 77, která pro přesnější stanovení kapacity vyžadovala podrobnější prověření území. Upravená regulace umožňuje stanovení konkrétní maximální kapacity HPP pro T/R plochy doplňující stávající strukturu a T/R plochy v oblastech nových struktur, a to obdobným způsobem jako ÚP SÚ, tedy skrze stanovení koeficientů, které stanovují množství HPP náležících ke konkrétní výměře pozemku určeného pro záměr. Zavedení přímé regulace HPP obdobně jako v ÚP SÚ stabilizuje hodnotu pozemků a umožní snadnější přechod mezi regulací ÚP SÚ a Metropolitním plánem.

Za účelem propojení tohoto způsobu výpočtu s dosavadní metodikou MPP, jeho koncepcí a dalšími regulacemi T/R ploch byl tímto způsobem definovaný koeficient stanoven jako součin dvou koeficientů Z_z a V_z. Koeficient Z_z představuje průměrnou předpokládanou hodnotu zastavění budovami pro navrženou strukturu. Koeficient V_z představuje průměrný očekávaný počet nadzemních podlaží, za předpokladu zastavění budovami dle koeficientu Z_z. Žádná z těchto dvou hodnot však nestanovuje prostorový limit a používají se pouze pro výpočet regulovaného množství HPP. Rozdělení koeficientů pro míru využití na horizontální a vertikální rozměr však umožňuje lepší představu o budoucí podobě území, lepší vzájemnou porovnatelnost mezi různými T/R plochami, snadnější odhad míry flexibility ve vztahu k prostorovým regulativům. Koeficienty Z_z a V_z jsou uvedeny mimo jiné v grafické části ve výkresu Z 02. Pro posuzování záměru je vždy využívána hodnota jejich součinu. Samy o sobě nemohou být využity pro posouzení záměru. Poměry zastavěnosti a výšky záměru je možné flexibilně upravovat

až do dosažení prostorových regulativů výškové regulace (RNP) a maximálního zastavění budovami (daného koeficientem Z_{max}).

Konkrétní odůvodnění týkající se regulace HPP, výše uvedených koeficientů Z_z a V_z a jejich následná aplikace je dále popsána níže v části odůvodnění k článku 96 Regulované množství hrubých podlažních ploch, koeficient Z_{max} je popsán v odůvodnění k čl. 95 Koeficienty zastavění budovami.

Na základě potřeby zohlednit skutečnosti výše uvedené došlo taktéž k následujícím úpravám. U velké části T/R ploch, jejichž míra využití byla koordinována s ÚP SÚ, došlo k jejich rozdělení na menší plochy z důvodu potřeby respektovat odlišnou míru využití v jednotlivých částech území dle právní kontinuity. U některých ploch s požadavkem na koordinaci míry využití území s ÚP SÚ byla upravena i výšková regulace nebo typ struktury plochy (např. některé plochy, které byly v předchozích návrzích Metropolitního plánu celistvé s heterogenní strukturou, jsou nově rozděleny na část s intenzivnější zástavbou a část určenou pro zástavbu se strukturou zahradního města).
U vybraných drobných rozvojových ploch, u kterých není účelné zavedení přímého regulace HPP z důvodu jejich velikosti nebo charakteru obdobného proluce, došlo k přeřazení z kategorie ploch doplňujících stávající struktury (čl. 76) do kategorie malých ploch navazujících na stávající struktury (čl. 75). U vybraných drobných transformačních ploch, u kterých se jejich zastavěním nepředpokládá významná změna charakteru území došlo k přeřazení z kategorie ploch doplňujících stávající struktury (čl. 76) do ploch stabilizovaných.
U části ploch, u kterých by snížení míry využití (oproti dříve projednávaným verzím Metropolitního plánu) na úroveň ÚP SÚ vedlo k výraznému snížení efektivity fungování města, byla ponechána vyšší míra využití území a toto navýšení bylo zpravidla kompenzováno vymezením plochy, v níž je rozhodování v území podmíněno uzavřením plánovací smlouvy (plochy podmínění plánovací smlouvou viz čl. 160 a 161). U velké části T/R ploch navíc došlo k úpravě regulace na základě požadavků plynoucích z připomínek a námitek ke konkrétním místům.

Konkrétní úpravy vymezení ploch, úpravy výškové regulace a hodnoty koeficientů Z_{max}, Z_z a V_z jsou zobrazeny také v následujících přílohách jednotlivých částí odůvodnění:

příloha č. 10 kapitoly 1 odůvodnění
01.07.11 Rozdílové schéma úprav vymezení T/R ploch v zastavitelném území
01.08.11 Rozdílové schéma úprav výškové regulace
01.17.11 Schéma vymezení ploch podmíněných plánovací smlouvou

příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.33 Ilustrace typu struktury zastavitelných T/R ploch
09.04.04 Ilustrace koeficientu maximálního zastavění budovami
09.04.05 Ilustrace koeficientů pro určení HPP_{reg}
09.04.06 Ilustrace kapacity HPP_{reg}

Část čtvrtá:
Plochy a prostorová regulace

K článku 78
Podrobnější členění ploch

Pro popis kompozice města a krajiny je využito členění a popisu území podle urbánního charakteru. Prostorové uspořádání městské krajiny a otevřené krajiny je definováno pomocí ploch podrobnějšího členění. Souhrn regulativů stanovených pro plochy podrobnějšího strukturálního členění dle § 10 PSP je konkretizací a upřesněním především, strukturálních regulativů stanovených pro lokality, doplňuje a popisuje především typy struktur jednotlivých lokalit

Metropolitní plán je založen na chápání města skrze struktury zástavby, základním podrobnějším kamenem je tedy popis skrze ulice, náměstí a parky, skrze veřejná prostranství, jejich kompozici a hierarchii (viz čl 79). Inverzně k uličním prostranstvím jsou vymezeny bloky. V návaznosti na PSP Metropolitní plán přebírá rozdělení na stavební bloky a nestavební bloky. Stavební bloky je nutné vždy vymezit ve vztahu k síti ulic, náměstí a dalších veřejných prostorů, které určují kompozici městského prostředí. Zatímco stavební bloky reprezentují hmotovou strukturu města, nestavební bloky představují její nezastavěný protějšek a vytvářejí rámec pro rekreační a ekologické funkce území. Základním východiskem vymezení nestavebních bloků byla analýza současného stavu (viz čl 106).

V zastavitelném území plochy představují uliční prostranství (ulice a náměstí) a stavební i nestavební bloky. Pro nestavební bloky je uplatněno též členění do ploch podrobnějšího strukturálního členění, viz dále článek 110, 111. V zastavitelném území jsou vymezeny plochy výškové regulace. Tyto plochy se nevztahují k nestavebním blokům.

V nezastavitelném území je strukturální členění do typů struktur a lokalit v detailu příslušném Metropolitnímu plánu zpřesněno definováním jednotlivých ploch podrobnějšího strukturálního členění otevřené krajiny, viz dále článek 111, 112. Nedílnou součástí otevřené krajiny jsou samoty.

04/ Hlava I
Veřejná prostranství a prostupnost

K článku 79
Veřejná prostranství a jejich kompozice

Metropolitní plán v zastavitelném území vymezuje veřejná prostranství, zahrnující uliční prostranství, městské parky a ostatní veřejně přístupné plochy (např. parky ve volné zástavbě) a stanovuje jejich hierarchii. Za součást veřejných prostranství nejsou považovány plochy lesa a městské přírodní plochy, které nejsou

zřizovány za obecným využíváním, ale pro zvláštní účely. Prostorové uspořádání městské krajiny je regulováno především pomocí vymezení veřejných prostranství. Obecně prospěšný soulad veřejných a soukromých zájmů je, také s ohledem na ochranu a rozvoj hodnot přírodního, urbanistického a architektonického dědictví, zajištěn právě prostřednictvím vymezení veřejných prostranství, které definují kompozici města. Vymezení veřejných prostranství zajistí zachování a posílení prostupnosti zastavitelného území města a vytvoří podmínky pro rozvoj veřejného života.

Hierarchie je pouze jedním z několika parametrů, který lze u veřejných prostranství určit. Klíčové je již samotné definování prostranství, resp. prostoru města jako veřejného prostranství, a především jako výsostného znaku strukturálního uspořádání. První kroky k definování celkové kompozice i hierarchie byly učiněny již v Konceptu odůvodnění. Zde byla veřejná prostranství vyslovena jako „podlaha veřejného prostoru“, ta je v první řadě definována hmotnou strukturou urbánní či přírodní a svým charakterem. Kvalitu veřejných prostranství předurčují jejich prostorové parametry a podmínky pro fungující vztah s parterem přilehlých objektů.

Dopravní využití, resp. dopravní kategorizace, stejně jako jiné rozdělení infrastrukturních sítí, je pouze jedním z dalších parametrů veřejného prostoru. Významným parametrem je typologie veřejného prostoru, , která popisuje urbanistickou kvalitu prostoru. Po desetiletích rozštěpeného vývoje chápání dopravní infrastruktury a urbanismu je složité nalézt vzájemné souvislosti, avšak pro 21. století jsou tyto zásadní. Metropolitní plán ve všech svých pravidlech usiluje zejména o vyváženost. Proto již na samotném počátku prací byl připraven katalog pražských tříd, ve kterém byly uvedeny parametry jednotlivých tříd, včetně údajů o dopravním sčítání v delším časovém horizontu. S pomocí těchto vzorků a následných analýz byla zpracována mapa, ve které je vůči sobě vztaženo dopravní využívání a množství aktivního parteru v ulici. Je zřejmé, že atraktivní městské prostředí vzniká v částech se středním zatížením, tedy v místech s dostatečnou mobilitou osob, souvisejícím s optimálním dopravním využíváním. To lze také vnímat jako množství energie proudící uličním prostorem. V krajních polohách může být tento vztah naopak poškozován nadměrnou dopravní zátěží, nebo naopak nedostatečnou dopravní obsloužeností, která způsobuje periferizaci. Vzniklá periferizace může mít za následek neblahý jev, vznik koncentrovaných obchodních center na okraji (nebo až za hranicí) metropole. Důležité je tedy zajistit v rámci veřejných prostranství optimální mobilitu osob, a to jak pro chodce, cyklisty, ale i veřejnou hromadnou dopravu, zásobování a individuální dopravu a hledat jejich optimální poměr při zachování vyváženosti všech druhů mobility.

Vymezení a způsob zobrazení veřejného prostranství je klíčem k zobrazení struktury města v územním plánu. Nejjednodušším způsobem zobrazení je liniový model vzájemných vztahů a prostupnosti jednotlivých míst. Středová linie, která nahrazuje plochu, vede vždy od křížení (křižovatky) ke křížení dalšímu. Značnou výhodou tohoto zobrazení je jeho využitelnost pro počítačové

vyhodnocování (například navigační systémy, včetně analýz pěších dostupností na síti veřejných prostranství apod.). Tento model je doplněn obecným plošným zobrazením náměstí (a městských parků). Náměstí, návsi, složitá křížení a plácky (stejně jako parky) mají zobrazen svůj tvar plochou (2D). Oproti uličním prostranstvím, která jsou urbanizovanou spojnicí dvou míst a zůstávají v linii (1D) s přiřazením obecné šířkové kategorie.

Metropolitní plán vymezuje a definuje uliční prostranství (ulice a náměstí), která vytvářejí základní kompozici města, síť obsluhy a prostupnosti území a stanovuje požadavky a podmínky pro jejich využití a uspořádání, především v souladu s PSP. Veškerá známá uliční prostranství, jsou zobrazena v měřítku územního plánu, včetně jejich případných parkových úprav.

Atraktivita ulice je mix řady proměnných, které se navzájem ovlivňují a určují celkové vnímání ulice. Mobilita v místě, související s dopravním využitím, šířka a aktivní parter jsou jedněmi z nich. Cílem Metropolitního plánu je, na základě tohoto vztahu, podpořit a nově navrhnout atraktivní městské prostředí. Na příklad skrze hierarchie uličních prostranství (viz čl. 82 textové části) s odkazem na urbanistické typy ulic §13 PSP respektive §6 NPSP.

Metropolitní plán dává přednost propojenému a systémovému uspořádání před dílčími, jednostrannými zásahy, které by mohly zhoršit stav území. Souvislá uliční síť proto pomáhá vytvářet čitelné, navazující a funkční městské prostředí. Při umisťování nových uličních prostranství je třeba vycházet z jejich primární role v celkové struktuře města: v periferiích vytvářejí městský charakter a iniciují navázání okolní zástavby, v centru podporují návrat obyvatel, krátkodobý pobyt i obytnost. Proto je výhodné přednostně umisťovat nová uliční prostranství, tak, aby navazovala na stávající uliční síť a tvořila prostorově spojitý systém — to zajišťuje obsluhu území i jeho prostupnost pro pěší a maximalizuje jejich funkční a sociální přínos pro městskou strukturu.

Z důvodu ochrany vysokých přírodních hodnot nejsou plochy lesa a městské přírodní plochy považovány za veřejná prostranství (podrobně vysvětleno viz článek odůvodnění 110 a 111).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.01 Ilustrace veřejných prostranství

<u>Grafické regulativy veřejných prostranství</u>

K článku 80
Náměstí

Vymezení náměstí vychází z principu, že veřejná prostranství jsou základním nositelem struktury města a určují jeho čitelnost, hierarchii i celkový obraz. Náměstí představují klíčové uzlové body této struktury – místa koncentrace společenského života, orientace a identity jednotlivých částí města. Cílem jejich vymezení je stabilizovat

a rozvíjet síť významných veřejných prostranství tak, aby odpovídala významu daného místa v rámci městské struktury. Náměstí jsou proto určována nejen na základě historického vývoje a stávajícího prostorového uspořádání, ale také s ohledem na jejich funkční a kompoziční roli – například jako centra čtvrtí, přirozené křižovatky pohybu nebo reprezentativní prostory.

Náměstí je součástí sítě uličních prostranství a v Metropolitním plánu je zobrazováno plochou. V plochách náměstí je přípustné umisťovat pouze budovy související s jeho charakterem, přičemž konkrétní podmínky pro umístění budov a jiných staveb mohou být individuálně upraveny v krycích listech jednotlivých lokalit.

Obecně je přípustné upravovat vymezená náměstí včetně úprav nezpevněných ploch a ploch s vegetací i nad rámec přímého vymezení parkově upravené části náměstí. Vzhledem k podrobnosti územního plánu, však plošné vymezení není jednoznačným definováním uliční čáry. . Uliční čára musí být vždy odvozena dle PSP a zásad prostorového uspořádání pro daný typ struktury dle Metropolitního plánu v rámci podrobnější dokumentace. Přesné určení konkrétního průběhu uliční čáry je vždy úkolem následného správního řízení.

K článku 81
Ulice

Ulice jsou obdobně jako náměstí nositelem základní struktury města a určují jeho celkový obraz, jestliže jsou náměstí klíčové uzly, pak jsou ulice klíčovou kostrou – propojují jednotlivé části města, organizují výstavbu a vytvářejí rámec pro tok veřejného života.

Ulice je součástí sítě uličních prostranství a v Metropolitním plánu je zobrazována linií. V ulicích je přípustné umisťovat pouze budovy související s jejich charakterem, přičemž konkrétní podmínky pro umístění budov a jiných staveb mohou být individuálně upraveny v krycích listech jednotlivých lokalit.

Nová uliční prostranství vymezuje Metropolitní plán zejména v transformačních a rozvojových plochách s neexistující, nebo neucelenou sítí uličních prostranství, případně ve stabilizovaných plochách pro zkvalitnění prostupnosti. Další ze způsobů vymezení nových uličních prostranství pro transformační a rozvojové plochy v oblastech nových struktur je stanovení parametrického regulativu viz čl. 87 textové části.

Z důvodu flexibility jsou v Metropolitním plánu kromě parametrického regulativu veřejných prostranství vymezeny pro nové ulice tři typy s různou mírou podrobnosti. Tam kde lze budoucí uspořádání určit přesněji je vymezeno Uliční propojení pevnou trasou – definuje osu navržené ulice, méně určující je Uliční propojení dvou bodů – definuje polohu koncových bodů a poslední v této řadě Uliční napojení – definuje polohu výchozího bodu ulice a její předpokládaný směr. Vždy je nutné tyto regulace vnímat v kontextu podrobnosti územního plánu.

K článku 82
Hierarchie uličních prostranství

Metropolitní plán rozlišuje uliční prostranství (ulice a náměstí) podle významu v celkové kompozici města. Rozlišuje metropolitní, čtvrťovou, lokalitní a místní úroveň uličních prostranství (stejně jako parků, jak bude uvedeno dále). Vzhledem k tomu, že PSP chápou hierarchii trochu jiným způsobem, musel být v Metropolitním plánu stanoven způsob převodu jednotlivých kategorií.

Stanovení hierarchie uličních prostranství vychází z principu, že město je strukturovaný celek, jehož čitelnost, funkčnost a kvalita jsou podmíněny jasně uspořádanou sítí veřejných prostranství. Ulice nejsou rovnocenné – liší se svým významem, funkcí i prostorovým uspořádáním. Hierarchizace proto představuje základní nástroj, jak tuto různorodost systematicky uchopit a rozvíjet. Cílem je vytvořit srozumitelný systém, ve kterém jednotlivé ulice plní diferencované role – od významných městských tříd a sběrných komunikací až po lokální a obslužné ulice. Tato diferenciace umožňuje lépe organizovat pohyb, rozdělit dopravní zátěž a zároveň podporovat kvalitu veřejného prostoru odpovídající významu konkrétního místa.

Hierarchické úrovně uličních prostranství
Metropolitní vrstvou uličních prostranství je označen návrh hlavních městských tříd pro Prahu 21. století. Jsou lineárním rozvinutím centra a vytvářejí hlavní kompoziční kříž metropole. Jsou významovým povýšením soustavy čtvrťových ulic a jsou symbolem přeměny města v metropoli.

Čtvrťová uliční prostranství jsou základní kostrou městské kompozice. Zahrnují nejenom živé městské třídy s aktivním parterem, ale rovněž další významné ulice, které vytváří bohaté a kvalitní městské prostředí. Do této úrovně patří ulice a třídy, které propojují jednotlivé čtvrti města do jednoho organismu společně s hlavními náměstími. Jedná se o nejdůležitější prostory ve městě, veřejný parter je proto nezbytný. Ze čtvrťové úrovně se vyděluje určitá skupina zejména náměstí, která svým významem hranici města překračují a stávají se regionálním až národním symbolem. Rozvíjí význam Prahy jako hlavního města a skutečné metropole.

Lokalitní úroveň uličních prostranství definuje kompozici jednotlivých lokalit. Charakter většiny ulic a náměstí v této úrovni vychází z polohy ve městě a vyznačuje se nespojitým aktivním parterem. Ulice v této úrovni jsou většinou propojeními v rámci jedné čtvrti, spojující i sousední lokality. Jedná se o veřejná prostranství zobrazená v plánu. Doplňují hierarchicky vyšší úrovně veřejných prostranství a vytváří celistvou síť. Jsou běžnými (každodenně užívanými) ulicemi města, proto je jejich kvalita důležitá.

Místní úroveň uličních prostranství představuje vrstvu uliční sítě, která zajišťuje přístupnost jednotlivých bloků a domů a propojuje je s

významnějšími ulicemi vyšších úrovní. Tyto ulice jsou převážně rezidenčního charakteru, s klidnějším dopravním režimem a slouží k obsluze přilehlé zástavby.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.02 Ilustrace hierarchie uličních prostranství

K článku 83
Náměstí vymezené bodem

Bodem vymezuje Metropolitní plán nová náměstí (prostranství, návsi) v transformačních a rozvojových plochách doplňující stávající struktury (čl. 76) tam, kde není definováno přesné umístění či konkrétní tvar náměstí, případně není vhodné fixovat konkrétní řešení na úrovni územního plánu. V krycím listu lokality je uvedena minimální požadovaná rozloha náměstí. Požadovaná minimální rozloha náměstí nebo jeho části, daná bodovou značkou, musí být zcela umístěna uvnitř stanoveného okolí bodu vymezeného graficky a zároveň v příslušné T/R ploše. V případě, že jde o skupinu [T+R] ploch, bude náměstí umístěno v této skupině [T+R] ploch, bez ohledu na vnitřní hranice jednotlivých ploch v dané skupině.

Při povolování záměru musí být prokázáno splnění požadavku buď v rámci samostatného záměru anebo dohodou v území v jedné z forem vyjmenovaných v čl. 83, odst. 3. Prokázání splnění požadavku, tedy vymezení konkrétního pozemku určeného pro daný požadavek, je umožněno pomocí dokumentací podrobnějšího měřítka, které byly dostatečně projednané (tedy ÚPčP, regulační plán, územní studie; projednávání a schvalování ÚPčP nebo regulačního plánu probíhá stejnými procesy, se stejným okruhem a právy účastníků jako v případě územního plánu a jeho změn) nebo vychází z dohody vlastníků (zastavovací studie se souhlasem vlastníků). Obdobnou formu způsobu prokázání požadavků stanovuje MPP pro prokázání požadavků na městský park a veřejnou vybavenost vymezené bodem (čl. 86, 147), příp. parametrické regulativy pro oblast nových struktur čl. 77.

Tímto způsobem (bodem spolu s požadovanou minimální rozlohou) byla náměstí vymezena zpravidla na základě koordinace s aktuálními (v době pořizování MPP) relevantními územními nebo urbanistickými studiemi, případně na základě požadavků městských částí.

Náměstí vymezené bodem stanovuje konkrétní požadavek, který ale dává flexibilní možnost různých řešení. Tento postup byl zvolen pro zajištění budoucího optimálního umístění veřejného prostranství v území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.01 Ilustrace veřejných prostranství

K článku 84
Městský park

Městské parky tvoří důležitou součást městské krajiny Prahy vymezené v ZÚR a plní řadu funkcí od rekreačních a estetických až po ekologické. Spolu s krajinnými parky v otevřené krajině představují významné prvky zelené infrastruktury, protože jsou základem utvářející kostru zelené infrastruktury, což je dále rozvedeno v úvodu hlavy kapitoly III Koncepce (otevřené) krajiny.

Městský park se nachází v městské krajině tedy v zastavitelném území a umožňuje realizaci určitých budov pro zázemí parku (viz čl. 90). Mezi městskými parky lze rozlišit například několik kategorií podle jejich polohy, charakteru i způsobu správy. Typickým příkladem jsou tradiční, často historicky důležité městské parky, jako jsou Riegrovy sady, Petřín nebo Stromovka. Tyto parky představují pravidelně udržované plochy s vysokou intenzitou péče. Jsou charakteristické upravenými trávníky, okrasnou vegetací, cestní sítí a vybaveností pro návštěvníky, jako jsou lavičky, hřiště či vyhlídková místa. Jejich hlavní funkcí je poskytovat obyvatelům prostor pro odpočinek, sport a každodenní rekreaci.

Na druhé straně stojí parky situované v bezprostřední návaznosti na vodní toky, například Císařský ostrov, Park na Rohanském ostrově nebo Trojské nábřeží. Tyto městské parky mají odlišný charakter, často se jedná o přírodě blízké území s méně intenzivní údržbou a přirozenější kompozicí. Vedle rekreační funkce zde hraje významnou roli i funkce ekologická a technická, zejména schopnost zadržovat vodu v krajině a přispívat k protipovodňové ochraně města.

Metropolitní plán vytváří také prostor pro vznik parků, které mají charakter „městské džungle“. Městská džungle představuje specifický prvek zelené infrastruktury na pomezí cíleně spravovaného městského parku a spontánně se vyvíjející přírody. Na rozdíl od klasického městského parku není založen primárně na estetice a intenzivní údržbě, současně však nejde ani o zcela bezzásahové území ponechané přirozené sukcesi. Cílem je vytvářet pestrou mozaiku stanovišť podporujících biodiverzitu (ponechávání torz stromů, starého dřeva a jiných mikrostanovišť), podporovat ekologickou stabilitu a přirozené procesy v urbanizovaném prostředí při zachování rekreačního využití.

Kombinace různých přístupů správy městských parků představuje udržitelný přístup k plánování městské krajiny, který vyvažuje potřeby obyvatel Prahy i požadavky na ochranu a rozvoj biodiverzity. Různorodost parků od intenzivně využívaných rekreačních ploch až po přírodě blízká území umožňuje městu reagovat na odlišné způsoby využívání, ekologické podmínky i potřeby města. Tím se zvyšuje kvalita života obyvateli druhová rozmanitost a ekologická stabilita městské přírody.

Pro účely Metropolitního plánu je městský park zastřešující pojem pro nestavební část zastavitelného území, tj. nestavební blok nebo soubor nestavebních bloků dle PSP, zpravidla veřejně přístupný,

s důsledky pro rozhodování v území podrobněji vyjádřenými v individuálních podmínkách (typ struktury, hierarchie atd.).. Při stanovování individuálních regulativů pro jednotlivé parky je vždy přihlédnuto k faktu, že některé plochy parků mohou být chráněny dle památkového zákona. Pro takové plochy je v KLZ umožněna detailní regulace.

Metropolitní plán zobrazuje městskou přírodu v hlavním výkresu Z 02, a to v podobě zastavitelných nestavebních lokalit (parkový areál, parkové prostranství a parkový les) a nestavebních bloků v zastavitelných stavebních lokalitách. Dále také integruje do svého návrhu určité prvky krajinářských studií jako jsou například Divoká Vltava (sdružení Šindlar s.r.o., Ing. Eva Wagnerová a, Pelčák a partner architekti, 2022) či Park Maniny a koncept Rohanského a Libeňského ostrova; (OMGEVING + FISER + VRV + SINDLAR, 2023).

Vymezení městského parku plochou
Městské parky vymezené plochou jsou tvořeny nestavebním blokem nebo souborem nestavebních bloků se společným názvem a přiřazeným hierarchickým významem parku. Hranice městských parků jsou vymezeny na základě územních podmínek, morfologie, vegetačního pokryvu, veřejné (ne)přístupnosti, s ohledem na hranice území s přírodní ochranou (zvláště chráněná území, evropsky významné lokality Natura 2000, registrované významné krajinné prvky) a vymezení ÚSES. Pro vymezení nových parků v návrhu Metropolitního plánu byly významnými podklady, zpracovanými v rámci konceptu odůvodnění, analýza dostupností a deficitů parků a na ní navazující Katalog městských džunglí (IPR Praha, 2015).

Prvním krokem bylo zhodnocení polohy a souvislostí v rámci kompozice města, návazností na okolní zástavbu a občanskou vybavenost, informace o záměrech městských částí (březen 2014 a opakovaně později) a o platných územních rozhodnutích v daných územích. V neposlední řadě rozhodnutí ovlivnila analýza dostupností a deficitů parků (viz níže), která lokalizovala očekávanou poptávku po nových parcích. Druhý krok zahrnoval početní vyjádření kritérií charakterizujících rozlišnosti městských džunglí, a to především přírodními hodnotami a přírodní ochranou, památkovou hodnotou (jev ÚAP: historická zahrada), způsobem evidence území v katastru nemovitostí (příslušnost k druhu pozemku z kategorie náležející k ZPF či PUPFL), polohou v ÚSES a rovněž situací majetkoprávních vztahů (poměr soukromého a veřejného vlastnictví).

Do návrhu Metropolitního plánu byly výsledky zapracovány v podobě návrhu nových parků regulovaných vymezením plochou, bodem, nebo procentem (viz níže). Návrhem nových parků Metropolitní plán snižuje počet a rozsah deficitních oblastí. Výsledek analýzy ukazuje, že existují lokality s objektivně vysokou kvalitou obytného prostředí, i když se jedná o území s deficitem parků. Veřejná prostranství ve formě uličních prostranství, dle konkrétních prostorových dispozic s městskými vegetačními úpravami či jednotlivými prvky, jsou hodnotou, která v určitém rozsahu dokáže nedostatek parků nahradit.

Analýza dostupností a deficitů parků
Na základě hierarchizace parků byly dle čtyř významových úrovní a ekvidistant dostupností napočítány od bodů reprezentujících vstupy do sítě cest dostupnosti parků a otevřené krajiny.

Ekvidistanty jednotlivých kategorií byly stanoveny:
- metropolitní park – 1500 m (25 minut chůze)
- čtvrťový park – 800 m (14 minut chůze)
- lokalitní park – 400 m (7 minut chůze)
- místní park – 100 m (2 minuty chůze)

Ekvidistanta dostupnosti otevřené krajiny je 100 m (2 minuty chůze). Analýza ve svém výsledku ukázala, z jakých částí zastavitelného území není dostupný ani městský park, ani otevřená krajina. Podkladem analýzy je mapa hustoty obyvatel. Schéma těchto deficitních území obsahuje informaci o tom, kolik žije v daném území potenciálních uživatelů nového parku. Na základě analýzy deficitů parků byly hodnoceny plochy městských džunglí. Jako vhodná k transformaci na nový park byla vybrána zejména taková zanedbaná území městských džunglí, která snižují deficit parků, a přitom územní předpoklady k přeměně na park (aktuální stav využití, plošný rozsah, poloha vůči zastávkám veřejné dopravy či cyklostezkám, vlastnictví pozemků apod.) byly vyhodnoceny jako příznivé.

K článku 85
Hierarchie městských parků

Hierarchie parků je klíčem k podpoře a rozvoji celkové kompozice města. Metropolitní plán definuje čtyři hierarchické úrovně parků. Vzhledem k tomu, že hierarchie určuje kompozici pro celé území Prahy, je určena nejen pro městské parky, ale i pro parky krajinné. Pro městské parky a jejich hierarchické zařazení platí následující charakteristiky:

Metropolitní park
Je parkem, který z hlediska své plošné výměry, ale rovněž dostupnosti, vybavenosti, intenzity údržby a často i specificky laděného charakteru (přírodní danost, zaměření a vybavenost) má význam pro kompozici celého města, případně regionu. Je určen pro rezidenty a návštěvníky celého města. Jedná se o park, který může být hlavním cílem vícehodinového až celodenního výletu vzhledem k vybavení parku (zábava, kultura, sport). Potenciálně se jedná o park jako ikonu města.

Čtvrťový park
Park, který plní úlohu významného kompozičního místa pro odpočinek, relaxaci, sport, zábavu zejména rezidentů či návštěvníků části města na úrovni čtvrti, případně čtvrtí sousedních. Plošným rozsahem, vybaveností i intenzitou údržby je místem pro delší odpočinek a relaxaci.

Lokalitní park
Území s hlavním významem pro kompozici dané lokality, případně lokalit sousedních. Plošným rozsahem, vybaveností i intenzitou údržby je místem pro krátkodobý odpočinek a relaxaci.

Místní park
Zejména menší parkově upravené plochy, dětská hřiště, součást drobných pietních míst apod. Doplňují hierarchicky vyšší úrovně parků a pomáhají v jejich propojení.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.03 Ilustrace hierarchie městských a krajinných parků

K článku 86
Městský park vymezený bodem

Bodem vymezuje Metropolitní plán nové parky v transformačních a rozvojových plochách doplňující stávající struktury (čl. 76) tam, kde není definováno přesné umístění či konkrétní tvar parku, případně není vhodné fixovat konkrétní řešení na úrovni územního plánu.
V krycím listu lokality je uvedena minimální požadovaná rozloha parku. Požadovaná minimální rozloha parku nebo jeho části, daná bodovou značkou, musí být zcela umístěna uvnitř stanoveného okolí bodu vymezeného graficky a zároveň v příslušné T/R ploše.
V případě, že jde o skupinu [T+R] ploch, bude park umístěn v této skupině [T+R] ploch, bez ohledu na vnitřní hranice jednotlivých ploch v dané skupině.

Tímto způsobem (bodem spolu s požadovanou minimální rozlohou) byly městské parky vymezeny zpravidla na základě právní kontinuity ÚP SÚ, koordinovány s pořizovanými změnami ÚP SÚ (v době pořizování MPP), případně s v době pořizování Metropolitního plánu aktuálními relevantními územními nebo urbanistickými studiemi. Ve výjimečných případech pak vychází z dalších požadavků městských částí v kombinaci s analýzou deficitů a zastoupení městských parků v jednotlivých typech struktury města (více také v odůvodnění čl. 87).

Městský park vymezený bodem stanovuje konkrétní požadavek (rozlohu parku), který ale dává flexibilní možnost různých řešení v budoucnosti (přesný tvar a umístění, majetkoprávní vypořádání). V praxi uplatňování ÚP SÚ je tento problém často řešen nevhodným postupem, kdy je území blokováno nejen do doby vzniku podrobnější dohody (např. ve formě územní studie), ale až do doby, kdy je tato podrobná dohoda zpětně propsána do změny územního plánu, ta je projednána, vydána a nabývá účinnosti. To v praxi znamená výrazné prodloužení doby mezi uzavřením dohody a odblokováním území z hlediska povolování záměrů, značnou administrativní náročnost a deformaci hierarchického systému plánování, kdy jsou do územního plánu přenášeny dohody neodpovídající jeho úrovni podrobnosti. Zavedením flexibilní regulace veřejných prostranství Metropolitní plán v pražském prostředí tuto situaci narovnává a dává odpovídající prostor podrobnějším územně plánovacím dokumentacím, územním studiím a dalším konkrétním dohodám v území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.01 Ilustrace veřejných prostranství

Parametrické regulativy veřejných prostranství

K článku 87
Koeficienty veřejných prostranství

Stanovení množství veřejných prostranství je zásadní otázkou pro plánování města. Město jimi definuje prvotní veřejný zájem, v dlouhodobém horizontu nejstabilnější. Město by proto mělo usilovat o vhodný poměr veřejných prostranství vůči zástavbě a o jejich udržitelnou kvalitu.

Minimální podíl (koeficient) uličních prostranství UP_{min} a městských parků PP_{min}
Pro zajištění dostatečného rozsahu veřejných prostranství v územích s nově navrhovanou zástavbou stanovuje Metropolitní plán v oblastech nových struktur dle čl. 77 minimální rozsah uličních prostranství (UP_{min}) a minimální rozsah městských parků (PP_{min}), tyto koeficienty se vztahují k celé oblasti nových struktur (dále také odůvodnění k čl. 77).

Hodnoty těchto parametrů jsou zpravidla stanoveny na základě koordinace s ÚP SÚ a jeho pořizovanými změnami (v době pořizování MPP), s přihlédnutím k aktuálním (v době pořizování MPP) relevantním územním nebo urbanistickým studiím. Hodnoty jsou přizpůsobeny tak, aby Metropolitní plán nebránil rozvoji území podle těchto dokumentací.

V některých případech byly hodnoty stanoveny v závislosti na navrženém typu struktury plochy a s ohledem na podmínky v konkrétním území. Typické hodnoty pro navržené struktury byly odvozeny od analýzy stabilizovaných částí stabilizovaných lokalit s přihlédnutím k dlouhodobé udržitelnosti a funkčnosti těchto struktur. Aby bylo možné zachovat a ideálně zvyšovat kvalitu veřejných prostranství (nejen vstupní investice, ale i údržba a úklid), je nutné zajistit přiměřený poměr zástavby (počtu obyvatel, pracujících a návštěvníků) a veřejných prostranství. Nedostatečná energie daná malým poměrem zástavby a velkým rozsahem veřejných prostranství je pro město neudržitelná. Praha má obecně nadbytek veřejných prostranství, zejména mimo širší centrum.

Typický podíl uličních prostranství (UP) a městských parků (PP) pro jednotlivé typy struktur:

	UP	PP
(02) bloková struktura	30 %	5 %
(03) hybridní struktura	30 %	5 %
(04) heterogenní struktura	25 %	10 %
(05) vesnická struktura	20 %	10 %
(06) struktura zahradního města	20 %	10 %

Nižší podíl městských parků v blokové a hybridní struktuře je obvykle vyvážen většími parky čtvrťové nebo metropolitní úrovně v přímé návaznosti. Ty jsou díky svému významu a rozsahu zařazeny do zvláštního typu struktury (např. Riegrovy sady pro účely analýzy nespadají do blokové struktury Vinohrad). Pro interpretaci podílu městských parků tedy vždy hraje zásadní roli, zda není park v území vymezen jiným způsobem.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.01 Ilustrace veřejných prostranství

Prostupnost

K článku 88
Vymezení pěší prostupnosti

Vymezení pěší prostupnosti vychází ze základního principu, že město je tvořeno sítí veřejných prostranství, jejichž kvalita není dána pouze jejich existencí, ale také jejich vzájemnou propojeností. Pěší prostupnost představuje klíčovou podmínku fungování této sítě, protože umožňuje plynulý, přirozený a bezpečný pohyb pěších napříč strukturou města i krajiny. Důležitým důvodem vymezení je také snaha o odstranění bariér v území, které narušují přirozené pohybové vazby.

K zajištění prostupnosti městskými parky, tak i stavebními a nestavebními bloky stanovuje Metropolitní plán vymezení pěší prostupnosti, zahrnující síť pěšin, stezek a ulic, na které se nevztahují šířkové požadavky na uliční prostranství dle §14 PSP, resp. § 7 NPSP a rozlišuje jejich dva typy:

a) pěší propojení dvou bodů, které definuje polohu koncových bodů, mezi kterými je nutné zajistit pěší propojení,

b) pěší napojení, které definuje polohu výchozího bodu pěšího propojení a jeho předpokládaný směr.

Vždy je nutné tyto regulace vnímat v kontextu podrobnosti územního plánu.

Tyto typy pěší prostupnosti vymezuje MPP i pro plochy otevřené krajiny. Prostupnost krajinou pro člověka je jednou ze základních kvalit otevřené krajiny. Dobře dostupná a prostupná otevřená krajina má potenciál být hojně využívána obyvateli města k rekreaci, vycházkám i celodennímu pobytu.

Obecně platí, že pěší prostupnost může být realizována i bez přímého vymezení Metropolitním plánem. Podporou pěší prostupnosti, je tedy potvrzován jeden z nejvýznamnějších projevů města spolupodílející se na obrazu města a vytvářející kvalitní společné prostory pro všechny jejich uživatele. Prostupnost pro chodce totiž často vzniká i na základě jemnější struktury města – například skrze síť ulic, průchodů, vnitrobloků, veřejně přístupných parterů budov nebo neformálních tras, které reflektují přirozené

potřeby uživatelů území. Jinými slovy, město může být dobře prostupné i tehdy, pokud pěší prostupnost není přímo uvedena v územním plánu, ale vyplývá to z jeho urbanistického a architektonického pojetí. Podpora pěší prostupnosti proto znamená víc než jen technické zajištění průchodů – jde o vědomé utváření prostředí, které je pro chodce přívětivé, bezpečné, čitelné a atraktivní. Takové prostředí podporuje každodenní pohyb lidí, spontánní setkávání i sociální interakce, čímž posiluje veřejný život ve městě.

04/ Hlava II
Stavební bloky

Grafické regulativy stavebních bloků

K článku 89
Stavební bloky

Stavební bloky jsou vymezeny inverzně k veřejným prostranstvím v návaznosti na PSP. Jejich přesná hranice (uliční čára) je určena shodně jako v případě veřejných prostranství, viz odůvodnění čl. 79, 80 a 81. Stavební bloky jsou ve stabilizovaných lokalitách vymezeny graficky uličním prostranstvím nebo sousedstvím, zpravidla s nestavebním blokem. V rozvojových a transformačních plochách jsou vymezeny pomocí parametrických regulativů.

Stavební bloky mohou zahrnovat další dílčí strukturální členění ploch, jako vnitrobloky, soukromé a areálové zahrady, případně park ve volné zástavbě. Zvláštním případem jsou komunikace mimo veřejná prostranství.

Komunikace mimo veřejná prostranství nenaplňují požadavky na stanovení veřejných prostranství, naopak v nich převažuje dopravní využití. Taková místa jsou znázorněna jako speciální stavební blok a linie v této ploše zobrazuje osu komunikace. Jedná se zejména o dopravní stavby v samostatných lokalitách s typem struktury (10) lineární struktura, především o lokality s nízkým procentem veřejných prostranství i zástavby a nízkou mírou pěší prostupnosti. Jedná se často o komunikace dálničního charakteru, které nejsou a nemohou být veřejnými prostranstvími.

Zároveň pokud je to účelné, měl by být kladen důraz na zajištění propojení těch lokalit, které lineární lokality oddělují.

V lokalitách s typem struktury (07) modernistická struktura vymezování stavebního bloku může vycházet z odlišného prostorového uspořádání oproti tradičním urbanistickým strukturám. Zatímco v tradičním městě je obvykle stavební blok jasně ohraničen uličním prostranstvím a tvoří převážně souvislý hmotový celek, v modernistické struktuře je blok spíše vymezením souboru staveb a volných ploch v rámci volně komponovaného prostoru. Vymezení modernistického stavebního bloku se opírá především o prostorovou a funkční souvislost zástavby, například v rámci obytných souborů,

kampusů nebo areálů, o vztah ke komunikacím v parku ve volné zástavbě, obslužným komunikacím a pěším trasám, které určují jeho prostupnost, a vazbu na plochy zeleně, jež často tvoří jeho výrazný prostorový rámec. Celkově je pak vymezení určeno kompoziční logikou daného území.

K článku 90
Budovy a jiné stavby v městském parku

Městské parky jsou v Metropolitním plánu chápány jako zásadní složka městské krajiny, která má klíčový význam pro kvalitu života obyvatel a plní především funkci rekreační a pobytovou. Tomu odpovídá i nastavení regulace, která obecně směřuje k omezení stavební činnosti, avšak současně připouští její přiměřenou míru pro fungování parku a jeho užívání.

Protože se v plochách městských parků ojediněle vyskytují stávající budovy a jiné stavby, stanovuje Metropolitní plán podmínky pro možnost provádění jejich změn. Zároveň stanovuje podmínky pro umisťování nových budov a jiných staveb včetně staveb podzemních objektů. Umisťování nových staveb je vázáno také na souhlas památkové péče v případech, že část parku, nebo park celý spadá pod památkovou ochranu.

U stávajících budov v městském parku, je možné v rámci úprav zvětšit zastavěnou plochu RPB max. o 30 %, či v případě nástavby navýšit budovu o 1 RNP při splnění všech limitů. Jedná se o umožnění omezeného rozšíření reflektující skutečnost, že stávající objekty často neodpovídají současným nárokům na provoz, hygienu, technické vybavení či bezbariérovost. Jejich rozsah byl navržen s ohledem na rekreační charakter městských parků a zachování možnosti přiměřeného rozvoje stávajících budov. Stanovený limit 30 % představuje horní hranici, která umožňuje nezbytné funkční rozšíření (např. doplnění zázemí, hygienických zařízení či technologií), aniž by docházelo k zásadní změně charakteru zástavby a k významnému úbytku nezastavěných ploch. Obdobně omezení výšky na navýšení o 1 RNP umožňuje adaptaci staveb (např. vložení technického podlaží nebo zlepšení provozního uspořádání), avšak současně brání vzniku objemově a výškově dominantních struktur, které by narušily prostorovou kompozici městského parku. Podstatným omezením je rovněž požadavek, že rozšíření je možné pouze v rámci stávajícího zastavěného stavebního pozemku nebo souboru sousedících zastavěných stavebních pozemků. Tím je zajištěno, že nedochází k rozšiřování zástavby do dosud nezastavěných částí parku a že zásah zůstává koncentrován v již urbanizovaných enklávách. Toto pravidlo je klíčové z hlediska ochrany kontinuity zelených ploch a minimalizace fragmentace parkového prostředí.

Zvolené řešení sleduje zachování převahy nezastavěných ploch při současném umožnění udržitelného využívání stávajících objektů. Přísnější regulace (např. úplný zákaz rozšiřování) by vedla k postupné degradaci staveb a snížení kvality poskytovaných služeb,

zatímco volnější regulace by mohla vést k nežádoucí intenzifikaci zástavby.

Umisťování nových budov je obecně omezeno, a to pouze na stavby sloužící provozu parku a návštěvníkům. Stanovené plošné limity (150 m², 50 m² v závislosti na hierarchii parku, včetně jejich maximálního součtu) reflektují jejich význam v rámci městské struktury a současně zohledňují minimální prostorové nároky na nezbytné technické a provozní zázemí těchto staveb. Ve větších a významnějších městských parcích (metropolitní a čtvrťové hierarchie) je proto umožněna vyšší prostorová kapacita staveb odpovídající širší nabídce služeb, jedná se o městské parky významné nejen pro rezidenty, ale mohou být cíle mnohahodinových výletů. Zatímco u menších parků (lokalitní hierarchie) jsou limity přísnější, aby nedocházelo k nepřiměřené stavební zátěži a k oslabení převažujícího charakteru vegetačních ploch. Úplné vyloučení nových budov v místních parcích pak reflektuje jejich hierarchickou úroveň, zpravidla malý plošný rozsah, sloužící především místní komunitě s docházkovou dostupností do několika minut. Do hierarchizace parků a s ní svázané regulace pro umisťování nových budov se promítá jejich návštěvnost, plošný rozsah, konkrétní poloha, v případě některých z nich i specifický charakter, který pro jejich unikátnost a pozitivní působení na člověka je vyhledáván rezidenty, ale i vnějšími návštěvníky.

Aby bylo možné v nestabilizovaných částech parků, případně v celých parcích určených k transformaci či rozvoji, dostatečně zajistit služby návštěvníkům parku, je přípustné umisťovat i budovy do výšky 2 RNP, které překračují plošné limity upravující maximálně přípustný součet RPB, pokud v KLZ není uvedeno jinak. Toto ustanovení reaguje na potřebu komplexního řešení nově koncipovaných parků nebo jejich částí, kde nelze vždy vycházet z existující struktury. Podmínkou je vždy vazba na obsluhu parku a respektování dalších regulačních nástrojů, zejména upřesnění v KLZ, které mohou tuto možnost dále omezit nebo zpřesnit.

V městských parcích je možné umisťovat jiné nové stavby a provádět úpravy stávajících staveb, mimo budov, za předpokladu, že odpovídají cílovému charakteru dané lokality nebo zajišťují dopravní a technickou infrastrukturu či potřeby civilní ochrany obyvatelstva. Toto ustanovení zajišťuje flexibilitu nezbytnou pro fungování městských parků.

V případě podzemních staveb je stanovena podmínka minimálního rozsahu prokořenitelného prostoru. Tento požadavek přímo reaguje na potřebu zachování vegetační složky parků, zejména stromového patra, které je klíčové pro ekologickou stabilitu, mikroklima i estetickou hodnotu území. Limit 80 % plochy zajišťuje, že realizace podzemních objektů nebude mít zásadní negativní dopad na existenci a vitalitu zeleně.

Na základě požadavku OCP MHMP v rámci projednání se možnost umísťování budov stanovená Metropolitním plánem nevztahuje na Městskou přírodní plochu a pro Les na lesních pozemcích z důvodů

ochrany přírodních hodnot těchto ploch. Podrobně viz odůvodnění čl. 110 a 111.

Možnost umisťování staveb může být dále individuálně upravena v KLZ, zejména u parků s významnou kulturní nebo kompoziční hodnotou. V těchto případech je nutné respektovat historickou strukturu, kompozici a památkovou ochranu území, přičemž jakékoliv zásahy musí být posuzovány s ohledem na zachování těchto hodnot.

K článku 91
Samoty

Stávající budovy či menší areály s budovami, které se v otevřené krajině ojediněle vyskytují a jsou součástí jejího charakteru, jsou pro účely Metropolitního plánu označeny jako samoty. Důvodem je koncepční cíl Metropolitního plánu nezvětšovat drobné a územně oddělené plochy v otevřené krajině, ale soustředit zástavbu ve větších celcích, a zároveň nevyčleňovat z otevřené krajiny tato malá území, která jsou často integrální součástí jejího charakteru.

Jako samoty jsou v Metropolitním plánu vymezeny vybrané zastavěné stavební pozemky nebo jejich soubory dle stavu katastru nemovitostí k 28. 2. 2023 včetně přilehlých komunikací a jsou zobrazeny ve výkrese Z 02.

Pro případ, že jejich stávající využití není v souladu se stanoveným využitím celé lokality, stanovuje Metropolitní plán pro jejich ochranu podrobnější podmínky provádění jejich změn a zároveň stanovuje podmínky pro umisťování vedlejších staveb (dle PSP viz odůvodnění kapitola 4).

Možné zvětšení stávajících budov a umístění vedlejších staveb, které neodpovídají svým využitím stanovenému využití lokality (čl. 91 odstavec 2 a 3 textové části), byla stanovena v provázanosti na využití nezastavitelných lokalit, ve kterých se nacházejí a s ohledem na intenzitu zátěže využití. Tedy pro nezastavitelné lokality s produkčním využitím je umožněn největší procentuální rozsah, tato procenta vycházejí z charakteru těchto lokalit, kde je obecně umožněna vyšší míra zátěže. Nezastavitelné lokality s rekreačním využitím jsou velmi často vymezeny v návaznosti na zastavitelné území, z tohoto důvodu bylo zvoleno procentuální zvětšení umožňující provádět změny stávajících budov odpovídající střední zátěži pro využití rekreační lokality. Naproti tomu v lokalitách s přírodním využitím je umožněn procentuálně nejmenší rozsah, jedná se o specifické lokality s výraznými přírodními a krajinnými hodnotami, kde je vyžadována nejmenší zátěž území.

Vždy se jedná o horní hranice umožňující nezbytné funkční rozšíření, úpravy a rekonstrukce stávajících budov. Procentuální zvětšení stávajících budov bude odvozeno od budov dle katastru nemovitostí k datu nabytí účinnosti Metropolitního plánu. Zároveň je toto zvětšení omezeno hranicí zastavěného stavebního pozemku, tyto úpravy tedy nemohou zasahovat mimo rozsah samoty. Toto přípustné zvětšení

není umožněno v plochách podrobnějšího strukturálního členění Zahrádková osada a Hřbitov, ve kterých by tato ustanovení mohla vést k znatelné změně jejich charakteru.

K článku 92
Vnitrobloky

Dílčím strukturálním členěním stavebního bloku jsou také vnitrobloky, specifické prostory na rozhraní soukromého a veřejného prostoru. Vnitrobloky se vyskytují ve stabilizovaných lokalitách nebo jejich stabilizovaných částech v typech struktur (01) rostlá struktura, (02) bloková struktura, (04) heterogenní struktura. Analogicky lze o vnitrobloku hovořit i u (03) hybridní struktury, i když jeho podoba bývá odlišná.

Část stavebního bloku může být dle PSP určena k nestavebním účelům. Avšak i v takto definované ploše může být umístěna zástavba, odpovídající danému typu vnitrobloku, v souladu s cílovým charakterem lokality. (Různé uspořádání vnitrobloků je známé např. z Holešovic, jiné ze Žižkova, či vysoká prostavěnost vnitrobloků Starého Města), pasáže (procházející plně zastavěnými bloky Nového Města). Nezpevněné plochy se stromy a pobytovými plochami jsou typickou součástí některých bloků, poskytují prostor pro rekreaci obyvatelům okolních budov a mají velký význam pro životní prostředí města a je vhodné je respektovat. Vegetace ve vnitroblocích doplňuje městskou přírodu v měřítku nižším, než má Metropolitní plán. Některé bloky jsou ale zcela zpevněné a zastavěné, takže nelze stanovit obecnou podmínku na nezastavitelnost vnitrobloků.

V podrobnosti Metropolitního plánu se vnitrobloky nezobrazují, stávající přístupnost může být zobrazena umístěním městského parku nebo vymezením uličního prostranství. Tím ovšem není omezena možnost vymezení v podrobnějších dokumentacích.

K článku 93
Zahrady

Zahrady jsou v Metropolitním plánu chápány jako zpravidla nezpevněné části stavebních bloků, které mají zásadní význam pro zachování charakteru území. Vymezení zahrady neznamená absolutní vyloučení stavební činnosti ale zdůraznění potřeby zachování významného podílu zahrad v rámci stavebního bloku a s přihlédnutím k charakteru okolí. Konkrétní grafické vymezení ploch zahrad ve výkrese Z 02 je informativní.

V měřítku územního plánu není možné číselně stanovit konkrétní podíl zahrad, který je v pražském prostředí napříč územím města velmi různorodý – a to i v rámci lokality. Ochrana nezpevněných částí stavebního bloku je ale zásadní jednak pro zachování typického obrazu pražské městské krajiny (méně intenzivně zastavěných svahů) a jednak pro posilování významu zelené infrastruktury.

Vegetace spoluutváří charakter stabilizovaných území. Smyslem regulativu je definovat charakter území, popsat závaznou podobu stabilizovaného území, aniž by byla ohrožena dostavba některých logických proluk, nároží apod. s negativním dopadem na městskou strukturu. Nad rámec vymezení soukromých zahrad a zahradně upravených ploch v okolí volné zástavby v lokalitách s heterogenní strukturou, jsou stejným nástrojem zobrazeny i areálové zahrady. Mezi ty patří i památkově chráněné zahrady případně nezpevněné části památkově chráněných areálů (někdy se používá pojem „historické zahrady“). Metropolitní plán jejich vymezením zobrazuje povinnost zachovat nezpevněný charakter areálu nebo jeho části, aniž by zacházel do podrobnosti regulačního plánu. Konkrétní vymezení nezpevněných ploch historických zahrad určí podrobnější dokumentace, která bude samostatně posouzena orgány památkové péče. Metropolitní plán podrobnější vymezení zahrad nenahrazuje, zavedení tohoto regulativu přesto představuje významné posílení ochrany stávajícího charakteru města.

Typicky se zahrady vyskytují jako soukromé a veřejně nepřístupné části stavebních bloků vesnické struktury (05) a ve strukturách zahradních měst (06). Zahradní města, vznikající převážně v první polovině 20. století na svazích i úbočích členité pražské topografie, se vyznačují zahradami se vzrostlou vegetací a samostatnými stavbami (vilami a rodinnými domy). Tyto zahrady přispívají k utváření obrazu zdánlivě nezastavěných svahů Prahy. Zachování významné části zahrady na daném pozemku je proto základní podmínkou ochrany jejich charakteru. Pro vesnickou strukturu jsou charakteristické zahrady se zástavbou samostatných budov nejčastěji rodinných domů.

Zahrady mohou být vymezovány také v lokalitách s volnou zástavbou tedy mohou být veřejně přípustné, ale jejich nezpěvnost spoluutváří charakter lokality. Jedná se o zahrady v lokalitách heterogenní struktury (04), která kombinuje více typů struktur, kde se funkčně blíží parku ve volné zástavbě, avšak s mírnější regulací, často na příklad v rámci soudobých obytných souborů.

V lokalitách modernistické struktury (07) se může také jednat o původní zástavbu rodinných domů v soukromých zahradách.

Zahrady mohou být vymezeny také v jiných typech lokalit, v případech, kdy zásadně dotvářejí kompozici městských parků nebo tvoří součást uzavřených areálů historických celků, rozsáhlých areálů občanské vybavenosti či jiných strukturálně specifických areálů. Tedy tam kde jsou významné pro zachování charakteru v území, jsou zahrady jako dílčí plochy strukturálního členění stavebních bloků vymezeny, vždy se však jedná o informativní vymezení.

K článku 94
Park ve volné zástavbě

Metropolitní plán vymezuje park ve volné zástavbě jako dílčí plochu strukturálního členění stavebního bloku výhradně v modernistických

strukturách (07), určenou převážně k nestavebním účelům, za podmínky zachování charakteru modernistické struktury. Park ve volné zástavbě je jedna z důležitých vlastností modernistické struktury, je součástí specifického charakteru této struktury, kdy jsou rozsáhlé stavební bloky umístěny do volných prostranství s významným podílem nezastavěných ploch (viz také odůvodnění k čl. 47).

Park ve volné zástavbě vychází z modernistického principu umísťování budov volně do přírody a je nezpochybnitelnou hodnotou sídlišť, doplňuje kontinuitu prolínajících se veřejných a poloveřejných prostranství a zároveň doplňuje městskou přírodu. Regulace prostřednictvím parku ve volné zástavbě umožňuje postihnout toto specifické prostředí jako jeden celek v rámci stavebního bloku, aniž by bylo nutné stanovovat přesné hranice mezi jednotlivými režimy využití. Pěší prostupnost je základní vlastností parku ve volné zástavbě, polohu sítě vymezených komunikací je možné v případě potřeby měnit spolu s konkrétním umístěním zpevněných ploch, ale park ve volné zástavbě má zůstat veřejně přístupný a nezastavěný. Hranice parku ve volné zástavbě nejsou vymezeny přesně a je nutné je podobně jako hranice uličních prostranství vždy konkrétně odvodit. Metropolitní plán nevymezuje přesně hranice budov v parku ve volné zástavbě, ale stanovuje pro úpravy těchto budov jasné podmínky (viz čl. 94 odstavec 3 textové části).

Metropolitní plán stanovuje, ve kterých částech modernistických struktur je výstavba možná, a naopak vymezuje prostor parku ve volné zástavbě, tedy část stavebního bloku, která je v principu nestavební a je veřejně přístupná. Aby mohla být tato regulace zavedena a zároveň neohrožovala změny dokončených staveb nebo nahrazení novými, je umožněno plochu stávající budovy zvětšit, a to maximálně o 20 % RPB na úkor parku ve volné zástavbě. Tato hodnota byla stanovena s ohledem na zachování určité flexibility pro údržbu či nahrazení stávajících budov, jedná se však stále o hodnotu nepřekračující významný podíl, odpovídá charakteru předpokládaných změn. Typicky jde o přístavbu výtahu, lodžií, úpravu fasády apod. nebo nahrazení nevyužívané budovy. Možnost rozšíření stávajících budov až o 20 % v rámci parku ve volné zástavbě tedy vychází z potřeby vyvážit ochranu nezastavěného charakteru modernistické struktury s reálnými požadavky na její funkční rozvoj a adaptaci, umožňuje přiměřené stavební úpravy stávajících objektů, aniž by došlo k zásadnímu narušení urbanistické koncepce.

S ohledem na zanedbanost některých sídlišť a pozvolný nepříznivý vývoj jejich sociální struktury je třeba předpokládat, že v blízké budoucnosti bude třeba sídliště různým způsobem a vždy individuálně revitalizovat. Z toho důvodu Metropolitní plán umožňuje rozsah parku ve volné zástavbě upravit v ÚPčP, regulačním plánu nebo v územní studii (viz čl. 94 odstavec 5 textové části).

V současné době je vymezení regulace parku ve volné zástavbě jednoznačně ve veřejném zájmu, tato potřeba byla definována samosprávou během zpracování Metropolitního plánu. Je tedy nástrojem, který umožňuje citlivou evoluci modernistických struktur

bez popření jejich základních principů, a zároveň naplňuje veřejný zájem na udržitelném a kvalitním rozvoji města. Vymezení parku ve volné zástavbě je zároveň významným posunem v regulaci modernistické zástavby oproti ÚP SÚ, modernistická struktura je konečně chápána v souladu se základní koncepcí jako hodnota.

Vzhledem k vlastnické struktuře parků ve volné zástavbě (cca 70% pod kontrolou Prahy, většina zbytku pod kontrolou vlastníků a spoluvlastníků okolních budov, po odečtení ploch komunikací v parku ve volné zástavbě až 80% pod kontrolou Prahy) se nepředpokládá, že by docházelo k nevhodným úpravám parků ve volné zástavbě v míře, která by opodstatňovala úpravu regulativu z hlediska zvýšení jeho přísnosti. Navíc u velké části případů zde brání rozšiřování budov už to, že pozemky obklopující stávající budovy jsou většinou v jiném vlastnictví než tyto budovy.

Park ve volné zástavbě jako dílčí plocha strukturálního členění stavebního bloku není pasivní zelení, ale má být funkční součástí městské struktury, která má sloužit jejím obyvatelům. Plní tedy řadu funkcí – rekreační, pobytovou, ekologickou, obslužnou. Aby tyto funkce mohly být reálně naplněny, je nezbytné umožnit umisťování staveb (jiných staveb a budov), které zajišťují provoz, údržbu a základní vybavenost území. Jedná se například o drobné objekty technického zázemí, infrastruktury, správy parku nebo zařízení zvyšující komfort uživatelům. V parku ve volné zástavbě je proto možné umístit na příklad nové zpevněné cesty, odstavné plochy a jiné prvky slučitelné s využíváním těchto ploch jako ploch parkových (vodní prvky, osvětlení, umělecká díla, zahradní architektura atd.). Přípustné je rovněž umisťování budov a jiných staveb pro dopravní a technickou infrastrukturu i pro obsluhu a údržbu parku ve volné zástavbě, pokud splňují podmínky stanovené v závazné části a nejsou v rozporu s cílovým charakterem lokality (viz čl. 94 odstavec 4). Veřejný zájem zde spočívá v tom, aby park ve volné zástavbě nebyl pouze formálně chráněným prostorem, ale skutečně využitelným a udržitelným prostředím. Možnost umisťovat obslužné stavby tak představuje nezbytný nástroj pro zajištění jeho dlouhodobé kvality, správy a každodenního užívání.

Parametrické regulativy zástavby v [T] a [R] plochách

K článku 95
Koeficienty zastavění budovami

Koeficient maximálního zastavění budovami (Z_{max}) limituje horizontální rozsah nadzemních podlaží budov v záměrech v T/R plochách doplňujících stávající struktury a T/R plochách v oblastech nových struktur. Omezuje tak možnost realizovat výstavbu výrazně nižší, než je navržená výšková regulace a roztáhnout ji výrazně do šířky.

Plochou záměru se rozumí plocha, která je zpravidla předmětem povolení záměru dle Nového stavebního zákona a zpravidla je ve vlastnictví stavebníka nebo je její využití zajištěno souhlasy vlastníků.

Splnění koeficientu Z_{max} se posuzuje pouze v ploše záměru nebo jeho části ležící v T/R plochách dle čl. 76 a 77, které mají stanoven koeficient Z_{max}, a pouze mimo Metropolitním plánem požadovanou rozlohu náměstí, městských parků a veřejné vybavenosti. Tato plocha, ve které se posuzuje splnění koeficientu Z_{max}, je pro potřeby výpočtu označena jako $P_{záměr}$ – posuzovaná plocha záměru. V ploše veřejné vybavenosti požadované Metropolitním plánem (ať už graficky nebo % z plochy oblasti nových struktur) není míra zastavění pozemku budovami omezena. Koeficient se tedy vztahuje na část záměru obsahující ulice a zbylé zastavěné i nezastavěné části stavebních bloků (bez Metropolitním plánem požadované vybavenosti), případně i na náměstí, veřejnou vybavenost, městské parky nebo jiné nestavební bloky, které stavebník realizuje dobrovolně nad rámec požadavků stanovených Metropolitním plánem.

RPB ponechaných halových objektů při transformaci území se do výpočtu nezahrnují. Při výpočtu se postupuje tak, jako by ponechané haly v záměru neexistovaly, plocha pozemku však do výpočtu vstupuje. Důvodem pro toto ustanovení je, aby zavedením regulace maximálního zastavění budovami nebyl vyvolán zbytečný tlak na bourání dochovaného dědictví průmyslové doby, které je součástí mnoha pražských brownfieldů a jehož zachování může přispět k různorodosti a kvalitě vystavěného prostředí po transformaci území.

Obdobně se do výpočtu nezahrnuje RPB v prvním nadzemním podlaží ve vnitrobloku v T/R plochách s typem struktury (01) rostlá struktura[1], (02) bloková struktura a (03) hybridní struktura. Tyto struktury typicky tvoří intenzivní urbánní prostředí s vysokou mírou prostavění a pro vytvoření žádoucího charakteru je potřebná poměrně vysoká míra integrace různých typologických druhů (z hlediska zastavění území i účelu staveb). Z toho důvodu Metropolitní plán umožňuje v těchto strukturách plné prostavění stavebního bloku v úrovni prvního nadzemního podlaží (v návaznosti na veřejná prostranství). To umožňuje umístit do parteru například supermarket, kulturní nebo sportovní zařízení vyžadující větší plochu v jedné úrovni. Důvodem tedy je, aby zavedením regulace maximálního zastavění budovami nebyla v konečném důsledku omezena nebo dokonce znemožněna realizace veřejné vybavenosti v těchto klíčových územích a bylo podpořeno dosažení žádoucího charakteru území.

Přerozdělení maximálního zastavění budovami mezi záměry
V podrobnější územně plánovací dokumentaci (ÚPčP, RP) nebo územní studii může být stanovena redistribuce maximálního zastavění budovami mezi záměry uvnitř jedné T/R plochy nebo v přiléhajících T/R plochách uvnitř jedné lokality nebo v jedné oblasti nových struktur. To znamená, že mohou být stanoveny části území, ve kterých může být zastavění budovami vyšší, pokud to bude kompenzováno nižším zastavěním v jiné části. Souhrnná maximální

1 T/R plochy s rostlou strukturou návrh Metropolitního plánu k vydání neobsahuje, regulativy jsou však formulovány tak, aby tvořily logický celistvý systém a nebylo třeba zasahovat do obecných regulativů při případných lokálních změnách plánu v budoucnu

zastavěnost budovami musí být stejná nebo nižší, než je maximum stanovené Metropolitním plánem. K řešenému území ÚPčP, RP nebo územní studie, se pak z hlediska posouzení zastavění budovami přistupuje, jako by to byl jeden záměr. Důvodem ustanovení odst. 4 je tedy umožnit koordinaci záměrů v území a usnadnit vznik integrované, racionální urbánní struktury složené z mnoha jednotlivých záměrů (jejichž vznik může být rozložen v čase).

V případě ÚP SÚ byl tento problém nezřídka řešen nevhodným postupem, kdy rozdělení do jednotlivých funkčních ploch vedlo k příliš rigidní regulaci. To v praxi znamenalo výrazné prodloužení doby mezi věcnou stabilizací řešení a formálního propisu do územního plánu a následného odblokování území z hlediska povolování záměrů, značnou administrativní náročnost a často docházelo i k případům, kdy se v průběhu času změnila vlastnická struktura území nebo názor na konkrétní podobu anebo etapizaci výstavby a proces změny územního plánu se rozběhl znovu. Takový postup znamená deformaci hierarchického systému plánování, kdy jsou do územního plánu přenášeny dohody neodpovídající jeho úrovni podrobnosti. Ošetřením tohoto problému Metropolitní plán v pražském prostředí tuto situaci narovnává a dává odpovídající prostor pro koordinaci výstavby v podrobnější územně plánovací dokumentaci nebo v územní studií.

Pokud není využito ustanovení odst. 4, musí každý samostatný záměr dodržet hodnotu Z_{max}. Aplikovatelnost hodnoty Z_{max} na jednotlivé záměry byla jedním z požadavků na základě vyhodnocení výsledků projednání pořizovatelem a určeným zastupitelem dle § 53 stavebního zákona, naopak v předchozím systému zastavěnosti stavebních bloků (v návrzích pro společné jednání a první veřejné projednání) byla distribuce na jednotlivé záměry v rámci bloku ponechána na správním uvážení. Cílem Metropolitního plánu vždy bylo, v souladu s koncepcemi, vytvářet charakterově ucelené, avšak v detailu bohaté a různorodé prostředí, jak je v kvalitním obytném prostředí běžné a pro vytváření města krátkých vzdáleností nezbytné. Z těchto důvodů je nutné nevnímat konkrétní hodnoty koeficientu Z_{max} jako ekvivalent hodnot zastavění stavebního bloku ve starších verzích návrhu Metropolitního plánu. Aplikovatelnost na jednotlivé záměry způsobuje, že zatímco koeficient zastavění stavebního bloku (v návrhu MPP pro společné jednání a první veřejné projednání) znamenal maximální hodnotu zastavění pro stavební blok jako celek (tedy průměr v rámci, kterého mohou být jak záměry nebo pozemky s vysokou zastavěností - např. supermarket nebo rohová parcela v blokové struktuře, tak záměry s nižší zastavěností), koeficient maximálního zastavění budovami Z_{max} je hodnotou pro jiné, podrobnější měřítko. Koeficient Z_{max} je stanovován výrazně vyšší, než je průměrná zastavěnost pro jednotlivé struktury na území Prahy, aby pokryl i okraj spektra žádoucích záměrů a neomezoval nepřiměřeně typologickou bohatost prostředí. Druhým zásadním rozdílem je, že koeficient Z_{max} se vztahuje k posuzované ploše záměru jako celku (resp. k částem záměru specifikovaným v odst. 2), nejen k ploše stavebního bloku.

Vztah maximálního zastavění budovami, výškové regulace a regulovaného množství HPP

Úprava způsobu regulace zastavění budovami (mezi veřejným a opakovaným veřejným projednáním na základě vyhodnocení výsledků veřejného projednání) souvisela mimo jiné se zavedením přímé regulace kapacity HPP (viz také odůvodnění k čl. 76, 77 a 96). Prostorové regulativy limitující jak vertikální rozměr (výšková regulace), tak rozměr horizontální (Z_{max}) abstraktně vymezují prostorovou obálku, do které je možné umístit určitý objem zástavby. V situaci, kdy je nově objem zástavby konkrétně stanoven regulativem (regulovaným množstvím HPP dle čl. 96), je nutné, aby byl mezi prostorovou obálkou a stanovenou kapacitou HPP dostatečný rozdíl. Tento rozdíl je potřeba, aby nebylo území přeregulováno a bylo možné stanovenou kapacitu HPP reálně využít.

V konkrétních situacích se každý záměr musí vyrovnat s řadou dalších požadavků na výstavbu – limity v území, tvarem pozemku, situací v rámci urbánní struktury, typologií a funkčností budovy, ekonomikou projektu apod. Uvalení další regulace vždy nutně vede u části pozemků ke zhoršení podmínek pro splnění ostatních parametrů anebo k omezení realizovatelnosti projektů. Proto je třeba volit kombinaci výškové regulace, Z_{max} a množství HPP s dostatečnými rezervami. Vzhledem k tomu, že výšková regulace se systémově nezměnila, je důležitější z hlediska charakteru území a byla projednána v rámci společného jednání a veřejného projednání návrhu Metropolitního plánu a její velká část byla dohodnuta s dotčenými orgány, a zároveň nebylo z důvodů uvedených v odůvodnění k článku 77 (části Upravený způsob regulace míry využití území k zastavění pro T/R plochy doplňující stávající struktury (čl. 76) a T/R plochy v oblastech nových struktur (čl. 77) na základě výsledků veřejného projednání (2022)) a v odůvodnění k čl. 96 účelné výrazně plošně snížit kapacitu T/R ploch, byl pro vytvoření potřebné rezervy využit regulativ Z_{max} a to i vzhledem k tomu, že musí zahrnovat určitou rezervu už kvůli některým typům budov, které se v území vyskytují v menší míře (jak je uvedeno výše). Přesto však není vyloučeno, že v konkrétních situacích, zejména u menších T/R ploch, atypických pozemků, atypických záměrů, v předdefinované urbánní struktuře nebo v území s mnoha limity, může dojít k problémům s realizovatelností záměrů. Bylo vyhodnoceno, že benefity zavedení regulovaného množství HPP a zachování regulace zastavění budovami, převažují nad zmíněnými nevýhodami, i s ohledem na fakt, že zmíněný problém vyskytující se zejména u drobných parcel, existuje u jakéhokoli typu regulace míry využití.

U areálů produkce a vybavenosti, ve kterých koeficient Z_{max} typicky není stanoven, je tento problém výrazně omezen.

Odstavec 5 definuje koeficient základního zastavění budovami Z_z, který slouží pouze pro výpočet regulovaného množství HPP a je proto podrobněji popsán níže v odůvodnění k čl. 96.

Způsob stanovení koeficientu Z_{max}

Koeficient Z_{max} je odvozen z průměrné očekávané hodnoty zastavění budovami a různorodosti daného typu struktury. U struktur s typicky

širším spektrem typologických druhů (z hlediska zastavění pozemku) je tedy nastaven větší rozdíl mezi typickou, průměrnou hodnotou zastavění a jejím horním limitem – Z_{max}. Pro nastavení hodnot je taktéž podstatná základní úroveň zastavění (tj. např. pro strukturu s průměrným zastavěním 10 % znamená navýšení o 10 procentních bodů dvojnásobek, zatímco pro strukturu se zastavěním 50 % znamená navýšení o 10 procentních bodů nárůst o 20 %). U T/R ploch, které mají stanoveno regulované množství HPP, reprezentuje typickou hodnotu zastavění koeficient Z_z, a hodnota Z_{max} zde byla stanovena zpravidla takto:

(02) bloková struktura	$Z_{max} = Z_z + 30$ %
(03) hybridní struktura	$Z_{max} = Z_z + 35$ %
(04) heterogenní struktura	$Z_{max} = Z_z + 30$ %
(05) vesnická struktura	$Z_{max} = Z_z + 15$ %
(06) struktura zahradního města	$Z_{max} = Z_z + 10$ %

U 11 % ploch, u kterých byl koeficient Z_{max} stanoven odlišně, byla jeho hodnota odvozena od existujícího podrobnějšího prověření území, určena na základě požadavků podaných v rámci projednání anebo dle specifické situace v území. Některé z těchto T/R ploch se strukturou (02) blokovou, (03) hybridní nebo (04) heterogenní, zejména ve složitých územích na dopravních uzlech, s vysokým prostavěním už v současné době anebo s předpokladem vzniku záměrů s plnou prostavěností byla nastavena hodnota $Z_{max} = 100$ %, za předpokladu, že zde nebylo podstatné zachování limitu zastavění z hlediska jiných zájmů. Jedná se například o transformační plochu 411/112/2275 v lokalitě 112 / Hradčanská, která je jednou z prioritních ploch pro vznik nového subcentra, kde s ohledem na komplikované možnosti zakládání budov nad infrastrukturou, komplikované dopravní napojení budov a s ohledem na požadavky na veřejná prostranství je důležité nepředjímat podobu budoucí zástavby stanovováním příliš omezujícího koeficientu Z_{max}.

T/R plochy s typem struktury (08) struktura areálů produkce, (09) struktura areálů vybavenosti nebo (10) lineární struktura zpravidla koeficient Z_{max} stanoven nemají, a to z důvodu potřeby zajištění vysoké flexibility s ohledem na velmi různorodou typologii možné zástavby, a naopak nižšího opodstatnění uvalení takové regulace s ohledem na vyvážení zájmů v území.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.04 Ilustrace koeficientu maximálního zastavění budovami
09.04.07 Příklad výpočtu HPP_{reg} a maximálního zastavění budovami

K článku 96
Regulované množství hrubých podlažních ploch

Ke způsobu regulace míry využití území byla v rámci veřejného projednání návrhu Metropolitního plánu podána řada připomínek a námitek. V rámci procesu jejich vypořádání a vyhodnocování

výsledků projednání dle stavebního zákona, na základě nových skutečností, doplňkových analýz a rozborů a obdržených připomínek a námitek ve veřejném projednání byly tyto vybrané připomínky a námitky směřující k úpravě způsobu regulace míry využití území vyhodnoceny jako relevantní a odůvodněné. Z těchto důvodů došlo k úpravám čl. 76 a 77 a souvisejících, při současném zachování koncepce Metropolitního plánu, ve smyslu vztažení výpočtů míry využití k plochám (záměru), tj. nikoli ke stavebním blokům (jako tomu bylo v návrhu pro společné jednání a veřejné projednání), a to ve smyslu nastavení regulace pomocí maximální HPP T/R ploch, bez vazby výškové regulace na míru využití území. Na základě vyhodnocení výsledků projednání pořizovatelem a určeným zastupitelem dle § 53 SZ byla provedena úprava způsobu regulace míry využití území k zastavění T/R ploch, včetně přizpůsobení jednotlivých ploch nové metodice, včetně zohlednění podkladů uvedených v příloze č. 9 kapitoly 1 textové části odůvodnění a kapitole 15 textové části odůvodnění. Přehodnocení způsobu regulace míry využití je taktéž popsáno v odůvodnění výše viz článek 77 a jeho část Upravený způsob regulace míry využití území k zastavění pro T/R plochy doplňující stávající struktury (čl. 76) a T/R plochy v oblastech nových struktur (čl. 77) na základě výsledků veřejného projednání (2022), V rámci implementace této úpravy bylo třeba stanovit tyto hodnoty pro T/R plochy doplňující stávající strukturu a T/R plochy v oblastech nových struktur (popsáno níže v odůvodnění k čl. 96, v části Způsob stanovení hodnot HPP_{reg}).

Cílem nové úpravy návrhu je možnost stanovit maximální HPP jednotlivých pozemků přesně a oddělit regulaci kapacity od prostorové regulace. Dalším požadavkem je aplikovatelnost stanoveného množství HPP na jednotlivé záměry bez nutnosti správního uvážení nebo koordinace v území.

Posouzení HPP_{reg}

Hrubá podlažní plocha je definována § 2, písm. g) PSP, resp. § 2, písm. c) NPSP. Metropolitní plán reguluje kapacitu HPP v zastavitelných T/R plochách doplňujících stávající struktury (čl. 76) a T/R plochách v oblastech nových struktur (čl. 77).

Plochou záměru se rozumí plocha, která je zpravidla předmětem povolení záměru dle Nového stavebního zákona a zpravidla je ve vlastnictví stavebníka nebo je její využití zajištěno souhlasy vlastníků.

Množství hrubých podlažních ploch se posuzuje pouze u ploch záměru nebo jeho částí ležících v T/R plochách dle článku 76 a 77 se stanovenými koeficienty Z_z a V_z, mimo Metropolitním plánem požadovanou rozlohu náměstí, městských parků a veřejné vybavenosti. Pro účely posouzení záměru a k tomu potřebný výpočet HPP_{reg} (dle vzorce uvedeného níže) je pro takto specifikovanou plochu zavedeno označení $P_{záměr}$ – posuzovaná plocha záměru.

Ulice se do posuzované plochy záměru $P_{záměr}$ zahrnují, a to i v případě, že jsou Metropolitním plánem vymezeny. Uliční prostranství dle minimálního podílu uličních prostranství dle čl. 87 (UP_{min}) se do posuzované plochy záměru $P_{záměr}$ zahrnují (přestože může být část

požadavku splněna umístěním náměstí). Vymezení plochy nebo koridoru dopravní nebo technické infrastruktury taktéž neovlivňuje posuzovanou plochu záměru.

V ploše veřejné vybavenosti požadované Metropolitním plánem (ať už graficky nebo % z plochy oblasti nových struktur) není kapacita HPP omezena (zůstává však regulována výškovými limity).
V požadovaných plochách náměstí a městských parků se významné množství budov nepředpokládá (Metropolitní plán v kombinaci s PSP pro tyto plochy stanovuje velmi restriktivní regulaci). Ve zbytku T/R plochy (odpovídající ploše $P_{záměr}$) lze pomocí níže uvedeného vzorce a podrobných pravidel pro navýšení a redistribuci přesně zkalkulovat regulované množství hrubých podlažních ploch – HPP_{reg}.

V rámci posouzení záměru nesmí v ploše $P_{záměr}$ započitatelná hrubá podlažní plocha záměru dle odst. 3 překročit regulované množství hrubých podlažních ploch (HPP_{reg}) dle odst. 4 až 7, které vyjadřuje maximální limit kapacity HPP pro části zástavby, které této regulaci a posouzení podléhají. Platí tedy:

Započitatelná HPP záměru dle čl. 96 odst. 3 ≤ HPP_{reg} dle čl. 96 odst. 4 až 7

Metropolitní plán nereguluje HPP všech částí zástavby – v odst. 3 je definováno, které části budov do posuzování vstupují a které ne.
Z toho důvodu je zavedeno označení „započitatelná hrubá podlažní plocha záměru“. Do započitatelné hrubé podlažní plochy záměru se nezahrnují plochy provozně podmiňující technické, provozní a jiné prostory v podzemních podlažích, plochy technické a dopravní infrastruktury v podzemních podlažích, plochy určené pro veřejnou vybavenost včetně ploch pro obchod a distribuci zboží v podzemních podlažích. Důvodem tohoto ustanovení je nepřiměřený tlak na redukci technického zázemí budov, který by vznikal, pokud by byly tyto prostory regulovány stejně jako prostory s přímou ekonomickou hodnotou (byty, komerční prostory) – tedy kdyby soutěžily o stejný prostor. Dále je důvodem podpora kvalitních infrastrukturních služeb města včetně podpory realizace veřejné vybavenosti (i vzhledem ke skutečnosti, že Metropolitní plán přímo vymezuje pouze základní síť veřejné vybavenosti), jejíž posílení a lepší distribuci odpovídající aktuálním potřebám Metropolitní plán sleduje, jako součást koncepce města krátkých vzdáleností. Plochy pro obchod a distribuci zboží v podzemních podlažích nemusí být samostatně provozovanými komerčními jednotkami s přímou ekonomickou hodnotou srovnatelnou s byty či nadzemními komerčními prostory, nýbrž tvoří i nezbytné provozní zázemí pro vybavenost umístěnou v nadzemních podlažích – skladové kapacity, zásobovací prostory, zázemí prodejen. V případě zahrnutí těchto ploch do HPP podléhajícím regulaci, vytvářelo by to ekonomický tlak na jejich vypouštění ze záměrů, což je v rozporu s městem krátkých vzdáleností a dostupností každodenních služeb, jehož koncepci Metropolitní plán sleduje. Dále je třeba upozornit a vzít do úvahy, že realizace podzemních podlaží neovlivňuje charakter území a vysoké náklady na realizaci podzemních podlaží povedou k přirozené ekonomické limitaci rozsahu těchto ploch.

Dále se do započitatelné hrubé podlažní plochy záměru nezahrnují plochy občanské vybavenosti nacházející se v 1. a 2. nadzemním podlaží. Pro tyto plochy je stanoven limit 3 % z HPP_{reg}. Pokud je v těchto podlažích umístěna občanská vybavenost s větší HPP, lze toto ustanovení použít pro část ploch – ostatní plochy, které jsou nad limit 3 %, se do započitatelné hrubé podlažní plochy záměru započítávají a vstupují do posouzení dle odst. 2. Důvod tohoto ustanovení je podpořit realizaci občanské vybavenosti (i vzhledem k tomu, že Metropolitní plán přímo stanovuje pouze základní síť občanské vybavenosti, odpovídající měřítku územního plánu), podpořit aktivní parter (kvalitu veřejných prostranství) a polyfunkční využití území. Ustanovení usnadňuje dohodu nad realizací většího množství občanské vybavenosti, než je Metropolitním plánem stanovené minimum tím, že tato vybavenost (nebo její část) nemusí být realizována na úkor funkcí s vyšší ekonomickou návratností (bydlení, kanceláře, komerční vybavenost). Z hlediska předvídatelnosti rozsahu zástavby byl po prověření typických příkladů rozsahu ploch doplňkové občanské vybavenosti zaveden limit 3 % z HPP_{reg}. Ustanovení se však vztahuje pouze k regulaci HPP, prostorové regulativy a další podmínky stanovené Metropolitním plánem musí být dodrženy, pro účely tohoto ustanovení se plochami občanské vybavenosti rozumí plochy sloužící účelům uvedeným v čl. 143 odst. 1 písm. b.

Dále se do započitatelné hrubé podlažní plochy záměru nezahrnují plochy souvisejících garáží, pokud jsou umístěny v podzemních podlažích anebo od 2. nadzemního podlaží výše. Důvodem je možnost realizace souvisejících parkovacích stání, tedy především parkovacích stání, které jsou vyžadovány stavebními předpisy pro umístění daného záměru, sekundárně pak stání pro potřeby záměru, a dále usnadnit realizaci parkovacích domů. Na základě analýzy dopadů regulativů ÚP SÚ ve vztahu k parkování bylo vyhodnoceno, že regulace dle ÚP SÚ znevýhodňovala urbanisticky a ekonomicky vhodná řešení parkování pomocí parkovacích domů a předpokládala realizaci podzemních garáží. To v kombinaci s požadavky stavebních předpisů na minimální množství parkovacích míst mělo zásadní dopady na zvýšené náklady na výstavbu, především bytové funkce.

Pro podpoření urbanisticky vhodného řešení aktivního parteru (a tím související kvality veřejných prostranství) a polyfunkčního využití území se výjimka dle čl. 96 odst. 3 písm. a) nevztahuje na parkovací plochy v 1. NP a parkovací plochy zde umístěné musí být započítány do započitatelné hrubé podlažní plochy záměru.

Do započitatelné hrubé podlažní plochy záměru se započítávají i části budov, které mají z hlediska prostorových regulativů stanovené výjimky – tedy např. ustoupené podlaží, podkroví, vyšší počet nadzemních podlaží dle čl. 103, ponechané halové objekty při transformaci území nebo zástavba prvního nadzemního podlaží ve vnitrobloku u některých struktur dle čl. 95 odst. 3 (pakliže nejde zároveň o části budov uvedené v čl. 96 odst. 3, jejichž rozsah není z hlediska HPP regulován).

Regulované množství hrubých podlažních ploch se určuje výpočtem dle vzorce:

$HPP_{reg} = P_{záměr} \times Z_z \times V_z$

Posuzovaná plocha záměru $P_{záměr}$ je popsána výše. Hodnoty koeficientů Z_z a V_z jsou pro jednotlivé T a R plochy, anebo skupiny [T+R] ploch, uvedeny v grafické části Z 02, v KLZ/400 a v příloze č. 2/400.

Koeficient Z_z představuje průměrnou předpokládanou hodnotu zastavění budovami pro navrženou strukturu. Koeficient V_z představuje průměrný očekávaný počet nadzemních podlaží, za předpokladu zastavění budovami dle koeficientu Z_z. Žádná z těchto dvou hodnot však nestanovuje prostorový limit a používají se pouze pro výpočet regulovaného množství HPP. Rozdělení koeficientů pro míru využití na horizontální a vertikální rozměr však umožňuje lepší představu o budoucí podobě území, lepší vzájemnou porovnatelnost mezi různými T/R plochami, snadnější odhad míry flexibility ve vztahu k prostorovým regulativům (rozdíl mezi V_z a výškovou regulací, resp. rozdíl mezi Z_z a Z_{max}, s vědomím, že rozdíl v jednom rozměru znamená flexibilitu pro oba rozměry, protože Z_z a V_z se aplikují vždy společně).

Příklad:

Transformační plocha s blokovou strukturou.
Z_{max} = 60 %
Z_z = 30 %
V_z = 7,0
výšková regulace: 8 RNP

Zastavění budovami 30 % je hodnotou blížící se blokové struktuře pražských Holešovic nebo Dejvic (Žižkov 39 %, Letná, 36 %, Vinohrady 35 %, Holešovice 30 %, Dejvice 27 %). Pokud by záměr výstavby nové čtvrti v této ploše měl takovouto míru zastavění budovami, regulace HPP by zde umožnila zástavbu o průměrné výšce 7,0 nadzemních podlaží. Zástavba však může mít zastavění budovami i větší, regulace HPP však povede k tomu, že bude v průměru nižší. Hodnota zastavění budovami nad 40 % je u větších ploch (více stavebních bloků, čtvrť) obvykle velmi obtížně realizovatelná (kvůli potřebě ulic, prosvětlení apod.), jednotlivé záměry v měřítku jednotlivých budov a pozemků však mohou dostáhnout vysokých hodnot. Zástavba může být i naopak v průměru vyšší (až do 8 NP + podkroví/ustoupené podlaží) za předpokladu menšího plošného zastavění budovami.

V případě že nebude využita možnost navýšení HPP_{reg} nebo redistribuce HPP_{reg} dle čl. 96 odst. 5 až 7, je v dané transformační ploše možné umístit záměr se započitatelnými HPP záměrů dle odst. 3 ve výši ≤ $P_{záměr} \times 0,30 \times 7,0$

Metropolitní plán tedy stanovuje prostorové limity (Z_{max}, výšková regulace) pro dosažení žádoucího charakteru, reguluje kapacitu území (Z_z a V_z, resp. HPP_{reg}), přitom ale zároveň umožňuje do jisté míry různorodá řešení.

Metropolitní plán často stanovuje požadavky na veřejná prostranství a vybavenost v T/R plochách flexibilně, bez určení jejich přesné polohy (vymezením bodem nebo % z plochy) tak, aby mohlo být konkrétní podrobné řešení určeno až na základě dohody v území. V těchto případech je možné, aby konkrétní vlastník části T/R plochy kalkuloval s poměrným podílem požadavků, které na jeho pozemek zasahují, na základě toho si spočítal poměrnou část HPP_{reg} vztahující se k jeho pozemku a s tím vstupoval do jednání o budoucí podobě území. V ploše se stanovenými požadavky na veřejná prostranství nebo vybavenost není možné umístit jiné záměry než veřejnou infrastrukturu, pokud není prokázána dohoda nad konkrétním umístěním požadovaných ploch. Vhodným postupem je tedy dohodnout polohu požadovaných náměstí, městských parků a veřejné vybavenosti společně s přerozdělením regulovaného množství HPP (viz dále), případně společně s odpovídající směnou pozemků nebo finančním plněním.

Přerozdělení HPP_{reg} mezi záměry

V podrobnější územně plánovací dokumentaci (ÚPčP, RP) nebo registrované územní studii může být stanovena redistribuce regulovaného množství HPP mezi záměry uvnitř jedné T/R plochy nebo v přiléhajících T/R plochách uvnitř jedné lokality nebo v jedné oblasti nových struktur. To znamená, že mohou být stanoveny části území, ve kterých může být realizováno vyšší množství HPP, pokud to bude kompenzováno nižším množstvím HPP v jiné části. Celkové množství započitatelných HPP musí být stejné nebo nižší, než je stanoveno Metropolitním plánem. K řešenému území ÚPčP, RP nebo územní studie, se pak z hlediska posouzení regulovaného množství HPP přistupuje, jako by to byl jeden záměr. Důvodem ustanovení odst. 5 je tedy umožnit koordinaci záměrů v území a usnadnit vznik integrované, racionální urbánní struktury složené z mnoha jednotlivých záměrů (jejichž vznik může být rozložen v čase).

V případě ÚP SÚ byl tento problém nezřídka řešen nevhodným postupem, kdy pro jednotlivé záměry anebo etapy výstavby byly vymezovány samostatné plochy s rozdílným koeficientem podlažních ploch ve změnách územního plánu. To v praxi znamenalo výrazné prodloužení doby mezi uzavřením dohody a odblokováním území z hlediska povolování záměrů, značnou administrativní náročnost a často docházelo i k případům, kdy se v průběhu času změnila vlastnická struktura území nebo názor na konkrétní podobu anebo etapizaci výstavby a proces změny územního plánu se rozběhl znovu. Takový postup znamená také deformaci hierarchického systému plánování, kdy jsou do územního plánu přenášeny dohody neodpovídající jeho úrovni podrobnosti. Ošetřením tohoto problému Metropolitní plán v pražském prostředí tuto situaci narovnává a dává odpovídající prostor pro koordinaci výstavby v podrobnější územně plánovací dokumentaci nebo v územní studii.

Přípustné navýšení/překročení HPP_{reg}

Za podmínek stanovených v odst. 5 je přípustné v T/R plochách se strukturou (01) rostlou, (02) blokovou, (03) hybridní nebo (04) heterogenní umístit záměr s kapacitou do výše:

$HPP_{reg} = P_{záměr} \times (Z_z + 5\ \%) \times V_z$

Za podmínek stanovených v odst. 5 je přípustné v T/R plochách se strukturou (05) vesnickou, (06) zahradního města, (07) modernistickou, (08) areálů produkce, (09) areálů vybavenosti nebo (10) lineární umístit záměr s kapacitou do výše:

$HPP_{reg} = P_{záměr} \times (Z_z + 10\ \%) \times V_z$

Tedy například v rozvojové ploše se strukturou areálů produkce a hodnotami koeficientů Z_z = 50 %, V_z = 2,0 je možné umístit záměr technologického parku se započitatelnými HPP záměru dle odst. 3 ≤ $P_{záměr}$ × (0,50+0,10) × 2,0 (tedy započitatelné HPP záměru dle odst. 3 ≤ $P_{záměr}$ × 1,20), pokud toto řešení bylo prověřeno registrovanou územní studií.

Důvodem pro toto ustanovení je právní kontinuita s ÚP SÚ a adekvátní možnost řešení specifických situací s cílem dotvoření urbanistické struktury anebo umožnění vhodnějšího řešení, byla-li vyšší kapacita HPP prověřena podrobnější územně plánovací dokumentací nebo územní studií.

V souladu s ustanovením dle čl. 96 odst. 7 může podrobnější územně plánovací dokumentace (ÚPčP nebo regulační plán) stanovit možnost umístění vyššího množství HPP dle odst. 3, než je stanovená hodnota HPP_{reg} za podmínky dodržení prostorových regulativů Metropolitního plánu. Projednávání a schvalování ÚPčP nebo regulačního plánu probíhá stejnými procesy, se stejným okruhem a právy účastníků jako v případě územního plánu a jeho změn. Důvodem pro toto ustanovení je tedy umožnit po podrobnějším prověření odchylné řešení z hlediska HPP, fixovat ho dokumentací v odpovídajícím měřítku a nevyvolávat zbytečně proces změny Metropolitního plánu.

Možnost navýšení/překročení HPP_{reg} byla zohledněna v bilančním modelu Metropolitního plánu a byly tedy vyhodnoceny dopady případné realizace vyšších kapacit v území (více viz odůvodnění k čl. 164).

Způsob stanovení hodnot HPP_{reg}

V souvislosti s požadavkem pořizovatele byla plochám přiřazena konkrétní kapacita HPP na základě komplexního přehodnocení způsobu regulace míry využití – popsáno v odůvodnění výše viz článek 77 a jeho část Upravený způsob regulace míry využití území k zastavění pro T/R plochy doplňující stávající struktury (čl. 76) a T/R plochy v oblastech nových struktur (čl. 77) na základě výsledků veřejného projednání (2022). V rámci implementace této úpravy bylo třeba stanovit tyto hodnoty pro T/R plochy doplňující stávající strukturu a T/R plochy v oblastech nových struktur.

Pro stanovení konkrétních hodnot koeficientů Z_z a V_z byly zohledněny tyto skutečnosti:

- Dosavadní právní nárok vlastníků na základě regulativů ÚP SÚ, především míry využití území;

- Pořizované změny ÚP SÚ, o jejichž pořízení rozhodlo ZHMP a které byly vyjádřením jednoznačné vůle samosprávy, a to při zohlednění v té době aktuálních skutečností definovaných určeným zastupitelem;
- Typ struktury dle projednaného návrhu MPP pro veřejné projednání (2022);
- Celková koncepce MPP, která definuje hlavní rozvojové principy rozvoje území Prahy;
- Vyhodnocení celkové potřeby rozvoje Prahy na základě demografických a strategických podkladů.

Možnost přesného přenesení míry využití území dle ÚP SÚ byla prověřena a vyhodnocena jako nevhodná z důvodu celkové digitalizace a komplexní revize ploch, odlišné metodice vymezování rozvojových a transformačních ploch, která vyplývá z proběhlých změn stavebního zákona, dále z důvodu změny reálného stavu území, jelikož část ploch již byla zastavěna a odpovídá navrženému cílovému charakteru a je tedy účelné je vymezit jako součást stabilizovaného území. Menší plochy ÚP SÚ nebo jejich části, jejichž další fixace nebyla z hlediska udržitelnosti, flexibility regulace nebo podrobnosti Metropolitního plánu vyhodnocena jako žádoucí, byly zpravidla sceleny s okolními plochami.

Na základě dosavadní praxe a analýz se ukázalo, že kapacita ÚP SÚ je z velké části vyčerpaná a ÚP SÚ je sám o sobě jedním z kritických limitů pro rozvoj obce. Celkové a systémové zvýšení potenciálu výstavby je proto nezbytnou podmínkou pro naplnění ekonomického potenciálu města, včetně zvýšení jeho udržitelnosti z hlediska ekonomiky i environmentálních dopadů. Nevhodná a nízká kapacita a charakter zástavby by v konečném důsledku vyvolávaly tlak na vymezování dalších nových rozvojových ploch mimo stávající hranice města (na úkor otevřené krajiny) se všemi negativními důsledky, jako jsou např. zábory půdy. Navýšení disponibilních kapacit naopak umožňuje hospodárnější využívání území, zvýšení efektivity infrastruktury (především veřejné dopravy a veřejné vybavenosti) nebo kupříkladu vede ke snížení nákladů na zajištění potřeb jednoho obyvatele (resp. i snížení jeho uhlíkové stopy). Proto je vhodné intenzitu zástavby (zejména na dopravních uzlech a v dalších klíčových územích) nutné volit s ohledem na budoucnost a možné scénáře vývoje města.

Při zohlednění této potřeby a zároveň nemožnosti garantovat současný právní nárok při praktické aplikaci regulativů v rámci vymezování ploch, bylo přistoupeno k systémovému navýšení množství HPP podle rovného a transparentního přístupu, konkrétně zpravidla aplikovaného přepočtem mezi mírou využití dle ÚP SÚ nebo v době pořizování MPP jeho pořizovaných změn a Metropolitním plánem stanoveného HPP_{reg}.

Stanovení tohoto přepočtu bylo odvozeno z následujícího principu. Nově stanovená kapacita zpravidla není nižší, než kapacita dle ÚP SÚ (tj. KPP), zároveň zpravidla nepřevyšuje nejvyšší podmínečně přípustnou kapacitu ÚP SÚ (tj. KPPp). Díky tomuto jednotně stanovenému přepočtu bylo možné zajistit nediskriminační přístup ke

všem aktérům v území. Tento interval byl považován za vhodné řešení, neboť na jednu stranu zajišťuje nepoškození vlastníků z hlediska zásahu do jejich práv (a tedy neohrožuje realizovatelnost již připravovaných projektů) a zároveň nevede k nepřiměřenému navýšení zatížení území oproti stávajícím předpokladům ve vztahu k dimenzování veřejné infrastruktury a očekávání sousedních vlastníků. Typicky se jednalo o navýšení KPP o 0,1 do koeficientu C, navýšení KPP o 0,2 do koeficientu J a navýšení KPP o 0,3 pro koeficient K a výše.

Toto systémové řešení navýšení KPP tak bylo upřednostněno před dalšími zvažovanými variantami, kterými byly:

- Nulová tolerance navýšení, která byla odmítnuta z výše uvedených důvodů;
- Metoda „minimálního kódu“, tedy principu, kdy bude zvýšen pouze kód A na kód B, neboť kód A s koeficientem 0,2 neumožňuje dosažení minimální hustoty pro ekonomickou udržitelnost sídla, její nevýhody se však shodují s předchozí variantou;
- Plošné zvýšení KPP o fixní hodnotu, které nebylo zvoleno z důvodu nerovnoměrného zvýšení v proporci k dané hodnotě, tj. výrazné navýšení u nízkých hodnot a nepatrné u vysokých hodnot;
- Plošné zvýšení o přesné fixní procento, které nebylo zvoleno z důvodu praktické aplikace, neboť by nebylo možné nastavit regulaci v celých číslech a došlo by k výraznému znepřehlednění, navržené řešení je však aproximací této metody.

U T/R ploch, jejichž kapacita nebyla individuálně upravena na základě podrobnějšího prověření (územní nebo urbanistické studie nebo pořizované změny ÚP SÚ) a nebyla ani předmětem jiných požadavků uplatněných v rámci veřejného projednání, byl pro stanovení hodnot HPP_{reg} vodítkem zpravidla následující převod, který vychází z výše popsaných principů.

Kombinace koeficientů Z_z a V_z byla proto typicky v těchto případech odvozena z kódu plochy ÚP SÚ a Metropolitním plánem stanovené výškové regulace.

Pozn.: Koeficienty jsou uváděny ve formě Z_z [%] × V_z.

Plochy s typem struktury (05) vesnická struktura a (06) struktura zahradního města typicky:

20 × 1,5 pro plochy s kódem A v ÚP SÚ a výškovou regulací 2 RNP
20 × 2,0 pro plochy s kódem B v ÚP SÚ a výškovou regulací 2 RNP
30 × 2,0 pro plochy s kódem C v ÚP SÚ a výškovou regulací 2 RNP

Plochy s kódem D a vyšším v ÚP SÚ a některé plochy s kódem C, u kterých se předpokládá zástavba bytových domů, byly zpravidla přeřazeny do typu struktury (04) heterogenní a zároveň byla zajištěna dostatečná flexibilita ve výškové regulaci.

Plochy s typem struktury (04) heterogenní struktura typicky:

20 × 3,0 pro plochy s kódem C v ÚP SÚ a výškovou regulací 3 RNP
35 × 3,0 pro plochy s kódem D v ÚP SÚ a výškovou regulací 3 RNP
25 × 4,0 pro plochy s kódem D v ÚP SÚ a výškovou regulací 4 RNP
25 × 5,0 pro plochy s kódem E v ÚP SÚ a výškovou regulací 6 RNP
25 × 6,5 pro plochy s kódem F v ÚP SÚ a výškovou regulací 6 RNP
40 × 5,0 pro plochy s kódem G v ÚP SÚ a výškovou regulací 6 RNP
25 × 8,0 pro plochy s kódem G v ÚP SÚ a výškovou regulací 8 RNP

Plochy s typem struktury (03) hybridní struktura typicky:

40 × 5,0 pro plochy s kódem G v ÚP SÚ a výškovou regulací 6+ RNP
40 × 6,0 pro plochy s kódem H v ÚP SÚ a výškovou regulací 6+ RNP
35 × 8,0 pro plochy s kódem I/J v ÚP SÚ a výškovou regulací
8+ RNP

Plochy s typem struktury (08) struktura areálů produkce
a (09) struktura areálů vybavenosti s produkčním využitím typicky:

50 × 1,5 pro plochy s kódem C v ÚP SÚ a výškovou regulací 2+ RNP
50 × 2,0 pro plochy s kódem D v ÚP SÚ a výškovou regulací 2+ RNP
50 × 2,5 pro plochy s kódem E v ÚP SÚ a výškovou regulací 3+ RNP
50 × 3,0 pro plochy s kódem F v ÚP SÚ a výškovou regulací 3+ RNP
50 × 4,0 pro plochy s kódem G v ÚP SÚ a výškovou regulací 4+ RNP
nebo bez stanovení regulovaného množství HPP zpravidla pro plochy bez kódu míry využití v ÚP SÚ

Plochy s typem struktury (09) struktura areálů vybavenosti s obytným a rekreačním využitím (občanská a rekreační vybavenost) typicky regulované množství HPP nemají stanoveno (obdobně jako plochy VV a SP v ÚP SÚ) z důvodu zvýšení flexibility obsluhy veřejnou vybaveností.

Plochy s typem struktury (10) lineární struktura typicky regulované množství HPP nemají stanoveno, protože nejsou určeny primárně pro zástavbu.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.05 Ilustrace koeficientů pro určení HPP_{reg}
09.04.07 Příklad výpočtu HPP_{reg} a maximálního zastavění budovami

04/ Hlava III
Regulace výšek

K článku 97
Výšková regulace

Výšková regulace navazuje na koncepci výškové regulace (čl. 18) a rozvíjí principy výškového uspořádání touto koncepcí definované. Metropolitní plán stanovuje pro zastavitelné území výškovou regulaci,

která se významně podílí na utváření celkové krajinné, urbánní a architektonické kompozici města a obrazu města. Výšková regulace je jedním z nástrojů k naplňování potenciálu města, protože ovlivňuje (omezuje) míru využití území a zároveň je jedním z nástrojů k naplňování koncepce ochrany a hodnot území Prahy.

Výškovou regulaci Metropolitní plán stanoví v souladu s § 25 odst. (1) PSP formou regulace počtu podlaží zástavby – podlažností zástavby.

Plochy výškové regulace
Metropolitní plán pro potřeby stanovení výškové regulace vytvořil rastr čtvercových ploch o délce hrany 100 m (plochy výškové regulace), kterým je přiřazeno rozmezí podlažnosti.

Rozmezí podlažnosti se v tomto ortogonálním čtvercovém rastru stanovuje na celém území města a je ve výkresech Z 02 a S 03 vyjádřeno číselně uprostřed daného čtverce. V návaznosti na znění vyhlášky č. 500/2006 je plocha výškové regulace plochou vyjadřující podmínku prostorového uspořádání týkající se počtu podlaží.

Pro určení počtu podlaží posuzovaného záměru se uplatní § 2 PSP (resp. shodný § 2 NPSP), který není Metropolitním plánem dotčen:

„p) podlažím přístupná část budovy vymezená dvěma nad sebou následujícími vrchními líci nosné konstrukce stropu nebo vrchním lícem hrubé podlahy na terénu nebo konstrukcí střechy; za jedno podlaží se považují i ty části budovy, které mají rozdílné úrovně podlah až do výšky poloviny tohoto podlaží;“

Z komentáře PSP k příslušnému pojmu: „*Předpis zavádí definici podlaží. V principu zpřesňuje ve stavební praxi běžně užívanou definici (viz např. ČSN 73 4301) tak, aby se jednoznačně vztahovala jak na běžné (typické) podlaží, tak na podlaží přízemní a podzemní. Definice je rozšířena o upřesnění pro případ, kdy má budova nejednotné výšky jednotlivých místností nebo částí. V takové situaci se za podlaží považují i části s rozdílnou výškovou úrovní, a to až do rozdílu výšky odpovídající polovině výšky podlaží. V návaznosti na pojem „podlaží“ předpis dále definuje jednotlivé druhy podlaží dle polohy v rámci budovy. Kromě standardních definic podzemního a nadzemního podlaží jsou zavedeny nové pojmy podkrovní podlaží a ustupující podlaží. Podkrovní podlaží je definováno jako podlaží vymezené převážně konstrukcí šikmé střechy. Pro jednoznačnost definice a zamezení možností zneužívání je specifikován limit maximální výšky obvodových stěn, který stanoví, zda lze ještě podlaží považovat za podkrovní. V budově může být takových podlaží více, odpovídá-li tomu velikost a konstrukce střechy. Pojem doplňuje doposud užívaný pojem „podkroví“ (podkroví jako prostory v krovu, ve střešní krajině). Vyhláška č. 26/1999 Sb. hl. m. Prahy užívala pouze pojem „podkroví“, ale neasociovala k němu podlažnost, podkroví tak mohlo mít libovolné množství úrovní, což bylo v praxi často zneužíváno (s přispěním definice o „vymezení konstrukcí krovu“, kdy za krov lze považovat v podstatě jakoukoli dřevěnou nosnou konstrukci ve vyšších podlažích). Nová terminologie by měla být v tomto ohledu méně problematická. Navíc je z tohoto pojmu sejmuta*

role výškové a objemové limitace zástavby díky zavedení nového uceleného systému výškové regulace, který s pojmem pracuje pouze z hlediska kvalitativního (typ řešení), nikoli kvantitativního (limit výšky) viz § 27. Komplementárně k pojmu „podkrovní podlaží" je zaveden pojem „ustupující podlaží", který popisuje druhé ze základních řešení střešní krajiny. Definice záměrně nezavádí konkrétní hodnotu ustoupení, kterou ponechává na řešení výškové regulace v příslušných ustanoveních, aby bylo možné použít ustoupené podlaží s menší hloubkou ustoupení, pokud se vyskytuje pod regulovanou výškou stavby, a aby pojem mohla dále používat územně plánovací dokumentace s vlastní specifikací míry ustoupení."

Pro definování rozmezí podlažností je zmocnění v § 25 odst. 1 PSP, kdy je umožněno v územním plánu stanovit výškovou regulaci počtem podlaží.

Při stanovení výškových hladin dle PSP definované rozmezím v metrech se vychází z územně analytických podkladů a geoportálu Prahy. Oproti tomu Metropolitní plán stanovuje pro každou jednoznačně vymezenou plochu výškové regulace konkrétním rozmezím podlažnosti.

Z kapitoly 223 ÚAP, Výškové uspořádání (4. aktualizace ÚAP z roku 2016): *„Hodnoty popisující zástavbu a terén mohou být následující: maximální absolutní výška zástavby, výšková hladina střech zástavby, minimální absolutní výška pat zástavby, hladina absolutních výšek terénu, maximální relativní výška zástavby, hladina relativních výšek zástavby a minimální relativní výška zástavby, maximální podlažnost, hladina podlažnosti a minimální podlažnost. Ve stabilizovaných územích lze výškovou hladinu nastavit několika způsoby pomocí vnitřního rozložení četností výšek budov nebo počtu podlaží budov ve zkoumaném území. Průměrná výška zástavby není pro správné pochopení území vhodná jako příliš zjednodušující. Proto se nejčastěji pracuje a jsou dále prezentovány tzv. typické výšky zástavby – nejčastěji se vyskytující výška – modus (vážený plochou budov s danou výškou) nebo 90 % percentil (výška budov, kdy 90 % budov v daném souboru je nižší než uváděná hodnota) a maximální výšky zástavby. Výška zástavby je standardně počítána jako výška po hlavní římsu (průnik vnějšího líce obvodové stěny a střechy nebo horní hrana atiky). Z výše uvedených podrobných údajů lze dále odvozovat pomocí analytických postupů výškové vlastnosti zástavby za části území, ulice, typy struktur, územní jednotky (např. lokality, prstence města) pro různé potřeby podle vhodnosti, důležitosti a využitelnosti informací. V takových případech dále uvádíme charakteristiky uličních prostranství, gridu a lokalit. Zejména pro složité, heterogenní prostory je pak vhodné znát jako doplněk také vnitřní rozložení jednotlivých výškových stupňů v daném území. Jak výšky budov, tak počty podlaží lze promítnout pro současný stav v několika řadách odpovídajících potřebám výškových hladin stanovených Pražskými stavebními předpisy, např.: — v relativních výškách zástavby do 6 m, 6,1–9 m, 9,1–12 m, 12,1–16 m, 16,1–21 m, 21,1–26 m, 26,1–40 m, nad 40 m nebo v odpovídající řadě pro podlažnosti do 2 NP, 3 NP, 4 NP, 5 NP, 6 NP, 7–8 NP, 9–13 NP, 13 NP a více."*

V rámci návrhu Metropolitního plánu je pro vyšší rozmezí podlažností (od 7 podlaží výš) stanoveno omezení počtem podlaží a zároveň maximální výška v metrech:

rozmezí podlažnosti **27**	**> 21** RNP	max. **100 m**
rozmezí podlažnosti **21**	**13–21** RNP	max. **70 m**
rozmezí podlažnosti **15**	**10–15** RNP	max. **50 m**
rozmezí podlažnosti **12**	**7–12** RNP	max. **40 m**

Maximální výšky v metrech v rozmezí podlažnosti 12, 15, 21 a 27 jsou stanoveny, protože při vyšších podlažnostech narůstá i při drobném navýšení konstrukční výšky jednotlivého podlaží celková výška úměrně s počtem podlaží. Stanovení omezení na 40 m vychází z § 25, odst. 2 PSP, konkrétně hladiny VII (21 m–40 m), resp. hladiny VIII (nad 40 m). Provázání těchto základních hodnot je předpokladem stability územního plánování Prahy. Dále také mohou podléhat posuzování dle čl. 104 a 105 textové části.

V rozmezích podlažnosti 2, 3, 4, 6 a 8 není maximální výška stanovena. Jejich definice vychází z hladin v § 25, odst. 2 PSP a z ÚAP, přičemž platí, že rozmezí podlažnosti 2, 3 a 4 se zpravidla vymezují v lokalitách s typem struktury (05) vesnická struktura, (06) struktura zahradního město a (04) heterogenní struktura a zpravidla odpovídají hladinám dle PSP I (0–6 m), II (0–9 m), III (0–12 m) a IV (9–16 m), rozmezí podlažnosti 6 a 8 se zpravidla vymezují v lokalitách s typem struktury (01) rostlá struktura, (06) bloková struktura a (04) heterogenní struktura a zpravidla odpovídají hladinám dle PSP V (12–21 m) a VI (16–26 m). Obdobně se rozmezí podlažnosti 12 a 15 zpravidla vymezují v lokalitách s typem struktury (03) hybridní struktura a (07) modernistická struktura a zpravidla odpovídají hladinám dle PSP VII (21–40 m) a VIII (nad 40 m) a rozmezí podlažnosti 21 a 27 se zpravidla vymezují v lokalitách s typem struktury (03) hybridní struktura a zpravidla odpovídají hladině dle PSP VIII (nad 40 m).

Při stanovování výšky zástavby v památkově chráněných územích se k výškové hladině vztahuje čl. 9 odst. 7, 8 a 9, čl. 98 odst. 2, čl. 102 odst. 1 a článek 103 odst. 6 textové části. Dále také mohou podléhat posuzování dle čl. 104 a 105 textové části.

Výšková regulace v metropolitním plánu není stanovena osamoceně, ale je v úzké vazbě na další strukturální regulativy, zejména typ struktury zástavby pro lokality, případně pro transformační nebo rozvojové plochy. Na základě provedených srovnání rozmezí podlažnosti a výškových hladin v PSP není možné jednoznačně stanovit horní omezení (v metrech) pro nižší rozmezí podlažnosti nebo průměrnou hodnotu výšky podlaží napříč různými strukturami a typologií budov.

Plocha v rastru 100 × 100 m je zvolena na základě analýzy provedené v rámci ÚAP jako základní rozměr pražského stavebního bloku, reprezentující zástavbu, nikoli jednotlivé stavby. Abstraktní čtvercový rastr nerespektuje hranice pozemků, bloků ani lokalit

zejména proto, aby byla zachovaná výšková diverzifikace města vrstveného v čase. Výšková regulace je samostatnou vrstvou regulace Metropolitního plánu, kterou je nutné interpretovat vzhledem ke stávající zástavbě. Její abstraktní podoba zajistí určitou nezávislost tohoto výkladu na ostatních vrstvách (např. na tvaru a velikosti konkrétního stavebního bloku), čímž je možné zajistit typickou heterogenitu výšek pražské zástavby. Z průzkumů ÚAP jasně vyplývá, že pražská zástavba je i v rámci bloků heterogenní, není možné jednoznačně definovat výškovou regulaci na bloky ani na lokality a bylo nutné zvolit jinou vrstvu s odlišnou geometrií, ale vhodným podobným měřítkem.

Obrazotvornost a obraz

Praha, jako město vrstvené v čase bylo utvářeno v dramaticky členěném území v údolí Vltavské nivy a na přilehlých svazích. Jedinečnou vlastností Prahy je výrazná „obrazotvornost“, proměnlivost pozorovaných kompozic. Oba předpoklady, krajinná rozmanitost i dotvořením míst zástavbou, spoluvytvořily velké množství nečekaných, ale i komponovaných kompozic, průhledů a pohledů na město. Magická kompozice pražského mnohoměstí se stala častým předmětem vedut a obrazů možná už jen proto, že Prahu a její dramatické kompozice lze bez větší námahy zachytit z pražských návrší. Praha je fenoménem „města na dlani“. V Praze možná častěji než v jiných městech, bývají cílem cest místa s jedinečným výhledem. Praha vytváří komponované obrazy. Vymezení svahů v Metropolitním plánu a jejich ochrana vyjadřuje nejen potřebu zachování současných či historických vyhlídkových míst, ale i potřebu doplnění a vyčištění (zpřístupnění) jedinečných vyhlídkových tras nejen na horních hranách a úbočích.

Pohledy na Prahu, celková vizuální kompozice města, tvoří podstatnou část její identity a mentálního „obrazu města“. Hlavní město Prahu charakterizuje historicky vrstvená a rozmanitá kompozice města, „od středověku až dodnes“, díky níž je hlavní město Česka také zapsáno na seznamu kulturního dědictví UNESCO. Metropolitní plán analyzuje a popisuje podstatné kvality celkové výškové kompozice města, určuje, co má být chráněno a prověřuje, kde je možné pražská panoramata doplnit současnou kulturní vrstvou tak, jak to předpokládá právě zápis UNESCO ve svém protokolu z roku 1992.

Pohled běžného uživatele Prahy je ve své každodennosti lokální, je „pohledem žitého parteru“, tedy nejběžněji zažívaný pohled, který lze popsat jako vodorovný a pohled vzhůru. Naopak pohled globální je „nadhledem na strukturu“, tedy především je pohledem do dálky a dolů. Obraz města je, ve smyslu tezí Kevina Lynche v knize The Image Of The City, bezpochyby něco celistvého, bohatá mozaika vnímaná člověkem na pozadí jeho zkušenosti, na jejímž základě je právě onen pohled globálního „nadhledu na strukturu“ města vytvářen.
Fotografie historicky nahradila veduty. „Objektivní“ obraz skutečnosti tvoří fotografie zachycením autorského uměleckého pohledu. Na aktualizovaných fotografických obrazech, vedutách lze stanovovat a ověřovat doplňkové (kontrolní) podmínky pro výškovou kompozici

Prahy. Proto Metropolitní plán zahrnuje a rozvíjí kontrolní mechanismus výškové kompozice – ochranu a rozvoj panoramat a vedut.

Výšková regulace
Aby byla koncepce prostorového uspořádání města správně popsána a definována, byla popsána výšková kompozice pro celé území Prahy. Proto Metropolitní plán stabilizuje a chrání hodnoty stávající výškové kompozice Prahy, ale zároveň popisuje místa, která mají být ve struktuře města doplněna: v několika pečlivě vybraných lokalitách Metropolitní plán umožňuje realizovat výškové budovy tak, aby tvořily uspořádanou kompozici a dotvářely horizont města. Na většině území je však současná výšková hladina stabilizována.

Na základě analýz byla místa pro doplnění kompozice výškovými stavbami zvážena a prověřena sérií panoramat a vedut. Tyto návrhy vycházejí z komplexního vyhodnocení prostorové struktury města, které zahrnovalo analýzu topografie, výškových stupňů a terénních hran, rozmístění stávajících dominant a jejich vztahu k horizontům, jakož i digitální modelování výšek zástavby prostřednictvím pixelových map v rastru 100 × 100 m. Součástí je rovněž posouzení pohledových vztahů v klíčových vedutách a panoramatech, které umožňuje ověřit uplatnění navrhovaných dominant v obrazu města. Například se jedná o zvýraznění dominantního postavení (Pankrácká pláň), kde vysoké budovy stojí několik desetiletí a navrhovány jsou už skoro sto let.

Pražský strop
Regulovaný počet podlaží je „stropem podlažnosti Prahy“, který lze lokálně „přizvednout“ jen v Metropolitním plánu taxativně stanovených případech (pro občanskou vybavenost, podél městských tříd, v urbanisticky exponovaných polohách dle PSP atd. viz níže) a to pouze Metropolitním plánem stanovenou mírou.

Regulovaný počet podlaží (včetně pravidel) vyjadřuje Metropolitním plánem garantovaný a přípustný počet regulovaných podlaží v [T] a [R] plochách, a nejvýše přípustný (tedy nikoliv garantovaný) počet podlaží v plochách stabilizovaných. Metropolitní plán nastavuje taková pravidla pro zástavbu, aby se zamezilo neodůvodněným a náhodným dominantám. Pravidla vychází z charakteru zástavby a doplňují se s ostatními vrstvami a regulacemi tak, aby byly na jedné straně ochráněny stávající hodnoty Prahy, ale aby bylo možné město na straně druhé adekvátně rozvíjet.

Ve stabilizovaných územích [S] je nutné přihlédnout k přirozeným hranicím struktury zástavby i uvnitř jednotlivých stavebních bloků (tzn. mimo podrobnost Metropolitního plánu). Za změnu v rozporu s cílovým charakterem lokality se považuje zvyšování podlažnosti u stabilních částí heterogenních a hybridních struktur zástavby, vykazujících znaky zahradního města.
V památkově chráněných územích je nutné současně přihlédnout k přirozeným hranicím struktury zástavby i uvnitř stavebních bloků a ke konkrétním výškám hlavních říms (tzn. mimo podrobnost nejen Metropolitního, ale i regulačního plánu) a rozhodovat individuálně podle PSP, ale vždy jen v mezích regulovaného počtu podlaží, a to s přihlédnutím k památkovému charakteru území.

Celková kompozice Prahy a její provázání se strukturou města
Podrobněji vyjádřená výšková kompozice Prahy je popsána jako typy struktury zástavby, ke kterým se zpravidla váže i typická výška. Různé struktury jsou popsány směrem od volné krajiny do města a od jednoduššího ke komplexnějšímu a složitějšímu následovně:

Zahradní města a vesnice
Základní výškovou hladinou Prahy je hladina dvou až tří pater. Tyto struktury se objevují nejen jako vesnice ve volné krajině území Prahy, ale zasahují hluboko do její struktury, až do těsné blízkosti centra (někde dokonce do 3 km). Tento typ zahradní a vesnické zástavby do tří podlaží zabírá zhruba 75 % veškerých zastavěných ploch. Je to typ zástavby sice ne příliš hospodárný, ale vykazuje velkou kvalitu prostředí. Také se dá říci, že je to struktura z hlediska trvalé udržitelnosti poměrně odolná. Proto je tento typ struktury zástavby nejen stabilizován, ale v mnoha, zejména rozvojových plochách také doplněn (předepsán). Většina Prahy, která je vlastně srostlicí vesnic, je dvoupodlažní.

Modernistické město a periferie
Praha je doplněna zcela novými „hradbami“ modernistické zástavby druhé poloviny dvacátého století. Nejedná se jen o průmyslová území, ale především o náhrdelník sídlišť, který obepnul Prahu a definoval tak její „nový horizont“, který je průměrně ve vzdálenosti 7–10 km od centra a pokrývá cca 10 % zastavěných ploch města. Tento horizont je složen z mnoha vertikál panelových domů, které ovšem, spolu se zelenými úbočími, působí jako masivní horizontály hradeb. Horizontálně působí také proto, že ve většině případů nebyly zatím realizovány výškové dominanty původně navržené jako akcenty modernistických kompozic horizontál. Tuto vrstvu modernistického města lze stabilizovat do jisté míry, proto Metropolitní plán nevylučuje návrat k původním autorským kompozicím. Tyto dominanty jsou spíše výjimečné a zdůrazňují vždy „střed kompozice“, nikoli její okraj. Dominanty nemají skončit ojedinělými solitéry, ale vždy musí být shlukem několika budov.

Historický střed města
Samostatným fenoménem je vlastní Praha – historický střed města, který vznikal do první světové války, tedy před dobou vzniku modernismu a globalizace. Jeho současná výška osciluje mezi třemi a osmi patry s výraznou diferenciací a je doplněna velkým množstvím místních dominant, které vytváří nejtypičtější charakteristiku: „Praha stověžatá“. Tento fenomén je ale lokalizován na zcela konkrétní část města a už nikdy nemůže být zopakován. Nikoli náhodou je předmětem zásadní ochrany a je také zapsán na mezinárodní seznam kulturního dědictví UNESCO. Tento fakt ale nevylučuje současné doplňování chybějící struktury. Zejména pro toto území a jeho ochranu je stanoven systém vedut a jejich důsledná ochrana. Jedná se především o plochy uvnitř zhruba tříkilometrového trojúhelníku nejstaršího zastavění a v jeho těsné blízkosti. Zde je nutné posuzovat výškovou regulaci vždy individuálně právě ve vztahu k historické městské krajině.

Okolo středu (na pomezí města a periferie)
Nejdůležitější částí města, nejen z hlediska potenciálu, ale také jako doplnění a rozvinutí středu, je heterogenní zástavba, která se nachází „na pomezí“ města a jeho předměstí a periférie. Vzdálenost tohoto území je 4–6 km od centrálního trojúhelníku. Je to území „města jedenadvacátého století“. Území, které je cílem návratu zpět do města koncentrování energie a zároveň je přirozeným rozšířením centra, zejména umístěním těch objemů, které jsou jinak pro historické dědictví středu nepřiměřené, nebo dokonce nepřijatelné. Je územím, které centrum doplňuje a ve výsledku ho rozšiřuje a tím mu ulevuje. Cílem je doplnění města jako struktury „krátkých vzdáleností“, i se všemi limity této možnosti. Cílem je dokomponování nejbližšího horizontu magického středu. Cílem je mezikruží jako místo revitalizace vnitřních periferií a místo komponované zástavby sebevědomé metropole, která má nejen historické základy, ale také současný a budoucí rozmanitý potenciál kvalitního metropolitního života. Zde, na přesně a uváženě stanovených plochách, může a má být hladina nejen doplněna, ale také vědomě dokomponována vyšší zástavbou. Částečně v ochranném pásmu historického jádra, částečně za jeho hranicemi. Částečně zvýrazněním horizontu pankrácké pláně a také Žižkova a částečně doplněním údolí Rokytky a holešovického meandru. Možnost doplnění hladiny vyšší zástavbou vychází z poznání, že současná výšková struktura města je v těchto územích neúplná a často nekoordinovaná, přičemž historický vývoj města vždy přirozeně zahrnoval jak stabilní horizontální vrstvy, tak jejich akcentování prostřednictvím vertikál. Vytváření nových dominant v těchto lokalitách proto nepředstavuje narušení stávající struktury, ale naopak její doplnění a zpřesnění, které umožňuje čitelnější a vyváženější kompozici města jako celku. Vyšší zástavba je zde chápána jako nástroj koncentrace aktivit a současně jako prostředek, jak umístit objemově náročné funkce mimo historické jádro, aniž by docházelo k jeho zatěžování. Zároveň umožňuje posílit význam těchto území jako přirozeného rozšíření centra a podpořit efektivní využití vnitřních rezerv města.

Tyto kompoziční vertikály by měly být doplněny také výraznými horizontálami, nejen horizontálou letenskou, ale také a v neposlední řadě i výrazným doplněním zástavby podél cesty od letiště jako symbolu města propojeného se zbytkem světa.

Souhrn
Výšková kompozice Prahy směřuje ve svých důsledcích k několika základním cílům:

- Stabilizovat stávající strukturu města na její největší ploše.
- Zamezit náhodnému vzniku nežádoucích dominant.
- Dokomponovat ojedinělé případy (nejen) nedokončených záměrů.
- Definovat vzájemný vztah hustoty hmoty a dominant.
- Přispět k mentální mapě metropole a orientaci v ní.

K článku 98
Rozmezí podlažnosti

Regulovaným počtem nadzemních podlaží (dále jen RNP) se rozumí počet plnohodnotných nadzemních podlaží staveb po jejich hlavní římsu. V souladu s § 25 odst. 1 PSP je stanovené rozmezí podlažnosti maximálním počtem podlaží pro zástavby uvnitř plochy.

Na základě vypočtené hodnoty nejtypičtějšího počtu podlaží podle Průzkumu současného stavu mapovaného mezi lety 2012 a 2014 s opravami, nejčastěji vyplnění proluk a doplnění existujících hladin, bylo v jednotlivých plochách stanoveno rozmezí podlažnosti podle typu struktury.

Podlažnost byla stanovena s přihlédnutím k výškovým hladinám podle § 25 odst. 2 PSP, kde jsou jako jedna z možností výškové regulace definování výškové hladiny určením minimální a maximální výšky budov v metrech).

Průzkum současného stavu vychází z principu kombinace datově podloženého vyhodnocení stávající zástavby a jejího urbanistického zobecnění, kdy je v každé lokalitě identifikována nejčastěji se vyskytující podlažnost (modus) jako reprezentativní hodnota charakterizující danou strukturu. Tato hodnota není přejímána mechanicky, ale je dále interpretována ve vztahu k reálným výškám zástavby v metrech a k celkovému charakteru území, aby bylo možné stanovit nejen typickou, ale i přípustnou variabilitu výšek. Výsledkem je určení rozmezí podlažnosti, které umožňuje přirozenou diferenciaci zástavby při zachování jejího celkového měřítka a výškové konzistence v rámci jednotlivých lokalit.

Pro podlažnost 12, 15, 21 a 27 je zástavba dále omezena maximální regulovanou výškou budovy v metrech dle tabulky výroku (čl. 98 odstavec 3 textové části) odůvodněné výše. Výškový strop v metrech pro vymezená místa věží je zobrazen v panoramatech v příloze č. 1 textové části, stejně jako některé významné horizontály.

Rozmezí podlažnosti jsou stanovena s ohledem na charakter pražské zástavby. Rozlišují se čtyři hlavní skupiny, a to nízkopodlažní zástavba, bloková zástavba, nová zástavba s modernistickými sídlišti a dominanty. Každá z těchto skupin má své nejčastější rozmezí podlažnosti a vedle toho doplňující rozmezí, které vytváří lokální akcenty.

V návaznosti na popis kompozice města se tyto čtyři skupiny obecně dají popsat takto:

Zástavba nízkopodlažní je v Praze utvářena ve dvou polohách, a to jako zástavba rodinnými domy (rozmezí 2), tak vilová a obecně předměstská zástavba zahradních měst (rozmezí 3). Poměrně často je doplňována rozmezím 4 v podobě heterogenních typů zástavby.

Skupina blokové zástavby je zpravidla popsaná rozmezím 6, které v sobě má polohu historického města (4 podlaží). Zároveň ji doplňují dostavby s nižší konstrukční výškou, které odpovídají rozmezí 8.

Na blokovou zástavbu a zástavbu zahradních měst navazuje zástavba modernistických sídlišť a nové zástavby. Rozmezí 12 je pro širokou řadu sídlišť určující jako maximální, resp. je doplňována rozmezím 15 v podobě bodových domů. Nicméně řada sídlišť dosahuje zástavby s rozmezím 8. Zároveň jsou rozmezí 12 a 15 určující pro nové vyšší formy zástavby města. Pro obě rozmezí jsou zároveň k variabilitě konstrukčních výšek stanovena omezení v metrech regulované výšky dle PSP a to 40 m pro rozmezí 12 a 50 m pro rozmezí 15.

Poslední skupinou jsou rozmezí dominant a věží. Pražským specifikem jsou dominanty v rozmezí podlažnosti 21 s výškovým omezením 70 m, přičemž tato výška zároveň koresponduje s doporučeními UNESCO. Toto rozmezí ve vhodných územích doplňuje v metropolitním měřítku rozmezí 27, resp. 100 m, které je zároveň horní hranicí staveb v Praze v návrhu Metropolitního plánu. Podle návrhu Metropolitního plánu nelze stavět domy vyšší než 100 metrů (nevztahuje se na jiné stavby viz čl. 97 odstavec 1 textové části). Maximální výška vychází z analýzy vztahu mezi ustálenou výškovou hladinou zástavby a jejími akcenty, stejně jako z posouzení uplatnění staveb v klíčových vedutách a panoramatech města. Jejím cílem je umožnit vznik výrazných, avšak stále kontrolovaných dominant, které doplňují obraz města, aniž by docházelo k jeho měřítkovému či kompozičnímu rozvratu (dále také odůvodnění k čl. 18 Koncepce výškové regulace města).

K vymezení ploch výškové regulace konkrétně:
Na základě stavu byly jednotlivým plochám přiřazeny rozmezí podlažnosti, přičemž pro území výškově ustálené jsou pro přehlednost zobrazeny tyto hodnoty ve výkresech černou barvou. Pro tato území je výšková regulace v první řadě stropem, zajišťuje v míře přípustné pro územní plán ochranu stávající struktury. Plochy, ve kterých je rozmezí podlažnosti navrženo zcela nově – tedy bez ohledu na stávající zástavbu, typicky v transformačních územích a v prolukách – jsou pro odlišení zobrazeny modře. V těchto plochách je naopak účelem výškové regulace garantovat výšku zástavby a umožnit umístění zástavby s danou kapacitou. Z ploch výškové regulace byly vytvořeny ortogonální digitální veduty a fyzický model, díky kterým byl prokázán vztah navržené regulace k terénu a k existující zástavbě, tedy že i modré navržené plochy se nechovají k okolí neúměrně a nepoškozují ráz historické městské krajiny. (Více viz Pražské veduty / Jak se dívat na (historickou) městskou krajinu, Roman Koucký, 2018, IPR Praha).)

Černé a modré plochy doplňují plochy purpurové, tedy plochy se stanovenou hladinou věží, viz dále v textu odůvodnění.

Přiřazení rozmezí podlažnosti vychází z nejtypičtější podlažnosti, tedy z té nejcharakterističtější, se zohledněním rozsahu podlažních ploch stávajících budov. Nejedná se v žádném případě o počet budov nebo

zastavěných pozemků s danou výškou, ale o jejich objem, o působení budov v posuzované zástavbě. Rozsah rozmezí podlažností se vzájemně překrývá, aby byla zajištěna vyšší míra citlivosti, adaptability, variabilních řešení a práce s kontextem při navrhování a posuzování záměrů, současně aby byla zajištěna i vyšší míra ochrany atypických objektů, které mohly být zvoleným postupem přehlédnuty s ohledem na zákonem omezenou podrobnost územního plánu. Rozmezí podlažnosti 6 tak například označuje zástavbu s typickým počtem podlaží 4–6 a překrývá se s rozmezím podlažnosti 4 (2–4 podlaží) a 8 (6–8 podlaží).

Pro zajištění flexibility rozhodování také v případech, kdy na okrajích lokalit není plocha výškové regulace vymezena (například v sousedství lokality parkové apod.) Předpokládá se, že počet podlaží se stanovuje podle nejbližší plochy se stanovenou vyšší hodnotou. Tento postup zajišťuje ochranu urbanistické kompozice a kontinuitu výškové hladiny okolní zástavby a zároveň stanoví, že rozhodování v těchto případech není ponecháno na individuálním uvážení investora, ale probíhá v rámci předem definovaného systému regulace.

Při stanovování maximální přípustné výšky budovy se postupuje s přihlédnutím k ostatním regulativům Metropolitního plánu takto:

Minimální počet podlaží se nestanovuje, vždy je přípustné umístit libovolně nízký objekt, pokud podrobnější dokumentace nestanoví jinak. Výšková regulace slouží pouze pro stanovení maximálního počtu podlaží. Pro daný záměr je určující rozmezí podlaží přiřazené ploše výškové regulace se zohledněním podrobných pravidel pro výškovou regulaci, konkrétní budova tedy musí odpovídat definované výšce zástavby, přípustné je tedy umisťovat budovy, které nejsou vyšší než horní hranice definovaného rozmezí. Spodní mez rozmezí podlažnosti je výška pro budovu garantovaná, v rozmezí podlažnosti 6 tak je garantovaná možnost umístit budovu se 4 plnohodnotnými nadzemními podlažími, pokud z podrobných pravidel nevychází jiné omezení (např. definované hranicí lokality s jinou strukturou).

Zároveň je ale možné umístit budovu s počtem podlaží až do horní meze rozmezí podlažnosti, se zohledněním okolní zástavby podobně, jako při posuzování pravidel výškové regulace v PSP. Za okolní zástavbu se považuje zástavba stavebního bloku nebo jeho části, zástavba protilehlé uliční fronty nebo další bezprostředně související zástavba uvnitř vymezené plochy výškové regulace. Jsou-li tedy v ploše výškové regulace s rozmezím podlažnosti 6 stávající objekty s 6 nadzemními podlažími, je přípustné umístit zde budovu o 6 nadzemních podlažích.

Dále také platí, že při stanovování maximální výšky budovy ve stabilizovaném území je možné využít podrobnější územní studii, která může výšku v rámci rozmezí podlažnosti upřesnit. Územní studie tedy může specifikovat výšku nižší nebo vyšší, než by bylo možné odvodit z prosté analýzy okolí, vždy ale v rámci závazného rozmezí podlažnosti stanovené Metropolitním plánem. Důvodem je větší podrobnost studie, která již obsahuje upřesnění a promítnutí

abstraktních ploch výškové regulace do území. Tímto zpřesněním nemůže dojít k neúměrnému navyšování zástavby, protože zastropování dané Metropolitním plánem nadále platí a zároveň platí článek 98 odst. 2 písm. c) MPP platný pro území s památkovou ochranou.

Metropolitní plán tak definuje nepřekročitelné maximum, v rámci samotných rozmezí je ale regulace více flexibilní, aby bylo nutné se přizpůsobovat stávajícímu charakteru zástavby. Tento přístup je zcela v souladu s podrobností náležející územnímu plánu – ten nesmí stanovovat pravidla pro jednotlivé objekty, ale musí stanovovat širší a obecnější pravidla pro zástavbu.

Metropolitní plán zpřesňuje tato pravidla s ohledem na území podléhající památkové ochraně. V památkových rezervacích a památkových zónách regulace pro nové budovy negarantuje počet podlaží, zástavba musí za všech okolností vycházet z objemu a prostorové skladby okolní zástavby. V ostatních stabilizovaných plochách je garantovaná spodní mez daná rozmezím.

Pro transformační a rozvojové plochy platí, že při stanovování maximálního přípustného počtu podlaží se nepřihlíží ke stávající zástavbě – zástavba transformačních ploch je nová, nezávislá na stávajících objektech, pokud neexistují další omezení např. z hledisek památkové péče. Tento princip vychází z podrobných pravidel PSP, která upřesňují, jak nová zástavba vychází ze stávajícího charakteru území. (Metropolitní plán vychází z podstaty § 26 PSP, který svou regulací věcně nahrazuje – podstata regulace a diferenciace stabilizovaného a transformačního či rozvojového území se nemění.)

Limity a postupy památkové péče nejsou Metropolitním plánem omezeny ani pozměněny, vymezení plošné památkové ochrany nemůže být návrhem územního plánu omezeno. Výšková regulace je jen další vrstvou ochrany a pravidel rozvoje.

Výšková regulace se vztahuje pouze na zástavbu, dle pojmů Metropolitního plánu, tj. na budovy nebo soubory budov. Výšková regulace se nevztahuje na jiné stavby, například na stavby technické infrastruktury – komíny, vysílače apod.

K článku 99
Horizontály

Kompozice Prahy je rovněž založena na typické souhře mohutných horizontál doplněných subtilnějšími vertikálami – věžemi. Aby mohla být Praha stověžatou, musí se věže zrcadlit v „podnoži“, musí růst z horizontálních základen. Potom teprve vyniknou oproti mase města, osamostatní se a začnou promlouvat do celkové kompozice. (Více viz Pražské veduty / Jak se dívat na (historickou) městskou krajinu, Roman Koucký, 2018, IPR Praha)..)

Význam horizontál je nenahraditelný. Horizontál je v Praze mnoho typů. Prvotně přírodních, kde dominuje řeka a její přítoky, jejichž údolí

definují části města, ale i hrany svahů a horizont údolí. Druhotně existují horizontály člověkem zvýrazněné, jako jsou nábřeží, opevnění, mosty, až po zcela záměrně urbanisticky / umělecky komponované – např. okolí Letenské pláně, ale i Pacassiho úpravy Pražského hradu. Ochrana těchto hodnot vyžaduje rozvíjet stávající kompozici a stávající kontrasty. Kompozice vyžaduje bohatost a různorodost přístupů. Na jedné straně je nutné na části území dodržovat jemné měřítko „klasického“ města a usměrňovat případné výrazné zásahy, ale stejně podstatné je rozpoznat a doplňovat velká gesta minulých generací. Praha potřebuje jak jemnost, tak velkolepost a kompozice zahrnuje fakt, že výrazné horizontály mohou tuto velkolepost zajistit možná lépe než osamocené vertikály.

K článku 100
Hladina věží

Druhá úroveň podlažnosti – hladina věží je v Metropolitním plánu stanovena pro místa s potenciálem pro doplnění výškových dominant, které se podílejí na kompozici nejen lokalit, ale i celého města.

Pro plochy se stanovenou hladinou věží Metropolitní plán stanovuje podmínečně přípustný maximální počet RNP pro poměrnou část zástavby uvnitř této plochy a na budovy s RNP podle hladiny věží se nepoužívá jiná podrobná regulace.

V příslušném KLZ je uveden podíl zastavitelných částí stavebních bloků v jednom nebo více stavebních blocích, pro které se stanovuje hladina věží. Pro každé místo věží, které je označeno číslem a názvem jsou zároveň stanoveny lokality, ve kterých se hladina věží uplatňuje (souhrnně uvedeno v tabulkové části příloha č.2 textové části, 224 / Místa se stanovenou hladinou věží). Zasahuje-li plocha výškové regulace s definovanou hladinou věží mimo určenou lokalitu, hladina věží se neuplatňuje a uplatňuje se pouze rozmezí podlažnosti tímto čtvercem/plochou výškové regulace stanovené.

Podíly se stanovují ve třech možných hodnotách s uvážením charakteru místa a předpokládané kapacity území. Převážně pro doplňování místními dominantami je stanoveno 25 % a pro koncentrovanější zástavbu (kupu) 50 % nebo 75 %. Výpočet je upřesněn v textové části. Posuzuje se součet regulovaných ploch budov nebo jejich částí s RNP určeným podle hladiny věží. V [T] a [R] plochách dle čl. 76 a 77 textové části jde o podíl z koeficientu maximálního zastavění budovami dle čl. 95 odst. 1 textové části. S ohledem na odpovídající výpočet HPP pro jednotlivý záměr. Ve stabilizovaném území a malých [R] plochách navazujících na stávající strukturu dle čl. 75 textové části jde o podíl z možného zastavění budovami, které se odvozuje z okolí (čl. 74 odst. 3, resp. čl. 75 odst. 3 textové části).

Procentuální omezení pro doplňováni dominant vychází z principu čitelnosti jednotlivých dominant (věží) v panoramatickém obrazu města, která je podmíněna prostorovým odstupem od okolní zástavby. Dominanty jsou zřetelně čitelné na vzdálenost do 1,5–2 km,

avšak pouze tehdy, pokud nesplývají s okolní zástavbou v jednu masu. Z toho plyne, že pokud by byla například celá plocha zastavitelného bloku vyplněna věžemi, ztratily by tyto věže svou kompoziční funkci — splynuly by do jedné hmoty.

Z tohoto důvodu je potřebné zachování prostorové „podnože“ (horizontální základny), ze které věž vystupuje a je opticky čitelná. Hodnota 25 % odpovídá situaci, kdy dominanta slouží jako lokální orientační osa; hodnoty 50 % a 75 % odpovídají urbanisticky exponovanějším místům, kde se předpokládá vyšší koncentrace staveb s veřejnou funkcí.

V plochách výškové regulace se stanovenou hladinou věží je předepsáno ověřování vlivu stavebních záměrů na celkovou kompozici viz odůvodnění čl. 101.

K článku 101
Ověřování vlivu na celkovou kompozici a panorama

Pro zajištění ochrany výškové kompozice města stanovuje Metropolitní plán povinná panoramata a veduty k ochraně a stanovuje podmínky pro jejich pozitivní doplňování. Všechny budovy s RNP vycházejícím z definované hladiny věží, výrazné horizontály a další potenciálně významné zásahy do obrazu města je nutné posoudit. Metropolitní plán v článku 101 definuje jasná pravidla pro toto posouzení, zákresy se provádějí do fotografií, které jsou přílohou plánu. Posuzování tedy bude standardizované a jednotné, jedná se o nový nástroj, který doposud Praze chyběl. Jednotlivé budovy se posuzovaly náhodně a záměry bylo obtížné posuzovat mezi sebou.

Systém posuzování je založen na následujících kompozičních pravidlech:

Vzdálenost rozeznatelného a práh viditelnosti
Aby pražský fenomén horizontální podnože „stověžatého města“ byl v praxi pochopitelný, musíme umět jedno od druhého jednoznačně odlišit. Každá jednotlivá dominanta musí být prostorově čitelná na pozadí svého okolí. To evidentně souvisí se vzdáleností pozorovatele, stojí-li totiž příliš daleko, začne vnímat město jako jednu entitu, přestane rozlišovat věže a z obrazu veduty se stává panorama – pohled do dálky. Rozeznáme už jen hranice města, občas jeho siluetu. Chceme-li popisovat krásu města, souvislosti a detaily v kompozici, musíme tak činit pomocí vedut z blízké vzdálenosti. Je to pohled rovně a nahoru. (Více viz Pražské veduty / Jak se dívat na (historickou) městskou krajinu, Roman Koucký, 2018, IPR Praha).).

Rozvoj a ochrana vedut zahrnuje prahy viditelnosti. Pražské veduty jsou jasně čitelné do vzdálenosti hlavních cílů okolo 1,5 kilometru, maximálně však do vzdálenosti dva kilometry. Objekty spoluutvářející kompozici na pozadí, které jsou v dálce a jsou na vedutě jasně čitelné, nesmí být dál než 3,5 kilometru. Vzdálenější objekty (za ideální viditelností) už nemá smysl vnímat jinak než jako součást

siluety pozadí. Vzdálenosti 5–8 km jsou ale pro pražské panorama klíčově důležité. Jsou to „náhledy na okraj“, je to jakýsi průměr klasického města v Pražské kotlině. Je to pohled rovně a dolů.

Metropolitním plánem hlavní chráněnou kompozici města tvoří památkové rezervace a památkové zóny, toto území je ohraničeno právě ve vzdálenosti cca 5 km. Je v celé své pozorovatelné šíři zobrazitelné v sérii tří vedut z vrcholů trojúhelníku Hrad–Vyšehrad–Vítkov. Trojúhelník má stranu cca 3,5 kilometru, veduty jsou tedy na hraně zobrazitelnosti detailu, nicméně každá veduta pokrývá svoji třetinu svým popředím a kompozici historického jádra Prahy popisují dostatečně výstižně. Co je vně těchto pohledů, právě ve vzdálenosti do 5 km, není součástí „středu“ a pro kompozici a obrazotvornost Prahy má odlišný význam, spolupodílí se na utváření vzdáleného horizontu je „popředím pozadí“. Zde hraje roli časové vrstvení, které lze zjednodušeně rozdělit na druhé a třetí tisíciletí. Na okraji, ve velkých vzdálenostech 8–10 km, jsou-li vůbec viditelné, se uplatňují výrazné body na horizontu, které napomáhají ke čtení města.

Vzdálenosti jako klíč ke kompozici města
Kompoziční schéma Prahy vychází z historického trojúhelníka, jehož strany mají délku 5 km. Prostor Historického centra není jednoznačně vymezen, ale podle popisů ho v širším pohledu zastupuje vymezení pražské kotliny v rámci pohledově exponovaných území, resp. v užším pohledu vymezení tzv. trojúhelníku historických hodnot Pražský hrad – Vyšehrad – Vítkov. Vzdálenost vrcholů (reprezentovaných nejvyššími body klíčových staveb), tedy Pražského Hradu, Vyšehradu a Vítkova se pohybuje mezi 3,2–3,5 km.

Z vrcholů tohoto trojúhelníku je měřena vzdálenosti pro závaznou část regulace výšek v Praze. Vzdálenosti vyjadřují míru detailu a reálnou viditelnost dominant. Do fotografických obrazů jsou pomocí digitálního 3D modelu Prahy promítnuty vzdálenosti od pozorovacího bodu, a navíc jsou obrazy doplněny hranicí Památkové rezervace v hl. m. Praze a jejího ochranného pásma. Takto připravené podklady jsou doplněny závaznou výškovou regulací, která je zobrazena jak v perspektivním zakreslení fotografických vedut a panoramat, tak jsou zpětně promítnuty z regulačního rastru do digitálních vedut v ortogonálním pohledu. Tímto krokem je definován celkový kompoziční potenciál Prahy v jejím metropolitním chápáním.

Soulad výšky budovy s Metropolitním plánem
Pro posuzování souladu výšky budovy s Metropolitním plánem se vychází z požadavků stanovených v jeho textové části, které definují rámec výškové regulace v území.
zda nedochází k nepovolenému zásahu do jakékoliv sledované veduty; a také posouzení naplnění minimálního regulovaného počtu podlaží, je-li v dané ploše předepsán.

Článek 101 stanoví, že všechny budovy zasahující do obrazu města (budovy dle hladiny věží, výrazné horizontály apod.) se vždy posuzují na výkresu regulace výškového uspořádání a na panoramatických fotografiích dle článků 104 a 105 textové části.

Podrobná pravidla výškové regulace

K článku 102
Rozhraní a tolerance

Pro zajištění rozhodování o výškové regulaci i v případech, kdy je posuzovaný záměr umísťován na rozhraní více ploch výškové regulace s rozdílnými požadavky na regulovaný počet podlaží, stanovuje Metropolitní plán samostatná pravidla.

Pro zajištění určité výškové diverzity v rámci lokality, je stanoveno pravidlo pro umisťování budov na rozhraní více ploch výškové regulace. Mezní hodnota pro možné umístění budovy s vyšším počtem RNP, než je stanoveno, je 75 % z důvodu, aby byla zajištěna nižší podlažnost v ploše výškové regulace s nižším RNP. Zároveň je stanovena limitní hloubka do čtverce se stanoveným nižším RNP na 25 m, což odpovídá hloubce zástavby v imaginárním čtvercovém stavebním bloku se stranou 100 m, při překročení limitu 25 m by výšková zástavba začala určovat charakter celého bloku. Pro plochy památkových rezervací a zón, je tato tolerance omezena na možnost zasahování do vedlejšího čtverce na 10 m.
S ohledem na výše popsanou výškovou diverzitu Prahy je také definováno, jakým způsobem bude rozhodováno na rozhraní odlišných typů struktur (samostatných lokalit nebo struktur v rámci heterogenní zástavby). Zde je důležité zohledňovat přirozené hranice těchto struktur, je žádoucí zachovat výškovou jednotnost zahradních měst v samostatných či heterogenních strukturách. Pravidlo bylo zavedeno, aby nebylo možné umísťovat budovy s vyšším RNP do ploch výškové regulace s nižším RNP vymezených v rozdílných typech struktury.
Podobně je nutné respektovat diverzitu výškového uspořádání při rozhodování o objektech veřejné vybavenosti v případech modernistických struktur, kde změnu celkové kompozice je možné dosáhnout pouze přijetím závazné podrobnější územně plánovací dokumentace. Pravidla tak předchází situaci, kdy by například byly umisťovány obytné budovy s vyšším RNP v částech lokalit s nízkopodlažní zástavbou.

K článku 103
Pravidla pro dominanty

Metropolitní plán dále stanovuje specifické podmínky pro posuzování a rozhodování o záměrech v exponovaných místech a upravuje vytváření místních, lokálních i metropolitních dominant.

Pro dominanty je za dalších podmínek přípustné překročení regulovaného počtu podlaží. Regulace dominant není výjimkou z pravidla, ale součástí záměrného kompozičního plánovaní města. Dominanty tvoří veřejné budovy (budovy občanského vybavení) a budovy v urbanisticky exponované poloze, které umožňují orientaci ve městě a spoluvytvářejí jeho kompoziční obraz. Regulace dominant

není pouze omezením (max. počet podlaží), ale také nástrojem pro aktivní vytváření výškových akcentů, protože obraz města bez dominant by byl kompozičně plochý a nečitelný.

Přípustné navýšení regulovaného počtu podlaží budov v urbanisticky exponované poloze lze sčítat (obecně exponované + podmínky stanovené pro veřejná prostranství). Přitom možnost sčítání neplatí pro lokální dominanty specifikované v popisech lokalit a pro budovy občanského vybavení, jejichž přípustné překročení regulovaného počtu podlaží je konečné. Možnost sčítání je omezena v plochách památkových rezervací a památkových zón.

Na základě požadavku určeného zastupitele byl rozšířen odst. 2 a výšková regulace se v odůvodněných případech neuplatňuje u sportovních stadionů a obdobných staveb rekreační vybavenosti, a to z důvodu flexibility ve stávajících areálech a problematiky určování RNP v této typologii. V lokalitách areálů produkce a komerční vybavenosti Metropolitní plán připouští navýšení maximálního počtu RNP, čímž podporuje budoucí rozvoj, inovace a umožňuje přizpůsobení specifickým provozům. Ve všech případech je však nutné brát ohled na charakter území.

Z důvodu zachování výškové diverzity a kontinuity je možné nahradit stávající budovy s vyšším počtem podlaží, než je přípustné v ploše výškové regulace, novými budovami s jakýmkoli počtem podlaží, pokud nová budova nepřekročí svou regulovanou plochou nebo regulovanou výškou tu původní. Regulovaná výška budovy se stanovuje dle § 27 odst. 1 PSP, resp. § 20 odst. 1 NPSP. V plochách památkových rezervací a zón je nutné při umisťování nových budov brát ohled na stávající zástavbu.

Pro budovy občanské vybavenosti je umožněno v odůvodněném případě navýšení 2 RNP nad stanovený maximální počet RNP, budovy občanské vybavenosti jsou klíčové pro každodenní fungování území a kvalitu života, limit navýšení o 2 RNP proto představuje regulovaný a přiměřený zásah, často se v této typologii jedná o samotné solitéry či uzavřené areály.

V plochách stávající občanské a komerční vybavenosti dle čl. 149 textové části v lokalitách s typem struktury (07) modernistická struktura je možné stávající budovy navyšovat o maximálně 2 RNP nebo nahrazovat novými budovami o maximálně 2 RNP vyššími než stávající budovy bez ohledu na hodnotu stanovenou v ploše výškové regulace. Tato výjimka zohledňuje dvouúrovňovost modernistické struktury, v níž jsou nízkopodlažní areály vybavenosti těsně obklopeny výškovou zástavbou a tuto podrobnost nelze vždy zohlednit v rastru ploch výškové regulace. Zároveň je ponechána možnost přiměřeného navýšení zástavby, která vyvažuje sníženou možnost doplnění zástavby v lokalitách modernistických sídlišť regulativem parku ve volné zástavbě (dle článku 94 textové části). Zvyšuje tak šanci na přestavbu dnes obtížně rentabilních objektů a na vyrovnání nedostatku vybavenosti a pracovních příležitostí v tomto typu struktury.

Panoramatické fotografie

K článku 104
Panoramata

K článku 105
Veduty k ochraně

Souhrnné odůvodnění článků 104 a 105:

V návaznosti na koncepci výškové regulace a obecné odůvodnění výškové regulace Metropolitní plán ve své příloze stanovuje soubor panoramatických fotografií, na kterých je povinné posuzovat budovy, které ovlivní obraz města. V návaznosti na Management plán UNESCO se rozlišují pohledy zespodu – veduty definované článkem 105, a shora – panoramata definované článkem 104. Rozlišovat tyto pohledy je zcela zásadní pro správný popis typicky pražské kompozice. Pohledy zespodu, od řeky, obsáhnou nivu řeky Vltavy, její nábřeží a monumentální svahy, které ji obklopují. Pohledy jsou to krátké, jednotlivé objekty jsou v celém svém objemu patrné a spoluutvářejí prostorovou scénu města. Pohledy shora, ze svahů dolů, naopak zobrazují město vcelku a z nadhledu. Obsáhnou mnohem větší část města do šířky
Toto rozlišení přímo odráží závazné požadavky Management plánu UNESCO, především opatření 57 – „Stanovit a zohlednit v ÚPD včetně Metropolitního plánu referenční pohledová stanoviště, směry a linie pro posouzení dopadů nové zástavby v okolí části 001 na její panoráma a dálkové pohledy na ni, případně významné průhledové osy v jejím rámci.“ a opatření 59 – „V ÚPD zajistit příslušnou výškovou a prostorovou regulaci a pohledovou kvalitu zohledňující pohledy z prostoru nivy řeky, jejích břehů a nábřeží.“ (CIKÁN, Miroslav. Management plán ochrany světového kulturního dědictví Historického centra Prahy – část 001. Praha: Hlavní město Praha, Odbor památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy, 2021, opatření 57 a 59).

Výškové stavby, umísťované dle definované hladiny věží je nutné posuzovat vždy na všech fotografiích. Ostatní stavby se posuzují pouze, pokud leží uvnitř vymezené oblasti pro posuzování záměrů, definované v příloze Metropolitního plánu ve tvaru sférického trojúhelníku s rozměrem vycházejícím z analýzy viditelnosti (vzdálenost 5 kilometrů z referenčních vrcholů trojúhelníku historických hodnot). Na širokých panoramatech je navíc nutné posuzovat všechnu zástavbu v ochranném pásmu Památkové rezervace v hl. m. Praze, která je se stanoveným rozmezím podlažnosti 8 a vyšším.

Veduty a panoramata jsou v Metropolitním plánu definovány jako nástroj pro komponování zástavby a utváření „obrazu města“. Jejich definováním není myšlena její absolutní neměnnost. V každé vedutě dochází v průběhu času ke změnám (může jít dokonce pouze o změnu barevnosti), které jsou přirozeným projevem života města. Je stanoveno, že pro jednotlivé veduty a panoramata je vždy

individuálně příznačné posuzování jejích částí ve smyslu: horizont – střední plán – popředí, metoda vychází z publikace Pražské veduty / Jak se dívat na (historickou) městskou krajinu, Roman Koucký, 2018, IPR Praha..

V naprosté většině případů nová zástavba reaguje na okolí tak, aby nevznikaly budovy výrazně převyšující stabilizovanou zástavbu, vždy v kontextu všech regulací MPP v konkrétním místě. Z hlediska celkového obrazu města předpokládáme spíše vyplňování proluk než výstavbu nových dominant, jak je popsáno v předchozím odůvodnění výškové regulace obecně. Zcela „nová“ bude zástavba transformačních a rozvojových ploch, pro které je stanovena nová podlažnost. Velmi sporadicky se jedná o území, která by mohla zasahovat do významných / definovaných vedut.

Z principu celého systému regulace výšek Metropolitní plán definuje pouze velmi specifické, hodnotné veduty, které utvářejí historickou identitu Prahy a jsou celospolečensky vnímány jako nedotknutelné. To se týká zejména vedut z údolí řeky Vltavy, označených jako veduty k ochraně. Tyto veduty je nepřípustné proporčně a měřítkově narušit.

Oproti tomu panoramata definuje Metropolitní plán víc a s jejich pomocí zobrazuje celou kompozici města ze svahů okolo historického jádra. Tyto fotografie slouží jako podklad pro posuzování budoucího rozvoje. Nepovoleným zásahem je takový vstup, který naruší kompozici města a jeho panorama. Vzhledem k povaze panoramat je ale nutné brát v úvahu vzdálenost od stanoviště pohledu a viditelnost.

Doplnění panoramatu nebo veduty je ověřitelné zákresem. Za nepovolené doplnění panoramatu by mělo být považováno takové doplnění, při němž se nový objekt stane v panoramatu vizuálně výraznějším než stávající historické dominanty, aniž by byl umístěn v lokalitě s definovanou hladinou věží, případně zakryje pohled na stávající historické horizonty nebo dominanty z pohledových stanovišť definovaných v příloze MPP.

04/ Hlava IV
Nestavební bloky a otevřená krajina

K článku 106
Podrobnější členění ploch v nestavebních blocích a otevřené krajině

Podrobnější podmínky pro ochranu a rozvoj městské přírody (v zastavitelném území) a otevřené krajiny (v území nezastavitelném) jsou v Metropolitním plánu stanoveny prostřednictvím podrobnějšího strukturálního členění ploch. Celkem je rozlišeno 19 kategorií těchto ploch. Krajina hlavního města Prahy je pestrá a rozmanitá, lze ji vnímat jako mozaiku tvořenou poli, loukami, lesy, vodními toky a dalšími plochami podrobnějšího strukturálního členění, které spolu s georeliéfem utvářejí krajinnou strukturu. Jejich uspořádání, členění a

měřítko utvářejí také charakter individuálních krajin. V ZÚR je vymezeno 12 individuálních krajin, které jsou dále upřesněny v Metropolitním plánu prostřednictvím podrobnějších lokalit. V rámci Metropolitního plánu pak lze v návaznosti na strukturu lokalit, za využití ploch podrobnějšího strukturálního členění, skladebných částí ÚSES a parkových ploch vymezit a zpřesnit kostru zelené infrastruktury, která vychází z přírodních i urbanistických podmínek v území. V zastavitelném území jsou plochy podrobnějšího strukturálního členění závazné, Metropolitní plán vždy zobrazuje jejich cílovou charakteristiku, ať už jde o zachování stávajícího stavu nebo o návrh nové plochy (v kombinaci s transformační nebo rozvojovou plochou). Výjimku tvoří městské parkové plochy, které lze mezi sebou v odůvodněných případech vzájemně zaměňovat anebo lze doplnit a upravovat stávající vodní plochy nebo vodní toky, ochrana nestavebního charakteru plochy není touto výjimkou dotčena. Záměna mezi městskými parkovými plochami je umožněna z důvodu zajištění větší flexibility při změnách v území bez nutnosti provádění změn Metropolitního plánu. V praxi může například dojít ke změně využití plochy z městské parkové plochy sadové s dominantním zastoupením výsadeb ovocných dřevin na městskou parkovou plochu zahradní s převahou okrasných vegetačních ploch, například z důvodu obměny druhové skladby dřevin.

V otevřené krajině je z důvodu zavedení regulace podporující zvyšování ekologické stability v Metropolitním plánu zobrazen vždy reálný stav, který je za daných pravidel možné měnit. Pro konkrétní navržené změny ploch podrobnějšího strukturálního členění otevřené krajiny jsou vymezeny nezastavitelné transformační nebo rozvojové plochy (s cílovou plochou podrobnějšího strukturálního členění nebos dalšími parametry stanovenými v krycím listu závazném), které překrývají plochu odpovídající reálnému stavu (ta je zde proto, aby i zde mohla být paralelně zachována možnost změn a větší flexibilita při plánování přírodě blízkých opatření či zavádění agrolesnických principů hospodaření dle pravidel podporujících zvyšování ekologické stability dle čl. 108). Zároveň je přípustné umisťovat budovy v otevřené krajině dle regulace využití lokality uvedené v čl. 65 až 67 a dle regulace samot uvedené v čl. 91.

Kategorizace ploch podrobnějšího strukturálního členění a jejich konkrétní vymezení (s výjimkou těch, které jsou Metropolitním plánem nově navrženy) proběhly především na základě dat IPR Praha (vznikla terénním průzkumem v letech 2012–2013). Kategorie vznikly sdružením podobných kategorií ÚAP tak, aby výsledný počet dílčích vymezených ploch nepřekračoval meze podrobnosti regulace odpovídající územnímu plánu. Pro vymezení kategorie „les na lesních pozemcích“ byla využita evidence Katastru nemovitostí ČR k 28. 2. 2023. K vymezení kategorie městská přírodní plocha byla využita evidence zvláště chráněných a obecně chráněných území přírody dle AOPK ČR a OCP MHMP, rovněž k datu 28. 2. 2023.

Některé plochy z dat IPR Praha byly dále individuálně revidovány s ohledem na jejich přesný způsob regulace Metropolitním plánem, to se týká zejména zahrádkových osad. V rámci této revize byl hodnocen především současný reálný stav (zda je prostor využíván k

tomuto účelu) a aktuální právní stav (regulace dle ÚP SÚ). Nutné to bylo z důvodu, že pojem zahrádková osada není obecně jasně ukotven – definice v zákoně č. 221/2021 Sb., o podpoře zahrádkářské činnosti (zahrádkářský zákon), je zaměřena účelově na spolkovou činnost, nikoliv na věcný obsah pojmu) a na území Prahy se vyskytuje řada hraničních případů. V otevřené krajině byly blíže posouzeny i plochy, které průzkum identifikuje jako zahradu nebo sad. Pro kontrolu byl výsledný soubor revidovaných ploch porovnán s daty z dokumentu pořízeného tehdejším Útvarem rozvoje hlavního města Prahy (Aktualizace údajů a vytvoření databáze zahrádkových osad. Fáze I, levý břeh Vltavy, listopad 2010. Fáze II, pravý břeh Vltavy, srpen 2011. U-24, s. r. o., Atelier pro urbanismus a územní plánování) a Aktualizace generelu zahrádkových osad v Praze (ČZU Praha, 2018).

Vymezení ploch podrobnějšího strukturálního členění v nestavebních blocích a otevřené krajině bylo na základě projednání a aktuálních poznatků dále měněno a revidováno v dílčích částech území pro upravený návrh Metropolitního plánu pro opakované veřejné projednání.

V otevřené krajině i v nestavebních blocích je uplatňována řada omezení, která vyplývají z jiných právních předpisů pro ochranu veřejných zájmů. Veškerá navrhovaná řešení, která iniciuje, umožňuje či připouští Metropolitní plán, jsou těmito omezeními limitována. Vybrané limity v území jsou uvedeny v KLO a graficky vyjádřeny v koordinačním výkresu O 01. Kromě toho je rovněž výslovně zachováno právo vlastníka na stávající využívání pozemku zaručené mu Listinou základních práv a svobod (Ústavní zákon č. 2/1993 Sb.) v čl. 11 odstavci 4.

K článku 107
Stupeň ekologické stability

Stupeň ekologické stability (SES) slouží primárně jako nástroj k posuzování míry ekologické stability lokalit a jejich částí. SES určuje míru stability ekosystémů v dílčí vymezené ploše podrobnějšího strukturálního členění otevřené krajiny. Každé z ploch je přiřazena hodnota SES, která se pohybuje v celých číslech od 0 do 5. Je-li potřeba vyhodnotit SES souboru dvou a více ploch či částí ploch, je hodnota SES vyjádřena váženým průměrem ploch jejich částí či kombinací ploch a částí. Princip hodnocení ekologické stability ekosystémů je dlouhodobě znám odborné veřejnosti, zejména v souvislosti s mapováním biotopů pro účely vymezení kostry ekologické stability krajiny – viz např. Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability (pro MŽP ČR Löw J. a kol., Doplněk, Brno 1995), příloha 7.3. Metropolitní plán vymezuje prvky zelené infrastruktury ve svém návrhu, a ty dále rozvíjí i pomocí SES. Podrobnější přístup k plánování krajiny a kostry zelené infrastruktury je dále rozpracován v úvodu hlavy kapitoly III Koncepce (otevřené) krajiny a graficky zobrazen v Ilustraci prvků zelené infrastruktury 09.01.06

SES umožňuje provádění změn v otevřené krajině dle čl. 108. Vývoj SES lze v rámci lokality sledovat skrz index ekologické stability dle článku 166, tento index však neslouží k rozhodování v území.

Hodnoty SES pro jednotlivé plochy podrobnějšího strukturálního členění:

SES = 5: plochy nejstabilnějších ekosystémů, blízkých klimaxovému stadiu

- nestanovuje se

SES = 4: plochy velmi ekologicky stabilních ekosystémů

- Les na lesních pozemcích
- Les na nelesních pozemcích

SES = 3: plochy středně ekologicky stabilních ekosystémů

- Vodní plocha a vodní tok
- Jiná plocha přírodě blízká
- Hřbitov

SES = 2: plochy málo ekologicky stabilních ekosystémů

- Ovocný sad a zahrada
- Jiná plocha s vegetací
- Louka a pastvina
- Parkové sportoviště
- Zahradnictví a vinice

SES = 1: plochy nejméně ekologicky stabilních ekosystémů

- Pole

SES = 0: plochy trvale bez vegetačního krytu

- Zpevněná plocha a plocha těžby

Stavební bloky vstupují do výpočtu s hodnotou SES [0].

Z výše uvedeného výčtu ploch podrobnějšího strukturálního členění a jejich přiřazení k SES je patrné, že jednotlivé využití území má odlišný vliv na ekologickou stabilitu krajiny. Zpevněné plochy prakticky nepřispívají k ekologickým funkcím a představují z hlediska ekologické stability nejméně příznivý stav v otevřené krajině. Pole sice plní produkční funkci, ale jejich ekologická stabilita je nízká, zejména v místech intenzivního hospodaření. Naopak lesní porosty vykazují vysokou stabilitu, protože podporují biodiverzitu, zadržují vodu a přispívají k celkové rovnováze ekosystému. V návaznosti na charakter území Prahy a z důvodu povahy využívání území člověkem není v Metropolitním plánu vymezována plocha se SES o hodnotě 5, která je určena pro nejstabilnější ekosystémy s vysokou biodiverzitou. Například by se mohlo jednat o tropické pralesy, které se však v Praze nenachází.

Větší pestrost ploch podrobnějšího strukturálního členění a jejich vhodné uspořádání a kombinace, při zachování principů rozumného hospodaření a krajinného plánování, zvyšuje schopnost krajiny plnit ekologické funkce. Pestrá struktura krajiny (tvořená plochami podrobnějšího strukturálního členění) umožňuje lepší fungování přírodních procesů i dlouhodobě udržitelnější využívání území a umožňuje vlastníkům půdy vytvářet pestřejší a funkčně vyváženější krajinnou mozaiku.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.22 Ilustrace indexu ekologické stability

K článku 108
Podmínky pro provedení změn v otevřené krajině

V otevřené krajině je přípustné provádět změny bez toho, že by bylo nutné pořídit změnu Metropolitního plánu, a to jak v transformačních, rozvojových, ale i stabilizovaných plochách. Přípustné jsou takovéto Metropolitním plánem nespecifikované změny, za podmínky, že v ploše podrobnějšího členění, které se změna týká, dojde například ke zvýšení SES. Pokud se plocha podrobnějšího strukturálního členění nachází v rekreační či produkční lokalitě, je přípustná i změna znamenající zachování SES a v produkční lokalitě i změna znamenající snížení SES, pokud dochází ke změně v rámci skupiny zemědělských ploch, kterými jsou pole, louka a pastvina, ovocný sad a zahrada, zahradnictví a vinice. V transformačních a rozvojových plochách je nad rámec těchto podmínek možné provádět takové změny, ke kterým je plocha přímo určena. To znamená, že v případě záměrů, pro které jsou T/R plochy v otevřené krajině vymezeny, může být uplatněn obecný princip uplatnění SES, ale rovněž i změna prostřednictvím T/R plochy s bližší specifikací v KLZ/400, i pokud by nebyla s obecným principem uplatnění SES v souladu.

Metropolitní plán pracuje se SES jako s nástrojem, který umožňuje pružněji reagovat na potřeby změn v krajině a současně umožňuje vlastníkům území realizaci přírodě blízkých opatření bez nutnosti složitých změn Metropolitního plánu. V praxi to například znamená, že na polích lze relativně snadno zavádět prvky zvyšující ekologickou stabilitu území, jako jsou například remízky, větrolamy či meze, které přispívají k lepší retenci vody v krajině, snižují riziko vodní i větrné eroze a podporují biodiverzitu. Současně lze upravovat strukturu krajiny tak, aby byla pestřejší a odolnější vůči klimatickým změnám, a zároveň aby podporovala dlouhodobě udržitelnou zemědělskou produkci, například prostřednictvím agrolesnických postupů. Tento princip je založen na zachování či zvyšování SES, což ve své podstatě znamená v rámci pravidel pro konkrétní využití lokality záměnu jednotlivých ploch strukturálního členění mezi sebou. Tímto postupem se umožňuje větší flexibilita ve využívání otevřené krajiny a zjednodušuje se návaznost na projekty jednoduchých a komplexních pozemkových úprav, přírodě blízkých opatření či zavádění agrolesnických principů hospodaření v dalších fázích plánování krajiny. Rámce flexibility jsou rozlišeny podle intenzity využití (zátěže území) tak, aby v produkčních lokalitách bylo možno měnit i způsob zemědělského využití, zatímco v přírodních lokalitách je možné provádět jen takové změny, které zvyšují ekologickou stabilitu.
V případě záměrů na změny v území, které zahrnují více ploch podrobnějšího strukturálního členění krajiny, ať již v současném stavu, nebo v návrhu změny, se přípustnost změny hodnotí na základě výpočtu váženého průměru (viz čl. 107).

Plochy podrobnějšího strukturálního členění v otevřené krajině jsou vymezeny na základě průzkumu skutečného stavu, s výjimkou

kategorie „les na lesních pozemcích“, kde je užita příslušnost k lesním pozemkům dle evidence v katastru nemovitostí. Následně byly některé plochy upraveny na základně vyhodnocení připomínek a námitek. Protože je vcelku běžným jevem, že skutečný stav se od oficiální evidence v katastru nemovitostí liší, je stanoveným regulativem umožněno hospodařit na dané ploše tak, jak to odpovídá zařazení do druhu pozemku v katastru nemovitostí, a to i v případě, že tento způsob hospodaření nesplňuje podmínky vázané na SES.

Tato flexibilně nastavená regulace založená na principu SES se netýká změn, které se vážou k zakládání nových hřbitovů a zahrádkových osad (či rozšiřování stávajících). Nový hřbitov přináší do území ekologickou a hygienickou zátěž, které se pojí s vymezením nových limitů v území a je rovněž nezbytné je konkrétně posoudit. Vymezení plochy pro hřbitov je tedy vždy v Metropolitním plánu konkrétně vymezeno a nelze je umístit jen na základě zvýšení SES. Obdobně i zahrádkové osady není možné vymezit pouze pomocí změny SES. Důvodem je jejich vysoká zátěž území, která je na hraně individuální rekreace a dlouhodobého bydlení. Případně mohou mít zahrádkové osady negativní vliv na krajinný ráz. Vymezené plochy zahrádkových osad v MPP byly individuálně vyhodnoceny (podrobněji v odůvodnění k článkům 108 a 111).

Podmínky uvedené v článku 108 se nevztahují na možnost umisťování budov a jiných staveb v otevřené krajině diferencovaně podle způsobu využití nebo podle regulace samot. Umisťování těchto budov a jiných staveb je regulováno v čl. 65–67, a to ve vazbě na § 18 odst. (5) stavebního zákona, resp. v čl. 91.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.03.36 Ilustrace nezastavitelných T/R ploch

K článku 109
Krajinné rozhraní a krajinný park

Metropolitní plán upřesňuje koncepční vymezení krajinného rozhraní dle ZÚR. Vymezuje soubor vzájemně sousedících lokalit vytvářejících pás na obvodu souvisle zastavitelného území jako samotné krajinné rozhraní, v němž se uplatňují principy regulace otevřené krajiny a kde je ve zvýšené míře kladen důraz na neměnnost hranic jeho vymezení vůči stávající a navržené zástavbě ohraničující městskou krajinu a na přednostní uplatňování změn v krajině podporujících rozvoj rekreačních hodnot území. Zemědělské hospodaření je jednou z přípustných forem využívání území v krajinném rozhraní, podpora méně intenzivních forem zemědělského hospodaření je jednou z možností, jak zvýšit atraktivitu území pro rekreační využití. V případech vysokých krajinných, přírodních a rekreačních hodnot souboru ploch podrobnějšího strukturálního členění otevřené krajiny, které spolu navzájem sousedí, jsou vymezeny stávající krajinné parky, anebo je území pro vytvoření těchto hodnot jako krajinné parky navrženo. V krajinném rozhraní by měly být přednostně prováděny úpravy území pro zlepšení prostupnosti a vybavenosti pro pobyt a rekreaci (například cyklotrasy, dětská hřiště a hřiště na cvičení,

prostory pro individuální sport, místa pro zastavení a podobně), Metropolitní plán vymezuje koridory pro doplnění významných cyklotras, které spolu se stávajícími cyklotrasami vytvoří okružní cestu krajinným rozhraním.

Konkrétní vymezení krajinného rozhraní v Metropolitním plánu je samostatným nástrojem, který je vymezen s přihlédnutím k abstraktnímu znázornění v ZÚR a vyjadřuje na jedné straně grafické zvýraznění koncepčního principu oddělení zastavitelného území městské krajiny a příměstských krajin a na straně druhé vyjadřuje hierarchii částí nezastavitelného území (společně s krajinnými parky), neboli přímo zobrazuje koncepci uspořádání krajiny, jak je definována ve stavebním zákoně.

Kritickými místy pro zachování souvislosti krajinného rozhraní v Metropolitním plánu je pás území mezi pražským okruhem a Zličínem, pás území u Dolních Chaber a u Beranova, pás území mezi Satalicemi a Kbely, okolí Terminálu sever a pás území mezi Písnicí a sídlištěm Písnice. Metropolitní plán zde vymezuje krajinné rozhraní v dostatečném rozsahu. Vzhledem k navržené šířce je žádoucí případné změny v těchto územích posuzovat s větším zřetelem na funkčnost a spojitost.

Dle definice pojmu „krajinné rozhraní“ v ZÚR je vymezením krajinného rozhraní jeho vnitřní hranicí definován okraj města, resp. městské krajiny Prahy. Vymezení v ZÚR je nutné vnímat abstraktně a přiměřeně k měřítku dokumentace a konkrétní rozsah krajinného rozhraní definuje v podrobnosti katastrální mapy až Metropolitní plán. Metropolitní plán na základě vymezení a upřesnění zastavěného území a následného vymezení zastavitelných ploch vymezuje vnější hranici města a navazující lokality tvoří krajinné rozhraní. Respektuje ale koncepční princip stanovený ZÚR – vymezuje souvislou a nepřerušenou plochu, která odděluje městskou krajinu od ostatních sídel v Přípraží (zde zastavitelných lokalit malých městských částí nebo jiných drobných zastavitelných území).

Zásadním parametrem pro posouzení záměrů v území nebo budoucích změn Metropolitního plánu je zajistit oddělenost sídel a propojenost krajinného rozhraní v podélném směru. Krajinné rozhraní obsahuje některé významné krajinné parky a krajinné celky, které propojují pásy území, jejichž přesně vymezená šířka není pro fungování krajinného rozhraní zásadní. Při úpravách hranic krajinného rozhraní je nutné přihlížet i k jeho využitelnosti pro rekreaci, není proto možné zachovat krajinné rozhraní pouze jako formální pruh pozemků, ve kterém není možné zajistit prostupnost. Při posuzování souvislosti a funkčnosti krajinného rozhraní je nutné posoudit i vztah k ostatním vrstvám Metropolitního plánu, například k plochám a koridorům infrastruktury nebo k vymezenému ÚSES. U části krajinného rozhraní, které se nacházejí v ploše nebo koridoru infrastruktury je zřejmé, že jeho využitelnost a prostupnost bude výrazně omezena a mělo by tak být jako součást krajinného rozhraní minimálně zachováno i sousední území. Každá lokalita je vymezena jako celek, který je vždy součástí krajinného rozhraní a zůstává v jeho hranicích.

Krajinné parky jsou stejně jako městské parky rozlišovány podle svého významu na metropolitní, čtvrťové, lokalitní a místní, na rozdíl od městských parků však není na hierarchii krajinných parků vázána konkrétní regulace. Rovněž pro území začleněných do krajinných parků je obecná regulace platná pro otevřenou krajinu doplněna o zdůraznění rekreačního významu. Významné krajinné parky nacházející se v krajinném rozhraní, jako jsou Modřanská rokle, Dalejské údolí, údolí Šáreckého potoka či Lesopark Hostivař, přispívají k posílení prostorové a funkční provázanosti tohoto území. Jejich rozvoj směřuje ke koordinovanému využívání a propojení stávajících přírodních a rekreačních ploch, podpoře bezmotorové mobility (například formou cyklostezek a pěších tras), posílení biodiverzity či zachování zemědělského charakteru krajinného rozhraní.

Krajinné parky se však nenacházejí výhradně v rámci krajinného rozhraní – nacházejí se rovněž i mimo něj a sehrávají důležitou roli jako spojovací prvek mezi městskou a otevřenou krajinou, často ve vazbě na krajinné rozhraní. Mezi tyto parky lze zařadit krajinný park Trojmezí, Vidoule či park Za Dráhou. Krajinné parky představují prostorový a funkční potenciál pro další rozvoj stávajících parkových území, zemědělské krajiny a přírodních ploch otevřené krajiny a krajinného rozhraní v návaznosti na městskou krajinu. V neposlední řadě jsou důležitou součástí kostry zelené infrastruktury.

Vymezením krajinného parku je vyjádřena určitá diferenciace rozsáhlého území otevřené krajiny, v území krajinných parků Metropolitní plán klade větší nároky na prostupnost, turistiku a děje vycházející z potřeb obyvatel města se zohledněním krajinných a přírodních hodnot. Zásadní význam pro rozvoj města má projekt, pro který byla zpracována krajinářská studie navazující na vítězný návrh mezinárodní – krajinářské soutěže Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024). Dalším významným záměrem je krajinný park Trojmezí, rovněž podložený obsáhlou krajinářskou studií (gogolák + grasse, 2023). Krajinné parky jsou spolu s městskými parky důležitými prvky zelené infrastruktury, spoluvytváří kostru zelené infrastruktury a navazují na vazby a kostru zelené infrastruktury vymezené v ÚS PMR.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.04.08 Ilustrace struktury otevřené krajiny, krajinného rozhraní a krajinných parků

Grafické regulativy pro nestavební bloky a otevřenou krajinu

K článku 110
Plochy podrobnějšího strukturálního členění v nestavebních blocích

Plochy podrobnějšího strukturálního členění uvedené v čl. 110 se vyskytují pouze v zastavitelném území. V městských parkových plochách se kromě vegetačních ploch a cest obvykle vyskytují

dětská, event. jiná obdobná hřiště, drobné stavby a zařízení vybavenosti parku sloužící rekreaci, relaxaci, oddychu, zábavě a veřejným účelům s existencí parku spojených, pietní a výtvarné prvky apod.

U městských parkových ploch zahradních převažují ve vegetační skladbě byliny a nízké keře nad stromy a vysokými keři.

Pro městskou parkovou plochu sadovou je kritériem pro odlišení od ostatních městských parkových ploch převažující zastoupení ovocných dřevin ve stromovém patře parku a současně převaha ploch se stromy a vysokými keři nad plochami s bylinami a nízkými keři.

Obdobně pro městskou parkovou plochu lesní platí, že v ní převažují ve stromovém patře parku lesní dřeviny a současně plochy se stromy a vysokými keři převažují nad plochami s bylinami a nízkými keři. Přitom se však nejedná o les na lesních pozemcích dle evidence v katastru nemovitostí k 28. 2. 2023, ten je zařazen do samostatné kategorie, neboť přístup k takovému lesu je zásadním způsobem ovlivněn zákonem č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů.

Městská parková plocha zpevněná je samostatně v hlavním výkresu vymezena v případech, kdy má podstatný význam pro charakter parku, například je-li základní síť zpevněných cest výchozím prvkem kompozice parku nebo je-li zpevněná plocha nezbytnou či charakteristickou součástí parku (Vítkov, Letenské sady a další) a je veřejně přístupná.

Speciální zahradou je zahrada určená ke speciálnímu účelu, se speciálním statutem. Typicky se jedná o zahradu zoologickou či botanickou. Obvyklá je veřejná přístupnost zahrady, nejčastěji v rámci stanoveného režimu. Do kategorie speciální zahrada jsou také zařazeny určité zahrady, které nejsou veřejně přístupné. Obvykle se jedná o historické zahrady nebo historické okrasné sady. Označení „speciální“ vyjadřuje, že tyto zahrady jsou charakteristické svým využitím, mají vlastní účel a význam a zároveň jsou odlišné například od zahrad (čl. 93) vymezených Metropolitním plánem, které slouží převážně individuálním potřebám vlastníků. Zahrady jsou v Metropolitním plánu chápány jako zpravidla nezpevněné části stavebních bloků, které mají zásadní význam pro zachování charakteru území. Protože speciální zahrady zpravidla ke své existenci potřebují vybavenost ve formě budov a jiných staveb, je v regulaci speciálně pro tuto kategorii uvedena přípustnost umisťování nových budov a jiných staveb, za podmínky, že tyto prokazatelně souvisejí s účelem konkrétní speciální zahrady.

Městská přírodní plocha je plocha, která podléhá speciální ochraně dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. Je vymezena v územích s vysokými přírodními hodnotami, která nejsou lesem na lesních pozemcích dle evidence v katastru nemovitostí k 28. 2. 2023. Na základě požadavku dotčeného orgánu, OCP MHMP, ze společného jednání je v MPP

stanoven zákaz umisťovat v této ploše nové budovy a jiné stavby. Nestavební městská přírodní plocha je určena k ochraně a rozvoji vysokých přírodních hodnot, přičemž se na většině těchto ploch nacházejí maloplošná zvláště chráněná území, významné krajinné prvky nebo prvky ÚSES, které jsou chráněny podle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Z tohoto důvodu je v daných místech vymezena městská přírodní plocha, ve které není přípustné umisťovat nové budovy a jiné stavby, a to i přesto, že se nachází v zastavitelném území. Toto vymezení zajišťuje ochranu vysokých přírodních hodnot, jako je například biodiverzita, ekologická stabilita území a přirozený charakter krajiny, a současně omezuje realizaci stavebních záměrů, které by mohly tyto hodnoty narušit nebo znehodnotit.

K článku 111
Plochy podrobnějšího strukturálního členění v nestavebních blocích a otevřené krajině

Plochy podrobnějšího strukturálního členění v nestavebních blocích a v otevřené krajině se vyskytují jak v zastavitelném území, tak v nezastavitelném území. V zastavitelném území vyjadřují podrobněji strukturu nestavebních bloků, v nezastavitelném území strukturu otevřené krajiny.

Lesem na lesních pozemcích se rozumí les, který je jako lesní pozemky součástí pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL) dle zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů. Lesem v tomto případě jsou i plochy, na nichž byly lesní porosty odstraněny za účelem obnovy, na nichž byly lesní porosty dočasně odstraněny na základě rozhodnutí orgánu státní správy lesů, lesní průseky a nezpevněné lesní cesty, pokud nejsou širší než 4 m. Na základě požadavku dotčeného orgánu (OCP MHMP) ze společného jednání je v MPP uplatněn zákaz umisťovat v této ploše, pokud se nachází v zastavitelném území (a jsou tedy součástí městské přírody), nové budovy. V případě nezastavitelného území se regulace umisťování budov a jiných staveb v lesích na lesních pozemcích řídí odpovídajícím článkem MPP z článků 65—67. Stupeň ekologické stability u těchto ploch či jejich částí má hodnotu 4, protože se jedná o velmi ekologicky stabilní ekosystémy. V rámci Metropolitního plánu se spolu s lesy na nelesních pozemcích jedná o nejstabilnější vymezovanou plochu podrobnějšího strukturálního členění.

Hřbitovem je areál dlouhodobě určený k pohřbívání lidí či zvířat, včetně budov a jiných staveb souvisejících s daným účelem. Účelem vymezení je odlišení speciálního využívání, které přináší do území ekologickou a hygienickou zátěž a související limity. Hřbitov je obvykle veřejně přístupný v časovém režimu, existují i historické hřbitovy přístupné bez omezení či naopak nepřístupné nebo přístupné v časovém režimu i případně se zpoplatněním vstupu. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 3, protože se jedná o středně stabilní ekosystém s vyšší biodiverzitou.

Zahrádková osada je souborem zahrad, které jsou v typickém případě areálem pod společným oplocením, a veřejně nepřístupné, s vnitřní sítí přístupových cest k jednotlivým zahrádkám. Možnost vstupu je podmíněna překonáním zabezpečovacího zařízení na vstupním místě. V některých případech zahrádkových osad se společné oplocení nevyskytuje vůbec či se vyskytuje pouze zčásti, některé z cest jsou tak veřejně přístupné, některé ne. Do kategorie podrobnějšího strukturálního členění ploch „zahrádková osada“ náleží nejen plochy vlastních zahrádek, ale i objektů na nich stojících, zejména zahrádkářských domků a chat, případně společných staveb. Článek 111 odst. 4 stanovuje možnost přítomnosti jedné společné stavby, typicky např. společenské místnosti, toalet, moštárny apod. a reguluje parametry této stavby. Parametry zahradních domků a chat regulují PSP v § 69. Objekty budov nemusí být v hlavním výkresu Z 02 odlišeny. V kategorii podrobnějšího strukturálního členění ploch zahrádková osada jsou evidována i seskupení několika zahrádek. Rozhodující pro zařazení je převažující rekreační charakter zahrad, kdy pěstitelská či chovatelská činnost je formou rekreace (se samozásobitelským aspektem), nikoliv primárně hospodářské činnosti, s využitím zejména pro rodinnou rekreaci. V ploše zahrádkové osady je přípustné umisťovat budovy zahrádkářských chat, případně jednu společnou stavbu s hygienickým zázemím nebo společenskou místností. Tyto budovy smějí mít jedno nadzemní podlaží, výšku hlavní římsy nejvýše 3,5 metru a celkovou výšku nejvýše 5 metrů dle § 69 PSP, resp. a § 13 odst. 8 § 23 odst. 8 NPSP. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 3. Jedná se o plochy se střední ekologickou stabilitou a vysokou druhovou skladbou, která však nedosahuje odolnosti a adaptability stabilnějších ekosystému.

Parkové sportoviště je areál určený k provozování sportovní činnosti venku v přírodě obvykle na nezpevněných plochách či jiným povrchem vhodným pro sportovní účely. Veřejná přístupnost parkového sportoviště je zpravidla nějakou formou omezena, obdobně jako u rekreační vybavenosti. V zastavitelném území je v plochách parkových sportovišť navíc přípustné umísťovat i budovy pro zajištění fungování areálu jako zázemí rekreačního areálu v souladu s cílovým charakterem lokality. Za zázemí lze považovat například šatny nebo budovy pro úschovu sportovního náčiní. V rámci parkového sportoviště v zastavitelném území lze umístit i přetlakové nafukovací sportovní haly a podobná zařízení. Tím je umožněno zajistit podmínky pro sportování s respektem k nestavebnímu, respektive nezastavitelnému charakteru území. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 2. Vzhledem k zaměření na sport se jedná o málo ekologicky stabilní ekosystémy.

Zahradnictví a vinice je plochou se zemědělským využitím k pěstování rostlin pro zahradnické účely (zahradnictví) či za účelem pěstování vinné révy. Součástí jsou související manipulační prostory a v případě vinic též opěrné zařízení. Do této položky jsou zařaditelné i plochy chmelnic. Ty se aktuálně na území Prahy nevyskytují a ani nejsou konkrétně vymezeny k založení. Plochy zahradnictví a vinic jsou obvykle veřejně nepřístupné či přístupné v časovém režimu. Plochy jsou vymezeny pro odlišení této specializované produkce,

která často obsahuje i speciální konstrukce (opěrná zařízení). Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 2. Jedná se o zemědělské plochy vymezené pro odlišení od plochy Pole, které má nižší ekologickou stabilitu. Zahradnictví a vinice má vyšší biodiverzitu, a proto i vyšší hodnotu SES. Z důvodu využívání pro produkci a souvisejícího nižšího množství druhů však nedosahuje vyšších hodnot.

Vodní plochy a vodní toky jsou v hlavním výkresu Z 02 Metropolitního plánu zobrazeny v místech a úsecích s nezakrytou vodní hladinou. Vodní plochou není plavecký bazén či obdobná stavba. Vodní plochy a vodní toky, které tvoří jeden celek s městskými parkovými plochami (dle čl. 110, odst. 1, 2, 3 a 4), je přípustné měnit či upravovat stávající vodní plochy a vodní toky a rovněž zakládat nové vodní plochy a toky bez přímého vymezení v Metropolitním plánu, což je předpoklad pro usnadnění revitalizací bývalých rybníků a pro budování nových vodních prvků, případně úpravy stávajících vodních toků do přírodě blízké podoby. Podobné záměry jsou významné z hlediska adaptace městského prostředí na změnu klimatu a zvýšení zadržování vody v městské krajině beze změny Metropolitního plánu (viz čl. 106, odst. 2). Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 3, protože se jedná o středně stabilní ekosystémy s vysokou druhovou skladbou, která však nedosahuje odolnosti a adaptability stabilnějších ekosystému. Vymezení vodních ploch a vodních toků přímo souvisí s vymezením stávajících i navržených vodních toků a navržených vodních ploch a suchých nádrží (poldrů) v rámci technické infrastruktury spolu s vymezením záplavových území, viz čl. 132–134. Vymezení vodních toků Vltavy a Berounky vychází ze základní koncepce Metropolitního plánu a spolu s ostatními vodními plochami je zásadní pro identifikaci charakteru území.

K článku 112
Plochy podrobnějšího strukturálního členění v otevřené krajině

Plochy podrobnějšího strukturálního členění v otevřené krajině se vyskytují pouze v nezastavitelném území, vyjadřují podrobněji strukturu otevřené krajiny.

Polem je obvykle orná půda zemědělsky obhospodařovaná, může jím být i dočasný úhor (max. 3 roky) či dočasně k pěstování trav nebo jiných pícnin využívaná orná půda v rámci systému střídání plodin. Tyto plochy jsou základem zemědělství v Praze. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 1, protože intenzivní zemědělství a související nízká druhová bohatost vedou k nízké stabilitě. Jedná se o plochy s nejnižším SES (kromě nulového SES u zpevněných ploch).

Loukou a pastvinou je zemědělsky obhospodařovaná půda dlouhodobě využívaná k pěstování travin, u níž hlavní výtěžek je seno (tráva), nebo která je určena k pěstování pícnin (jeteloviny) či k trvalému spásání, i když je za účelem zúrodnění rozorávána. Rovněž tak je do této položky zařazena půda s porosty travin a dalších bylin, pro kterou není zemědělské využívání prioritním

účelem. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 2. Jedná se o zemědělské plochy vymezené pro odlišení od plochy Pole, které má nižší ekologickou stabilitu. Louka a pastvina má vyšší biodiverzitu, a proto i vyšší hodnotu SES. Vzhledem k absenci praktické absenci stromů je množství druhů nižší, a proto SES však nedosahuje vyšších hodnot.

Ovocným sadem je výsadba ovocných stromů či keřů, Intenzivní sady jsou zpravidla oplocené, a veřejně nepřístupné, staré a opuštěné sady bývají neoplocené či s oplocením ve stavu nebránícím prostupnosti územím. Zahradou v otevřené krajině jsou zpravidla zahrady a drobné sady pozemkových parcel u samot, případně izolované zahrady či drobné sady v otevřené krajině bez vazby na zastavěný stavební pozemek. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 2. Jedná se o zemědělské plochy vymezené pro odlišení od plochy Pole, které má nižší ekologickou stabilitu. Ovocný sad a zahrada má vyšší biodiverzitu, a proto i vyšší hodnotu SES. Z důvodu využívání pro produkci a souvisejícího nižšího množství druhů však nedosahuje vyšších hodnot.

Lesem na nelesních pozemcích jsou plochy lesních dřevin, které vytvářejí lesní prostředí, avšak z hlediska evidence v katastru nemovitostí k datu 28. 2. 2023 nejsou součástí lesních pozemků. Vliv zákona č. 289/1995 Sb., o lesích, ve znění pozdějších předpisů, na tyto plochy a způsob hospodaření v nich je minimální. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 4, protože se jedná o velmi ekologicky stabilní ekosystémy. V rámci Metropolitního plánu se spolu s lesy na lesních pozemcích jedná o nejstabilnější vymezovanou plochu podrobnějšího strukturálního členění.

Jiná plocha přírodě blízká je nelesní plocha s přírodě blízkou druhovou skladbou vegetace. Jedná se o kategorii s velkým rozpětím charakteru, struktury, typu biotopů a ekosystémů, která je od jiných odlišena na základě (relativně) přírodě blízkého stavu (biotopu, ekosystému) nelesního prostředí, zpravidla hospodářsky nevyužívaná. Nejčastěji se jedná o plochy stepních trávníků a travnatých lad, mokřadů, břehových porostů u vodních ploch a toků, zbytky starých sadů či opuštěných zahrad apod. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 3. Jedná se o plochy se střední ekologickou stabilitou a vysokou druhovou skladbou, která však nedosahuje odolnosti a adaptability stabilnějších ekosystému.

Jiná plocha s vegetací je kategorií podrobnějšího členění, do níž jsou zařazeny nelesní plochy s vegetací, která není hodnocena jako (relativně) přírodě blízká. Obvykle se jedná o plochy zarůstající vegetací v jejích iniciálních stadiích, poté, co dříve byla plocha bez vegetace, dále plochy s vegetací pod silným vlivem negativních antropogenních vlivů a plochy silně ruderalizované, např. plochy s vegetací na dříve zdevastovaných plochách či doprovodná vegetace u staveb a zařízení dopravní a technické infrastruktury. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 2. Jedná se o plochy málo stabilních systémů a tím se liší od Jiné plochy přírodě blízké. Lze předpokládat, že některé Jiné plochy

s vegetací dosáhnou v budoucnu vlivem sukcese vyšší ekologické stability.

Zpevněnou plochou a plochou těžby je plocha, která má povrch zpevněný užitím stavebních materiálů jako např. dlažby, živice, betonu, štěrku, drtě, písku, včetně ploch se stavbou, nebo plocha, která je zdevastovaná těžbou nerostných surovin, přemísťováním a ukládáním odtěženého materiálu nebo materiálu antropogenního původu. V důsledku uplatnění ustanovení Metropolitního plánu týkajícího se přípustnosti změn v otevřené krajině založené na zvyšování SES (čl. 108) lze v plochách ukončené těžby a přemísťování a ukládání odtěženého materiálu nebo materiálu antropogenního původu dle konkrétních podmínek plochu rekultivovat a vhodným způsobem začlenit zpět do okolní krajiny. Stupeň ekologické stability těchto ploch či jejich částí má hodnotu 0. Tyto plochy totiž prakticky nepřispívají k ekologickým funkcím, a proto představují z hlediska ekologické stability nejméně příznivý stav v otevřené krajině.

Část pátá:
Krajinná infrastruktura

K článku 113
Skladebné části, hierarchie a způsob vymezení ÚSES

Krajinná infrastruktura v Metropolitním plánu je vyjádřena t prostřednictvím vymezení územního systému ekologické stability krajiny. ÚSES je definován jako (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, § 3 odst. 1 písm. a) „*vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu.“*

Pro koncepci uspořádání krajiny, otevřené i městské, je ÚSES důležitou složkou Metropolitního plánu ovlivňující strukturu krajiny a ve své funkční podobě zajišťující potřebné vazby mezi jednotlivými segmenty krajiny s vyšší mírou ekologické stability. Ekosystémové služby poskytují i segmenty krajiny, které nejsou součástí ÚSES. Ty jsou v podrobnosti Metropolitního plánu vyjádřeny zejména prostřednictvím vymezených ploch podrobnějšího strukturálního členění nestavebních bloků (městské přírody) a otevřené krajiny a spolu s ÚSES utváří základní kostru zelené infrastruktury v Metropolitním plánu.

Smyslem vytváření a ochrany ÚSES je zajištění základních prostorových podmínek pro dlouhodobé udržení a posílení jedné ze základních přirozených funkcí krajiny – ekologické stability, tj. „*schopnosti ekosystému vyrovnávat změny způsobené vnějšími činiteli a zachovávat své přirozené vlastnosti a funkce“* (§ 4 zákona č. 17/1992 Sb., o životním prostředí, ve znění pozdějších předpisů). Děje se tak postupným vytvářením prostorově spojité sítě ploch s relativně vysokou ekologickou stabilitou, na kterých je umožněn rozvoj přirozených, především rostlinných společenstev, jejichž druhová skladba odpovídá konkrétním stanovištním podmínkám (přirozený genofond krajiny). Takto stabilizovaná území jsou předpokladem zachování či obnovení rozmanitosti původních biologických druhů a jejich společenstev a mohou příznivě působit na okolní méně ekologicky stabilní části krajiny. Funkční ÚSES zajišťuje potřebné vazby mezi jednotlivými prvky krajiny s vyšší mírou ekologické stability, ve svém navzájem propojeném celku představuje základní krajinnou infrastrukturu.

Odborné a metodické principy vymezování ÚSES vycházejí z biogeografického členění krajiny a typologie přirozených společenstev ve vztahu ke stanovištním podmínkám. Využívají poznatků o závislosti složení a struktury přirozených společenstev na geografických podmínkách (klima, nadmořská výška, expozice svahů), geologických podmínkách (složení a struktura geologických vrstev), pedologických podmínkách (složení a struktura půdy), hydrologických a dalších přírodních i antropicky podmíněných skutečnostech.

Základními skladebnými částmi ÚSES jsou v legislativě stanoveny biocentra a biokoridory. Biocentra jsou plošně vymezená území, která soustřeďují přírodní společenstva s vysokou ekologickou stabilitou. Jedná se o klíčová území ÚSES, která umožňují dlouhodobé fungování přírodních společenstev a vytvářejí podmínky pro přirozenou obnovu jejich populací v daném prostředí. Ať stávající nebo nově navržená biocentra přispívají k snižování vodní i větrné eroze a zvyšují retenční schopnost krajiny. Biocentra v městské i otevřené krajině mohou být například lesní porosty, přírodně hodnotné parky, mokřady, údolní nivy či zbytky přírodě blízkých stanovišť.

Biokoridory mohou mít různé podoby podle charakteru krajiny, míry urbanizace a funkce kterou v území plní. Propojují biocentra a umožňují migraci i genetickou výměnu mezi populacemi organismů a zajišťují ekologickou propojenost krajiny. Ať stávající nebo nově navržené biokoridory přispívají k snižování vodní i větrné eroze a zvyšují retenční schopnost krajiny. Biokoridory v městské i otevřené krajině mohou být například remízky, polní cesty, meze, aleje a stromy podél vodních toků.

Podle významu a šíře spektra reprezentativních biogeografických jednotek se rozlišuje lokální (místní), regionální a nadregionální ÚSES. Návaznost hierarchických úrovní ÚSES je důležitá pro zajištění prostorové a funkční propojenosti přírodních prvků v krajině. Každá úroveň má svou specifickou roli, ale teprve jejich vzájemná provázanost zajišťuje, že systém jako celek plní svou ekologickou funkci v různých měřítcích a typech prostředí.

Nadregionální ÚSES je nepravidelnou sítí skladebných částí, které reprezentují celou škálu biogeografických regionů (bioregionů) příslušné biogeografické podprovincie. K vymezení a hodnocení nadregionální ÚSES je příslušné MŽP.

Regionální ÚSES je nepravidelnou sítí skladebných částí, které reprezentují celou škálu typů biochor v příslušném biogeografickém regionu. K vymezení regionálního ÚSES jsou příslušné krajské úřady s výjimkou území národních parků, jejich ochranných pásem a chráněných krajinných oblastí, kde je k vymezení a hodnocení regionálního ÚSES příslušná správa národního parku nebo AOPK.

Lokální (místní) ÚSES je nepravidelnou sítí skladebných částí, které reprezentují celou škálu reprezentativních skupin typů geobiocénů (STG) dané biochory. Místní ÚSES ve svém správním obvodu vymezují a hodnotí obecní úřady obcí s rozšířenou působností státní správy s výjimkou území národních parků a jejich ochranných pásem a území chráněných krajinných oblastí, kde je k vymezení a hodnocení lokálního ÚSES příslušná správa národního parku nebo AOPK.

Zákon č. 114/1992 Sb. stanoví (§ 4 odst. 1), že „*Vymezení ÚSES (…) a jeho hodnocení provádějí orgány územního plánování a ochrany přírody, ve spolupráci s orgány vodohospodářskými, orgány ochrany zemědělského půdního fondu a státní správy lesního hospodářství.“*

Závaznost vymezeného ÚSES v konkrétním území vzniká vydáním příslušné územně plánovací dokumentace formou opatření obecné povahy, ve které je ÚSES vymezen, nebo rozhodnutím o schválení návrhu pozemkové úpravy. Prakticky jsou územní podmínky pro ÚSES zajišťovány především prostřednictvím územního plánování, jehož smyslem je soustavným a komplexním řešením účelného využití a prostorového uspořádání území dosahovat obecně prospěšného souladu veřejných a neveřejných (soukromých) zájmů na rozvoji území.

Pro projektování ÚSES byla až do března roku 2017 základním metodickým podkladem Rukověť projektanta místního územního systému ekologické stability (Löw J. a kol., Doplněk, Brno 1995, dále jen Rukověť), která je uvedena formulací „*Doporučeno MŽP České republiky jako pomůcka pro projektanty ÚSES“*. V roce 2012 došlo v dílčím rozsahu k její aktualizaci, když MŽP zveřejnilo Metodickou pomůcku pro vyjasnění kompetencí v problematice územních systémů ekologické stability (Věstník MŽP, částka 8, srpen 2012, dále jen Metodická pomůcka).

K datu 31. 3. 2017 schválilo MŽP dokument Metodika vymezování územního systému ekologické stability, s podtitulem Metodický podklad pro zpracování plánů územního systému ekologické stability v rámci PO4 OPŽP 2014–2020 (aktivity 4.1.1 a 4.3.2), dále jen Metodika ÚSES. Metodika ÚSES byla následně oficiálně vydána jako příloha Věstníku MŽP, částka 5, v květnu 2017, s tím, že se jedná o „*odborný metodický nástroj určený orgánům ochrany přírody, orgánům územního plánování a odborně způsobilým osobám (osobám oprávněným k projektování ÚSES)“*. Metodika ÚSES navazuje na původní Rukověť a na Metodickou pomůcku zveřejněnou ve Věstníku MŽP v roce 2012, přičemž neruší jejich platnost.

Zpracovatel (projektant) územního plánu má zákonnou kompetenci a zároveň povinnost prostřednictvím specialisty na projektování ÚSES – autorizované osoby České komory architektů – vymezit v územně plánovací dokumentaci ÚSES krajiny. K tomu mu příslušný orgán ochrany přírody má poskytnout oborový podklad s názvem Plán ÚSES (vyhláška č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, § 2). Plány ÚSES slouží jako podklad pro pořizování územně plánovací dokumentace (zásad územního rozvoje krajů, územních plánů a regulačních plánů), ale např. také pro provádění pozemkových úprav a zpracování lesnických a vodohospodářských dokumentů. Plány nadmístního ÚSES, tzn. nadregionálního a regionálního, jsou zpracovávány v měřítku a v podrobnosti odpovídající účelu zpracování – jsou podkladem pro koncepční vymezení v ZÚR krajů. Plány lokálního (místního) ÚSES upřesňují koncepční vymezení nadregionálního a regionálního ÚSES z nadřazené územně plánovací dokumentace (ZÚR) a doplňují ho sítí ÚSES v lokálních parametrech. Plány lokálního ÚSES slouží jako podklad pro územní plány obcí, případně regulační plány a obsahují všechny hierarchické úrovně ÚSES. Pro tento účel mají být zpracovány nad katastrální mapou v podrobném měřítku.

Vymezení nadregionální úrovně na území celé Prahy náleží do kompetence MŽP. Za účelem aktualizace vymezení nadregionální úrovně ÚSES pořídilo MŽP studii Vyhodnocení a revize koncepce nadregionálního územního systému ekologické stability v Praze (Ageris, s. r. o., 2018) a oficiálně ji předalo pořizovateli ÚPD a ÚAP dne 13. 7. 2018.

V letech 2020 a 2021 došlo k pořízení jak Plánu nadmístního systému ekologické stability pro potřeby aktualizace ZÚR (Dřevíkovský, J., Daněk, T., Smejtková, I., 2020), tak Plánu místního systému ekologické stability pro území hl. m. Prahy (Dřevíkovský, J., Daněk, T., Smejtková, I., 2021). Oba plány byly příslušným orgánem ochrany přírody a krajiny – OCP MHMP – schváleny k dalšímu využití, mj. v územně plánovací činnosti. Protokol o schválení Plánu místního systému ekologické stability pro území hl. m. Prahy, v němž je vymezení ÚSES nadregionální a regionální úrovně potvrzeno OCP MHMP je ze dne 13. 5. 2021.

Oba plány ÚSES pokrývají tu část správního území Prahy, pro kterou je OCP MHMP příslušným orgánem ochrany přírody z hlediska ÚSES na regionální a lokální (místní) hierarchické úrovni. Do Prahy však z jihozápadu zasahuje okrajová část Chráněné krajinné oblasti Český kras, v níž je kompetence k ÚSES regionální a lokální úrovně svěřena AOPK, konkrétně Regionálnímu pracovišti Střední Čechy, do něhož je Správa CHKO Český kras jako jeho oddělení začleněna. Pro toto území byl zpracován Plán ÚSES v CHKO Český kras (Ateliér Cihlář – Svoboda, s. r. o., zodpovědný projektant Dřevíkovský, J., 2022). V roce 2023 proběhlo vypořádání připomínek, Plán ÚSES byl následně dopracován a v prosinci 2024 jej MŽP schválilo v jeho části, k níž má kompetenci, tzn. ve vymezení nadregionálního ÚSES.

Pro vymezení ÚSES na území Prahy ve fázi upraveného návrhu pro opakované veřejné projednání měl projektant Metropolitního plánu oproti situaci při zpracování návrhu MPP pro společné jednání, (proběhlo v roce 2018) a veřejné projednání (proběhlo v roce 2022), k dispozici aktuální oborové podklady příslušných orgánů ochrany přírody a krajiny.

Zcela zásadní význam pro plošné vymezování biocenter a biokoridorů mají minimální prostorové parametry (Rukověť), přejmenované v roce 2012 na limitující parametry (Metodická pomůcka) a v roce 2017 na limitující hodnoty velikostních parametrů (Metodika ÚSES). Jedná se o dohodnuté mezní plošné či délkové hodnoty jednotlivých částí ÚSES, u kterých bylo zjištěno, že jsou-li nevýhodnější (menší plocha u biocenter, menší šířka a větší délka u biokoridorů), pak *„daný ekologicky významný segment krajiny již svou funkci rozhodně nemůže plnit“* (Metodická pomůcka). Limitující hodnoty velikostních parametrů jsou proto vyjádřením nesporných prostorově funkčních potřeb skladebných částí ÚSES a rozhodují o jejich potenciální funkční způsobilosti.

V územních podmínkách zastavěného území města nelze v úplnosti splnit požadavky kladené na ÚSES ve formě limitujících hodnot velikostních parametrů v současnosti ani v budoucnosti. Rovněž tak

zákonné ustanovení v definici ÚSES (§ 3 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.) *„vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu“* ve smyslu prostorové (územní) vzájemné propojenosti je nejen v územích silně urbanizovaných často nedosažitelné. V těchto věcech nová Metodika ÚSES upřesnila, že vzájemnou propojenost je nutno posuzovat z hlediska požadavku na funkční propojenost, pro kterou je prostorová propojenost žádoucím stavem, nikoliv však, v závislosti na konkrétním případě, nezbytnou podmínkou. Rovněž tak v případě limitujících hodnot velikostních parametrů Metodika ÚSES připouští, že v krajních případech, zejména u nivních společenstev, lze ÚSES vymezit i jako nenaplňující prostorové požadavky, s vědomím, že plné funkčnosti ÚSES v těchto případech nemůže být dosaženo. Je však nezbytné usilovat o splnění jejich maximální prostorových parametrů a spojitosti systému, což je nezbytným předpokladem pro zajištění ekologické funkčnosti a stability ÚSES.

Vymezení nadregionální a regionální úrovně ÚSES v Metropolitním plánu je v souladu s platnými ZÚR, viz kapitola 2 odůvodnění.

Odůvodnění ploch prostorového přerušení ÚSES
viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění / 09.05.02 Ilustrace prostorového přerušení ÚSES

Metropolitní plán v souladu s Plánem místního ÚSES vymezuje novou trasu nadregionálního biokoridoru teplomilné bioty, která byla původně vedena centrálními místy Prahy, mj. přes Smíchov, Hradčany, Bubny. Nové propojení úseku mezi Vltavou na jihu Prahy a Vltavou na severu Prahy je vedeno západní trasou, tzn. z Prokopského údolí přes Hvězdu a Šárecké údolí. Trasa biokoridoru je v souladu s ZÚR na 7 místech vymezena prostorově nespojitě, a to z důvodu existence stávající zástavby. Ve směru od severu k jihu se jedná o tato přerušení:

1. v k. ú. Sedlec jižně od ulice Kamýcké,
2. v k. ú. Vokovice a Veleslavín, severně, ale zejména jižně od ulice Evropské
3. v k. ú. Veleslavín u ulice Veleslavínské,
4. v k. ú. Břevnov a Liboc severně i jižně od ulice Libocké,
5. v k. ú. Jinonice u ulic Klikaté a Radlické,
6. v k. ú. Hlubočepy u ulice Pod Žvahovem,
7. v k. ú. Velká Chuchle u ulic Nad Dráhou a Starochuchelská.

V podrobnosti měřítka Metropolitního plánu bylo zjištěno celkem 8 dalších přerušení prostorové spojitosti:

8. k. ú. Dejvice severně a jižně od ulice V Podbabě (zástavba),
9. k. ú. Dejvice severně od ulice V Šáreckém údolí (zástavba),
10. k. ú. Vokovice podél ulice Želivka v zahrádkové osadě (funkční zahrádková osada),
11. k. ú. Břevnov ulice Bělohorská (silniční komunikace),
12. k. ú. Motol ulice Plzeňská (silniční komunikace),

13 k. ú. Motol ulice Bucharova (silniční komunikace),

14 k. ú. Hlubočepy severně a jižně od ulice Ke Hřbitovu (soukromá zahrada, železniční dráha a silniční komunikace), v k. ú. Hlubočepy podél ulice Hlubočepská (silniční komunikace a železniční dráha).

Nivní nadregionální biokoridor je nově veden v trase podél Berounky, od soutoku s Vltavou směrem k severu v původní trase podél Vltavy. V okrajových částech Prahy je tento biokoridor převážně prostorově spojitý, byť nivní (lužní) společenstva se často vyskytují pouze na jednom z břehů a prostor vlastní řeky je pro část bioty neprostupnou přírodní migrační bariérou. V centrální části Prahy, tj. přibližně od Barrandovského mostu na jihu po Trojský most na severu, se niva Vltavy převážně nedochovala, tudíž i územní podmínky pro výskyt nivních společenstev na březích Vltavy jsou nepříznivé, a to z podstatné části trvale. Velmi omezenou funkčnost pro život a šíření bioty nivních společenstev je nutno přijmout jako realitu, vyplývající z existence souvislé zástavby a opevnění koryta Vltavy nábřežními zdmi. Ve vložených regionálních biocentrech Císařská louka a Rohanský ostrov jsou pouze omezené možnosti pro naplnění požadavků týkajících se existence lužního lesa, biocentrum Císařská louka výrazným způsobem nedosahuje požadované velikosti, tzn. limitující hodnoty velikostního parametru. V okrajových částech Prahy je trasa nivního nadregionálního biokoridoru v souladu se ZÚR vymezena prostorově nespojitě:

15 v k. ú. Troja podél Vltavy severně od Zoologické zahrady hl. m. Prahy podél ulice V Podhoří (zástavba, soukromé zahrady),

16 ve třech úsecích podél Berounky v místech, kde řeka Berounka tvoří hranici se Středočeským krajem.

17 V nejsevernějším a nejkratším z těchto tří úseků lze nalézt řešení vedením biokoridoru územím Středočeského kraje (k. ú. Černošice),

18 ve dvou jižnějších úsecích ani na území Prahy (k. ú. Lipence),

19 ani na území Středočeského kraje (k. ú. Černošice) neexistují z důvodu zástavby podmínky pro prostorově nepřerušené vedení trasy nadregionálního biokoridoru.

Vodními (hydrickými) nadregionálními biokoridory jsou Vltava a Berounka. Pro volné šíření některých druhů vodní bioty tekoucími vodami jsou na území Prahy hlavními překážkami říční jezy. Vzhledem k tomu, že Vltava zejména v centrální části města nemá žádné či téměř žádné litorální pásmo a navazující břehové porosty v říční nivě, jsou v Metropolitním plánu úseky nivního nadregionálního biokoridoru se zbytky litorálního pásma či břehových porostů lužních dřevin, které jsou hodnoceny jako prostorově nespojité či prostorově spojité jen v krátkých úsecích, zahrnuty do vodního biokoridoru. V centrálních polohách Prahy se jedná především o břehové porosty na vltavských ostrovech. Plán místního ÚSES řeší tuto problematiku spojením vodního a nivního biokoridoru do biokoridoru jednoho, společného.

U nadregionálního biokoridoru pro mezofilní hájovou biotu byla ve střední části jeho trasy mezi Radotínským údolím a Vltavou na severu Prahy, v oblasti Sobína, trasa upravena a je nově vedena východněji, tzn. územím Prahy, na rozdíl od původní trasy ve Středočeském kraji. V podrobnosti Metropolitního plánu bylo zjištěno celkem 8 prostorových nespojitostí biokoridoru:

20 v k. ú. Ruzyně v prostoru mimoúrovňové křižovatky Pražský okruh – Evropská ulice (silniční komunikace),
21 v k. ú. Ruzyně navržená nová železniční dráha (železniční dráha),
22 v k. ú. Ruzyně navržená modernizace železniční dráhy (železniční dráha),
23 v k. ú. Ruzyně Pražský okruh (silniční komunikace na nízké estakádě),
24 v k. ú. Zličín navržená modernizace železniční dráhy (železniční dráha),
25 v k. ú. Třebonice Pražský okruh (silniční komunikace),
26 v k. ú. Řeporyje areál zahrádkové osady přiléhající k Pražskému okruhu (funkční zahrádková osada, silniční komunikace),
27 v k. ú. Řeporyje Pražský okruh (silniční komunikace).

Na regionální úrovni je upravena trasa biokoridoru mezi regionálními biocentry Třebonice a Petřín, která se poblíž biocentra Na Cibulkách křižuje s nově vymezeným nadregionálním biokoridorem teplomilné bioty (viz výše). Poblíž tohoto křížení existuje přerušení prostorové spojitosti tohoto regionálního biokoridoru zástavbou podél ulice K Hájům v k. ú. Stodůlky. V podrobnosti Metropolitního plánu byly zjištěny celkem 4 další prostorové nespojitosti:

28 na rozhraní k.ú. Košíře a k. ú. Smíchov Plzeňská ulice (silniční komunikace),
29 v k.ú. Stodůlky u ulice Za Hájčím dvorcem areál zahrádkové osady (funkční zahrádková osada),
30 v k. ú. Stodůlky ulice Jeremiášova (silniční komunikace),
31 v k. ú. Stodůlky Rozvadovská spojka (silniční komunikace).

Ve východní polovině Prahy, tzn. na pravém břehu Vltavy, jsou trasy regionálních biokoridorů vymezeny tak, aby v maximální rozumné míře reprezentovaly a navzájem propojovaly mezofilní stanoviště. Z tohoto důvodu byla vymezena nová trasa mezi regionálními biocentry Hrnčířské louky a Milíčovský les, dále směřující na východ po pravobřežním svahu údolí Pitkovického potoka. Přerušení prostorové spojitosti z důvodu existující zástavby regionálních biokoridorů byla v úrovni ZÚR zjištěna a v podrobnosti Metropolitního plánu upřesněna v těchto 2 případech:

32 v k. ú. Vinoř západně podél ulice V Podskalí,
33 v k. ú. Kunratice severně podél ulice Za rybníkem.

V podrobnosti Metropolitního plánu bylo zjištěno celkem dalších 14 prostorových nespojitostí:

34 v k. ú. Troja východně od ulice K Bohnicím oplocený zemědělský areál (vinice Salabka),
35 na rozhraní k. ú. Troja a k. ú. Bohnice Čimická ulice (silniční komunikace),

36 v k. ú. Kobylisy Ústecká ulice (silniční komunikace),
37 v k. ú. Ďáblice Cínovecká ulice – dálnice D8 (silniční komunikace),
38 v k. ú. Ďáblice navržená nová zdvojená železniční dráha (železniční dráha)
39 v k. ú. Třeboradice ulice Za tratí a modernizace železniční dráhy (silniční komunikace, železniční dráha),
40 v k. ú. Vinoř zástavba mezi ulicemi Živanická a V Podskalí (zástavba),
41 v k. ú. Kyje modernizace železniční dráhy (železniční dráha),
42 v k. ú. Horní Počernice Pražský okruh a modernizace železniční dráhy (silniční komunikace, železniční dráha),
43 v k. ú. Horní Počernice Chlumecká ulice (silniční komunikace),
44 v k. ú. Horní Počernice Olomoucká ulice – dálnice D11 (silniční komunikace),
45 v k. ú. Klánovice modernizace železniční dráhy (železniční dráha),
46 v k. ú. Běchovice nová silniční komunikace č. I/12 (silniční komunikace),
47 v k. ú. Újezd u Průhonic Brněnská ulice – dálnice D1 (silniční komunikace).

V úrovni lokálních biokoridorů se ve vymezeném ÚSES v Metropolitním plánu vyskytuje celkem 49 prostorových nespojitostí, z toho 4 v území na levém břehu Vltavy a 45 na pravém břehu Vltavy, kde je síť lokálních biokoridorů výrazně rozsáhlejší. Na pravém břehu Vltavy výhradně mezofilní regionální biokoridory v lokální úrovni doplňují často biokoridory vázané na vodní toky, tzn. reprezentující společenstva vodní a nivní (lužní). Vysoký počet přerušení prostorové spojitosti souvisí s tím, že zástavba často dosahuje až k břehové linii vodního toku, případně je vodní tok zástavbou pohlcen, ať už ve své povrchové podobě, kdy protéká soukromými zahradami či jinými neveřejnými prostory, nebo ve formě zatrubněných úseků. Důvody přerušení jsou obecně stejné jako v případech přerušení u regionálních a nadregionálních biokoridorů – stávající zástavba, silniční, event. železniční dopravní trasy o šířce v parametru čtyřproudové silniční komunikace a dvoukolejné či vícekolejné železniční dráhy, soukromé zahrady zpravidla u budov či ve funkčních zahrádkových osadách.

Odůvodnění ploch, které byly oproti Plánu místního ÚSES přidány

Vlivem potřeby spojit dva existující plány místního ÚSES (CHKO Český kras, území mimo CHKO Český kras), současně s ohledem na potřebu koordinovat zájmy ochrany přírody a krajiny, vyjádřené mj. v plánech ÚSES s ostatními zájmy, často veřejnými, v území, a dále z důvodu užití jiné podkladové mapy (plán místního ÚSES pro CHKO Český kras), kdy v grafické části Metropolitního plánu je podkladem katastrální mapa s hranicemi jednotlivých parcel, došlo k dílčím úpravám ve vymezení biocenter a biokoridorů. Podstata řešení zůstala zachována, v detailu se závazné vymezení dle Metropolitního plánu v některých územích drobně od oborového podkladu ochranu přírody a krajiny (obou plánů místního ÚSES) odlišuje. Toto vymezení se vztahuje na plochy ÚSES, které byly přidány nebo ubrány oproti

místním plánům ÚSES a jejich vymezení se tímto upravilo (do odůvodnění jednotlivých změn nebyly zahrnuty plochy, které svou velikosti nepřesáhly 1000 m^2, viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění / 09.05.02 Ilustrace porovnání ÚSES v MPP s plány místních ÚSES):

1 Neobsazeno

2 Neobsazeno

3 Neobsazeno

4 Nově vymezený biokoridor v polích jižně od D 11 na základě koordinace se Studií proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025)a Východním vstupem Rychlého spojení

5 Přidána jižní část biocentra z důvodu souladu se ZÚR a s reálným stavem v území. Jedná se o rozšíření lesního biocentra na navazujících lesních pozemcích

6 Neobsazeno

7 Neobsazeno

8 Rozšíření biokoridoru k upřesnění v polích severně od D 11 na základě koordinace s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023)

9 Přidána část biocentra z důvodu souladu se ZÚR, s reálným stavem v území a vymezením parku

10 Úprava vedení trasy biokoridoru koordinována se záměry v území, zejména s ohledem na rozvojovou produkční plochu, která navazuje na komunikaci I/12. Biokoridor nahrazuje původní jižní trasování

11 Neobsazeno

12 Přidána část biocentra z důvodu souladu se ZÚR a s reálným stavem v území

13 Přidána část biokoridoru tak, aby celá navržená plocha byla součástí biokoridoru, tak aby zahrnovala plochu navržené vodní nádrže

14 Přidáno území v severovýchodní části parku Stromovka dle reálného stavu v území a hranic lokalit

15 Přidán pruh území do biokoridoru podél Radlické radiály z důvodu umožnění realizovat silnici i biokoridor v těsném souběhu. MPP umožňuje v rámci svého měřítka flexibilitu konkrétního řešení

16 Přidán pruh území do biokoridoru v rozsahu rozvojové plochy s rekreačním využitím v návaznosti na hranice zastavitelného území. Území je řešeno v koordinaci s urbanistickou studií Depo Písnice a okolí (Pavel Hnilička Architects+Planners, 2025)

17 Biokoridor rozšířen v souladu s územním rozsahem provedené revitalizace Rokytky

18 Přidána část biocentra v ploše určené pro revitalizaci vodního toku v rámci koordinace ÚSES s technickou infrastrukturou (Vodní tok Berounka – přírodní památka Krňák, propojení)

19 Biokoridor je částečně posunut západním směrem v koordinaci s koridorem železniční trati Praha – Turnov

20 Rozšíření biokoridoru k upřesnění v polích severně od D 11 v koordinaci s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023)

21 Přidán pruh území na levém břehu Vltavy v Podbabě s břehovým porostem dle reálného stavu v území

22 Do biocentra přidáno území luk na okraji Hrnčíř v souladu se ZÚR a s reálným stavem v územ

23 Do biokoridoru přidán severní cíp Císařského ostrova se zbytky břehových porostů Vltavy a podél plavebního kanálu

24 Přidán pruh území na levém břehu Berounky v Radotíně s břehovým porostem dle reálného stavu v území a v koordinaci s hranicí zastavitelného území

25 Přidán pruh území se zbytky pravobřežních porostů Berounky v Dolních Černošicích v koordinaci s rozvojovou plochou s přírodním využitím

26 Přidán pruh území s pravobřežním porostem Vltavy v Troji v souladu se ZÚR a s reálným stavem v území

27 Biokoridor k upřesnění byl rozšířen pro možnost flexibilního řešení koordinace křížení ÚSES železniční tratí Praha – Letiště

28 Přidán pruh území s břehovým porostem na severní straně Císařského ostrova dle reálného stavu v území

29 Přidán ostrůvek s vegetací uvnitř mimoúrovňové křižovatky dle reálného stavu v území a ZÚR, což podporuje prostorovou spojitost

30 Přidáno území v jihovýchodní části biocentra z důvodu souladu se ZÚR a s reálným stavem v území a hranicí zastavitelného území

31 Rozšíření biokoridoru v koordinaci s hranicí zastavitelného území a dle místních podmínek (nové výsadby), do biokoridoru přidán pruh území s parkovou úpravou na levém břehu Vinořského potoka.

32 Přidán pruh území na levém břehu Vltavy podél Kampy s břehovým porostem dle reálného stavu v území

33 Přidán ostrůvek s vegetací uvnitř mimoúrovňové křižovatky dle reálného stavu v území a ZÚR, což podporuje prostorovou spojitost

34 Přidán pruh území s břehovým porostem na severní straně Císařského ostrova dle reálného stavu v území v návaznosti na hranice parku a lokalit

35 Biokoridor rozšířen na základě koordinace hranic rozvojové rekreační plochy v návaznosti na vymezení v ÚP SÚ

36 Rozšířen pruh území pro biokoridor podél jižního okraje Kbelské ulice v rozsahu koordinovaném s vymezením parku

37 Biokoridor rozšířen v souladu s územním rozsahem provedené revitalizace Rokytky

38 Přidán pruh území do biokoridoru podél Radlické radiály z důvodu umožnění realizovat silnici i biokoridor v těsném souběhu. MPP umožňuje v rámci svého měřítka flexibilitu konkrétního řešení

39 K biocentru přidán pruh území na levém břehu původního napřímeného Hostavického potoka v místě revitalizace a navržené rekreační transformace

40 Přidán pruh území s břehovým porostem na severní straně Císařského ostrova dle reálného stavu v území

42 Do biokoridoru byla přidána část území v rozsahu navržené transformační přírodní plochy s cílovou charakteristikou les na lesních pozemcích

43 Biokoridor rozšířen o zadní části soukromých zahrad dosahujících až k pravému břehu potoka v rozsahu navrhované revitalizace Mratínského potoka, původně vymezen jen na levém břehu. Jedná se o záplavové území a v daném místě je také vymezena přírodní transformační plocha

44 Do biokoridoru přidán pruh území na pravém břehu Vltavy v Braníku v parkově upraveném krátkém svahu pod Modřanskou ulicí

45 Přidána plocha v území plánované mimoúrovňové křižovatky na Břevnovské radiále z důvodu zachování možnosti upřesnit vymezení biokoridoru ÚSES v koordinaci s podrobným řešením dopravní infrastruktury

46 Do biokoridoru přidán pruh území na levém břehu Vltavy v Hlubočepech v parku v krátkém svahu pod Strakonickou ulicí

47 Rozšíření biocentra na základě splnění limitních parametrů pro vymezování ÚSES. ÚSES je upraven v koordinací s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023)

48 Biokoridor byl rozšířen dle hranic parku s cílem zlepšení prostorového uspořádání a koordinace v rozsahu parkových úprav na levém břehu Botič

49 Do biokoridoru přidán úzký břehový porost na pravém břehu Vltavy pod Smetanovým nábřežím

50 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy v centru Prahy dle reálného stavu v území v návaznosti na vymezení hranic lokalit

51 Biokoridor k upřesnění byl rozšířen pro možnost flexibilního řešení koordinace křížení ÚSES železničními tratěmi Praha – Letiště a Praha – Kladno

52 Biokoridor je rozšířen o Park Cihelná na levém břehu Vltavy dle reálného stavu v území

53 Přidán pruh území do biokoridoru podél Radlické radiály z důvodu umožnění realizovat silnici i biokoridor v těsném souběhu. MPP umožňuje v rámci svého měřítka flexibilitu konkrétního řešení

54 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy u vodáckého kanálu v Troji do biokoridoru dle reálného stavu v území

55 Biocentrum rozšířeno o část louky na pravém břehu Ctěnického potoka v koordinaci s hranicí zastavitelného území

56 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy podél ulice Nová Povltavská dle reálného stavu v území v koordinací s hranicemi západně od tenisových kurtů

57 Biocentrum rozšířeno o stávající pole s navrhovanou vodní nádrží a transformační plochou s přírodním využitím

58 Do biokoridoru přidány 3 pozemky se zahrádkami na základě ÚP SÚ pro zajištění limitujících parametrů ÚSES

59 Přidán pruh území podél Malé říčky do biocentra dle hranice dle reálného stavu v území v koordinaci s hranicí lokalit

60 Rozšíření biokoridoru o cíp území bylo provedeno v koordinaci s koridorem Severního vstupu Rychlého spojení – západní trasa a prověřovací studií. ÚSES je v daném místě posunut severním směrem.

61 Biokoridor byl upraven a přesunut severozápadním směrem s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území

62 Přidán pruh území na severní straně Kyjského rybníka dle reálného stavu v území a hranice lokalit

63 Změna trasy biokoridoru, území bylo komplexně upraveno dle územní studie VRÚ Pelc – Tyrolka (UNIT architekti, 2025)

64 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy v Podhoří s břehovým porostem Vltavy do biokoridoru dle reálného stavu v území a v koordinaci s hranicí lokalit

65 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy v Braníku dle reálného stavu v území a v koordinací s hranicí lokalit

66 Přidána část biokoridoru do biocentra s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch ÚSES v daném území v koordinaci s hranicí zastavitelného území

67 Plocha byla přidána do biokoridoru na levém břehu Zátišského potoka v rozsahu navrženého městského parku

68 Přidán pruh území podél Vysočanské radiály do biokoridoru dle reálného stavu v území v koordinaci s hranicí lokalit v návaznosti na urbanistickou studii Kyje-Hutě – Hloubětín (UNIT architekti, 2021)

69 Do biokoridoru byla přidána část území v rozsahu navržené transformační přírodní plochy s cílovou charakteristikou les na lesních pozemcích

70 Do biocentra přidán pruh bývalých zahrádek z důvodu zajištění celistvosti biocentra

71 Přidán úzký lesní pozemek do biocentra dle reálného stavu v území v koordinaci s vymezením parku

72 Biokoridor rozšířen pro zajištění návaznosti na biocentrum Šenovská. Území je komplexně upraveno v návaznosti na urbanistickou studii Koňská louka Ďáblice (CMC Architects, 2024) 73 Přidán pruh území na levém břehu Botiče do biokoridoru severně od stávajícího parkoviště u fotbalového stadionu Bohemians Praha 1905

74 Hranice biocentra upravena a koordinována dle hranice vymezené transformační plochy s rekreačním využitím a hranice parku

75 Do biokoridoru přidána malá parkově upravená plocha na levém břehu Vltavy u Jazz Docku a Petržilkovský ostrov. Biokoridor byl upraven v souladu s hranicí lokality

76 Přidán jižní okraj lesního porostu do biocentra dle reálného stavu v území v koordinaci s hranicí parku a zastavitelného území

77 Do biocentra byla zahrnuta plocha s lanovou dráhou, aby byla zajištěna prostorová spojitost v návaznosti na vymezený park

78 Přidán pruh území v koordinaci s vymezeným parkem a rekreační rozvojovou plochou. Území bylo komplexně upraveno dle urbanistické studie Západní město (AHK ARCHITEKTI, s. r. o., 2021)

79 Přidány lesní pozemky v souladu s reálným stavem v území

80 Přidána plocha s Panským rybníkem v Jinonicích do biokoridoru dle reálného stavu v území a v koordinaci s vymezením místního parku

81 Úzký pruh byl do biokoridoru přidán v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice zastavitelného území

82 Plocha biocentra rozšířena na základě reálného stavu v území a v rámci koordinace s vymezením parku. Přidána část území, jedná se o neudržované porosty dřevin nad seřadištěm

83 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy v Braníku dle reálného stavu v území v koordinaci s hranicí lokalit a metropolitního parku v krátkém svahu pod Modřanskou ulicí

84 Plocha biocentra rozšířena na základě reálného stavu v území a v rámci koordinace s vymezením parku

85 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy v Troji dle reálného stavu v území v místě vymezeného parku

86 Přidán pruh území v rámci posunu biokoridoru jižním směrem v rámci koordinace s plochou vymezeného parku a transformační plochy rekreační

87 Přidán litorální pás Vltavy na východním cípu Císařského ostrova do biokoridoru dle reálného stavu v území

88 Na základě koordinace s hranicí vymezeného parku a lokality byl ve Veleslavíně do řešeného území přidán pruh mezi pravým břehem Šáreckého (Litovického) potoka v koordinaci s navrženou železniční tratí

89 Hranice biocentra byla upravena na základě reálného stavu v území a lesních pozemků v koordinaci s hranicí parku a lokalit

90 Biokoridor rozšířen na základě hranic vymezeného parku a lokalit

91 Přidán pruh území v koordinaci s vymezeným parkem a rekreační rozvojovou plochou. Území bylo komplexně upraveno dle urbanistické studie Západní město (AHK ARCHITEKTI, s. r. o., 2021)

92 Přidán pruh území na levém břehu Botiče v Michli tak aby zahrnoval břeh v koordinaci s parkem

93 Biokoridor byl rozšířen pro zajištění flexibilnějšího umístění křížení ÚSES s dálnicí

95 Do biokoridoru přidán úzký pruh území s břehovým porostem na levém břehu Vltavy pod Hořejším nábřežím

96 Přidán krátký úsek biokoridoru z důvodu návaznosti na vymezený ÚSES ve Středočeském kraji (obec Jesenice)

97 Biocentrum rozšířeno na základě hranic vymezeného parku, lokalit a reálného stavu v území a bývalého lomu

98 Plocha byla do biocentra přidána v koordinaci s vymezením transformační přírodní plochy

99 Do biokoridoru přidáno území podél dálnice D 11 a okolo Beranky; úprava v koordinaci s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023) a s koridorem Východního vstupu Rychlého spojení

100 Biokoridor rozšířen na severním okraji Ďáblic v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch, dle hranice zastavitelného území

101 Biokoridor rozšířen na levém břehu Mratínského potoka v Čakovicích v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch, dle hranice parku a lokalit

102 Přidán pruh území na pravém břehu Vltavy v Troji v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch, dle reálného stavu v území dle koordinace s hranicí lokalit

103 Do biocentra přidán úzký pruh území v souladu s vymezením transformační plochy s přírodním využitím

104 Do biokoridoru přidána drobná plocha na pravém břehu Zátišského potoka v rozsahu navrženého městského parku

105 Do biocentra z důvodu prostorové spojitosti přidána dvoupruhová ulice K Šeberáku

106 Do biokoridoru přidán pruh území podél východní strany cesty náhradou za zrušený pruh podél západní strany cesty; návaznost na ÚP SÚ

107 Přidána plocha do biocentra v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice zastavitelného území a v koordinaci s územní studií Komořany (UNIT architekti, 2019)

108 Přidán pruh území v koordinace s plochou vymezeného parku a transformační plochy rekreační a dle reálného stavu

109 Přidán pruh území do biokoridoru z důvodu koordinace prostorového uspořádání ploch s hranicí zastavitelného území

110 Biokoridor rozšířen o zadní části soukromých zahrad dosahujících až k pravému břehu potoka v rozsahu navrhované revitalizace Mratínského potoka, původně vymezen jen na levém břehu. Jedná se zároveň území o záplavové území

111 Přidána plocha na levém břehu Svépravického potoka v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice zastavitelného území

112 Do biocentra přidána plocha v jeho východní části – napřímený vodní tok s břehovým porostem

113 Přidán břehový porost na východní straně Libeňského ostrova dle reálného stavu v území a v koordinaci s plochou podrobnějšího strukturálního členění

114 Biocentrum rozšířeno v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice vymezeného parku, lokality a lesních pozemků

115 Z důvodu prostorové spojitosti biocentra přidána parcela zbořeniště uprostřed Kunratického lesa

116 Přidán úzký pruh území na pravém břehu potoka Chvalka v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch podél hranice zastavitelného území a dle reálného stavu v území

117 Biokoridor rozšířen v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice vymezeného parku, lesních pozemků a reálného stavu v území

118 Biocentrum rozšířeno v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice vymezeného parku a hranice lokalit. Přidán úzký pruh vegetace podél Promenády Anny Politkovské

119 Do biocentra přidán úzký pruh území v souvislosti s úpravami železniční trati u nádraží Běchovice. V rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice zastavitelného území

120 Do biocentra přidána část území v souvislosti s komplexním řešením dle územní studie VRÚ Pelc – Tyrolka (UNIT architekti, 2025)

122 Do biocentra přidán úzký pruh území v souladu s vymezením transformační plochy s přírodním využitím

123 Přidán pruh území na levém břehu Mratínského potoka, tak aby zahrnoval litorální a břehovou oblast potoka v koordinaci s hranicí lokalit

124 Území bylo komplexně upraveno dle územní studie VRÚ Pelc – Tyrolka (UNIT architekti, 2025)

125 Přidáno území do biokoridoru dle reálných podmínek v území a dle hranice lokality a zastavitelné rozvojové plochy produkční

126 Trasa biokoridoru byla upravena v koordinaci s koridorem Východního vstupu Rychlého spojení

127 Přidán břehový porost na západním cípu ostrova Štvanice dle reálného stavu v území a koordinace s hranicí lokalit

128 Biokoridor rozšířen v souladu s územním rozsahem provedené revitalizace Rokytky

129 Přidána plocha do biokoridoru potoka Chvalka dle reálného stavu v území

130 Biokoridor rozšířen v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch dle hranice vymezeného parku

131 Přidán pruh území do biocentra u Pražského okruhu v Ruzyni v rámci koordinaci s hranicí pozemků

132 Přidána část biokoridoru s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území v návaznosti na vymezené rekreační plochy a hranice zastavitelného území. Území je řešeno v koordinaci s urbanistickou studií Depo Písnice a okolí (Pavel Hnilička Architects+Planners, 2025)

133 Biokoridor byl rozšířen dle hranic parku s cílem zlepšení prostorového uspořádání a koordinace

134 Biokoridor rozšířen dle hranic parku, lesních pozemků a pozemků s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území v návaznosti na hranice lokalit

135 Biocentrum rozšířeno dle hranic parku, lesních pozemků a pozemků s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území v návaznosti na hranice lokalit

136 Do biokoridoru přidán úzký pruh s břehovým porostem na pravém břehu Rokytky, tak aby zahrnoval z části litorální a břehovou oblast potoka, čímž bude zvýšena funkčnost ÚSES

137 Přidána plocha do biokoridoru na jihozápadě Třeboradic pro zajištění prostorové spojitosti ÚSES

138 Přidán úzký pruh litorálního území na pravém břehu Vltavy severně od Vraného nad Vltavou do biokoridoru dle reálného stavu v území

139 Přidán pruh území na levém břehu Šáreckého (Litovického) potoka dle hranic parku a pozemkových parcel s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území

140 Přidán úzký pruh území na pravém břehu Vltavy do biocentra dle reálného stavu v území s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území v návaznosti na vymezení parku

141 Přidán lesní pozemek do biocentra dle reálného stavu v území v návaznosti na hranici zastavěného a zastavitelného území

142 Biocentrum rozšířeno dle hranic parku a reálného stavu v daném území s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území v koordinaci s hranicí lokalit

143 Biocentrum rozšířeno dle hranic parku a reálného stavu v daném území s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v koordinaci s hranicí lokalit

144 Do biocentra byl přidáno koryto napřímeného vodního toku s úzkou linií břehového porostu dle reálného stavu v území v návaznosti na vymezení hranic lokalit

145 Do biocentra byl přidán úzký pruh s břehovým porostem na pravém břehu Chvalky, tak aby zahrnoval alespoň z části litorální a břehovou oblast potoka pro zvýšení funkčnosti ÚSES

146 Biocentrum rozšířeno dle hranic parku a pozemkových parcel s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území a dle reálného stavu

147 Biocentrum rozšířeno o část louky na pravém břehu Ctěnického potoka v koordinaci s hranicí zastavitelného území

148 Biokoridor je v daném místě posunut jižním směrem. Rozšířením je dosaženo limitujících prostorových parametrů biokoridoru ÚSES v návaznosti na zmenšení

149 Biocentrum rozšířeno dle hranic parku a reálného stavu v daném území s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území v návaznosti na hranice lokalit

150 Přidán úzký pruh území na západním okraji Řeporyjí v koordinaci s hranicí zastavitelného území

151 Biocentrum rozšířeno dle hranic parku a reálného stavu v daném území s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území v koordinaci s vymezeným parkem

152 Biokoridor rozšířen na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), tak aby bylo možné realizovat silnici i biokoridor v těsném souběhu. Metropolitní plán umožňuje flexibilní řešení v podrobnějším měřítku

Odůvodnění ploch, které byly oproti Plánům místních ÚSES odebrány

(do odůvodnění jednotlivých změn nebyly zahrnuty plochy, které svou velikosti nepřesáhly 1000 m2, viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění / 09.05.02 Ilustrace porovnání ÚSES v MPP s plány místních ÚSES):

1 Ubrána plocha v souvislosti s úpravami rozsahu a hranic transformační plochy s rekreačním využitím

2 Změna trasy biokoridoru na základě koordinace se Studií proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025) a Východním vstupem Rychlého spojení. Biokoridor byl přesunut jižněji v území

3 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

4 Biokoridor byl zmenšen na základě koordinace s vymezeným protipovodňovým opatřením

5 Biocentrum zrušeno z důvodu kolize s navrženou vysokorychlostní tratí Praha-Vršovice – Běchovice. Funkčnost ÚSES není narušena, jednalo se o slepou větev

6 Změna trasy biokoridoru na základě vedení je přesunuto východně v území v rámci lepší prostupnosti přes dálnici a okolo Beranky. ÚSES v této oblasti je upraven v koordinaci s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023) a s koridorem Východního vstupu Rychlého spojení.

7 Z biokoridoru byla odebrána část v koordinaci s koridorem Severního vstupu Rychlého spojení – západní trasa a prověřovací studií. ÚSES je v daném místě posunut severním směrem.

8 Odebrán pruh území z biocentra z důvodu koordinace s požadavky dopravní infrastruktury na vymezení odstavných ploch

9 Biocentrum zrušeno a celé trasování je přesunuto východně v území v rámci lepší prostupnosti územím přes dálnici a okolo Beranky. ÚSES v této oblasti je upraven v koordinaci s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023) a s koridorem Východního vstupu Rychlého spojení.

10 Biokoridor zrušen z důvodu kolize s navrženou vysokorychlostní tratí Praha-Vršovice – Běchovice. Funkčnost ÚSES není narušena, jednalo se o slepou větev.

11 Úprava vedení trasy biokoridoru koordinována se záměry v území, zejména s ohledem na rozvojovou produkční plochu, která navazuje na komunikaci I/12. Biokoridor je vymezen severněji

12 Z biocentra odebrána část území v souvislosti s koordinací s vysokorychlostní tratí Severní vstup Rychlého spojení – západní trasa

13 Z biokoridoru v k upřesnění odebrán úzký pás podél nové silnice – východního obchvatu Březiněvsi. Tato část by se nacházela na opačné straně komunikace než zbytek prvku ÚSES, a tak by nebyla funkční součástí

14 Změna trasy biokoridoru na základě vedení je přesunuto východně v území v rámci lepší prostupnosti přes dálnici a okolo Beranky. ÚSES v této oblasti je upraven v koordinaci s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023) a s koridorem Východního vstupu Rychlého spojení.

15 Upřesněno vymezení biokoridoru z důvodu vymezení rozvojové plochy s obytným využitím. Území je komplexně upraveno v návaznosti na urbanistickou studii Koňská louka Ďáblice (CMC Architects, 2024)

16 Z biokoridoru v hranicích k upřesnění ubrána plocha v souladu s vymezením transformační plochy s rekreačním využitím

17 Biokoridor podél Rokytky na jejím levém břehu zúžen a vymezen v přesných hranicích. Původně vymezená část je nadále vymezena jako rekreační transformační plocha a park

18 Ubrána plocha v souvislosti s úpravami rozsahu a hranic transformační plochy s rekreačním využitím

19 Odebrán pruh území z biocentra z důvodu koordinace s požadavky dopravní infrastruktury na vymezení odstavných ploch

20 Odebrán pruh území z biocentra dle reálného stavu v území, kde nelze zajistit funkční propojení

21 Ubrána část biokoridoru s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území a zpřesnění dle hranic pozemkových parcel v návaznosti na trasování v ÚP SÚ. Zmenšením nedochází k omezení funkčnosti ÚSES

22 Odebrána plocha z biokoridoru, která je vymezena jako obytná rozvojová plocha v návaznosti na hranice zastavitelného území. Území je řešeno v koordinaci s urbanistickou studií Depo Písnice a okolí (Pavel Hnilička Architects+Planners, 2025)

23 Odebrána část biocentra v rámci změny vedení ÚSES. ÚSES byl přesunut jižněji v území

24 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

25 Změna trasy biokoridoru na základě vedení je přesunuto východně v území v rámci lepší prostupnosti přes dálnici a okolo Beranky. ÚSES v

této oblasti je upraven v koordinaci s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023) a s koridorem Východního vstupu Rychlého spojení.

26 Přerušení biokoridoru na základě koordinace z trasování Východního vstupu Rychlého spojení, které je prověřeno ve Studii proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025)27
Biocentrum zmenšeno o část rekreační louky na břehu Kyjského rybníka z důvodu vymezení zastavitelné transformační rekreační plochy. Funkčnost ÚSES není narušena

28 Trasa biokoridoru upravena v koordinaci s komplexními úpravami dle územní studie VRÚ Pelc – Tyrolka (UNIT architekti, 2025)29
Přerušení biokoridoru na základě kolize s koridorem Pražského okruhu (propustek pro Třeboradický potok)

30 Odebrána plocha z biokoridoru, která je vymezena jako rozvojová zastavitelná plocha s obytným využitím. Biokoridor k upřesnění je vymezen v dostatečné šířce a funkčnost není narušena

31 Biocentrum bylo zmenšeno v koordinaci s vymezenou obytnou rozvojovou plochou. Území bylo komplexně upraveno dle urbanistické studie Západní město (AHK ARCHITEKTI, s. r. o., 2021)

32 Biokoridor je částečně posunut západním směrem v koordinaci s koridorem železniční trati Praha – Turnov

33 Z biokoridoru odebrán úzký pruh území v souvislosti s koordinaci s vedením koridoru železniční tratě Praha– Nymburk

34 Byla odebrána plocha z biocentra, která je vymezena jako rozvojová zastavitelná plocha s obytným využitím. Jedná se o místo, kde došlo ke koordinaci ÚSES se zastavitelnými plochami v rámci účelného využití území. Vzhledem k výměře biocentra nedochází k omezení funkčnosti ÚSES

35 Z biokoridoru ubrána plocha oplocených soukromých zahrad vil při horní hraně Strahovského vrchu

36 Z biocentra odebrán úzký pruh území v souvislosti s vedením koridoru Vysokorychlostní trati Praha-Vršovice – Běchovice. Drobné zmenšení vzhledem k rozsahu biocentra nesníží funkčnost ÚSES

37 Zúžení biokoridoru na šířku limitujícího prostorového parametru v kontextu s navrženými zastavitelnými plochami

38 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území. Jedná se o úpravu dle reálného stavu v území. Parametry biokoridory jsou i po úpravě dostatečné pro zajištění funkčnosti

39 Z biocentra ubrána plocha v koordinaci s vymezenou zastavitelnou plochou s obytným využitím; území komplexně řešeno dle urbanistické studie Západní město (AHK ARCHITEKTI, s. r. o., 2021)40
Odebrána plocha z biokoridoru, která je vymezena jako rozvojová zastavitelná plocha s produkčním využitím v rámci koordinace s požadavky technické infrastruktury. Biokoridor k upřesnění má dostatečnou šířku pro zajištění funkčnosti.

41 Úprava vymezení biokoridoru v koordinaci s celkovým řešením dle územní studie VRÚ Pelc – Tyrolka (UNIT architekti, 2025)

42 Z biokoridoru v hranicích k upřesnění odebrán úzký pruh území na pravém břehu Jirenského potoka a vymezen jako biokoridor v přesných hranicích v souladu s limitujícími parametry

43 Část biokoridoru odebrána v místě kolize s koridorem Přeložky silnice I/12, která je vymezená v ZÚR

44 Z biocentra odebrány 2 pozemky s mezofilními stanovištními podmínkami v levobřežním svahu Rokytky

45 Biocentrum bylo zmenšeno z důvodu koordinace se zastavitelnými plochami. Zastavitelné plochy byly prověřeny studií a jsou vymezena v návaznosti na navrženou tramvajovou trať

46 Biokoridor byl upraven a přesunut severozápadním směrem s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území

47 Zúžení biokoridoru z důvodu vymezení rozvojové plochy s produkčním využitím v při zachování limitujících parametrů ÚSES

48 Odebrán úzký pruh území z biocentra za účelem ztotožnění hranice biocentra s hranicemi pozemků a parku

49 Z biokoridoru odebrán pruh území z důvodu koordinace vymezení zastavitelné rozvojové plochy s obytným využitím a občanskou vybaveností

50 Biocentrum zmenšeno z důvodu vymezení zastavitelné transformační plochy s obytným využitím. Vymezení ÚSES odpovídá hranicím lokalit a metropolitního parku

51 Biokoridor byl zúžen z důvodu vymezení zastavitelné transformační plochy s obytným využitím

52 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území. Plocha biokoridoru redukována také na ploše parku dle reálného stavu území

53 Biocentrum bylo zmenšeno v koordinaci s koridorem Komunikace Západního města "V71", "V72". Území bylo komplexně upraveno dle urbanistické studie Západní město (AHK ARCHITEKTI, s. r. o., 2021)54 Z biokoridoru odebrána okrajová část městského parku dle hranice zastavitelného území

55 Z biokoridoru odebrána parkově upravená plocha mezi Evropskou ulicí a levým břehem Litovického potoka

56 Biokoridor byl zúžen na základě skutečného stavu v území v koordinaci s hranicí lokalit

57 Odebrána plocha uvnitř biocentra, která je vymezena jako zastavěné území

58 Odebrán úzký pruh území z biokoridoru za účelem ztotožnění hranice biokoridoru s hranicemi parcel. Zbytek koridoru je dostatečně široký, aby splnil limitující parametry, a funkčnost ÚSES byla zachována. Biokoridor upraven v rozsahu navrženého protipovodňového opatření – průlehu Dolní Černošice, Lipence

59 Ubrána část biokoridoru s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území a zpřesnění dle hranic pozemkových parcel. Zmenšením nedochází k omezení funkčnosti ÚSES

60 Odebrána plocha z biocentra, tato plocha je vymezena jako transformační zastavitelná plocha obytná s občanskou vybaveností.

Funkčnost ÚSES je zachována. Hranice biocentra je zkoordinována s hranicí lokalit a parku

61 Odebrán úzký pruh území z biokoridoru podél Kunratického potoka, která je vymezena jako zahrádková osada

62 Biokoridor je přerušen v místě kolize s vedením koridoru železniční tratě Praha – Turnov

63 Odebrán úzký pruh území z biokoridoru za účelem ztotožnění hranice biokoridoru s parcelami, lokalit a zastavitelného území

64 Odebrána drobná část biokoridoru v koordinaci s hranicí lokalit v návaznosti na urbanistickou studii Kyje-Hutě – Hloubětín (UNIT architekti, 2021)65 Odebrána plocha z biocentra v jeho severozápadním cípu dle reálného stavu v území

66 Odebrána plocha z biocentra za účelem ztotožnění hranice biocentra s hranicemi parcel, lokalit a parku

67 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a hranicí lokalit a parku

68 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a hranicí lokalit a parku

69 Ubrána část biokoridoru s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území

70 Odebrán pruh území z biokoridoru na levém břehu Rokytky dle reálného stavu v území a navržených dopravních staveb v lineární lokalitě

71 Upraven rozsah biocentra dle návrhu rozvojové plochy s produkčním využitím

72 Odebrán úzký pruh území v souvislosti s vymezeným koridorem železniční trati, vymezení produkční rozvojové plochy. Biokoridor je posunut jižním směrem

73 Odebrána plocha z biokoridoru, která je vymezená jako zahrádková osada, která se zde v nachází

74 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

75 Odebrán úzký pruh území z biokoridoru Říčanského potoka dle reálného stavu v území. Jedná se o mokřadní biokoridor, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu louky

76 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

77 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

78 Odebrán pruh území z biocentra z důvodu koordinace s vymezeným koridorem modernizace železniční tratě Praha – Nymburk a hranicí metropolitního parku

79 Jedná se o lesní biokoridor, proto byla odebraná část biokoridoru, která se nenachází na lesních pozemcích, ale na soukromých zahradách.

80 Hranice biocentra byla zkoordinována s hranicí lokalit a parků při zachování funkčnosti ÚSES. Odebraná část je vymezena jako park ve volné zástavbě

81 Ubrána plocha v souvislosti s úpravami rozsahu a hranic transformační plochy s rekreačním využitím a následné návaznosti jednotlivých prvků ÚSES.

82 Jedná se o biokoridor na levém břehu Martinského potoka, proto byla odebraná část biokoridoru, která se nachází na ploše pole a tímto došlo k zpřesnění. Biokoridor byl zároveň rozšířen jižním směrem

83 Zúžen biokoridor z důvodu návrhu technické infrastruktury (vodárenského zařízení) a koordinace s hranicí zastavitelného území

84 Odebrán úzký pruh území z biokoridoru z důvodu vymezení rozvojové zastavitelné plochy s produkčním využitím, zároveň se odebraná plocha nachází za navrženou komunikací, takže by nebyla funkční součástí ÚSES

85 Z biokoridoru na pravém břehu Berounky odebrána plocha zahrádkové osady z důvodu intenzivního rekreačního využívání v zastavěném území. Zpřesnění dle reálného stavu v území

86 Biokoridor je částečně posunut západním směrem v koordinaci s koridorem železniční trati Praha – Turnov

87 Odebrána plocha z biocentra za účelem ztotožnění hranice biocentra s hranicí zastavitelného území

88 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

89 Z biokoridoru odebrán úzký pruh území z důvodu koordinace s vymezenou zastavitelnou rozvojovou plochou s obytným využitím; území celkově řešeno dle urbanistické studie Západní město (AHK ARCHITEKTI, s. r. o., 2021)

90 Odebrán pruh území z biocentra z důvodu koordinace s požadavky dopravní infrastruktury na vymezení odstavných ploch

91 Část biokoridoru odebrána v místě kolize s koridorem Přeložky silnice I/12, která je vymezená v ZÚR

92 Z biocentra odebrána část zastavěného území. ÚSES je vymezen v souladu s reálným stavem území a hranicí parku

93 Biocentrum je upraveno dle reálného stavu v území. Funkčnost biocentra je zachována

94 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

95 Formální korekce. Odebrán úzký pruh, který přesahoval za správní hranici Středočeského kraje

96 Byla odebrána drobná plocha dle skutečného stavu v území. Jedná se o místo, kde došlo ke koordinaci ÚSES se zastavitelnými plochami v rámci účelného využití území. Vzhledem k výměře biocentra nedochází k omezení funkčnosti ÚSES.

97 Jedná se o lesní biokoridor, proto byla odebraná část biokoridoru, která se nenachází na lesních pozemcích, ale na transformační rekreační ploše a ploše parku

98 Odebrán z biocentra pruh území dle reálného stavu v území. Z biocentra byla vyjmutá plocha chodníku a parkoviště. Došlo ke koordinaci s hranicí zastavitelného území

99 Odebrán pruh území z biocentra za účelem koordinace hranice biocentra s hranicemi parku v souladu s reálným stavem v území

100 Odebrána plocha z biokoridoru dle reálného stavu v území a koordinace s hranicí zastavitelného území

101 Biokoridor je přesunut západním směrem, aby byl trasován přímo a v kontinuitě s ÚP SÚ

102 Odebrána plocha z biokoridoru, na které se nachází 2 oplocené zahrady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

103 Odebrán úzký pruh území s technickými stavbami mezi pravým břehem ramene Vltavy a levým břehem Rokytky v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

104 Část biocentra byla upravena v souladu se skutečným stavem v území v návaznosti na vymezení ÚSES v ÚP SÚ

105 Část biokoridoru odebrána z důvodů návaznosti na úpravu 22 a související koordinaci s hranicemi lokalit. Území je řešeno v koordinaci s urbanistickou studií Depo Písnice a okolí (Pavel Hnilička Architects+Planners, 2025)

106 Odebrán úzký pruh území z biokoridoru Říčanského potoka za účelem ztotožnění hranice biokoridoru s hranicemi pozemkových parcel, tak aby nezasahoval do oploceného areálu čistírny odpadních vod

107 Odebrána malá část biokoridoru dle reálného stavu v území

108 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

109 Odebrán úzký pruh území z biokoridoru podél Kunratického potoka, která je vymezena jako zahrádková osada

110 Odebrána plocha z biocentra, která je vymezena jako rozvojová zastavitelná plocha s obytným využitím. ÚSES je koordinován s hranicí zastavitelného území

111 Z biocentra odebrána plocha překryvu se zastavitelnou rozvojovou plochou s rekreačním využitím. Funkčnost biocentra není narušena

112 Jedná se o biokoridor na levém břehu Rokytky, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady. Hranice ÚSES je koordinována s vymezením parku

113 Jedná se o vodní biokoridor Zátišského potoka, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

114 Odebrána plocha z biokoridoru, který je vymezen jako rozvojová zastavitelná plocha s obytným využitím v rámci koordinace s hranicí lokalit a parku

115 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

116 Biokoridor zúžen za hranicí oploceného areálu na základě uvedení do reálného stavu v území a zpřesněn podle hranice lokalit

117 Biocentrum je drobně zmenšeno v návaznosti na upravený biokoridor. Funkčnost ÚSES je zachována

118 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

119 Biocentrum zúženo na základě uvedení do reálného stavu v území a zpřesněno dle hranic pozemků

120 Biocentrum zúženo na základě uvedení do reálného stavu v území a zpřesněno dle hranic pozemkových parcel a dle hranice lokalit a parku. Odebrán úzký pás podél plochy hřbitova, na které se nachází příjezdová komunikace

121 Z biokoridoru byl odebrán úzký pruh území na základě reálného stavu v terénu. Jedná se o biokoridor na levém břehu Pitkovického potoka, proto byla odstraněna ta část, která přesahovala mimo vodní prostředí

122 Jedná se o lesní biocentrum, proto byla odebrána část biocentra, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a hranicí zastavěného území a hranice parku

123 Biokoridor přerušen u ulice Pod višňovkou v koordinaci s vymezením zastavitelné transformační plochy s obytným využitím

124 Biocentrum zmenšeno na základě reálného stavu v území a zpřesněno podle hranic pozemkových parcel. Jedná se pouze o drobnou korekci, funkčnost biocentra je zachována

125 Odebrána plocha z biokoridoru v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a hranicí zastavěného území. Odebraná část je vymezena jako park ve volné zástavbě na pravém břehu Botiče

126 Z biokoridoru odebrán úzký pruh území v koordinaci s vedením koridoru modernizace železniční tratě Praha – Nymburk

127 Odebrán úzký pruh území z biocentra za účelem koordinace hranice biocentra s hranicemi pozemkových parcel, parků a transformační plochy

128 Formálně zrušeno prostorové propojení v místě křížení biokoridoru s vícepruhovou Bucharovou a železničním prostorem v okolí

129 Ubrána část biokoridoru v místě kolize s elektrickým vedením

130 Z biocentra odebrán úzký pruh území v souvislosti s koordinaci s vedením koridoru železniční tratě Praha– Nymburk (vymezena v ZÚR)

131 Jedná se biokoridor na levém břehu Rokytky, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala do jiných stanovištních ploch. ÚSES byl koordinován s vymezením parku

132 Biokoridor byl zúžen na základě skutečného stavu v území a zpřesněn (ÚSES v přesných hranicích)

133 Biokoridor byl zúžen na základě skutečného stavu v území a zpřesněn dle hranic pozemkových parcel oploceného areálu

134 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a hranicí lokalit a parku

135 Biocentrum bylo zúženo v koordinaci s vymezením lokalit a hranice parku. Vzhledem k malému rozsahu je funkčnost ÚSES zachována

136 Jedná se o lesní biokoridor, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

137 Odebrána plocha z biocentra, která je zastavěným stavebním pozemkem v rámci uvedení do souladu se skutečným stavem v území a v koordinaci s hranicí zastavitelného území

138 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a hranicí parku

139 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

140 Odebrána plocha z biokoridoru v koordinaci s vymezením transformační zastavitelné plocha s obytným využitím

141 Jedná se o lesní biokoridor, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu parku a ovocného sadu a zahrady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

142 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

143 Odebrána plocha z biokoridoru, která je zastavěna v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

144 Biokoridor v této ploše přerušen z důvodu zatrubněného úseku na potoce Botič v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

145 Biocentrum bylo zúženo na základě skutečného stavu v území a zpřesněno dle hranic pozemkových parcel

146 Odebrán pruh území z biokoridoru na levém břehu Rokytky dle reálného stavu v území a navržených dopravních staveb v lineární lokalitě

147 Upřesněno vymezení biokoridoru z důvodu vymezení rozvojové plochy s obytným využitím; celkové řešení komplexně upraveno v návaznosti na urbanistickou studii Koňská louka Ďáblice (CMC Architects, 2024) 148 Biokoridor byl zúžen na základě skutečného stavu v území a zpřesněno dle hranic pozemkových parcel. Jedná se o úzký odebraný pruh

149 Biokoridor zúžen na základě koordinace s koridorem železniční tratě Praha – Kolín, který je vymezen v ZÚR

150 Biocentrum bylo zúženo na základě skutečného stavu v území a zpřesněno dle hranic pozemkových parcel, lokalit a rozvojové plochy obytné

151 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území. Koridor je posunut jižním směrem

152 Z biokoridoru odstraněn pruh s břehovým porostem na pravém břehu Říčanského potoka v koordinaci s hranici zastavitelného území

153 Z biocentra odebrány části soukromých zahrad dle reálného stavu, limitující parametry pro vymezování ÚSES dodrženy

154 Jedná se o lesní biocentrum, proto byla odebrána část biocentra, na které se nachází ovocný sad a zahrada v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

155 Z biocentra odebrán úzký pruh s břehovým porostem na pravém břehu Říčanského potoka v koordinaci s hranicí zastavěného území

156 Část biokoridoru odebrána v rámci koordinace s hranicí zastavitelné rozvojové plochy s obytným využitím a s hranicí zastavitelného území

157 Část biokoridoru k upřesnění byla odebrána v rámci transformační plochy v rámci koordinace s koridorem dopravní infrastruktury

158 Jedná se o biokoridor na levém břehu Říčanského potoka, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a koordinací s hranicí lokalit

159 Ubrána část biokoridoru s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území

160 Část biokoridoru odebrána v rámci koordinace s hranicí rozvojové obytné plochy

161 Zúžení biokoridoru v místě navržené transformační stanice 110/22 kV Kbely

162 Změna ve vymezení biokoridoru; celkově řešeno v územní studii VRÚ Pelc – Tyrolka (UNIT architekti, 2025)

163 Z biocentra odebrán úzký pruh území v souvislosti s koordinaci s vedením koridoru železniční tratě Praha– Nymburk (vymezena v ZÚR)

164 Jedná se o biokoridor na levém břehu Zátišského potoka, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

165 Biokoridor byl zúžen na základě skutečného stavu v území a zpřesněn dle hranic zastavěného území a dle hranice lokalit

166 Odebrán úzký pás na pravém břehu Rokytky na základě skutečného stavu v území a zpřesněn dle hranic pozemkových parcel. Část odebraného pozemku se nachází na komunikaci

167 Z biokoridoru odebrán úzký pás na pravém břehu ramena Vltavy na základě skutečného stavu v území a zpřesnění dle hranic pozemkových parcel v koordinaci s hranicí parku

168 Z biokoridoru odebrána část pozemkové parcely s parkem (dětským hřištěm) na okraji stávající zástavby

169 Biocentrum bylo zúženo o drobný pruh v rámci koordinace s hranicí parcel. Funkčnost biocentra je zachována

170 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a v koordinaci s hranicí lokalit a transformační rekreační plochy

171 Odebrána drobná část biokoridoru v koordinaci s hranicí lokalit v návaznosti na urbanistickou studii Kyje-Hutě – Hloubětín (UNIT architekti, 2021)

172 Odebrána plocha z biocentra, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a v koordinaci s hranicí zastavitelného území

173 Biocentrum bylo zúženo na základě skutečného stavu v území a zpřesněno dle hranice zastavěného území. Vzhledem k velikosti biocentra je funkčnost ÚSES zachována

174 Jedná se o lesní biokoridor, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

175 Biokoridor zúžen v koordinaci s navrženou plochou pro rozšíření čistírny odpadních vod Královice na levém břehu Rokytky. Funkčnost biokoridoru a zachována v rámci požadovaných limitujících parametrů

176 Jedná se o biokoridor na levém břehu Botiče, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

177 Z biocentra odebrán úzký pruh s vegetací na náspu železniční trati v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území v rámci racionalizace tvaru ploch ÚSES

178 Přerušení biokoridoru na základě koordinace s trasováním Východního vstupu Rychlého spojení, které je prověřeno ve Studii proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025). ÚSES je upraven v kontinuitě s ÚP SÚ.

179 Jedná se o lesní biokoridor, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na plochu zahrádkové osady a rozvojové plochy obytné, v koordinaci s hranicí lokalit

180 Jedná se o biokoridor na levém břehu Rokytky, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na vymezenou plochu parku a transformační rekreační plochu z důvodu vhodnějších stanovištních podmínek

181 Z biokoridoru odstraněna malá plocha v překryvu se zastavitelnou transformační plochou s obytným využitím

182 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

183 Biokoridor upraven na severním okraji Ďáblic v rámci koordinace prostorového uspořádání ploch, dle hranice zastavitelného území

184 Jedná se o biokoridor na levém břehu Litovického potoka, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na vymezenou plochu ovocného sadu a zahrady v rámci koordinace s reálným stavem v území a vhodnými stanovištními podmínkami

185 Odstraněn krátký úsek biokoridoru v linii ulice Vídeňské – prostorové přerušení biokoridoru v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území

186 Odebrán úzký pruh na hranici biocentra z důvodu koordinace s hranicí zastavitelné rozvojové plochy s rekreačním využitím. Funkčnost biocentra není narušena

187 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území na levém břehu Dalejského potoka

188 Jedná se o biokoridor Říčanského potoka, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na vymezenou plochu ovocného sadu a zahrady v rámci koordinace s reálným stavem v území a vhodnými stanovištními podmínkami

189 Biokoridor byl zúžen na základě skutečného stavu v území a zpřesněn dle hranic pozemkových parcel

190 Jedná se o lesní biocentrum, proto byla odebrána část biocentra, která přesahovala na plochu zahrádkové osady v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území a hranicí zastavěného území a hranice parku

191 Jedná se o biokoridor na levém břehu Říčanského potoka, proto byla odebrána část biokoridoru, která přesahovala na vymezenou plochu ovocného sadu a zahrady na levém břehu Říčanského potoka

192 Odebrán úzký pruh z biokoridoru, z důvodu vymezení transformační zastavitelné plochy s obytným využitím v rámci uvedení do souladu s reálným stavem a koordinace s hranicí zastavitelného území

193 Z biocentra odebrán úzký pruh území v souladu se ZÚR; řešení koordinováno s vymezením dopravního koridoru modernizace železniční trati Praha – Kolín

194 Ubrána část biocentra s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území. Funkčnost ÚSES na levém břehu Šáreckého potoka není narušena

195 Z biocentra odebrán úzký pruh lesního porostu při úpatí svahu na základě skutečného stavu v území, lesních pozemků a zpřesnění dle hranic zastavitelného území při úpatí svahu nad sportovišti TJ Sokol Hodkovičky

196 Část biokoridoru byla odebrána z důvodu koordinace s hranicí samoty – součást oploceného areálu Bobová dráha Prosek

197 Z biocentra odebrán úzký pruh území v souvislosti s vedením trasy východního obchvatu Písnice. Odebraná část by byla umístěna za komunikací a nebyla by funkční součástí biocentra

198 Ubrána část biokoridoru s cílem koordinace s reálným stavem v území v místě vymezené plochy ovocný sad se zpřesněním dle hranic pozemkových parcel

199 Biokoridor byl zúžen na základě skutečného stavu v území a zpřesněn dle hranic pozemkových parcel na levém břehu Hostavického potoka

200 Biokoridor bylo zúženo o drobný pruh v rámci koordinace s hranicí parcel

201 Odebrána plocha z biokoridoru, která je soukromou zahradou v zastavitelném území v rámci uvedení do souladu s reálným stavem v území na levém břehu Rokytky

202 Biokoridor byl zmenšen v koordinaci s rozsahem navrženého městského parku.

203 Plocha odebrána z důvodu souladu se ZÚR. Daný biokoridor přesahoval přípustné parametry ÚSES

204 Odebrána část biocentra z důvodu vymezení zastavitelné rozvojové plochy s obytným využitím a v rámci koordinace s hranicí zastavitelného území na levém břehu Říčanského potoka

205 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras. Plocha upravena tak, aby odpovídala reálnému stavu v území a vedla mimo zastavěné území

206 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras. Plocha upravena tak, aby odpovídala reálnému stavu v území a vedla mimo zastavěné území

207 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras. Plocha upravena tak, aby odpovídala reálnému stavu v území a vedla mimo zastavěné území

208 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras. Plocha upravena tak, aby odpovídala reálnému stavu v území a hranici lokalit

209 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras. Plocha upravena tak, aby odpovídala reálnému stavu v území a vedla mimo zastavěné území

210 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras. Plocha upravena tak, aby odpovídala reálnému stavu v území a vedla mimo zastavěné území

211 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras, s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území a zpřesnění dle hranic pozemkových parcel. Zmenšením nedochází k omezení funkčnosti ÚSES

212 Odebrána část biokoridoru na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras, s cílem zlepšení prostorového rozvržení ploch v daném území a zpřesnění dle hranic pozemkových parcel. Zmenšením nedochází k omezení funkčnosti ÚSES

213 Odebrána část biocentra na základě změn vedení nadregionálního ÚSES obsaženém v plánu ÚSES chráněné krajinné oblasti Český kras. Plocha upravena tak, aby odpovídala reálnému stavu v území a vedla mimo zastavěné území

Kromě výše uvedených případů významnějších rozdílů ve vymezení ÚSES mezi Metropolitním plánem a Plánem místního ÚSES byla v detailu provedena řada dalších upřesnění, vyplývající mj. z toho, že v Plánu místního ÚSES, na rozdíl od Metropolitního plánu, nebylo vymezení ÚSES provedeno nad katastrální mapou a tudíž, ačkoliv jsou obě dokumentace vydány ve stejném měřítku 1:10 000, je vymezení v Plánu místního ÚSES méně přesné. Tento fakt nepředstavuje problém, vymezení ÚSES se stává obecně závazným vydáním a nabytím účinnosti územního plánu.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.05.01 Ilustrace ÚSES
09.05.02 Ilustrace porovnání ÚSES v MPP s Plány místních ÚSES

K článku 114
Regulativy ÚSES

Funkční způsobilost ÚSES znamená, že území splňuje všechny požadované prostorové parametry a zároveň zachovává přirozený nebo alespoň přírodě blízký stav ekosystémů v plochách, které jsou do ÚSES zařazeny. Nadstandardní ÚSES zejména ve smyslu prostorovém představuje optimum, naopak nová Metodika ÚSES připouští i trvalou existenci ÚSES, který základní požadavky nesplňuje. Regulativy stanovené Metropolitním plánem jsou nastaveny tak, aby v reálném světě při reálném zhodnocení aktuálního stavu v plochách a koridorech ÚSES zajišťovaly ochranu stávající úrovně funkční způsobilosti a vytvářely podmínky pro zvýšení její úrovně zejména tam, kde je výrazně nedostačující.

Překryvné značení v grafice užité pro ÚSES vyjadřuje přidání dalších regulativů, které pro vymezené plochy a koridory ÚSES dostatečně zajišťují územní ochranu za účelem udržení a zvýšení ekologické rovnováhy (stability) krajiny. Zastavěné stavební pozemky mohou být

ve výjimečných případech součástí vymezeného ÚSES. Jejich primárně stavební charakter není zařazením do ÚSES dotčen, avšak při rozhodování o změnách v území je nutno skutečnost, že se nacházejí ve vymezeném ÚSES, přiměřeně zohlednit. Jejich konkrétní poloha v rámci ÚSES je hlavním hlediskem pro odlišení, zda se jedná o změnu vedoucí k vytvoření či zesílení bariéry pro vzájemnou propojenost ÚSES či změnu zcela nevýznamnou, která na celkovou funkční způsobilost ÚSES nemá žádný vliv.

Adekvátní funkční způsobilost ÚSES může být zajištěna i např. opatřeními kompenzujícími funkční způsobilost ÚSES, je-li prokazatelné, že jejich provedení bude splňovat požadavky na kvalitu a včasnost. V tomto kontextu se rozumí, že kompenzační opatření mají být provedena v takovém časovém předstihu nebo nejpozději ve chvíli realizace zásahu, aby nedošlo k přerušení či oslabení přírodních funkcí ÚSES. Nestačí tedy, aby byla opatření pouze kvalitní (opatření, která podporují přirozené ekologické procesy v krajině a přírodě blízky stav ekosystémů), ale je žádoucí zajistit i to, že začnou plnit svou ekologickou funkci včas, případně s dostatečným předstihem. Je vhodné zohlednit i dobu, kterou kompenzační opatření potřebují k dosažení funkčnosti, tak aby ekologická stabilita území nebyla výrazně narušena.

Biocentra a biokoridory vymezené v prostoru k upřesnění zpravidla výrazně přesahují svou plochou limitující hodnoty stanovených parametrů ÚSES, tj. minimální velikost biocentra a minimální šířku biokoridoru. V těchto rozměrově „nadstandardních“ skladebných částech ÚSES je adekvátní uplatňovat benevolentnější regulativy, protože např. málo významná změna v okrajové části biocentra několikanásobně přesahujícího svou velikostí minimální plošný parametr stanovený metodickými pravidly pro ÚSES má na celkovou funkční způsobilost ÚSES zanedbatelný vliv. Důležité je zajištění návaznosti a spojitosti ÚSES.

Při střetu veřejného zájmu na ochranu a vytváření ÚSES s jiným veřejným zájmem či jinými zájmy je nutné hledat řešení, které tento střet ve svých důsledcích zmírní, event. odstraní. V některých případech nelze zabránit tomu, aby se skladebná část ÚSES nenacházela v trase navrhované stavby dopravní či technické infrastruktury. Narušení ÚSES dopravní nebo technickou infrastrukturou je přípustné i tehdy, působí-li pouze omezeně v daném místě, a přitom zachovává celkovou funkční způsobilost systému ÚSES, pokud není v KLZ stanoveno jinak.

Závažnost negativního ovlivnění ÚSES je nutno vždy konkrétně posoudit, lze předpokládat, že některé z těchto střetů jsou řešitelné technickým způsobem, některé jsou málo významné a pro funkční způsobilost ÚSES přijatelné bez nutných opatření a některé jsou takového rozsahu, že podmiňují realizaci stavby kompenzačním opatřením značné ekonomické náročnosti.

Nové budovy či nástavby a přístavby stávajících budov lze ve skladebných částech ÚSES umisťovat jen tehdy, pokud nedojde k narušení územních podmínek pro funkční způsobilost ÚSES a

jedná-li se o budovy určené pro účely ochrany přírody a krajiny, lesnictví, vodní hospodářství, ekologická centra, informační centra pro zlepšení podmínek rekreace, hygienická zařízení v otevřené a městské krajině. Regulace otevřené krajiny vychází z § 18 stavebního zákona kdy využití nezastavěného území není možné nad rámec § 18 rozšiřovat. Je nutné doplnit, že i v případě ÚP SÚ je možnost umisťování zmíněných budov pouze podmíněně přípustné, nikoliv obecně přípustné. V městské krajině se též jedná o budovy v městských parcích dle článku 90 Metropolitního plánu.

K článku 115
Zvláštní ustanovení pro ÚSES v městské krajině

Vymezování ÚSES v zastavěném území na území hlavního města Prahy je ovlivněno současným způsobem využití městské krajiny, zejména přítomností migračních bariér, jako jsou dopravní stavby, zástavba či jiná technická infrastruktura. Tyto limity jsou přirozeným výsledkem dlouhodobého vývoje v území a v některých místech se předpokládá, že nebude možné naplnit minimální prostorové parametry pro vymezování ÚSES. Požadavky na funkční způsobilost ÚSES se v takových případech uplatňují přiměřeně, s ohledem na další nároky kladené na městskou krajinu Prostorová spojitost je přerušena nejen vysokokapacitními dopravními stavbami, ale často i zástavbou. Plochy s vegetací, které se ve formě nestavebních bloků v zastavěném a zastavitelném území vyskytují, mají často k přirozenému či přírodě blízkému stavu velmi daleko a není reálné požadovat jejich radikální změnu ve směru k plnění ekostabilizačních funkcí kladených na ÚSES. Metodika ÚSES proto umožňuje v urbanizovaných územích za skladebné části ÚSES vymezovat i člověkem upravené pozměněné plochy a akceptovat prostorovou nespojitost ÚSES při zachování maximální možné míry funkční spojitosti.

Pro ÚSES v městské krajině proto platí, že je důležité zohlednit v plochách a koridorech zejména požadavky na přirozený či přírodě blízký stav ekosystémů. Zejména v parcích a rekreačních plochách, kde je potřebné zajistit takovou druhovou skladbu rostlin, která kromě ekologických funkcí splňuje i hygienické a estetické nároky v městských podmínkách a zároveň akumuluje či zpomaluje povrchový odtok srážkových vod. Funkční způsobilost ÚSES v městské krajině bude vždy omezená. Proto je třeba obecný nedostatek přirozených či přírodě blízkých ekosystémů vyhovujících požadavkům ÚSES doplňovat dalšími prvky zelené infrastruktury a rozvíjet základní kostru zelené infrastruktury.

K článku 116
Zvláštní ustanovení pro ÚSES vymezený v prostoru k upřesnění

Některá biocentra a biokoridory jsou v Metropolitním plánu vymezeny ve větším územním rozsahu oproti stanoveným minimálním prostorovým parametrům a jsou určená k následnému zpřesnění. Tento koncepční přístup reflektuje potřebu zachovat dostatečnou

míru flexibility při navrhování a realizaci ÚSES v měnících se územních podmínkách. Flexibilita vymezení je důležitá zejména tam, kde je nutné koordinovat prostorové zpřesnění hranic ÚSES s existující nebo plánovanou technickou a dopravní infrastrukturou či navrhovanou strukturou.

Zpřesnění hranice vymezeného ÚSES v prostoru k upřesnění je možné v podrobnějších dokumentacích a podkladech, zejména v ÚPčP, regulačním plánu, územní studii, komplexní pozemkové úpravě nebo jednoduché pozemkové úpravě obsahující plán společných zařízení, aktualizovaném Plánu ÚSES, projektu k vytváření ÚSES, opatření k vytváření ÚSES, oblastním plánu rozvoje lesů, lesním hospodářském plánu nebo lesní hospodářské osnově. Ačkoli se jedná o nástroje s rozdílným právním postavením, rozsahem závaznosti a zaměřením (některé jsou plánovací, jiné realizační nebo obhospodařovací), umožňují prostorově upřesnit a následně i realizovat a dlouhodobě udržovat prvky ÚSES tak, aby plnily své ekologické funkce v konkrétních místních podmínkách. Zpřesněný ÚSES není možné vymezit mimo ÚSES vymezený v Metropolitním plánu. Tím je zajištěno legitimní očekávání vlastníků a dalších subjektů, že ÚSES nebude vymezen mimo stanovený rámec k upřesnění. Zároveň je tím zachován soulad se ZÚR, který by mohl být narušen případným přesunem ÚSES mimo již vymezené plochy. Minimální parametry, které musí být dodrženy při zpřesnění (zmenšení) plochy prvku ÚSES, tedy šířka biokoridoru, respektive výměra biocentra jsou uvedeny v tabulkové příloze textové části č. 2/500 a v KLZ předmětných lokalit. Tímto přístupem vytváří Metropolitní plán rámec pro vyvážené a udržitelné uspořádání území, které zohledňuje nejen potřeby člověka, ale i nezbytné podmínky pro fungování přírodních systémů.

Výjimečně lze vymezit ÚSES s nižšími parametry, než stanovují závazné limity, pokud v daném území trvale neexistují podmínky pro jejich naplnění nebo do budoucna lze důvodně očekávat, že existovat nebudou. Dále je důležité respektovat požadavek na souvislost prostorové spojitosti systému i v případě biocenter a biokoridorů k upřesnění přiléhajícím ke správní hranici Prahy a Středočeského kraje. Ekologická stabilita krajiny nemá administrativní hranice – ekologické procesy, migrační trasy organismů a funkční vazby v krajině přesahují rámec jednoho územního celku. Pokud by došlo k přerušení nebo neprovázanosti ÚSES na hranici Prahy, ztrácí systém svou funkčnost v širším regionálním kontextu. Koordinace mezi Prahou a Středočeským krajem je v tomto ohledu důležitá, tak aby byl vytvořen kompaktní, souvislý a funkčně propojený systém, který plní svou roli nejen lokálně, ale i na regionální a celostátní úrovni.
V případě, že dojde ke zpřesnění vymezení ÚSES považuje se záměr, který je s tímto zpřesněným vymezením v souladu, zároveň za záměr, který je v souladu i s vymezením ÚSES v Metropolitním plánu.

Část šestá:
Dopravní infrastruktura

K článku 117
Společná ustanovení dopravní infrastruktury

Konkrétní návrhy dopravní infrastruktury a stanovené regulativy navazují na koncepci dopravní infrastruktury popsanou v čl. 28, 30 a 31 textové části MPP. Metropolitní plán pojímá infrastrukturu jako podřízenou struktuře města a strukturu města podporující. Z toho vyplývá, že infrastruktura nemá vznikat samoúčelně, bez zřetelného vztahu k městu a jeho obyvatelům a nemá být určující pro tvorbu prostředí. Infrastruktura je službou městu a přizpůsobuje se mu. Metropolitní plán v koncepci dopravní infrastruktury vymezuje jednotlivé druhy subsystémů a stanovuje, že městská mobilita je založena na vyvážené veřejné, automobilové a bezmotorové dopravě. Dále stanovuje základní zásady pro rozvoj dopravní infrastruktury, které část šestá podrobně rozvádí a naplňuje. Preferenci v rozvoji jednotlivých druhů dopravy má v návaznosti na Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (strategický dokument města schválený Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 24. 5. 2019 usnesením č. 7/32, dále jen „Plán udržitelné mobility“, je doplňován akčními plány – poslední Akční plán pro období 2024-2026 byl schválen Radou hl. m. Prahy 24. 6. 2024), hlavně rozvoj veřejné dopravy, zvláště pak ekologické kolejové.

Nástroje pro vymezení infrastruktury
Pro detailní návrh dopravní infrastruktury Metropolitní plán používá více nástrojů. Jednotlivé prvky navazují na obecné definice pojmů, uvedené jednak v čl. 5, odst. 2 textové části MPP a dále v úvodních odstavcích článků věnujících se jednotlivým subsystémům, ve kterých jsou definovány prvky legendy. Legenda odpovídá vymezeným druhům konkrétních druhů dopravy, vždy důsledně odpovídá datovému modelu a každý prvek vymezený v grafické části má jednoznačnou definici a je jasně a jednoduše propojitelný s textovou částí. V grafické části Metropolitního plánu vzhledem k digitálnímu pojetí plánu neexistuje prvek, který by nebyl pomocí legendy a jejích definic pojmenovatelný.

Plochy a koridory jsou v Metropolitním plánu jednotně pro technickou a dopravní infrastrukturu vymezovány jako překryvné průhlednou plochou s šedým obrysem vyplněnou šedou šikmou šrafou se shodným zobrazením pro všechny subsystémy. Označení koridoru a propojení s legendou je zajištěno pomocí liniové značky u koridorů nebo bodové značky u ploch. Každý navržený prvek dopravní i technické infrastruktury je označen jedinečným kódem, který obsahuje číslo kapitoly (tedy označení subsystému), číslo lokality a jedinečný identifikátor prvku. Číslo lokality je uvedené pouze u ploch, liniové prvky, pro které se vymezují koridory jsou zpravidla vymezené přes několik lokalit a z toho důvodu se u nich číslo lokality nikdy neuvádí (například u prvku 630/773/1014, označuje 630 kapitolu železniční infrastruktura, 773 označuje číslo lokality a číslo 1014 identifikátor prvku). Liniové a bodové značky mají přehledně zvolené

grafické zobrazení, aby byla z grafické části zřetelná celková koncepce a zároveň byly plochy a koridory od sebe navzájem odlišitelné.

Použití překryvných koridorů odpovídá metodickému doporučení (Vymezení koridorů veřejné dopravní a technické infrastruktury v územním plánu, Ministerstvo pro místní rozvoj, 2021, dále jen „metodika vymezování koridorů“) a jeho výhoda spočívá v určité flexibilitě vymezení a možnosti koordinovat jednotlivé vrstvy územního plánu mezi sebou. Všechny ostatní regulativy včetně výškové regulace, cílového charakteru lokalit, využití a stanovené struktury potom platí i v rámci koridorů. Toto pravidlo je zásadní pro podřízení infrastruktury městskému prostředí, aby bylo možné dopravní stavby citlivě umísťovat do krajiny. V případě, že se část plochy nebo koridoru nepoužije pro umístění záměru, je možné ji v souladu s ostatními regulativy využít i jinak. Do té doby je ale vždy celá plocha rezervovaná pro konkrétní záměr. V rámci prokázání souladu s Metropolitním plánem musí každý záměr, který se nachází v ploše nebo koridoru dopravní infrastruktury jednoznačně prokázat koordinaci s vymezenou infrastrukturou. Typický je případ, kdy je prvek infrastruktury realizován nebo v realizaci, případně existuje relevantní projektová dokumentace nebo je celé území koordinováno v rámci územní studie. Dalším způsobem prověření může být relevantní správcem sítí nebo dotčeným orgánem potvrzené technické prověření, studie proveditelnosti a podobně. V žádném případě ale nestačí vyjádření kohokoliv, že prvek infrastruktury v daném okamžiku není sledovaný nebo preferovaný. Vymezení každého prvku infrastruktury v Metropolitním plánu vyjadřuje jednoznačnou povinnost umožnit jeho umístění v rámci plochy nebo koridoru. Existují situace, kdy je zřejmé, že realizace infrastruktury není v rozporu s jiným záměrem v ploše nebo koridoru, v takovém případě není povolení záměru podmíněné existencí podrobného prověření (prvek infrastruktury je například umístěný v hlubokém raženém tunelu).

Způsob vymezení překryvných koridorů vychází z metodiky vymezování koridorů, ve které je průhledný koridor definován jako *„průhledný koridor – výraznými liniemi vyznačené hranice koridoru, vnitřek koridoru je vyplněn šrafou nebo ponechán bez výplně. Pod průhledným koridorem jsou vymezeny plochy s rozdílným způsobem využití (a je viditelný i mapový podklad). Regulace koridoru má stanovit vzájemný vztah regulace pro koridor a pro části ploch s rozdílným způsobem využití, nad kterými je koridor vymezen, aby po započetí užívání dokončené stavby, pro kterou je koridor vymezen, nemusela proběhnout změna ÚP.“* Důvodem pro vymezení takového průhledného koridoru je, *„že nebude pro stavbu DI nebo TI využit celý a že po její realizaci zůstanou uvnitř koridoru různě velké zbytkové části, které stavba DI / TI „nespotřebuje““.* Dle této metodiky územní plán musí stanovit podmínky pro rozhodování v území při použití průhledného koridoru – a ty jsou v případě Metropolitního plánu definovány právě v čl. 117 textové části MPP. Z hlediska ochrany území pro stavbu infrastruktury je stanovena podmínka, že jakékoliv odlišné využití koridoru nesmí tento záměr ohrozit. Všechna ostatní pravidla následně vychází z podrobnějších ploch (ploch s rozdílným

způsobem využití, ploch podrobnějšího strukturálního členění apod. vymezených pod průhledným koridorem. Pojetí koridorů v Metropolitním plánu také odpovídá požadavkům na jednotný standard územního plánu dle nového stavebního zákona.

Všechny navržené prvky (včetně koridorů územních rezerv pro ochranu území pro budoucí dosud neupřesněné záměry) dopravní infrastruktury jsou vymezené ve výkrese Z02 grafické části MPP (hlavní výkres struktury) a zároveň ve výkrese Z03 grafické části MPP (hlavní výkres infrastruktury), kde jsou doplněné o vymezení stávajících prvků. Návrhy společně se stavovými prvky vytvářejí ucelený systém a zobrazují koncepci infrastruktury. Stávající prvky infrastruktury jsou zobrazeny pouze graficky, nejsou opatřené kódem ani jménem a jsou vymezené vždy pouze liniovou nebo bodovou značkou. Označen je tak konkrétní prvek, který je lokalizovatelný v území (je existující součástí dnešního systému infrastruktury). Vymezením stávajícího prvku je vyjádřena povinnost zachování prvku infrastruktury, je nutné umožnit další jeho funkci v systému každé infrastruktury.

Zvláštní postavení má zobrazení některých stávajících prvků některých vrstev v grafické části jako prvků „ke zrušení“. Jsou tím vymezeny ty prvky, které je alespoň dočasně nezbytné chránit jako neoddělitelné části sítí, ale do budoucna se počítá s jejich nahrazením konkrétním jiným prvkem. Do doby realizace tohoto prvku jsou stejně jako jakékoliv jiné stávající prvky určené k ochraně. Následně se po zprovoznění souvisejícího prvku na prvek ke zrušení pohlíží jako kdyby vůbec v Metropolitním plánu vymezen nebyl, jeho ochrana již postrádá smyslu.

Soulad se strategickými dokumenty
Koncepční cíle a priority územního plánu jsou v souladu s dopravní politikou města stanovenou Plánem udržitelné mobility a s relevantními částmi Klimatického plánu hlavního města Prahy do roku 2030 (strategický dokument města schválený Radou hl. m. Prahy dne 10. 5. 2021; dále jen „Klimatický plán“) i s dalšími strategickými a analytickými dokumenty města. Podrobná východiska jsou uvedena v následujícím oddílu, který je popisem souladu dopravní koncepce a jiných strategických východisek.

Synergie dopravních trendů pro podporu kvality života ve městě
Dopravní koncepce respektuje pojetí Metropolitního plánu jako dokumentu pro všestranný rozvoj metropole implementující v oblasti dopravy priority a podmínky strategických dokumentů pro zajištění kvality životního prostředí, snižování uhlíkové stopy a dosažení udržitelné mobility ve městě pomocí následujících kroků (cílů):

<u>a) Snížení přepravních objemů realizovaných na pozemních komunikacích</u>
V segmentu individuální automobilové dopravy je možné snížit její podíl vyšší kvalitou veřejné, zejména příměstské dopravy, provázaností jejích jednotlivých systémů, zvýšením podílu cyklistické dopravy rozšířením sítě cyklostezek a chráněných cyklotras a

zefektivněním provozu služebních a komerčních vozidel. K realizaci cíle přispěje racionalizace struktury sítě občanské vybavenosti, služeb se širší nabídkou pracovních příležitostí, tedy podpora obecně smíšeného obytného města krátkých vzdáleností.

Dopravní koncepce zohledňuje tyto předpokládané změny systému s tím, že řešení dopravy v Praze nelze vnímat izolovaně jako problém individuální dopravy, nýbrž jako multimodální proces zahrnující všechny segmenty dopravy v kontextu vývoje ekonomických podmínek.

b) Posílení významu a konkurenceschopnosti veřejné dopravy
Kvalita veřejné dopravy může významně omezit nadužívání individuální automobilové dopravy, zejména v centrální, méně prostupné oblasti města. Pro splnění tohoto cíle vytváří Metropolitní plán podmínky pro zlepšení veřejné dopravy návrhem nových dopravních staveb. Investice musí směřovat především do výstavby, modernizace, rekonstrukce a optimalizace systémů kapacitní kolejové dopravy, tedy železničních tratí, nových železničních zastávek a stanic, nové trasy metra D, rozšíření sítě tramvajových tratí a chybějících kolejových spojení uvnitř města. Významnou roli má příměstská železnice, pro její posílení Metropolitní plán na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025) vymezuje koridory pro modernizaci a realizaci nových tratí.

V dílčím segmentu autobusové dopravy Metropolitní plán předpokládá ve vhodných podmínkách postupnou náhradu autobusů ekologickou trakcí (parciálních) trolejbusů. Veřejná doprava se bude podílet na snížení podílu individuální dopravy ve městě, především během pracovních dnů, přispěje ke snižování uhlíkové stopy a ke zvýšení kvality životního prostředí ve městě.

c) Zlepšení dopravní prostupnosti území dostavbou chybějících městských spojení
Dokončením chybějících úseků nadřazených komunikací budou vytvořeny alternativy pro převedení zbytné průjezdné dopravy podmiňující snížení dopravního zatížení stávající sítě. Cílem je rovnoměrné rozložení dopravy v centru města. Dopravní význam rovnoměrně zatížených komunikací s odpovídajícím uspořádáním může lépe splňovat dnešní požadavky na uliční profily a obecnou estetiku a kvalitu veřejného prostoru.

Nepřiměřené omezování dopravní dostupnosti a restriktivní dopravní opatření bez kontextu řešení širších dopravních vztahů způsobují koncentraci dopravy na vymezené uliční síti, která k tomu není určena ani technicky vybavena. Důsledkem je negativní dopad na kvalitu veřejných prostranství a životního prostředí v okolních oblastech. Dopravní řešení musí vždy zohledňovat kvalitu přiměřené dostupnosti a dopravní obsluhy lokalit.

S odhlédnutím od problematiky nedokončené nadřazené komunikační sítě je z hlediska širších dopravních vztahů v Praze

potřebná realizace chybějících místních propojení včetně budování nových přemostění Vltavy. Tato propojení jsou zvláště důležitá pro řešení místních a mezičtvrťových dopravních vazeb, pro vedení povrchové veřejné dopravy a pro rozvoj sítě bezmotorové dopravy (podrobně viz čl. 120 textové části MPP). Jako příklad pozitivního dopadu je v souladu s MPP zprovozněný Dvorecký most pro tramvaje a bezmotorovou dopravu. Nové propojení Smíchova a Podolí zkvalitňuje mezibřežní tramvajové vazby a zkracuje dostupnost okrajových oblastí Barrandova a Modřan do centra a nabízí možnosti kratších tramvajových propojení.

Zajištěním nebo zlepšením dopravní dostupnosti a prostupnosti území výstavbou nových alternativních spojení vytváří Metropolitní plán podmínky pro snížení nynějšího vysokého dopravního zatížení nejdůležitějších místních komunikací. Koridorová organizace dopravy oproti rovnoměrnějšímu rozložení omezuje možnosti zkvalitňování životního prostředí zasažených veřejných prostranství. Nová spojení vytvářejí také komfortnější podmínky pro pohyb chodců a cyklistů, což přispěje ke snížení nadužívání motorových vozidel pro kratší dopravní relace.

d) Soulad technického řešení nových komunikací s urbanistickými hledisky a s požadavky na veřejný prostor

Trendy ve vývoji celodenních intenzit automobilové dopravy na vnitroměstské komunikační síti vykazují v posledním čtvrtstoletí celkovou stagnaci, přičemž dochází k mírnému poklesu v centrální části města. Sledovaný je takzvaný vnitřní kordon uvnitř Městského okruhu, jehož zprovoznění má pozitivní vliv na snížení dopravních intenzit včetně trasy Severojižní magistrály. Naopak na okraji města (takzvaný vnější kordon) dochází dlouhodobě k mírnému růstu.

Po letech realizací dopravních staveb se zaměřením převážně na dopravní funkci způsobující prostorové překážky v pohybu ostatních uživatelů veřejného prostoru se naskýtá příležitost k novému pohledu na využití veřejného prostranství a k obnově omezených nebo zaniklých funkcí ulice, jako je volný pohyb, pobyt a nabídka různých služeb. Postupné pozitivní kroky v přeměně jednotlivých segmentů dopravy přispívají ke změnám jejího užívání a v důsledku toho spoluvytvářejí podmínky pro fyzickou a estetickou proměnu veřejných prostranství. V uličních profilech budou v optimální míře kultivovaně začleněny vegetační plochy s příznivou akumulací srážkových vod, prostranství pro pobyt a pohyb pěších, prostor pro jízdu motorových a bezmotorových vozidel a prostor pro parkování. Vyváženost fungujícího dopravního systému začleněného do struktury koncentrované městské zástavby je předpokladem pro obnovu pobytové funkce ulic a veřejných prostranství jako celkově vlídného městského prostoru a pro zajištění kvalitního bydlení v udržitelném životním prostředí. Dopravní infrastruktura bude doplňována fungující zelenou infrastrukturou.

Při navrhování nových dopravních staveb musí být parametry přizpůsobeny jejich významu a poloze ve městě. Sběrné komunikace budou řešeny v kontextu zástavby, křižovatky budou zohledňovat kvalitu a bezpečnost cyklistického a pěšího provozu bez zbytečných

bariér a omezení. Technicky a finančně náročné stavby s podpovrchovým řešením (tunely, podjezdy, podchody) budou navrhovány v odůvodněných případech, kdy je prokazatelný pozitivní vliv na kvalitu veřejného prostoru, snížení negativních dopadů dopravy a pro zajištění vyšší bezpečnosti a plynulosti dopravy.

Dopravní řešení pozemních komunikací a stavební úpravy uličních prostorů musí respektovat charakter území a požadavky na zachování historického a urbanistického významu města, estetické úrovně veřejných prostranství a kvality životního prostředí. Veřejná prostranství musí vytvářet podmínky pro bezpečný pohyb a pobyt uživatelů ve vlídném prostředí bez bariér a neúčelných omezení (více také viz v čl. 16 urbanistické koncepce textové části MPP nebo konkrétní ustanovení k vymezování veřejných prostranství v čl. 79–88 textové části MPP).

e) Změny ve skladbě dopravních proudů (logistika, zásobování města)

V segmentu zásobování a doručování zásilek je cílem snížení emisí ze spalovacích motorů a přechod na ekologické systémy pohonných jednotek. Zároveň se bude více využívat alternativních dopravních prostředků, například místo silniční kamionové dopravy kolejová doprava, místo kamionů střední a malé nákladní vozy a obecně vyšší využití lodní dopravy. Zásobování města bude založené na principech moderní city logistiky, která bude respektovat reálné potřeby města, problémy životního prostředí, bezpečnost provozu a bude ekonomicky udržitelná.

Aktualizace Plánu udržitelné mobility

V průběhu zpracování Metropolitního plánu byl schválen Plán udržitelné mobility a jeho Akční plán. Následně byl Akční plán aktualizován (Akční plán na období 2024-26), Metropolitní plán tuto aktualizaci respektuje a je s ní v souladu stejně jako je v souladu s dlouhodobými cíli Plánu udržitelné mobility.

Konkrétně potom k opatřením, které jsou pro Metropolitní plán relevantní:

1 a 3 Metropolitní plán vytváří podmínky pro posílení a preferenci veřejné dopravy, vymezuje stávající trasy i navržené koridory přednostně pro kolejovou dopravu. Vymezuje plochy pro výstavbu nových vestibulů stávajících stanic metra (Vltavská, Strašnická a další).

5 Metropolitní plán navrhuje plochy pro výstavby významných terminálů veřejné dopravy – Smíchovské nádraží, Zahradní město, Depo Písnice, Dlouhá míle, Terminál sever. Vymezeny jsou plochy pro nové tramvajové vozovny Chodovská a Braník.

6, 8 a 9 Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy pro budoucí prověření nového tangenciálního propojení a vymezuje konkrétní koridory pro výstavby tramvajových tratí s důrazem na výstavbu tramvajových tangent v souladu se ZÚR.

7 Metropolitní plán vymezuje koridory pro výstavbu nové trasy metra D v rozsahu Depo Písnice – Náměstí republiky a koridory územních rezerv pro další výhledová prodloužení.

10, 11, 12, 25, 33 Metropolitní plán vymezuje veřejná prostranství, stanovuje jejich hierarchii a vymezuje koridory pro výstavbu nejdůležitějších cyklotras. Součástí MPP je i vymezení koridoru pro zkvalitnění prostoru severojižní magistrály jako významné metropolitní třídy. Součástí MPP je i vymezení konkrétních lávek a podchodů pro pěší k překonání významných bariér.

17 Metropolitní plán respektuje závěry a doporučení Studie city logistiky na území hl. m. Prahy (IPR Praha, 2019) a vytváří dostatečné podmínky pro rozvoj udržitelného zásobování města.

24 Metropolitní plán vymezuje koridory v dostatečné šířce pro upřesnění a následnou realizaci nových mostů přes Vltavu pro veřejnou, ale i automobilovou dopravu.

26 Metropolitní plán vymezuje koridory pro realizaci Městského okruhu a Libeňské spojky včetně souvisejících investic v dostatečném rozsahu v souladu se studiemi, projektem a dohodami v území.

27 Metropolitní plán vymezuje koridory pro výstavbu Pražského okruhu jako překryvné a v takové šířce, aby umožnili flexibilní upřesňování konkrétních parametrů okruhu a souvisejících staveb (např. přeložek technické infrastruktury), které nejsou v měřítku územního plánu snadno postihnutelné.

28 Metropolitní plán vymezuje koridory pro všechny významné sledované silniční stavby včetně koridorů územních rezerv pro prověření některých dalších propojení.

36 Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochy pro realizaci parkovišť P+R na území Prahy, a to v blízkosti stávajících nebo navržených zastávek kolejové dopravy. Pro systém veřejné dopravy bude významná hlavně výstavba P+R ve Středočeském kraji.

38, 39 Metropolitní plán vymezuje koridory pro komplexní modernizaci železničního uzlu Praha na základě zpracované studie proveditelnosti. Součástí je i návrh nových zastávek, zřizování dalších zastávek je ale přípustné i nad rámec Metropolitního plánu.

41 Metropolitní plán vytváří podmínky pro přestavbu rizikových železničních přejezdů, pro vybraná mimoúrovňová křížení vymezuje přímo i koridory nebo toto řešení zahrnuje do železničních koridorů.

50 Metropolitní plán vymezuje koridory pro přestavbu nebo zásadní modernizaci vybraných koridorů, zároveň ale stanovuje adekvátní regulaci pro rekonstrukce přímo graficky vyznačené vybrané komunikační sítě.

K článku 118
Komunikační systém

Metropolitní plán vymezuje komunikační systém v měřítku vybrané komunikační sítě. Komunikace rozděluje podle stavu a hierarchie, vymezuje pro ně adekvátně široké koridory (zobrazené jako překryvné) tak, aby umožňovaly určitou variabilitu konkrétního řešení, které zvolí podrobnější dokumentace nebo projekt stavby bez nutnosti pořizovat změnu územního plánu. Například nejsou vymezena konkrétní uspořádání mimoúrovňových křižovatek. Nevyužité části koridoru je v souladu s čl. 117 možné dále využít pro jiný účel než pro dopravní infrastrukturu, aby vznikalo minimum zbytkových ploch. Metropolitní plán vymezuje minimální rozsah tunelových úseků, které je třeba dodržet, nicméně budovat na komunikacích tunely a jiné zakrytí nebo překrývat stávající komunikace nad rámec vymezení je přípustné. I toto opatření je stanoveno z důvodu zajištění určité flexibility návrhu, o přesné délce tunelů nebo o dodatečných úpravách se vedou náročná vyjednávání a Metropolitní plán by dohodu v území neměl omezovat. Stanovení minimálního rozsahu je nutné z důvodu ochrany životního prostředí. Účelné rozšiřování tunelových úseků i nad rámec vymezení v MPP má pozitivní dopad na veřejné zdraví a životní prostředí a při vhodném návrhu může mít pozitivní dopad i na ochranu přírody a krajiny. Vedení komunikací v tunelu může zvýšit využitelnost území na povrchu, zároveň je ale výstavba tunelových úseků nákladná a je tedy vždy vhodné jejich rozsah posuzovat podrobnými studiemi proveditelnosti (a realizace jejich závěrů je potom s ohledem na popsanou flexibilitu jednodušší).

Metropolitní plán s ohledem na svoji podrobnost přímo vymezuje jen některé komunikace, tento výběr se nazývá „vybraný komunikační systém“. Ostatním místním komunikacím se MPP nevěnuje a je možné je s přihlédnutím k dalším regulativům územního plánu realizovat a spravovat libovolně. Metropolitní plán zpravidla nepředepisuje způsob dopravního napojení jednotlivých transformačních a rozvojových ploch a nezobrazuje lokální cesty v otevřené krajině. V zastavitelném území je návrh vybrané komunikační sítě doplněn vymezením veřejných prostranství. Ulice jsou zpravidla místními komunikacemi a vymezení veřejných prostranství se s vybranou komunikační sítí často prolíná. Nejedná se ale o totožné vrstvy územního plánu, vrstvy jsou vymezovány ze zcela odlišných důvodů. Je-li ale v místě uličního prostranství vymezena komunikace, označuje to významnou dopravní funkci této ulice, která musí být s ohledem na koncepci dopravní infrastruktury respektována. Stále ale platí základní pravidlo koncepce infrastruktury, že infrastruktura je podřízená struktuře. Vybraná komunikační síť vymezená v uličním prostranství tedy musí vždy respektovat význam a podobu veřejného prostranství v duchu základní koncepce MPP (viz čl. 9, odst. 5 nebo čl. 28, odst. 1 textové části MPP).

Historický vývoj komunikačního systému

Objektivní popis vývoje a současného charakteru dopravního systému v metropoli i s přilehlým regionem vyžaduje kratší úvodní zhodnocení v historických souvislostech a v kontextu rozvoje českých zemí.

Dopravní problémy související s nárůstem automobilové dopravy byly patrné již v první polovině minulého století. Druhá světová válka a poválečná obnova země rozvoj silniční dopravy utlumily, ale již v šedesátých letech se s obecným rozmachem automobilové dopravy projevily nedostatky související s technickým stavem a kapacitou silniční sítě. Problémy dopravy se v rámci státu nejrychleji projevovaly ve specifických podmínkách Prahy, kde hustota zástavby, cenné krajinné hodnoty, jedinečný, ale velmi složitý terénní reliéf, omezené parametry uliční sítě v centru a nutnost ochrany historického jádra z dopravního pohledu poukázaly na potřebu nového situačního a prostorového uspořádání komunikační sítě.

Historický vývoj zemské silniční sítě s výrazně radiálními vztahy k Praze ovlivnil charakter vnitroměstského uličního systému. Na radiální hvězdici státních silnic, která nalezla svůj předobraz v síti historických obchodních cest a stezek, navazovala vnitřní městská síť s hlavními ulicemi, které se staly páteřemi a urbanistickými osami městských čtvrtí. Původní obrazec důležitých silnic zůstal výrazným znakem i v současném uličním uspořádání. Hlavní ulice a městské třídy směřují radiálně podél potoků údolími k Vltavě do vnitřního města. Kompaktní bloková zástavba centra s příčně navazujícími ulicemi vytvořily charakteristický, převážně roštový uliční systém. Bohatě členitá morfologie terénu na západním, levém břehu Vltavy byla příčinou nerovnoměrného vývoje zastavění Prahy po zbourání městských hradeb i během výstavby největších sídlišť na severu, východě, jihu a jihozápadě Prahy.

Principy nové koncepce komunikačního systému sledovaly potřeby vzájemného plynulého, kapacitního propojení okrajových městských částí na založenou historickou uliční síť. V průběhu času byly prověřovány varianty systému komunikací, jejichž prvotní charakter vycházel z roštového uspořádaní. Konečným výstupem bylo vymezení sítě definované jako „Základní komunikační systém“ (označovaný také ZÁKOS, koncepce schválená vládou ČSSR v roce 1974), založené na radiálně okružním principu. Snaha o ochranu historického jádra a snížení dopravního zatížení centra směřovala k postupné krystalizaci nynější stopy Městského okruhu.

Výstavba modernistických sídlišť a následně i neúměrné posilování obcí okolo Prahy v rámci suburbanizace si vyžádala posilování komunikací se zohledněním dopravního zatížení. K historicky založeným a málo kapacitním páteřím byly doplněny paralely s odpovídajícím dopravním vybavením. Jako příklad lze uvést nově vzniklé nebo upravené paralelní komunikace Bělohorskou a Patočkovu, Kladenskou a Evropskou, Na Pankráci a 5. května, Sokolovskou a Rohanské nábřeží nebo uměle vytvořené duály Legerova a Sokolská, Plzeňská a Vrchlického, Ječná a Žitná, Milady Horákové a Veletržní. Nově vytvářené sběrné komunikace a páteřní osy byly navrhovány s výhledem na předpokládaný objem dopravy,

návrhové parametry splňovaly nároky na převládající dopravní funkci, což negativně ovlivňovalo kvalitu veřejného prostoru a životního prostředí. Rozvoj města a zejména rostoucí nároky dopravy tak ovlivnily charakter městských tříd ve prospěch automobilové dopravy, nicméně původní význam většiny ulic zůstal, byť v omezenější míře, zachován.

Postupné zvyšování dopravního zatížení komunikací, kumulace dopravy ve vnitřní části města a absence dostatečných tangenciálních vazeb si vynutily založit dopravně diferencované komunikace – nadřazenou komunikační síť. Nedostatek dopravních propojení sousedních čtvrtí a potřeba ochrany centra města před průjezdnou dopravou vedly k vymezení trasy Městského okruhu, zprvu vedeného vybranými stávajícími třídami a ulicemi po obvodu městského centra, posléze nově vymezeného technicky náročnou samostatnou trasou s výlučně dopravní funkcí, jehož podstatná část je dnes v provozu (Z Pelc-Tyrolky je veden tunelem Blanka na Malovanku, dále Strahovským tunelem a tunelem Mrázovka na Zlíchov, Barrandovským mostem přes Vltavu a Jižní spojkou do budoucí mimoúrovňové křižovatky Rybníčky. podrobně k vymezení navrženého úseku viz navazující odůvodnění čl. 119). Přenos radiálních vztahů převzaly hlavní radiály dopravně technicistního charakteru s mimoúrovňovými křižovatkami a prvky bezpečnostního vybavení.

Současná síť hlavních komunikací je obrazcem nedokončeného radiálně okružního systému s hlavními radiálami navazujícími na dálnice, čemuž odpovídá jejich výrazný dopravní charakter extravilánové komunikace. Hlavní radiály propojují oba okruhy – vnější Pražský okruh a vnitřní Městský okruh, do něhož jsou zaústěny a systémově ukončeny. Síť je uvnitř města doplněna systémem sběrných komunikací městských tříd a významných ulic.
V historickém jádru města je uliční síť stabilizovaná, a i v jeho okolí je dnes nezbytné dopravní stavby připravovat s ohledem na kulturní a přírodní hodnoty Prahy, což v minulosti nebylo běžné. Příprava východní části Městského okruhu se inspiruje zkušenostmi úspěšného řešení západní části trasy s preferencí tunelových úseků, které účinně ochránilo historicky založenou uliční síť před negativními dopady dopravy na urbanistické hodnoty a kvalitu životního prostředí. Vedení Městského okruhu na západě města převážně tunelovými úseky předešlo destrukci Smíchova, původně plánované povrchové vedení by si vyžádalo rozsáhlé demolice a kompletní přestavbu uliční sítě.

Zásadní společenské změny v uplynulých desetiletích měly logický odraz i v dopravním chování obyvatel metropolitní oblasti. S rozvojem soukromého podnikání se staly osobní a malé nákladní automobily podstatnou složkou pražské dopravy. Po letech obtížné dostupnosti automobilů došlo na území Prahy podle statistických údajů TSK Praha mezi roky 1990 a 2010 až takřka k trojnásobnému nárůstu výkonů automobilové dopravy a k nárůstu využívání osobních vozidel jako běžného dopravního prostředku, který ve skladbě dopravního proudu má nejvyšší zastoupení, a to i během významného posílení a zefektivnění osobní vlakové a autobusové dopravy. Vzrostl objem

individuální dopravy osob do zaměstnání z regionů do velkoměsta, který negativně ovlivňuje dopravní situaci na silnicích a je klíčovým problémem současnosti. Po roce 2010 došlo k určité stabilizaci celkových výkonů dopravy s ročním nárůstem jen v řádu jednotek procent. Na vnitřním kordonu města bylo dosaženo maxima v roce 2000 (690 000 vozidel za den) a od té doby výkony zvolna klesají na hodnotu přibližně 500 000 vozidel za den v roce 2024 (údaje z Ročenky dopravy za rok 2024, TSK Praha, 2025). Současně je ale na sledovaných místech vnějšího kordonu zaznamenáván stálý růst denních dopravních intenzit (716 000 vozidel za den v roce 2024). Zvýšený počet pravidelných cestujících se projevuje i na železnici, kde počet denních přepravených osob na příměstských linkách v posledních 10 letech před přijetím MPP vzrostl o 50 %. Příznivý je podíl hromadné, cyklistické a pěší dopravy vůči individuální automobilové dopravě a vykazuje průměrný poměr podílu 69 % : 31 %. Bezmotorová doprava zaznamenává zejména v posledním období pozvolné zvyšování objemu především v segmentu cyklistické dopravy.

V souhrnu lze na základě vývojových trendů konstatovat, že nedochází k naplnění prognózy o stálém výrazném růstu automobilové dopravy a s tím souvisejících nároků na nutná nákladná technická řešení dopravních staveb. Nastává čas, aby došlo ke změně náhledů na priority v oblastech dopravy, na racionální hodnocení prostorových nároků dopravních staveb a jejich parametrů. Je možné vytvářet podmínky pro snižování negativních vlivů na veřejný prostor, přírodu a životní prostředí. V současnosti má pro rozhodovací proces zásadní význam reálné navrhování dopravních staveb v přiměřených parametrech zohledňujících finanční náročnost, účelnost a provozní náklady.

Současný stav komunikačního systému

Praha je významnou křižovatkou situovanou v průsečíku nejdůležitějších, původně obchodních cest, což dokládá hustá síť někdejších historických stezek, které procházely českými zeměmi. Stopy nejvýznamnějších z nich jsou patrné i nyní v obrazci silnic celostátního i mezinárodního významu. Poloha Prahy v těžišti Čech zdůrazňuje její postavení jako ekonomického, kulturního a společenského centra státu i jako centra v kontextu evropském. Na celkové prosperitě hlavního města s širokou nabídkou pracovních příležitostí a nízkou nezaměstnaností se nepodílí pouze obyvatelé Prahy, ale z velké části dojíždějící obyvatelé z rychle se rozvíjejícího regionu. Tento stav zásadně ovlivňuje zvýšené nároky na dopravní obsluhu území a kvalitu dopravní infrastruktury.

Uspořádání silniční a dálniční sítě v Čechách se vyznačuje historickým radiálním založením hlavních silničních tras vedoucích z jednotlivých krajů do hlavního města. Do Prahy směřují dálnice D1, D4, D5, D6, D7, D8, D10 a D11, silnice I. třídy I/2, I/9 (zaústěná do D8), I/12 a další silnice II. a III. třídy. Na území Prahy navazují na městskou komunikační síť, která je podle dopravního významu definována systémem nadřazené komunikační sítě a sítí sběrných a významných místních komunikací. Nedostatkem stávající nadřazené

sítě komunikací je absence vzájemného uceleného propojení všech zmíněných dálnic a silnic I. a II. třídy, jehož důsledkem je dopravní přetížení provozovaných úseků a nevhodné vedení části dopravy, zejména tranzitní, po sběrných komunikacích ve vnitřní části města. Závažným důsledkem tohoto stavu je nežádoucí negativní vliv na životní prostředí ve městě, poškozování kvality veřejného prostoru a komfortu života obyvatel.

Spolu s rozvojem Prahy a regionu vyplývají potřeby na zajištění odpovídající kvality veřejné dopravy. Vedle poměrně stabilizované sítě autobusových linek vzrůstá v posledních letech význam a využití prostředků kolejové dopravy. Jejich výhodou je výlučnost traťového vedení nezávislé na problémech zatížené silniční sítě a s tím související spolehlivost a rychlost přepravy. Ve prospěch kolejové dopravy příznivě vychází porovnání kapacity a provozních nákladů. Přerozdělování podílu silniční a kolejové dopravy vytvoří podmínky pro snižování tlaku motorové dopravy na veřejný prostor a pro rozvoj bezpečné bezmotorové dopravy s pozitivním vlivem na kvalitu života ve městě. Preference rozvoje ekologické kapacitní kolejové dopravy vychází z Plánu udržitelné mobility.

Vnitroměstská doprava představuje převážný podíl z celkového objemu. Výrazné dopravní zatížení je v průběhu všedních dnů rozptýleno po všech dopravně významných komunikacích, jejichž kapacita je mnohde v prodlužujících se denních špičkách vyčerpána. Jak bylo výše uvedeno, městská uliční síť poskytuje poměrně dobré vazby orientované k centru města, její nedostatky jsou patrné v tangenciálních vztazích. Chybějící důležité tangenty jsou příčinou přetížení existujících spojení, což vede ke snahám vymezovat neúměrně vybavené monofunkční dopravní koridory s negativními dopady na kvalitu veřejného prostoru. Tento stav je obzvlášť patrný v úspornější síti levobřežní oblasti nebo obecně v poměru pražských radiálních komunikací k tangentám. V západní části Prahy levého břehu Vltavy leží mezi trasami obou okruhů pouze dvě tangenty místního významu (Slánská – Jeremiášova a Kukulova – Bucharova), ale poměrně dobře fungují oba okruhy, přestože jsou neuzavřené.

V rozsáhlém území východní oblasti Prahy mezi Pražským okruhem a trasou dopravně zatížené Severojižní magistrály je pro dopravu využíváno více propojení, jejichž postavení a urbanistický význam je odlišný. Síť je zde navíc hustě doplněna dalšími ulicemi a spojkami s nižším dopravním významem. Výlučně dopravní postavení jako součást nadřazené komunikační sítě zaujímá Průmyslový polookruh (propojení Kbelská – Průmyslová mezi Štěrboholskou radiálou na jihu a Proseckou radiálou s navazující dálnicí D8 na severu). V současné době Průmyslový polookruh částečně nahrazuje chybějící uzavření Městského okruhu. Absence Městského okruhu bohužel nevhodně posiluje dopravní význam komunikací Chodovská – Bělocerkevská – Jana Želivského s rozpačitým severním zakončením v rozštěpu Pod Krejcárkem (Rohanské nábřeží) a Novovysočanská (Spojovací), které by měly plnit spíše roli městských tříd než dopravních průtahů. Další spojnice mají lokální význam (Pod Táborem – Úvalská – Na Padesátém nebo Broumarská – Nedokončená), nicméně všechny prokazují potřebu realizace vhodnějších městských propojení. Proto

dopravní koncepce zdůrazňuje dostavbu Městského okruhu v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka – Jarov – Rybníčky a nezbytnost uzavření vnitřního okružního systému. I po zprovoznění zbývajících úseků Městského okruhu bude přínos stávajícího propojení Kbelská – Průmyslová jako Průmyslového polookruhu pro dopravní obsluhu produkčních areálů a pro rozložení přepravních výkonů klíčový. Návrh stavby úseků Městského okruhu musí skloubit technické kvality řešení s finančními nároky investice při minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Jeho dokončení výrazně změní distribuci dopravního zatížení nejen východní poloviny města, ale pomůže odstranit i výše popsané nedostatky levobřežní části Prahy.

Špičkové vysoké hodnoty dopravních intenzit na stávající komunikační síti jsou charakteristické v tradičních trasách, především na severojižní magistrále, komunikačním propojení ulic Želivského – Bělocerkevská – Bohdalecká – Chodovská a v západovýchodním směru ve stopě propojení Plzeňská, Vrchlického – Jiráskův most – Ječná, Žitná. V Připraží jsou potom neúměrně zatíženy osy tvořené radiálními silnicemi II. a III. tříd vedenými v historických stopách jádry jednotlivých sídel. Doprava zde má ve značné míře charakter tranzitu směřujícího z regionu do centra Prahy. Plně se tak projevuje nedostatek lokálních obchvatů a přímých napojení na nadřazené a celoměstsky významné komunikace. V centru je potom zásadní nedostatek vhodných alternativních propojení nižšího dopravního významu. Chybí přemostění Vltavy propojující sousední městské části, jehož důsledkem je pak soustředění do dopravních koridorů na kapacitních mostech Barikádníků, Hlávkově, Jiráskově a Barrandovském.

Po zprovoznění tunelového komplexu Blanka jako další části Městského okruhu došlo k pozitivním změnám v dopravním zatížení dotčených oblastí severozápadní části Prahy. Potvrdila se důležitost stavby a atraktivnost podzemního bezkolizního vedení pro snížení zatížení povrchových významných městských ulic. Nicméně na straně druhé se projevuje potřeba dodržování stanovených priorit ve výstavbě nadřazeného komunikačního systému jako celku s upřednostněním výstavby Pražského okruhu v severozápadní části Prahy. Absence tohoto úseku má negativní dopad na přetížení tunelového komplexu Městského okruhu v době dopravních špiček, toto přetížení se následně přenáší na městskou uliční síť a ovlivňuje kvalitu veřejného prostoru na území Prahy 6. V současnosti existuje neúměrný tlak na využití komfortní trasy Městského okruhu, přetížení mimoúrovňových napojení na Malovance a na Prašném mostě s kongescemi na pouhých dvou navazujících povrchových komunikacích Patočkova a Svatovítská, které se dále projevují na navazující komunikační síti (Milady Horákové, Evropská, Střešovická, Jugoslávských partyzánů). Řešení tohoto problému spočívá v urychlené dostavbě Pražského okruhu umožňující včasnou distribuci vnější dopravy na hranicích Prahy a vzájemné propojení městských částí na jejím obvodu.

Klíčovým problémem zůstává letitá absence mostního propojení obou břehů na severu Prahy a dopravního spojení sousedních městských částí Prahy 6 a Prahy 8 způsobující nežádoucí závlek automobilové

dopravy do Holešovic s vyústěním v oblasti Pelc-Tyrolky a přetížení ulice V Holešovičkách. Dlouhodobě ověřované řešení zčásti tunelové trasy Pražského okruhu a poloha nového (Suchdolského) mostu na hraně náhorní plošiny mohou zajistit v dostatečně atraktivní poloze zachycení a rozdělení vnější dopravy na hranici Prahy ještě před vjezdem do zastavitelného území (do městské krajiny).

Navržený komunikační systém

Smyslem následujícího odůvodnění navrhovaného komunikačního systému je objasnění dopravní koncepce z hlediska silniční motorové dopravy pro dosažení proporcionality provozu na vybrané síti místních komunikací. Komplexní systémové řešení je jedním z předpokladů pro snižování nežádoucích emisí, jejichž příčinou je ve velké míře neuspořádaný provoz motorových vozidel na současné neúplné síti komunikací. Diferenciace a racionální distribuce silniční dopravy na odpovídající prvky komunikačního systému přispěje k cílenému zvyšování její plynulosti a bezpečnosti a postupnému omezování zbytných emisí z ekologicky zatěžujících pohonných jednotek. Realizace plánovaných staveb dopravní infrastruktury umožní uplatnění navazujících dopravních opatření a změn na stávajících trasách.

Komunikační systém města navržený Metropolitním plánem je charakterizován jako radiálně okružní, založený na hierarchizaci komunikací s rozdílným stupněm vyvážení urbánního a dopravního významu. Je definován jako tzv. vybraná komunikační síť (tedy ta síť, která podrobností odpovídá Metropolitnímu plánu) sestávající ze dvou, z dopravního hlediska odlišných složek:

Nadřazené komunikační sítě, kterou tvoří

a) Pražský okruh a z vnějšku do něj zaústěné dálnice I. a II. třídy, silnice I. třídy I/12,
b) pozemní komunikace s celoměstským významem – Městský okruh, Průmyslový polookruh, hlavní radiály, Libeňská a Spořilovská spojka.

Městské uliční sítě, kterou tvoří

a) sběrné komunikace městského významu,
b) významné místní komunikace, které jsou převážně místními sběrnými komunikacemi.

Odůvodnění následujících článků se podrobně věnuje jednotlivým úsekům vybrané komunikační sítě.

Metropolitní plán samostatně vymezuje plochy mimoúrovňových křižovatek na nadřazené komunikační síti, které patří k nezbytnému vybavení silnic vyhrazených pro motorová vozidla. Oproti koridorům mají křižovatky podstatně větší dopad na okolí, hlavně plošným rozsahem. Proto je účelné jasně specifikovat umístění stávajících i navržených mimoúrovňových křižovatek, aby bylo možné relevantně posoudit jejich dopad na okolí. Mimoúrovňové křižovatky jsou zpravidla součástí návrhu jiných komunikací – součástí koridoru, v některých případech jsou ale navrženy mimoúrovňové křižovatky

samostatně, jedná se o výraznou přestavbu stávajících křižovatek nebo o výstavbu zcela nových na stávajících komunikacích (například mimoúrovňová křižovatka Beranka). Ve všech případech ale Metropolitní plán vymezuje křižovatky jednou překryvnou plochou bez specifikace jednotlivých větví a ramp, aby zbytečně nepředjímal dopravní organizaci křižovatky. Návrh nových křižovatek zpravidla vychází z nadřazené dokumentace.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.01 Ilustrace komunikační sítě
09.06.02 Ilustrace rozdělení území pro odůvodnění komunikační sítě

K článku 119
Nadřazená komunikační síť

Význam a charakteristika nadřazených komunikací
Dálnice I. a II. třídy a Pražský okruh jsou komunikace výlučně dopravního významu, čemuž odpovídá komfort návrhových prvků a vybavení dopravními a informačními zařízeními. Z hlediska širších dopravních vztahů zajišťují mezinárodní a celostátní dopravní vazby k hlavnímu městu a přenos tranzitní dopravy v rámci Česka. Příčný profil komunikací je ve čtyřpruhovém až šestipruhovém uspořádání směrově rozděleném středním dělícím pásem.

Vnější Pražský okruh doplňuje vnitřní Městský okruh a stávající propojení Kbelská – Průmyslová tvořící Průmyslový polokruh.

Hlavní pozemní komunikace s celoměstským významem jsou zpravidla místní komunikace I. třídy převážně dopravního významu plnící funkce silničního přivaděče, silničního průtahu nebo městského silničního okruhu. Tomu odpovídá dopravně technický charakter. Účelem tohoto typu sběrných komunikací je zajistit dostatečnou kapacitu a plynulost dopravy v přijatelné úrovni kvality. Na území Prahy zajišťují zpravidla radiální dopravní vazby mezi dálnicemi vstupujícími na území Prahy na hranici Pražského okruhu a Městským okruhem. Kromě základní úlohy přenosu dopravních proudů vnitřní a vnější dopravy zajišťují prostřednictvím městského okruhu jejich distribuci na navazující městskou uliční síť sběrných komunikací.

Uspořádání je monofunkční, slouží jako dopravní cesta pro automobilovou dopravu. Příčný profil ve čtyřpruhovém (vícepruhovém) uspořádání směrově rozděleném středním dělícím pásem odpovídá prostorovým a funkčním návaznostem na komunikace dálničního typu. Hlavní radiální komunikace procházející krajinou nebo málo urbanizovaným prostředím jsou dopravně významné liniové stavby pozemních komunikací začleněné do prostředí příměstské krajiny nebo městské periferie. Jsou navrhovány s vyšším dopravním komfortem. Charakteru komunikací odpovídají parametry návrhových prvků a vybavení dopravními zařízeními. Přes převážně technický charakter neztrácejí tyto koridory význam i pro

obytné prostředí města. Při návrhu je nutné mít na zřeteli architektonické a estetické aspekty řešení a účinky, kterými na okolní území působí. Jedná se o vytváření specifického veřejného prostoru, který by měl mít vizuální kvalitu spolupodílející se na utváření příměstských krajin i městské krajiny.

Hlavními radiálami jsou komunikace Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská – propojující Pražský a Městský okruh. Síť hlavních radiál doplňují spojky na Městský okruh – Spořilovská z Chodovské radiály a Libeňská z Prosecké radiály. Na Pražský okruh jsou nyní napojeny dálnice D1, D5, D6, D7, D10 a D11, v budoucnu dojde k napojení dálnic D8 (MÚK Březiněves), D3 (mimo Prahu) a silnic I. třídy I/2 a I/12, případně k formálnímu prodloužení a napojení dálnice D4, která dnes končí u Jílovišť a pokračuje jako silnice I/4. Prioritou dostavby komunikačního systému v Praze je dostavba obou okruhů s akcentem na dokončení Pražského okruhu.

Cílem výstavby uceleného nadřazeného komunikačního systému je:

a) realizace převážné části dopravního výkonu automobilové dopravy po technicky vybavených komunikacích mimo centrum města, v odůvodněných případech na jeho okraji s využitím tunelových úseků zohledňujících ochranu veřejného prostoru, životní prostředí a urbanistické hodnoty území,
b) distribuce automobilové dopravy trasou Pražského okruhu na hlavní vymezené radiály propojující Pražský a Městský okruh,
c) vedení tranzitní vnitrostátní a mezinárodní automobilové dopravy ve stopě navrženého Pražského okruhu s minimalizací vlivu na zastavitelné území a omezení nežádoucího zbytného zatížení Městského okruhu,
d) podstatné omezení nežádoucího průjezdu městem v diametrálních vztazích s maximálním využitím trasy Městského okruhu pro vnitroměstskou dopravu,
e) vytvoření podmínek pro postupnou regeneraci městských komunikací a veřejných prostorů formou stavebních úprav s využitím prvků zklidňujících dopravu a umožňujících vyšší komfort pro pěší bezmotorovou dopravu.

Pražský okruh

610/-/1 Pražský okruh, stavba č. 511 (Běchovice – Dálnice D1); Návrh
610/-/2 Pražský okruh, stavba č. 518 (Ruzyně – Suchdol); Návrh
610/-/3 Pražský okruh, stavba č. 519 (Suchdol – Březiněves); Návrh
610/-/4 Pražský okruh, stavba č. 520 (Březiněves – Satalice); Návrh

Pro Pražský okruh se dříve užíval i název Silniční okruh kolem Prahy nebo zkratka SOKP. Dnes je také možné setkat se s označením dálnice D0. Těmito názvy se myslí ta stejná dopravní stavba, Metropolitní plán používá výhradně označení Pražský okruh.

ÚAP, předchozí územní plán i Koncept 09 a další zpracované dopravně inženýrské dokumentace zdůrazňují potřebu řešit

problematiku přetížené komunikační sítě hlavního města způsobené tranzitní a vnější zdrojovou a cílovou automobilovou dopravou s využitím Pražského okruhu. Navržené úseky dostavby Pražského okruhu jsou potvrzeny ve stopách stanovených v ZÚR. V odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR (textová část odůvodnění, strana 70) je uveden výčet celkem 21 vypracovaných dokumentací (studií, porovnávacích studií, rešerší, posudků a dalších dokumentů) vztahující se k porovnání variant trasování severozápadní části Pražského okruhu. Metropolitní plán přebírá trasu z nadřazené dokumentace a respektuje zpracované dokumentace. Konkrétní vymezený koridor je potom rozsahem přizpůsoben měřítku územního plánu, MPP respektuje dohody v území a technické prověření jednotlivých úseků staveb. Zohledňuje zpracované krajinářské studie a dokumentaci Pražského okruhu pro posouzení EIA. Je navržen adekvátní rozsah tunelů a dalších souvisejících staveb včetně krajinných úprav. Je respektován požadavek na vysokou odbornou úroveň technického řešení včetně odůvodněných tunelových úseků a dalších stavebně technických opatření zajišťujících zmírnění dopadů dopravní stavby na životní prostředí, kvalitu veřejného prostoru a začlenění stavby do terénu podílející se vysokou vizuální hodnotou na vytváření příměstských krajin.

Metropolitní plán vymezuje koridor Pražského okruhu v úseku mezi napojením v mimoúrovňové křižovatce na dálnici D1 exit 10 u Modletic a Běchovicemi (stavba 511) v trase vedené východně od Kolovrat mezi Netluky a Hájkem, východně od Dubče do nové mimoúrovňové křižovatky s I/12 a Štěrboholskou radiálou. V úseku Horní Počernice – Březiněves (stavba 520) je trasa vymezena koridorem východně od Satalic, kolem východního okraje Vinoře, severně od Miškovic a Třeboradic do mimoúrovňové křižovatky s D8 jižně od Březiněvsi. V úseku Ruzyně – Březiněves je trasa v úseku D7 – mimoúrovňová křižovatka Rybářka (stavba 518) vedena jižně od Přední Kopaniny a severně od Nebušic, dále jižně od Horoměřic na severní okraj Suchdola (mimoúrovňová křižovatka s II/241), následující úsek v Suchdole mezi mimoúrovňovou křižovatkou Výhledy a mimoúrovňovou křižovatkou Rybářka je veden v tunelové trase. Součástí Pražského okruhu je také přivaděč Rybářka vedený oblastí Suchdola a Sedlece 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 převážně v tunelové trase. Pražský okruh přechází koryto Vltavy mostem, jehož součástí je i lávka pro pěší a cyklisty. Na pravém břehu Vltavy trasa pokračuje severně od Čimic a Zdib a do dálnice D8 je zaústěna v mimoúrovňové křižovatce Březiněves (stavba 519). Součástí Pražského okruhu je Čimický přivaděč vymezený trasou v oblasti Čimic do ulice Spořická (v MPP na něj navazuje koridor pro komunikační propojení Spořická – Dopraváků, které vytvoří obchvat Dolních Chaber). Nedokončený okruh způsobuje zvýšení intenzity na realizovaných částech, což vyvolává potřebu na jejich neúměrné rozšíření. Metropolitní plán v návaznosti na požadavky dotčených orgánů ve společném jednání vymezuje pro tyto záměry koridory pro zkapacitnění stávající stavby 515 Pražského okruhu a dálnice D10.

Urychlená dostavba Pražského okruhu ale zůstává efektivnější cestou.

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, zejména v jižní odkloněné trase, části severovýchodní trasy stavby 520 a severozápadní části stavby 518 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:

a) zajištění dopravních vazeb mezi nejvýznamnějšími komunikacemi mezinárodního, celostátního i regionálního významu,
b) převedení tranzitní dopravy z centra města mimo intenzivně zastavěnou oblast,
c) distribuci vnější cílové dopravy směřující na území Prahy,
d) realizaci části vzájemných vnitroměstských vztahů v územích na obvodu města,
e) realizaci chybějícího komunikačního propojení severní a západní oblasti Prahy.

V regionálním a metropolitním měřítku přebírá Pražský okruh největší část dopravy s vazbou k hlavnímu městu, která je tvořena buď dopravou vnitroměstskou nebo dopravou, která má ve městě zdroj nebo cíl. Vlastní tranzitní doprava s celostátním a mezinárodním významem tvoří jen menší část celkového dopravního výkonu. Pražský okruh by měl proto řešit zejména dopravu se vztahem k Praze, která představuje rozhodující podíl jeho celkového dopravního zatížení a distribuovat ji již na hranicích Prahy na příslušné prvky nadřazené komunikační sítě a na ni navazující městské uliční sítě. Tuto úlohu nejlépe plní v poloze vážící se přímo na vnitroměstskou komunikační síť, naopak jeho dopravní účinnost a význam pro vnitroměstské vztahy rychle klesá s rostoucí vzdáleností od hranic hlavního města. Přesto se vyskytují diskuse o jeho situování vůči hranici Prahy, podceňování prioritního významu pro dopravu v hlavním městě a klíčového významu dopravní výkonnosti trasy okruhu v závislosti na jeho poloze. Jakákoli oddálená poloha okruhu rychle snižuje v porovnání s prověřenou, oficiálně navrhovanou a dlouhodobě sledovanou trasou jeho účinnost pro řešení příměstské a vnitroměstské dopravy pražské metropole ve prospěch výrazně menšinového podílu regionální tranzitní silniční dopravy náležející do řešení regionálního okruhu na území Středočeského kraje. Z hlediska potřeb řešení automobilové dopravy na území hlavního města není odsouvání Pražského okruhu hlouběji na území Středočeského kraje systémově správné, ze zvyšující se vzdáleností trasy od okraje města se prodlužuje délka jízdy vozidel k cíli a v důsledku toho se snižuje míra jeho využití v neprospěch zatížení v kratších relacích na vnitroměstské komunikační síti. Pro odůvodnění zvolené trasy je

nutné neopomenout minulé zkušenosti s trasováním Pražského okruhu na jihu Prahy a negativní vliv tohoto řešení na dopravní zatížení kratšího propojení komunikace K Barrandovu a Jižní spojky na Městském okruhu (zatížení viz Ročenka dopravy 2024, TSK Praha, 2025), což vyvolává potřebu doplňování systému o další komunikační propojení, příkladem je Vestecká spojka.

Absence uceleného vnějšího Pražského okruhu se projevuje nadměrným zatížením úseků Městského okruhu i radiálních tras směřujících zvnějšku do přetížených vjezdů v prostorech mimoúrovňových křižovatek Městského okruhu nacházejících se poměrně blízko centru města (Chlumecká, V Holešovičkách, Svatovítská, Patočkova, Radlická, Vrchlického, Strakonická, Vídeňská, Českobrodská a další). Vznikající kongesce následně vyvolávají ve špičkových hodinách potřebu určitých stupňů regulace provozu. Kapacita řady dalších významných městských komunikací je pak nežádoucím způsobem využívána pro zbytnou automobilovou dopravu a po jejím vyčerpání dochází k vytváření lokálních objížděk stopami jinak dopravně méně zatížených ulic v městské zástavbě. Proto Metropolitní plán stanovil v oblasti silniční automobilové dopravy prioritu dostavby Pražského okruhu v dlouhodobě potvrzené poloze stanovené ZÚR s akcentem na stavbu 511 v úseku D1 – Běchovice, která je nutná pro vymístění tranzitní kamionové dopravy z oblasti Spořilova a Zahradního města s navazujícím úsekem stavby 520 Satalice – Březiněves a zbývajících úseků staveb 518 a 519 v úseku mezi Ruzyní (D7) a Březiněvsí (D8). V této souvislosti je třeba zdůraznit význam stanovené polohy Pražského okruhu nikoliv z hlediska podílu tranzitní nákladní dopravy, ale zejména z hlediska přínosu pro řešení automobilové dopravy na území hlavního města s převažující každodenní individuální automobilovou dopravou. Volba vzdálenější trasy Pražského okruhu od Prahy by měla nepříznivý vliv na rozdělení celkového dopravního výkonu mezi vnějším a vnitřním okruhem. Příkladem budiž delší trasa Pražského okruhu vedená mezi Písnicí a dálnicí D1 jižně od Jesenice mimo území hlavního města, která nevytváří pro automobilovou dopravu dostatečně přitažlivou nabídku oproti kratšímu propojení Pražského okruhu se severojižní magistrálou vedené komunikací K Barrandovu přes Barrandovský most na Jižní spojku. Potřebu řešit nastalou situaci v dopravní obsluze jihu Prahy dokládá návrh koridoru pro doplnění komunikační sítě kratším propojením Pražského okruhu a dálnice D1 Vesteckou spojkou, z níž již je v provozu úsek Pražský okruh – Vídeňská s tím, že spojka převezme podíl dopravy směřující radiálně z příměstské oblasti po komunikacích Vídeňská a Hrnčířská s nežádoucím průjezdem Hrnčířemi a Šeberovem do MÚK s D1 Na Jelenách.

Nedokončená trasa Pražského okruhu má negativní vliv na dopravní zatížení komunikační sítě v hlavním městě, zvláště na provoz Městského okruhu, který má v provedení šetrném k městskému prostředí při využití většího rozsahu tunelových úseků limitovanou kapacitu. Při jejím vyčerpání klesá funkčnost této významné dopravní stavby primárně určené pro ochranu historicky cenného centra města. Priorita bezpečnosti a plynulosti provozu v tunelových úsecích vede ve špičkových intervalech k regulaci provozu světelnou signalizací na vjezdech. V důsledku toho pak dochází k přitížení

tradičních povrchových tras dopravy, které se nacházejí často v údolních polohách širší centrální oblasti hlavního města s vysokou koncentrací obyvatel. Protože ale vnitroměstské komunikace včetně Městského okruhu nebudou na takový dopravní tlak dimenzované, budou na nich pravidelně vznikat kongesce. Při nich mnohokrát stoupá množství emisí znečišťujících látek produkovaných motory automobilů, jednak v důsledku neustálé akcelerace a brzdění, jednak v důsledku emisí při stání v kolonách. V těchto oblastech je nepříznivě ovlivněna kvalita ovzduší. Vliv chybějících úseků Pražského okruhu se negativně projevuje na zatížení komunikační sítě v oblastech s velkým počtem obyvatel. Nejsilněji je ovlivněna jihovýchodní oblast Prahy, konkrétně Jižní Město, Spořilov a Zahradní Město. Nerealizovaná část okruhu mezi D1 a Běchovicemi způsobuje závlek těžké nákladní dopravy s vysokým podílem tranzitujících kamionů na trasu Jižní spojky. V současné době byla zahájena výstavba této důležité části Pražského okruhu úseku 511, která po zprovoznění převede těžkou nákladní dopravu z Jižní spojky na trasu dálničního okruhu D0.

Pro zlepšení současné kritické situace navrhuje Metropolitní plán dopravní koncepci navazující na pozitivní výstupy (viz níže) předcházejících strategií podložené vypracovanými podrobnými dokumentacemi a posudky, které jsou konfrontovány s aktuálním vývojem automobilové dopravy ve městě. Z hlediska širších dopravních vazeb a dopravních preferencí je nezbytné dodržet optimálně stanovené priority v dostavbě nadřazené komunikační sítě ve vztahu Pražského a Městského okruhu. Přednostní realizace Pražského okruhu napomáhá řešení distribuce vnější dopravy na městskou uliční síť a převzetí podílu tranzitní vnitrostátní dopravy.

K požadavkům na prověření nebo vymezení alternativních tras Pražského okruhu je možné dále přímo citovat text odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR:
„Některé městské části hl. m. Prahy podaly ke Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy podnět, požadující prověření alternativní trasy Pražského okruhu v poloze od Prahy oddálené na území Středočeského kraje. Tento podnět byl v průběhu prací na aktualizaci č. 1 ZÚR prověřován s využitím podkladu, který byl uplatněn jako příloha připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy a vyhodnocován vůči trase ukládané Zprávou k zapracování. Koridor regionální varianty Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) není obsažen v žádné územně plánovací dokumentaci obcí na území Středočeského kraje ani v ZÚR Středočeského kraje. Rozvoj Prahy i všech obcí v regionu probíhá s předpokladem, že realizace chybějících částí Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) se uskuteční v koridoru navrženém dle aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, který odpovídá trase okruhu vymezené v platném ÚP hl. m. Prahy i v územních plánech dotčených obcí ve Středočeském kraji. Současně je třeba uvést, že byl vzat v potaz i negativní postoj dotčených obcí ve Středočeském kraji, v jejichž územních plánech žádné alternativní varianty obsaženy nejsou. V této souvislosti je třeba uvést, že probíhající intenzivní urbanizace příměstské oblasti kolem Prahy, ovlivní konečné řešení trasy regionálního koridoru přeložek silnice II/101.“

V minulosti bylo vyhledávání a optimalizování trasy Pražského okruhu předmětem mnoha prověřování a posuzování, ať už v rámci procesů stavebního zákona nebo posuzování vlivů na životní prostředí. V drtivé většině případů byla v rámci variantního posouzení jednoznačně vyjádřena podpora stabilizovanému řešení potvrzenému i Metropolitním plánem, které je navrženo v PÚR, Územním rozvojovém plánu i ZÚR y a ZÚR SK. Proto navržený koridor pro severozápadní úsek Pražského okruhu mezi Ruzyní a Březiněvsí (respektive mezi dálnicemi D7 a D8) sleduje po desetiletí stabilizovanou trasu okruhu, která byla i součástí předchozího územního plánu.

Z výstupů zpracovaných dokumentů vyplývá skutečnost, že v kontextu hodnocených kritérií je pro realizaci stavby nejvhodnější tato dlouhodobě stabilizovaná trasa Pražského okruhu, a to z následujících důvodů:

a) výrazně lepší účinnost trasy,
b) efektivnější distribuce dopravy v přiměřeně vzdálené poloze od centra města,
c) vyšší přínos pro ochranu území Prahy před vnější cílovou dopravou,
d) příznivější rozdělení dopravních intenzit mezi Pražským a Městským okruhem,
e) kvalitnější zajištění dopravní obsluhy okrajů Prahy,
f) realizace chybějícího propojení městských částí Prahy 6 a Prahy 8,
g) výrazně nižší rizika zpoždění projektové přípravy staveb a vyšší ekonomická efektivita.

Zejména je důležité pro hodnocení a argumentaci při volbě vedení trasy Pražského okruhu zdůraznit klíčové kritérium rozdílné účinnosti silničního okruhu v neprospěch severní odsazené trasy s jejími dopady na vysoké dopravní intenzity na městské komunikační síti, které je pro dělbu intenzit dopravy mezi Pražským a Městským okruhem zásadní, viz odůvodnění Aktualizace č. 1 ZÚR: *„Městský okruh a návazné radiály nejsou na toto zvýšení intenzit dimenzovány a je nežádoucí je na tuto situaci dále technicky a kapacitně adaptovat. Vzhledem k dynamickému rozvoji vnějších oblastí Prahy, který není v souladu s adekvátním rozvojem dopravní a technické infrastruktury, lze očekávat další závažné zhoršení situace, a to i v širším území hl. m. Prahy. Další průtahy při přípravě staveb 511, 518 a 519 jsou tedy spojeny se všemi negativními důsledky, které souvisí s plošným přetížením sítě místních komunikací na území hl. m. Prahy při absenci kapacitního propojení obou břehů Vltavy v severní oblasti Prahy.“*

Souhrnně řečeno, ZÚR i zpracované vyhodnocení vlivů EIA potvrdilo vhodnost dlouhodobě sledované jižní trasy severní části Pražského okruhu, která navazuje na ZÚR SK a jako jediné řešení vyhovuje jednak úkolům daným v Politice územního rozvoje a jednak potřebám hlavního města a jeho spádovému metropolitnímu regionu.

Před přijetím MPP došlo k zahájení realizace stavby 511 Pražského okruhu, konkrétní parametry této části Pražského okruhu včetně souvisejících staveb jsou tedy zcela prověřené a stabilizované a odpovídají plochám a koridorům vymezeným v Metropolitním plánu. Zároveň bylo vydáno stanovisko EIA pro stavby 518 a 519, koridor vymezený v Metropolitním plánu byl závěrům vyhodnocení EIA přizpůsoben. Vymezení tak odpovídá dohodám aktuálním v době přijetí MPP v území a nejaktuálnějším projektovým prověřením s tím, že v místech, kde dochází k dalšímu prověřování přeložek technické infrastruktury a prověřování dalších souvisejících staveb byl koridor adekvátně rozšířen pro zajištění flexibility tohoto prověření.

Z tohoto důvodu Praha iniciovala u investora stavby ŘSD zpracování dopravně – krajinářské studie Pražský okruh (JK architekti, 2022), která byla následně rozpracována v Koncepci řešení stavby D0 518 Ruzyně – Suchdol (Pragoprojekt, 2025) a v Koncepci řešení stavby D0 519 Suchdol-Březiněves (AFRY + SATRA, 2025). Obdobná dopravně – krajinářská studie byla zpracována pro stavbu č. 520 (JK architekti, 2023) které předcházela studie TES DO 520 Březiněves – Satalice, optimalizace varianty dle ZŘ (Pragoprojekt, 2022). Výstupy z těchto dokumentů byly v míře odpovídající měřítku MPP zohledněny s cílem zajistit potřebné vazby v území a zmírnit negativní dopady staveb krajinářskými úpravami. Část těchto úprav bude realizována přímo ve vymezených koridorech, změny v krajině s ohledem na regulaci otevřené krajiny založenou na zvyšování ekologické stability nemusí být přímo zobrazeny v grafické části MPP.

Samotná trasa Pražského okruhu včetně vymezení tunelových úseků a rozsahu mimoúrovňových křižovatek je v dnešní době dostatečně prověřená a mohla tak být i v návaznosti na dohodu nad stanoviskem Ministerstva dopravy zakotvena v MPP. V souladu s legislativou a s ustanovením textové části je možné realizovat stavby vedlejší i pokud jsou umístěné mimo samotný koridor. Nadále jsou v rámci dílčích studií proveditelnosti prověřovány parametry stavby 520, koridor v MPP je vymezen v dostatečné šířce, aby bylo možné umístit různé varianty stavby včetně varianty částečně tunelové. Součástí vymezení v Metropolitním plánu je i vymezení nejdůležitějších přeložek sítí technické infrastruktury a některé související krajinné úpravy. Další vegetační výsadby jsou v souladu s regulací otevřené krajiny přípustné.

V rámci vymezených koridorů jsou vymezeny i plochy pro mimoúrovňové křižovatky, které jsou nedílnou součástí Pražského okruhu:
611/938/1013 Mimoúrovňová křižovatka Lipany
611/939/1010 Mimoúrovňová křižovatka Kolovraty
611/942/1014 Mimoúrovňová křižovatka Netluky
611/945/1006 Mimoúrovňová křižovatka Dubeč
611/925/1017 Mimoúrovňová křižovatka Ruzyně
611/925/1020 Mimoúrovňová křižovatka Výhledy
611/961/1018 Mimoúrovňová křižovatka Rybářka
611/903/1005 Mimoúrovňová křižovatka Čimice
611/922/1002 Mimoúrovňová křižovatka Březiněves

611/919/1007 Mimoúrovňová křižovatka Horní Počernice sever
611/922/1004 Mimoúrovňová křižovatka Čakovice
611/922/1022 Mimoúrovňová křižovatka Ďáblice

Dopravní stavby jsou součástí ZÚR pod kódy DS1, DS2, DS3, DS4, DS5, DS6, DS8 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/1, 600/Z/2, 600/Z/3, 600/Z/4, 600/Z/5, 600/Z/6, 600/Z/8).

Městský okruh
610/-/49 Městský okruh Pelc-Tyrolka – Balabenka; Návrh
610/-/121 Městský okruh Balabenka – Jarov; Návrh
610/-/122 Městský okruh Jarov – Štěrboholská radiála; Návrh

Pro východní úsek Městského okruhu definuje Metropolitní plán trasu mezi Pelc-Tyrolkou, Balabenkou, Jarovem (Českobrodskou) a Štěrboholskou radiálou (do mimoúrovňové křižovatky Rybníčky). Souběžná trasa Průmyslového polokruhu mezi mimoúrovňovou křižovatkou Liberecká a mimoúrovňovou křižovatkou Štěrboholská radiála je vedena ve stopě komunikací Kbelská a Průmyslová s tím, že je pro komunikaci Kbelskou v mezikřižovatkovém úseku Kolbenova – Poděbradská navržen koridor pro částečné zahloubení včetně přestavby obou křižovatek Kbelská-Kolbenova a Kbelská–Poděbradská. Průmyslový polookruh zařazený do nadřazeného komunikačního systému spojuje Proseckou radiálu s vazbou na D8 a Pražský okruh v Březiněvsi s ostatními radiálami východní části Prahy Vysočanskou a Štěrboholskou v souladu s koncepcí včasného rozvádění cílové a tranzitní dopravy celostátního a regionálního významu sítí hlavních sběrných komunikací včetně využití distribuční funkce Městského okruhu.

Trasa Městského okruhu Pelc-Tyrolka – Rybníčky je na základě prověření v Urbanisticko-dopravní studii – Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka (JK ARCHITEKTI, SATRA, Rehwaldt Landscape Architects, 2022) (která je potvrzená v dokumentaci pro územní rozhodnutí (SATRA a kolektiv, 2025) vymezena v úseku Pelc-Tyrolka – Balabenka obousměrně v tunelové trase pod Bílou skálou. Úsek Balabenka – Jarov – Malešice je podpovrchový, vedený v tunelu s napojením povrchových komunikací Spojovací a Českobrodská v mimoúrovňových křižovatkách. V úseku Malešice – Rybníčky je trasa vedená také podpovrchově do mimoúrovňového křížení s Černokosteleckou, přičemž je důraz kladen na plynulost provozu v obou křižujících se směrech a zachování kapacity křižovatky. Ve větší podrobnosti byly souvislosti dopravních staveb na Balabence a navazující stavby pro bezmotorovou dopravu řešeny v navazující urbanisticko-dopravní studii uzlu Balabenka (JK ARCHITEKTI, SATRA, Mott MacDonald CZ, METROPROJEKT, 2025).

Zbývající úsek Městského okruhu je veden povrchově až do napojení na Štěrboholskou radiálu v mimoúrovňové křižovatce Rybníčky. Městský okruh umožní realizovat velkou část dopravního výkonu vnitroměstské dopravy po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelových úseků, které snižují negativní vlivy automobilové

dopravy na území a významně přispívají ke zkvalitnění životního prostředí a veřejného prostoru. Mimoúrovňové křižovatky jsou navrženy s ohledem na městské prostředí v minimálním půdorysném rozměru a co nejvíce integrované do zástavby. Řešení Městského okruhu s tunelovými úseky vyžaduje značné finanční prostředky, nicméně zprovozněné úseky prokazují ve velmi náročných terénních podmínkách technickou odůvodněnost a nezastupitelný význam v ochraně jedinečných krajinných a urbanistických hodnot Prahy.

Dokončený Městský okruh přenese velkou část dopravního výkonu vnitroměstské automobilové dopravy z centra města a zejména sníží její negativní vlivy v husté, avšak prostorově sevřené, historicky založené uliční síti ve prospěch zvýšení kvality veřejného prostoru a životního prostředí. Výhledově přispěje k částečnému snížení dopravního zatížení centra města a pozitivně ovlivní možnost realizace opatření zaměřených k přiměřenému dopravnímu zklidnění vnitřní části Prahy, v urbanisticky významných oblastech vltavských nábřeží Starého Města a Malé Strany a v okolí Severojižní magistrály. Dokončení východního úseku Městského okruhu v současném návrhu s velmi náročným prostorovým, technickým a finančním řešením vyžaduje zaměřit pozornost na širší dopravní souvislosti a celkové vyhodnocení stavu komunikační sítě ve východní oblasti Prahy. Technické úpravy a přestavba křižovatek Průmyslového polookruhu s Kolbenovou a Poděbradskou do mimoúrovňového řešení zlepší kvalitu veřejného prostoru a životního prostředí a určitou mírou zkapacitnění napomáhá ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti provozu a dílčímu přerozdělení dopravních vztahů na obou severojižních tazích. Propojení Průmyslová – Kbelská – Cínovecká převezme tranzitní a celoměstské dopravní vztahy k dálnici D8 zejména ve vztahu k průmyslové oblasti Prahy, zatímco podíl vnitroměstské dopravy vozidel limitované hmotnosti by byl veden po sběrných komunikacích spojení Pelc-Tyrolka – Rybníčky bez nežádoucího průjezdu ulicí V Holešovičkách.

Nedokončený Městský okruh vyvolává v provozu tunelových komplexů přechodné dopravní problémy. Dochází k přetížení v období dopravních špiček související s regulací provozu na vjezdech do tunelů, což závisí i na dopravních omezeních na návazných úsecích v důsledku stavebních prací a dopravních nehod při omezené kapacitě návazných částí městské uliční sítě a absenci alternativních dopravních tras ve městě. Tyto skutečnosti mají vliv na dopravní situaci na síti hlavních, zpravidla radiálních a kapacitně nevyhovujících místních komunikací, na nichž dochází v ranní dopravní špičce vlivem kongescí ve směru do centra ke značným časovým prodlevám.

Metropolitní plán pro dostavbu Městského okruhu vymezuje dostatečně široké koridory, které umožní výstavbu mimoúrovňových křižovatek i souvisejících přeložek navazujících komunikací a umožní začlenit Městský okruh do městského prostředí. Zároveň ale Metropolitní plán v návaznosti na podrobné prověření konkrétních parametrů stavby vymezuje i adekvátní regulaci ostatních vrstev nacházejících se v koridoru tak, aby bylo možné realizovat v okolí stavby dostatečně kapacitní městskou zástavbu, parky a další

nestavební bloky. Součástí MPP je i vymezení uličních prostranství v okolí stavby, dopad Městského okruhu na životní prostředí bude minimalizován. Dojde k efektivnímu využití pozemků ve vlastnictví města a nebude docházet k vytváření neúměrného množství zbytkových prostorů. Součástí MPP je i vymezení nejdůležitějších vazeb pro bezmotorovou dopravu (cyklotras, lávek pro pěší a podobně). Zvláštní péče musí být věnována území v okolí Balabenky a okolí křižovatky Městského okruhu s Černokosteleckou. Součástí navrženého řešení je zohlednění urbanistické studie Pelc-Tyrolka.

V rámci vymezených koridorů jsou vymezeny i plochy pro mimoúrovňové křižovatky, které jsou nedílnou součástí Městského okruhu:611/024/1039 Mimoúrovňová křižovatka U Kříže
611/05/1038 Mimoúrovňová křižovatka Balabenka
611/067/1032 Mimoúrovňová křižovatka Zborov
611/583/1062 Mimoúrovňová křižovatka K Žižkovu
611/898/1028 Mimoúrovňová křižovatka Rybníčky
611/881/1024 Mimoúrovňová křižovatka Hrdlořezy

Dopravní stavby jsou součástí ZÚR pod kódem DS20 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/20).

Průmyslový polookruh
610/-/80 Přestavba ulice Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína; Návrh

Průmyslový polookruh tvoří sběrné komunikace Kbelská a Průmyslová propojující Proseckou radiálu se Štěrboholskou radiálou a Jižní spojkou. Jeho význam spočívá v distribuci části dopravy v uvedených relacích ve východní části Prahy. Je významný pro vedení nákladní dopravy směřující do průmyslových areálů ve východních oblastech Prahy. Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu ulic Kbelské a Průmyslové v oblasti Hloubětína. Částečné zkapacitnění trasy, přestavba profilu, úprava nivelety a křižovatek Kbelské, potažmo Průmyslové s Kolbenovou a Poděbradskou umožní vyšší kvalitu začlenění do městského prostoru. Tím přispěje ke snížení dopravního zatížení ve vnitřním území města a zejména v trase východní části Městského okruhu včetně úseku Prosecké radiály od dálnice D8 po mimoúrovňovou křižovatku Vychovatelna. Průmyslový polookruh je vymezen v rámci nadřazené komunikační sítě v ZÚR. Více je jeho význam odůvodněn výše v rámci Městského okruhu. Metropolitní plán při vymezení koridoru respektuje podrobné technické prověření stavby, které oproti historickým projektům minimalizuje dopad stavby na životní prostředí, zejména minimalizací rozsahu mimoúrovňových křižovatek na Poděbradské a Kbelské. Tunelové propojení těchto dvou křižovatek umožní výrazné zkvalitnění veřejných prostranství v okolí Hloubětína.

V rámci vymezeného koridoru jsou vymezeny i plochy pro mimoúrovňové křižovatky, které jsou jeho nedílnou součástí:
611/595/1023 Mimoúrovňová křižovatka Hloubětín
611/204/1027 Mimoúrovňová křižovatka Poděbradská

Libeňská spojka
610/-/119 Libeňská spojka; Návrh

Libeňská spojka navrhovaná v parametrech šetrných k veřejnému prostoru je jako sběrná komunikace celoměstského významu vedená v tunelové trase. Zajišťuje propojení mezi mimoúrovňovou křižovatkou Vychovatelna a Městským okruhem v prostoru Čuprova, Balabenka. Převede dopravu ze severní oblasti města směřující jižním směrem na Městský okruh a sníží dopravní zatížení na komunikaci V Holešovičkách. Koridor vymezený Metropolitním plánem respektuje řešení příznivé pro veřejný prostor a zástavbu vycházející z Urbanisticko-dopravní studii – Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka (JK ARCHITEKTI, SATRA, Rehwaldt Landscape Architects, 2022), která je potvrzená v dokumentaci pro územní rozhodnutí (SATRA a kolektiv, 2025).
Libeňská spojka je součástí připravovaného souboru staveb Městského okruhu.

Součástí navrženého koridoru je i vymezení plochy pro mimoúrovňovou křižovatku:611/113/1042 Mimoúrovňová křižovatka Vychovatelna

Dopravní stavby jsou součástí ZÚR pod kódem DS1 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/21)

Spořilovská spojka
610/-/108 Zakrytí ulice Spořilovské

Stávající Spořilovská spojka propojuje Chodovskou radiálu u Jižního Města s Městským okruhem u Spořilova. S ohledem na její nepříznivý prostorový dělící efekt a negativní vlivy automobilové dopravy na obytnou zástavbu, vymezuje Metropolitní plán koridor pro částečné zakrytí komunikace do tunelu. Vzhledem k postavení Spořilovské spojky v dopravním systému města s jejími vlivy na životní prostředí bude toto opatření odůvodněné i po převedení tranzitní nákladní dopravy na navržený úsek Pražského okruhu, stavbu 511. Součástí souvisejících úprav okolí je výstavba tramvajové trati a realizace nového parku. Technické řešení bylo prověřeno ve Studii zakrytí Spořilovské spojky (třiarchitekti, SATRA, 2016), která zkoumala dopad na sousední veřejná prostranství.

Hlavní radiály

610/-/69 Břevnovská radiála, úsek Pražský okruh – Vypich; Návrh
610/-/173 Břevnovská radiála, úsek Vypich – Malovanka; Návrh
610/-/81 Radlická radiála; Návrh
610/-/120 Vysočanská radiála; Územní rezerva

Hlavní radiály jsou vybrané komunikace celoměstského významu, které zajišťují velkou část vnitroměstských dopravních vztahů mezi centrem města a okrajovými částmi a propojují Pražský okruh s Městským okruhem. Tyto páteřní sběrné komunikace zajišťují nezbytná spojení mezi oběma okruhy a základní vazby na

vnitroměstskou síť. Význam hlavních radiál, které mají spolu se silničními okruhy výlučnou dopravní funkcí a tomu přizpůsobené návrhové parametry a vybavení, spočívá v přenosu cílové vnější dopravy v nejkratší relaci bez nadbytečného zatěžování vnitroměstské sítě. Jsou situovány v přímých vazbách na nejdůležitější dálniční vztahy s celostátním a mezinárodním významem. Radiály jsou v podstatě monofunkčními stavbami, ale na okrajích Prahy musí být charakterem a vybavením přirozenou součástí příměstské krajiny, respektovat krajinné hodnoty a uvnitř města vizuálně přizpůsobit svoji podobu městské zástavbě, přispívat k vyšší kvalitě veřejného prostoru a jeho využití.

Chodovská radiála je stávající komunikace v jižní části Prahy, která ve vazbě na dálnici D1 propojuje Pražský okruh na jihovýchodě s Městským okruhem u Spořilova. Pro napojení Vestecké spojky spojující Pražský okruh u Jesenice s dálnicí D1 u Újezda je navržena plocha pro novou mimoúrovňovou křižovatku. V době přijetí MPP má tento významný dopravní tah podobu dopravní tepny s typickými prvky komunikace pro motorová vozidla, cílem je přestavba komunikace v zastavitelném území na páteřní třídu celoměstského významu propojující centrum města s významnými městskými částmi vizuálně atraktivní trasou se špičkovými výhledy na metropoli.
V Metropolitním plánu je část radiály vymezena jako metropolitní třída. Revitalizace severojižní magistrály příznivě změní vnímání veřejného prostoru komunikace a možnosti jejího všestranného využití.
Cílem je postupná proměna v prvořadé reprezentativní, výstavní veřejné prostranství sousedících městských částí Prahy 1, 2 a 4.

Chuchelská radiála je vedena ve stopě ulice Strakonické v návaznosti na dálnici D4 a propojuje Pražský okruh u Lahovic s Městským okruhem na levém předmostí Barrandovského mostu. V současné době je kapacita tohoto úseku často zcela vyčerpána v období ranních dopravních špiček v důsledku kritického zatížení Barrandovského mostu a Jižní spojky. Část řidičů využívá objezd Zbraslaví na most Závodu míru a Komořanskou, jejíž technický stav není schopen toto dopravní zatížení přenést. Příčina stavu je opět především v nedokončenosti Pražského okruhu (stavba 511) a v nižší atraktivitě od centra vzdálenější jižní části Pražského okruhu realizovaného v odkloněné trase od centra do oblasti Modletic.
Metropolitní plán nepovažuje za vhodné Chuchelskou radiálu dále zkapacitňovat směrem k dálničnímu charakteru a pro zlepšení stavu vytváří podmínky pro zlepšení standardu veřejné dopravy, prioritní dostavbu chybějícího východního úseku Pražského okruhu umožňující převedení tranzitní dopravy z Jižní spojky Městského okruhu a uvolnění kapacity této komunikace pro vnitroměstské vztahy, výstavbu trasy metra D se záchytným parkovištěm P+R u stanice Depo Písnice, výstavbu nové Komořanské komunikace v trase vedené mimo střed Komořan v souběhu se železniční tratí a podmínky pro vyšší nabídku objízdných tras (realizace Vestecké spojky, stavební úpravy Kunratické spojky včetně křižovatek a další).
Chuchelská radiála má velký význam pro veřejnou dopravu, jezdí po ní důležité autobusové linky, které se podílejí na dopravní obsluze městských částí v Připraží i sídel v regionu.

Radlická radiála je vedena z Pražského okruhu v pokračování dálnice D5 od mimoúrovňové křižovatky Třebonice ve stávající stopě Rozvadovské spojky podél severního okraje Jihozápadního Města do mimoúrovňové křižovatky Bucharova. Z hlavních radiál je další pokračování této v podstatě jediné kapacitní komunikace v západní části Prahy nejvíce chybějící. Dopravní proudy jsou vedeny v náhradních trasách po místních komunikacích Radlické, Plzeňské, Vrchlického, Patočkově a Evropské. Navržený koridor směřuje do Butovic, za upravenou mimoúrovňovou křižovatkou s Řeporyjskou a Karlštejnskou a pokračuje přibližně v místě Radlické ulice v trase celistvého tunelového úseku v zástavbě Butovic a Jinonic. Dále pokračuje do raženého tunelu mezi Jinonicemi a Zlíchovem, kde se napojí na Městský okruh. Jakkoli je tato radiála významná pro snížení nežádoucího zatížení průjezdnou dopravou v oblasti Smíchova a Radlic, její realizace musí následovat až po zprovoznění stavby 511 Pražského okruhu. V opačném případě by došlo k atraktivnímu zkrácení trasy pro průjezdnou dopravu v relaci D5 – Radlická radiála – Barrandovský most – Jižní spojka – Štěrboholská radiála s vazbami na D11 a D10 znamenající zbytečné zavedení tranzitu na hranici centra města. Hrozil by další nárůst dopravního zatížení jižního úseku Městského okruhu – Jižní spojky – nahrazujícího v současnosti chybějící úseky Pražského okruhu. Kapacitně kritickým místem Městského okruhu po zprovoznění Radlické radiály bez dokončeného Pražského okruhu by byl úsek mezi vyústěním Radlické radiály a Barrandovským mostem.

Metropolitní plán vymezuje koridor pro Radlickou radiálu v souladu s Konsolidovanou studií Radlické radiály (PUDIS – SATRA, VHE, 2024; dále jen „studie Radlické radiály“), která prověřila rozsah a dopad mimoúrovňových křižovatek a tunelových úseků. Po výstavbě Radlické radiály je nezbytné zkvalitnit prostory mezi Jinonicemi a Starými i Novými Butovicemi, realizovat nová místní propojení, revitalizovat parky a uliční prostranství a zároveň umožnit zastavět zbytkové prostory smíšenou obytnou zástavbou. Pro další transformaci jsou určené zanedbané areály v sousedství stanice metra Jinonice. Výstavba Radlické radiály výrazně zklidní dopravu na stávající Radlické ulici a umožní její přestavbu a kultivaci v celé délce. Nové uspořádání teoreticky umožní prodloužení tramvajové tratě z Radlic do Jinonic a dále do Butovic, pro kterou Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy.

V rámci vymezeného koridoru jsou vymezeny i plochy pro mimoúrovňové křižovatky, které jsou nedílnou součástí Radlické radiály:
611/056/1021 Mimoúrovňová křižovatka Řeporyjská
611/072/1026 Mimoúrovňová křižovatka Lihovar
611/086/1025 Mimoúrovňová křižovatka Jinonice

Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS22 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/22).

Břevnovská radiála je vedena v úseku od Pražského okruhu u Řep územím mezi Řepy a Bílou Horou v převážné části v tunelu do křižovatky Vypich, dále Břevnovem v předpokládané zahloubené variantě ve stávajícím koridoru ulice Patočkovy s napojením v mimoúrovňové křižovatce Malovanka na Městský okruh. Pro realizaci Břevnovské radiály platí podobné podmínky, které podmiňují výstavbu Radlické radiály. Břevnovská radiála může být zprovozněna až po dokončení Pražského okruhu v severozápadní části Prahy (tuto podmínku určily ZÚR). V opačném případě bude také suplovat funkci Pražského okruhu, zavedením tranzitní dopravy dojde k dalšímu výraznému zatížení tunelového komplexu Blanka, Trojské kotliny a navazujících komunikací ve vztazích k dálnicím D8, D10 a D11. Kritickým místem by byla mimoúrovňová křižovatka Malovanka – vjezd z Břevnovské radiály do Městského okruhu ve směru na Smíchov. Už v současné době se tento kapacitní deficit projevuje při povrchovém vedení dopravy a stávajících intenzitách kongescemi na komunikaci Patočkova nejméně po světelně signalizovanou křižovatku Patočkova – Pod Drinopolem, v níž se připojuje proud vozidel z Radimovy ulice od Petřin. Výstavba Břevnovské radiály je reálná ve vzdálenějším časovém horizontu. Metropolitní plán pro její další prověření v návaznosti na nadřazenou dokumentaci vymezuje návrhový koridor mezi Vypichem a Pražským okruhem a úsek Patočkovy ulice vymezuje jako podpovrchový. V souladu s regulativy je možné ji na základě technického prověření modernizovat, zakrýt nebo přestavět do tunelové podoby. Konkrétní technické řešení studie proveditelnosti Břevnovské radiály bude muset prokázat, že nedojde k poškození vymezených přírodních a kulturních hodnot (speciálně v řešení křižovatky se Slánskou ulicí, v území Motolského háje a v blízkosti Břevnovského kláštera). Dříve sledované technické řešení tomuto požadavku neodpovídalo, a tak bude nezbytné zpracovat urbanistickou studii podobně jako v případě Radlické radiály nebo Městského okruhu. Břevnovská radiála nesmí mít negativní dopad na okolí křižovatky Malovanka a její zaústění do této křižovatky by mělo být v maximální míře tunelové. Dále je zcela zásadní řešení okolí Vypichu, kromě minimalizace zásahu do okolní krajiny je nutné podrobně prověřit i samotné dopravní řešení (adekvátní zapojení všech dnešních komunikací). Břevnovská radiála nemůže vycházet na povrch před zahradami Břevnovského kláštera. Neméně důležité je zpřesnění vedení okolo Řep a podoba mimoúrovňové křižovatky se Slánskou. Zaústění do stávající mimoúrovňové křižovatky Pražského okruhu s dálnicí D6 může být řešeno různými způsoby, Metropolitní plán zde vymezuje široký flexibilní koridor, který je možné využít i pro další související dopravní stavby jako například odpočívky nebo čerpací a dobíjecí stanice.

V rámci vymezeného koridoru jsou vymezeny i plochy pro mimoúrovňové křižovatky, které jsou nedílnou součástí Břevnovské radiály:

611/030/1061 Přestavba mimoúrovňové křižovatky Malovanka
611/328/1050 Mimoúrovňová křižovatka Břevnovská radiála – Slánská
611/833/1037 Mimoúrovňová křižovatka Vypich

Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS23 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/23).

Prosecká radiála je stávající komunikace, která systémově propojuje Městský okruh v oblasti Pelc-Tyrolky s Pražským okruhem v mimoúrovňové křižovatce Březiněves. Její význam spočívá v přenosu cílové dopravy směřující do centra Prahy. Část dopravy mezi Proseckou radiálou a Městským okruhem bude převedena na Libeňskou spojku. Dopravní intenzity budou částečně pozitivně ovlivněny možností odklonu tranzitní dopravy a podílu cílové dopravy směřující do východní oblasti Prahy na východní trasu Průmyslového polookruhu v relaci Kbelská – Průmyslová. Cílem je snížení intenzity dopravy na komunikaci V Holešovičkách, v návaznosti na dostavbou Pražského okruhu v Metropolitním plánu převzaté a schválené trase. V plném rozsahu platí zásady revitalizace ulice V Holešovičkách do podoby městské třídy, jaké platí i pro jiné komunikace městského významu. Další rozšiřování dopravního významu Prosecké radiály radikální přestavbou není v návaznosti na ostatní navržené koridory odůvodněné. Metropolitní plán realizaci částečného překrytí umožňuje, ale přímo s ohledem na chybějící pozitivní prověření nevymezuje.

Vysočanská radiála je realizována v úseku mezi Pražským okruhem ve vyústění D10 do mimoúrovňové křižovatky s Kbelskou. V novém pohledu na funkci komunikačního propojení Pelc-Tyrolka – Rybníčky by nebylo žádoucí zavedení dopravy z radiály do oblasti Balabenky na hranici vnitřní části města dalším pokračováním. Její zakončení v mimoúrovňové křižovatce na Kbelské je nyní systémově správné, i když je spojeno s nutnými stavebními úpravami křižovatky. Umožňuje rozvedení vnější dopravy po trase Průmyslového polookruhu. Metropolitní plán ponechává v souladu s nadřazenou dokumentací vymezenou územní rezervu pro její případné výhledové prodloužení do prostoru Balabenky s možným napojením na Městský okruh, ale účelnost a reálnost takové stavby vyžaduje velmi podrobné projektové prověření z hlediska dopravní kapacity komunikačního uzlu a také s ohledem na koordinaci s vymezeným koridorem pro vysokorychlostní železniční trať (severní vstup rychlého spojení, západní trasa). Urbanisticko-dopravní studie – Soubor staveb Městský okruh a Libeňská spojka (JK ARCHITEKTI, SATRA, Rehwaldt landscape architects, 2022), s případným budoucím zapojením Vysočanské radiály počítá a ani MPP toto řešení neznemožňuje, koridor územní rezervy poskytuje dostatečnou ochranu území.

Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RDS24 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/24).

Štěrboholská radiála propojuje Městský okruh mezi mimoúrovňovou křižovatkou Rybníčky s Pražským okruhem u Běchovic. Metropolitní plán potvrzuje dosavadní trasu komunikace, která bude u Běchovic doplněna o mimoúrovňovou křižovatku s Pražským okruhem, v níž na Štěrboholskou radiálu naváže východním směrem přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice – Úvaly.

Silnice I/12
610/-/87 Přeložka silnice I/12 – Pražský okruh – hranice hl. m. Prahy; Návrh

Metropolitní plán navrhuje koridor pro přeložku silnice I/12 v souladu s nadřazenou dokumentací navazující na Štěrboholskou radiálu. Stávající silnice I/12 Českobrodská – Novosibřinská bude přeložena do polohy jižně od Běchovic, mezi Újezdem nad Lesy a Kolodějemi. Výstavba nové radiálně orientované silnice jako součásti nadřazené komunikační sítě má zásadní význam pro podstatné snížení každodenního dopravního zatížení komunikační osy Újezdu nad Lesy a Běchovic a pro možnosti jejich nových napojení na Pražský okruh. Tato silnice bude významnou spojnicí se Středočeským krajem a umožní zásadní zklidnění průjezdných komunikací v centrální části Újezdu nad Lesy a Běchovic. V současné době je tato komunikace ve výstavbě a její realizace úzce souvisí s výstavbou stavby 511 Pražského okruhu. Metropolitní plán vymezuje transformační plochy pro související vegetační úpravy a další úpravy krajiny v míře adekvátní veřejnému zájmu na ochranu ZPF. V návaznosti na vymezené mimoúrovňové křižovatky jsou vymezené i zastavitelné plochy pro realizaci odpočívek nebo další komerční vybavenosti související s provozem na této komunikaci.

V rámci vymezeného koridoru jsou vymezeny i plochy pro mimoúrovňové křižovatky, které jsou nedílnou součástí silnice I/12:
611/946/1034 Mimoúrovňová křižovatka Běchovice východ
611/946/1035 Mimoúrovňová křižovatka Újezd nad Lesy
611/946/1036 Mimoúrovňová křižovatka Sibřina

Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS27 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/27).

Zkapacitnění dálnic
610/-/130 Zakrytí komunikace D11; Návrh
610/-/182 Zkapacitnění Pražského okruhu, stavby 515; Návrh
610/-/183 Zkapacitnění dálnice D10; Návrh

Z textové části Metropolitního plánu jednoznačně vyplývá, že prvky infrastruktury vymezené jako stávající v grafické části Z03 je možné modernizovat a přestavovat. Není tedy nutné vymezovat koridory pro přestavby nebo zkapacitnění, případně i zakrývání stávajících silnic. Ve vybraných případech s ohledem na nutnost vymezit koridor veřejně prospěšné stavby a celkově akcentovat záměr koridory pro úpravu být vymezeny mohou. Jedním z důvodů je i kontinuita s vymezením koridorů VPS v předchozím územním plánu. V souladu s principy datového modelu Metropolitní plán nevymezuje koridory VPS nezávisle na ostatních vrstvách, požadované záměry tak musí být vymezeny i jako návrh.

Vymezení koridorů pro přestavbu stávajících dálnic je významné pro vyjádření uspořádání nadřazeného komunikačního systému a posouzení na životní prostředí. Úseky s nedostatečnou kapacitou budou po modernizaci zatížené výrazně odlišně od stavu ke dni

schválení Metropolitního plánu. To ale neznamená, že není možné rozšiřovat i úseky přímo v MPP nevyznačené, s vybranými rekonstrukcemi pouze návrh do budoucna počítá pro zajištění fungování systému. Koridor vymezený pro překrytí krátkého úseku dálnice D11 u Horních Počernic (u Svépravic) využívá terénní konfigurace okolí, kdy je stávající dálnice vedena úzkým zářezem a její překrytí je tak technicky poměrně jednoduché. Tato stavba bude mít okamžitý pozitivní vliv na životní prostředí a umožní snížit bariérový efekt dálnice vedoucí zastavitelným územím.

Koridory pro zkapacitnění stávající stavby 515 Pražského okruhu a dálnice D10 jsou vymezeny na základě požadavku dotčeného orgánu a v rámci kontinuity s předchozím plánem. Jedná se o sledované záměry na rozšíření tělesa dálnice a následné zvýšení počtu jízdních pruhů, které mohou mít v určitých situacích negativní vliv na okolí a mohou vyžadovat výkupy pozemků pro nutné terénní úpravy. Rozšíření dálnice D10 sníží kongesce při příjezdu do Prahy a bude znamenat výrazné zvýšení komfortu cestování i po dostavbě Pražského okruhu s pozitivním vlivem na životní prostředí. Význam rozšíření stavby 515 Pražského okruhu spočívá ve snížení kongescí na dálnici D5 na příjezdu do Prahy, především se ale projeví v období před dostavbou severní části Pražského okruhu, i do budoucna ale dojde k nárůstu komfortu a lepší distribuci příměstské dopravy.

611/901/1048 Úprava mimoúrovňové křižovatky Počernice;
Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Křižovatka je navržena k přestavbě z důvodů zvýšení bezpečnosti provozu a zkapacitnění v souladu se změnou Z 2795 předchozího územního plánu a následné projektové dokumentace. Předmětem je doplnění stavby o kolektorový křižovatkový úsek v severním směru pro napojení ramp dálnice D11 na Pražský okruh D0, úsek stavby 510. V západní části křižovatky se jedná o úpravy napojení rampového systému z dálnice D11 a Chlumecké komunikace pro jižní směr k MÚK Pražského okruhu Dubeč. S výstavbou Pražského okruhu dojde ke snížení kongescí na navazující síti. Stavba může přesahovat vymezenou plochu v místech, kde představuje modernizaci stávající dálnice spíše než rozšiřování křižovatky.

K článku 120
Městská uliční síť

Městskou uliční síť vytvářejí místní komunikace II. třídy funkční skupiny B dle ČSN 73 6110 s různým stupněm dopravního významu. Tato kapitola v přehledu dokumentuje stávající stav sítě sběrných komunikací (komunikací s převážně dopravním významem) a dalších významných ulic ve vztahu k doplnění návrhů nových záměrů. V souladu se zásadami utváření kvalitních veřejných prostranství s vysokým standardem pro život obyvatel, s dobrou dopravní dostupností a prostupností území bez bariér navrhuje Metropolitní plán pro zlepšení dopravní vybavenosti města koridory pro nové komunikace a propojení lokalit. Provázaná uliční síť musí nabídnout podmínky pro rovnoměrnější zatížení automobilovou dopravou, vytvářet alternativní propojení omezující lokální kongesce a

zohledňující potřebu prostorových podmínek pro další rozvoj veřejné dopravy, především tramvajových tratí. Metropolitní plán rozlišuje sběrné komunikace městského významu a významné místní komunikace. V návaznosti na tuto hlavní síť bude v podrobnějších dokumentacích rozvojových a transformačních území řešena navazující lokální síť. Veřejná prostranství uliční sítě budou svým účelným prostorovým uspořádáním vytvářet vyvážené podmínky pro kvalitní rovnocenný a bezpečný pohyb účastníků všech druhů dopravy. Prioritou je zajištění komfortu a bezpečnosti užívání všemi uživateli v estetickém a vlídném prostředí metropole.

Sběrné komunikace městského významu

Sběrné komunikace městského významu – funkční podskupina B1 – představují dopravně významné komunikace utvářející významné osy, jejichž charakteristickým rysem je větší podíl dopravní funkce. Zpravidla zajišťují dopravní vazby na nadřazenou komunikační síť nebo vzájemná propojení mezi městskými čtvrtěmi. Umožňují napojení sítě obslužných komunikací a v určité míře i možnost přímé dopravní obsluhy. Vybavení uličního prostoru je závislé na poloze komunikace v území a na jejím dopravním zatížení, které ovlivňuje atraktivitu ulice pro větší zastoupení veřejné vybavenosti (a to oběma směry – velká zátěž je pro vybavenost stejně špatná jako nulová dopravní obsluha). Ani vyšší dopravní zátěž ale neumožňuje rezignovat na vytvoření kvalitního funkčního a estetického uličního prostoru s bezpečnými plochami pro pěší, vybaveného vegetací, prvky drobné architektury, mobiliářem a veřejným osvětlením. Při správném návrhu detailu veřejného prostranství je možné vybudovat živý a udržitelný komerční parter včetně restauračních předzahrádek a stromořadí i podél sběrných komunikací – městských tříd.

Významné místní komunikace

Významné místní komunikace – funkční podskupina B2 – jsou charakteristické zřetelným podílem dopravní funkce, ale stavební úpravou uličního profilu a začleněním do městské struktury utváří kvalitní veřejný prostor. Vybavení komunikací směřuje k podpoře tradičních atributů městské třídy s větším zastoupením obchodů, restauračních zařízení, služeb a s kvalitními prostory pro pobyt a pohyb chodců veřejným prostorem bez výškových bariér. Parametry komunikací zohledňují dopravní význam komunikace, případně provoz veřejné dopravy. Úspornější parametry vozovek umožňují lépe využít veřejný prostor pro pěší a bezmotorovou dopravu. Dopravní řešení musí umožnit přímou obsluhu přilehlé zástavby a vytvářet funkční a pohodlné prostředí pro chodce. Je kladen akcent na obecné zvýšení kvality veřejných prostranství.

Odůvodnění jednotlivých prvků městské uliční sítě

Popis jednotlivých prvků městské uliční sítě je členěn do několika geografických oblastí: sever Prahy, východ Prahy, jihovýchod Prahy, jih Prahy, jihozápad Prahy, severozápad Prahy, centrum uvnitř Městského okruhu (viz ilustrace 09.06.02). Stručné odůvodnění je uvedeno pouze pro síť stávajících sběrných komunikací městského významu a významných místních komunikací a je doplněno podrobným popisem jednotlivých navržených koridorů.

Sever Prahy

Oblast Sever Prahy je na západě vymezena korytem Vltavy, na severu hranicí hlavního města s trasou Pražského okruhu, na jižní straně Vysočanskou radiálou a propojením městských tříd Kolbenova a Sokolovská až po úsek Městského okruhu Pelc-Tyrolka – Balabenka. Stávající sběrné komunikace městského významu tvoří páteřní osy městských částí, původních obcí a novější kompaktní modernistické zástavby v severní oblasti města. Radiálně orientované silnice II. třídy (dnes Ústecká, Mladoboleslavská, Náchodská) sledují historické stopy někdejších průtahů I. třídy, na které navazují významné městské třídy (Horňátecká, Zenklova a Chlumecká, Kolbenova). Sběrné komunikace městského významu navazují v mimoúrovňových křižovatkách na síť dopravně nadřazených komunikací, které představují zejména Prosecká radiála (Liberecká), Vysočanská radiála (Novopacká) a celoměstsky významný Průmyslový polookruh (Kbelská). Dopravně nadřazené komunikace přebírají podstatnou část vnější dopravy, čemuž odpovídají vysoké hodnoty dopravního zatížení. Radiální sběrné komunikace jsou vzájemně propojené tangentami, které vytváří páteřní městské třídy a dopravní propojení. Stávající osou Kobylis a Ďáblic jsou ulice Pod Sídlištěm a Střelničná, zástavbou Střížkova a Proseku prochází Vysočanská, která vyústí na náměstí OSN do křižovatky s Kolbenovou a Sokolovskou. Primárním významem sběrných komunikací je zajištění dopravní obsluhy oblasti včetně pozemní veřejné dopravy propojení se sousedními městskými částmi a v širších vztazích zajištění vazeb na kapacitní nadřazenou komunikační síť.

Sběrné komunikace městského významu – stav

- Komunikační propojení Ústecká – Horňátecká – Zenklova – MÚK Liberecká
- Komunikační propojení Zenklova – Čuprova
- Komunikační propojení Pod Sídlištěm – Střelničná – MÚK Liberecká
- Komunikační propojení Vysočanská v úseku MÚK Liberecká – Kolbenova
- Mladoboleslavská po MÚK Kbelská

Komunikace městského významu – návrh

610/-/5 Komunikační propojení Dopraváků – Spořická, navazující na Čimický přivaděč – Pražský okruh

Sběrná komunikace městského významu – Návrh

Záměr je také nazývaný „obchvatová komunikace Dolní Chabry“. Dopravní vazba na Čimický přivaděč, který je součástí stavby 519 Pražského okruhu, zajišťuje přímé dopravní napojení severní oblasti Čimic, Bohnic a západní části Dolních Chaber na Pražský okruh. Převezme podíl průjezdné dopravy na radiálním propojení stávajících sběrných komunikací Horňátecká, Ústecká v oblasti Dolních Chaber a Kobylis. Komunikační propojení bude představovat částečný obchvat Dolních Chaber volným územím mezi Čimicemi a Dolními Chabry tak, aby nedocházelo k neúměrnému zatížení ulice Ústecké, jejíž zkapacitnění není vhodné a možné i s ohledem na navrženou tramvajovou trať. Komunikace přímo navazuje na Pražský okruh, ale bude sloužit k místní obsluze areálů i napojení nové obytné zástavby.

Koridor je rozšířený i pro úpravu stávajících ulic Dopraváků a K Ládví. Aby bylo zajištěno optimální napojení na ulici Ústeckou, má koridor dostatečný rozsah odpovídající dosavadním koncepčním prověřením ve všech variantách a umožňující dostatečnou koordinaci se stávajícími i navrženými vedeními elektrické energie. V rámci výstavby této komunikace bude upraveno i napojení na Čimice a Bohnice změnou trasy ulice K Ládví, to je důležité i s ohledem na rozšíření areálu transformovny v souladu s PÚR. Koridor ve volném prostoru mezi Dolními Chabry a Čimicemi umožňuje realizaci více nebo méně odsunuté polohy komunikace od zástavby, konkrétní trasování musí být podrobně prověřeno v navazujících projektových stupních právě s ohledem koordinace s vedením elektrické energie a na základě prověření obsluhy území. Pás území je krajinným rozhraním, takže je vhodné zbytkové prostory okolo komunikace upravit pro rekreační využití v souladu s omezeními ochranných pásem.

610/-/6 Komunikace v rozvojovém území Březiněvsi
-Významná místní komunikace – Návrh
Je vymezena jako spojka východního obchvatu Březiněvsi a místní komunikace – Bezinková. Smyslem realizace je dopravní obsluha rozvojového území a dopravní napojení na obchvat. Koridor je vymezen v dostatečné šířce pro podrobnou koordinaci v území a pro upřesnění detailního zásahu do konkrétních pozemků, adekvátně měřítku územního plánu.

610/-/7 Komunikace v rozvojovém území Ďáblic
-Významná místní komunikace – Návrh
Pro dopravní obsluhu rozvojového území na východním okraji Ďáblic je navržena nová místní komunikace spojující Kosteleckou s prodlouženým úsekem ulice K Lomu. Komunikace odpovídá poloze sledované předchozím územním plánem a optimálně navazuje na mimoúrovňovou křižovatku na dálnici D8. Smyslem je zajistit optimální napojení ploch s produkčním využitím a zároveň snížit zatížení centra Ďáblic. Komunikace je významná i s ohledem na výstavbu v okolí Terminálu Sever.

610/-/19 Komunikační propojení Ďáblice – Letňany
-Významná místní komunikace – Návrh
Pro doplnění chybějícího vzájemného dopravního propojení Ďáblic a Letňan je nově navržena komunikační spojka mezi stávající ulicí K Lomu a Veselskou. Nová komunikace je důležitá pro obsluhu nových zastavitelných ploch v okolí Terminálu sever a koridor je koordinován se studií prověřující zástavbu v okolí terminálu. Aby nedocházelo k neúměrnému zatížení centra Ďáblic je komunikace v severojižním směru doplněna dalšími koridory.

610/-/26 Komunikační propojení Kostelecká – Veselská
-Významná místní komunikace – Návrh
Je vedeno v koridoru komunikace Za Avií a stopou areálové účelové komunikace do křižovatky s Veselskou. Nové propojení místních komunikací zajistí chybějící místní tangenciální dopravní vztah mezi Kosteleckou, Cukrovarskou v Čakovicích a Veselskou v Letňanech a zajistí dopravní obsluhu lokality Avia Letňany. Vymezení odpovídá

podrobné Urbanistické studie AVIA Letňany (Jakub Cigler Architekti, 2020), zpracované pro zástavbu transformačního území a souvisí s vymezením komunikačního propojení Veselská – Toužimská, které předpokládá přestavbu ulice Veselské včetně křižovatek.

610/-/29 Komunikační propojení Mladoboleslavská – Vysočanská radiála

-Významná místní komunikace – Návrh

Záměr je také nazývaný „komunikační propojení Mladoboleslavská – Budovatelská“. Je vedeno po severním okraji letiště Praha Kbely, doplňuje chybějící dopravní vztah Letňan a Kbel přes komunikaci Budovatelskou do mimoúrovňové křižovatky Vysočanské radiály. Koridor je vymezený v dostatečné šířce, aby umožnil různé trasování komunikace ve vztahu k nové zástavbě na západě Satalic v návaznosti na změnu předchozího územního plánu a dohody v území. Koridor také umožní postavit novou křižovatku s ulicí Hornopočernickou přímo na západním okraji Satalic a respektuje plánovanou modernizaci železniční trati Praha–Turnov (koridor umožní výstavbu mimoúrovňového křížení).

610/-/36 Komunikační propojení podél letiště Letňany

-Významná místní komunikace – Návrh

Chybějící komunikační propojení Nového Proseku a Letňan bude realizováno ve směru prodloužení Prosecké komunikace z křižovatky Tupolevova – Beladova do Toužimské podél severozápadní strany letiště Letňany. Vymezení respektuje studii pro novou čtvrť Nové Letňany, koridor je rozšířený v místě napojení na Toužimskou ulici, aby bylo možné vybudovat adekvátní křižovatku v návaznosti na prověření komunikačního propojení Veselská – Toužimská při respektování povolené zástavby u Toužimské ulice.

610/-/46 Komunikační propojení Veselská – Toužimská

-Významná místní komunikace – Návrh

Navržené prodloužení Veselské východním směrem do Toužimské v poloze respektující areál lesoparku Letňany vytváří novou vazbu na stávající komunikaci Polaneckého a dále na komunikační propojení Mladoboleslavská – Vysočanská radiála. Koridor vychází z podrobné koncepční studie a je vymezen v dostatečné šířce pro realizaci adekvátních křižovatek. Komunikace bude zároveň obsluhovat novou obytnou zástavbu na východě Letňan, koridor umožňuje i případnou realizaci staveb pro veřejnou dopravu včetně autobusového obratiště. Dále se předpokládá významná přestavba stávající Veselské ulice v souvislosti s výstavbou nové čtvrti Avia Letňany a nové čtvrti u Terminálu Sever, včetně napojení nových ulic a přestavby stávajících křižovatek.

610/-/105 Východní obchvat Březiněvsi

-Sběrná komunikace městského významu – Návrh

Realizací východního obchvatu Březiněvsi bude převedena průjezdná doprava projíždějící centrem Březiněvsi po radiálním silničním průtahu II/243 – komunikaci Na Hlavní – na objízdnou trasu vedenou po severním a východním okraji městské části s napojením do mimoúrovňové křižovatky s D8, křižovatka Březiněves.

V Metropolitním plánu je obchvat zaústěn do upravené

mimoúrovňové křižovatky Březiněves dálnice D8 a navržených navazujících úseků Pražského okruhu staveb 519 a 520, dostatečně široký koridor odpovídá aktuálnímu projektu Pražského okruhu a umožní realizaci doprovodných opatření. Smyslem stavby je v návaznosti na výstavbu Pražského okruhu zlepšovat životní prostředí a snižovat dopad dopravních staveb.

610/-/157 Západní obchvat Čakovic
-Významná místní komunikace – Návrh
Je vymezen koridorem mezi stávajícími komunikacemi Za Tratí, Řepnou a východní rampou mimoúrovňové křižovatky Kostelecká, Cínovecká. Smyslem je převedení podílu dopravy z příměstské oblasti Hovorčovic a snížení dopravního zatížení v centru Čakovic na ose Kostelecká, Cukrovarská a stávající křižovatky s ulicí Za Tratí. Součástí stavby obchvatu bude stavební úprava východního napojení Kostelecké na Cínoveckou komunikaci. Koridor je koordinován se studií zástavby v okolí Terminálu sever.

610/-/158 Západní obchvat Vinoře
-Významná místní komunikace – Návrh
Místní komunikace zajišťuje obsluhu rozvojového území s obytným využitím na západním okraji Vinoře. Z hlediska širších vztahů přispívá ke snížení dopravního zatížení Bohdanečské komunikace v radiálním úseku směřujícího do centra do průsečné křižovatky Mladoboleslavská, Bohdanečská, Živanická. Přispívá ke zlepšení dopravní dostupnosti sportovních areálů a ploch s rekreačním využitím.

610/-/160 Přeložka silnice Beladova
-Významná místní komunikace – Návrh
Koridor je vymezen v návaznosti na studii nové čtvrti v rozvojovém území tak, aby komunikace vytvářela kvalitní veřejné prostranství.

610/-/172 Severní obchvat Třeboradic, navazující na Pražský okruh
-Významná místní komunikace – Návrh
Severní obchvat Třeboradic navazující na Pražský okruh je vymezen koridorem vedeným po severním okraji Třeboradic mezi silnicí III/2433 Na Zlaté, Schoellerovou a MÚK Pražského okruhu Čakovice (větev Za Tratí). Účelem nové komunikace je omezení průjezdné dopravy ze Středočeského kraje Třeboradicemi, propojení s komunikací Za Tratí na západním okraji Třeboradic a dopravní napojení na MÚK Pražského okruhu D0. Komunikace je celá obsažena v koridoru Pražského okruhu a bezprostředně s ním souvisí, není ale jeho součástí. Pražský okruh musí umožnit napojení této komunikace.

610/-/188 Komunikační napojení Kostelecká – Terminál sever
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikace zajišťuje dopravní obsluhu nového městského centra u Terminálu Sever a jeho propojení s okolními významnými ulicemi, nepřímo potom i s nadřazenou komunikační sítí. Vymezení odpovídá studii Terminál sever (UNIT architekti, 2024).

Východ Prahy

Východní oblast Prahy je dopravně charakteristická roštem nadřazených rychlostních komunikací. V radiálním směru zaústěnými dálnicemi D10, D11, přeložkou silnice I/12 a v tangenciálním směru úsekem Pražského okruhu na východě a blíže k centru trasou Průmyslového polookruhu Průmyslová – Kbelská. Sběrné komunikace městského významu navazují na nadřazené komunikace a pokrývají území sítí hlavních sběrných komunikací městského významu. Ve směru do centra prodlužují návaznosti někdejších hlavních silnic regionu městskými třídami Chlumeckou, Kolbenovou a Sokolovskou, Poděbradskou a Českomoravskou, Českobrodskou od hranice Prahy ke křižovatce Hartigova Spojovací a komunikací Černokosteleckou v úseku Dřevčická – Průmyslová. V příčném směru, k centru v tangenciální poloze, je vedeno hlavní propojení komunikací Freyova – K Žižkovu (úsek náměstí OSN – Spojovací).

Sběrné komunikace městského významu – stav

- Propojení Chlumecká – Kolbenova, mezikřižovatkový úsek Pražský okruh – Kbelská
- Náchodská, východní okraj Prahy
- Poděbradská, mezikřižovatkový úsek Chlumecká – Kbelská
- Propojení Poděbradská – Českomoravská
- Komunikační propojení Freyova – K Žižkovu v úseku Kolbenova (náměstí OSN) – Spojovací
- Komunikace Českobrodská, úsek křižovatka Spojovací, Hartigova – hranice Prahy
- Komunikace Černokostelecká, úsek Dřevčická – Průmyslová

Komunikace městského významu – návrh

610/-/16 Komunikační propojení Chlumecká – Božanovská

-Významná místní komunikace – Návrh

Komunikační propojení Chlumecká – Božanovská vytvoří lepší přístupovou trasu mezi obchodně-komerční zónou Černého Mostu a rozvojovým územím v jihozápadní části Horních Počernic (v lokalitě Chvaly). Vymezená poloha odpovídá předchozím územnímu plánu. Součástí záměru je vybudování nového podjezdu pod Pražským okruhem, v souběhu s prostupem a revitalizací potoka Chvalka a výstavbou nové cyklotrasy.

610/-/23 Komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice

-Významná místní komunikace – Návrh

Vytvoří kvalitní propojení Horních Počernic a Klánovic a zároveň zlepší napojení Klánovic a Šestajovic na nadřazený komunikační systém (dálnici D11) v mimoúrovňové křižovatce Beranka. Komunikace usměrní dopravu dojíždějící ze Středočeského kraje na nadřazenou síť a zajistí obsluhu nových zastavitelných ploch. Vymezení odpovídá předchozímu územnímu plánu Prahy i územnímu plánu sousední obce s tím, že koridor je vymezený záměrně široký, aby neznemožnil další koordinaci Klánovic a Šestajovic v územně plánovací dokumentaci i v dílčích studiích. Komunikace může být v souladu s Metropolitním plánem v západní části Klánovic vedena po okraji zástavby nebo i v posunuté poloze s ohledem na napojení do Šestajovic. Napojení do ulice Slavětínské může být realizováno buď na hranici krajů v ulici Trojmezní nebo středem bloku mezi ulicemi Smidarská a Trojmezní s ohledem na probíhající dohody v území.

Koridor je dále vymezen v dostatečné šířce u křižovatky Beranka z důvodů koordinace s vysokorychlostní tratí a vedením biokoridorů.

610/-/31 Komunikační propojení Nedokončená – U Hostavického potoka

-Významná místní komunikace – Návrh

Komunikační propojení Nedokončená – U Hostavického potoka propojuje Jahodnici včetně nových obytných souborů s Malešicemi a Hostivaří, zajišťuje dopravní obsluhu území. Vymezení odpovídá předchozímu územnímu plánu, v rámci nové výstavby již byla komunikace v podstatě celá realizována s výjimkou klíčového propojení na západ do ulice Nedokončené, které umožní její lepší obousměrné využití.

610/-/32 Komunikační propojení Ocelkova – Budovatelská

-Významná místní komunikace – Návrh

Propojí komerčně obchodní zónu u Černého Mostu a sídliště Černý most s Vysočanskou radiálou jižně od Satalic, což přispěje k lepší distribuci části automobilové dopravy na nadřazený komunikační systém a pomůže snížit zátěž stávajících komunikací v okolí Chlumecké ulice a v centru Hutí. Primárním smyslem komunikačního propojení je zajistit efektivní obsluhu nových zastavitelných ploch v Hutích, včetně obsluhy ploch s produkčním využitím a obsluhy stávajících produkčních areálů Černý most. Vymezení navazuje na urbanistická studii Kyje – Hloubětín (UNIT architekti, 2021) a částečně na studii úprav okolí Chlumecké ulice. Komunikace je logickým pokračováním páteřní Ocelkovy ulice směrem na sever.

610/-/35 Komunikační propojení Počernická – Teplárenská

-Významná místní komunikace – Návrh

Návrh komunikačního propojení Počernická Tiskařská řeší chybějící dopravní vazbu mezi komunikačními osami obytného území Malešic a Malešické průmyslové zóny. Koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby umožnil koordinaci s Městským okruhem. Komunikace musí umožnit budoucí rozšíření tramvajové sítě a musí respektovat navržené bezmotorové vazby v území.

610/-/41 Komunikační propojení rozvojových ploch na severním okraji Štěrbohol s ul. Průmyslová

-Významná místní komunikace – Návrh

Význam navrhovaného komunikačního propojení s mimoúrovňovou křižovatkou Štěrboholské radiály spočívá v přímém dopravním napojení jižní oblasti Malešické průmyslové zóny na Štěrboholskou radiálu a v novém napojení Obchodní zóny Štěrboholy, které přispěje ke snížení dopravního zatížení na Kutnohorské komunikaci.

Součástí navrženého koridoru je i vymezení plochy 611/944/1030 Mimoúrovňová křižovatka Štěrboholy sever.

610/-/43 Komunikační propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka podél D11

-Významná místní komunikace – Návrh

Je vymezeno pro dopravní napojení křižovatky Beranka na dálnici D11 a zlepšení dopravní obsluhy Xaverova a Horních Počernic. Koridor je navržen v poloze jižně podél dálnice, odlišně od

předchozího územního plánu, neboť napojení komunikace v severní poloze je v částečné kolizi se stávající zástavbou. Jižně od dálnice komunikace přispěje ke snížení dopravního zatížení na průjezdu Horními Počernicemi a umožňuje umístění křižovatky mimo zastavěné území. Obsluha redukovaných zastavitelných ploch v Horních Počernicích bude zajištěna lokálními uličními prostranstvími. Vymezení odpovídá změně předchozího územního plánu probíhající v době pořizování MPP a respektuje projekt rozšíření odpočívky Beranka s celostátním významem.

610/-/44 Komunikační propojení Ve Žlíbku – U Úlů
-Významná místní komunikace – Návrh
Je vedeno v prodloužení místní komunikace K Zelenči, odstraňuje chybějící dopravní vazbu produkční oblasti s výrobními areály v Horních Počernicích na silnici III/10162 ve směru na Zeleneč. Vymezení odpovídá předchozímu územnímu plánu a má vazbu na území sousední obce.

610/-/51 Mimoúrovňová křižovatka Beranka (D11), napojení
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
611/947/1001 Mimoúrovňová křižovatka Beranka – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Nová mimoúrovňová křižovatka zajišťuje dopravní připojení přeložky silnice II/611 na dálnici D11 a dvou nových komunikací s dopravním významem – komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice a komunikační propojení Ve Žlíbku – mimoúrovňová křižovatka Beranka vedené jižně podél dálnice D11. Křižovatka je vymezena v nadřazené dokumentaci a má velký význam pro obsluhu východní části Prahy. Kromě převedení podstatné části dopravy (včetně dopravy ze Středočeského kraje) na nové kapacitní komunikace a na nadřazený systém se křižovatka bude podílet na napojení rozšířené odpočívky Beranka a bezprostředně i na obsluze nových zastavitelných ploch v území Horní Počernice východ, v Klánovicích a v Šestajovicích. Vymezení je koordinováno s koridorem vysokorychlostní trati, studií prověřující zástavbu Horních Počernic východ a s pořizovanou změnou předchozího územního plánu. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS31 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/31).

610/-/70 Prodloužení ulice Jordánské
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikace a její vazba na nové propojení Ocelkova – Budovatelská zlepší dopravní obsluhu severní části území Prahy 14 a omezí nadbytečné průjezdy sítí místních obslužných komunikací. Nová komunikace zajistí obsluhu nových zastavitelných ploch v Hutích a její poloha odpovídá studii Kyje-Hutě.

610/-/74 Přeložka silnice II/611 k MÚK Beranka
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Záměr je také nazývaný „Hornopočernická spojka“. Přeložka silnice II/611 nabídne přímé napojení silnice II/611 na dálnici D11 u východního okraje Horních Počernic a umožní odklon průjezdné dopravy z ul. Náchodské v Horních Počernicích na nadřazený komunikační systém. Koridor je koordinován se studií zástavby Horní

Počernice východ a je rozšířen tak, aby bylo možné podrobně řešit uspořádání komunikace vzhledem k zástavbě bez vzniku zbytkových prostor. Komunikace bude utvářet rozhraní mezi zastavitelným územím a otevřenou krajinou. Komunikace přímo souvisí s navrženou mimoúrovňovou křižovatkou Beranka a má vazbu na další vymezené koridory.

610/-/79 Přestavba mimoúrovňové křižovatky Ocelkova – Chlumecká, napojení
-Významná místní komunikace – Návrh
Zvýší kapacitu křižovatky a zvýší bezpečnost a plynulost silničního provozu, především bude mít význam v souvislosti s připojením nového komunikačního propojení Ocelkova – Budovatelská ze severní strany Chlumecké.

Součástí dopravní stavby je i plocha 611/697/1046 Přestavba mimoúrovňové křižovatky Ocelkova – Chlumecká**.**

610/-/88 Komunikační propojení U Stavoservisu (Černokostelecká – Průmyslová)
-Významná místní komunikace – Návrh
Přímé zaústění západního konce komunikace U Stavoservisu do Černokostelecké ulice přispěje k částečnému převedení dopravy cílící zejména do oblasti obchodního centra mimo křižovatku Průmyslová, Černokostelecká, Kutnohorská se Štěrboholskou radiálou, a tím ke snížení jejího dopravního zatížení. Komunikace má také význam pro dopravní obsluhu zástavby transformačních ploch.

610/-/90 Úprava ulice Chlumecké u D11
-Významná místní komunikace – Návrh
Cílem je zlepšení provozních parametrů směrovou úpravou komunikace Chlumecké před napojením do mimoúrovňové křižovatky Pražského okruhu a D11. Úprava zajistí lepší plynulost a bezpečnost provozu a umožní realizovat biokoridor i úpravy drobného vodního toku (opatření pro zkvalitnění zelené infrastruktury). Metropolitní plán nepočítá s přímým propojením Chlumecké od křižovatky s Pražským okruhem dále do sídliště Černý Most, a proto je stávající trasování komunikace nevhodné a nelogické.

610/-/127 Komunikační propojení Českobrodská – navrhovaná I/12
-Významná místní komunikace – Návrh
Nové propojení má zásadní význam pro podstatné snížení každodenního dopravního zatížení komunikační osy Újezdu nad Lesy a Běchovic. Vytváří nové napojení na komunikační systém nadřazeného dopravního významu. Pokračování komunikačního propojení jižním směrem od MÚK s I/12 bude navázáno na stávající komunikaci K Běchovicům z centra Kolodějí.

610/-/133 Komunikační propojení Průmyslová – Nedokončená
-Významná místní komunikace – Návrh
Tato komunikace je nově navrženým propojením mezi oběma komunikacemi umožňující dopravní připojení na Průmyslový

polookruh s přímou vazbou na komunikace nadřazené sítě. Vymezení odpovídá předchozímu územnímu plánu.

610/-/174 Přestavba Poděbradské ulice
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Koridor pro přestavbu Poděbradské ulice je vymezen v lokalitě Lehovec v důsledku komplexní transformace území. Řešení průpletů komunikací s extravilánovým charakterem je dnes neúčelné a neudržitelné. V návaznosti na úpravu Chlumecké ulice a transformaci Lehovce, i v souvislosti s přemístěním stávající tramvajové smyčky a prodloužením tramvajové trati na Rajskou zahradu, dojde k odstranění mimoúrovňových křížení. Nové dopravní řešení bude povrchové, většina dopravy bude vedena upravenou Poděbradskou ulicí a všechny uvolněné prostory budou určeny k zastavění. Součástí přestavby dopravního uzlu bude výrazné zkvalitnění všech veřejných prostranství. Nové dopravní řešení musí umožnit vhodné napojení Hutí a Sídliště Lehovec. Vymezení odpovídá variantám řešeným v rámci studie na úpravu Chlumecké ulice.

610/-/177 Přestavba křižovatky Bystrá – U Tabulky
-Významná místní komunikace – Návrh
Důvodem přestavby úrovňové průsečné křižovatky jsou nevyhovující prostorové parametry pro provoz vozidel průmyslové zóny, nevhodný úhel křížení komunikací a nedostatečné rozhledové poměry znemožňující bezpečné manévry odbočujících vozidel. Stavba navazuje na nově vybudovaný podjezd pod železniční tratí.

610/-/178 Komunikační propojení Nár. hrdinů – Českobrodská
-Významná místní komunikace – Návrh
Koridor pro novou komunikaci je vymezen pro realizaci místní dopravní páteře pro obsluhu rozvojového území s obytným využitím. Vymezení odpovídá prověření v koncepční urbanistické studii Dubeč Sever (Pavel Hnilička Architects + Planners, 2024).

610/-/184 Komunikační propojení Ve Žlíbku – Bořetická
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikace umožňuje propojit Bořetickou s vazbou na Náchodskou a Ve Žlíbku koridorem zajišťujícím napojení a dopravní obsluhu rozvojového území s obytným využitím lokality Horní Počernice východ. Trasa vychází ze studie zástavby Horní Počernice východ.

Jihovýchod Prahy
Území jihovýchodu Prahy je charakteristické rozsáhlou modernistickou zástavbou Jižního Města. Komunikace nadřazené sítě jsou vedeny po hranicích vymezené oblasti. Na východní hranici je v realizaci stavba 511 Pražského okruhu mezi dálnicí D1 (na západní straně) a Běchovicemi. Severní hranici tvoří trasa Jižní spojky Městského okruhu. Stávající sběrné komunikace městského významu byly v minulosti realizovány s výstavbou Jižního Města. V Hostivaři navazují na páteřní sběrnou komunikaci v úseku Průmyslová – Švehlova – MÚK s Jižní spojkou. Severní propojení mezi Švehlovou a Chodovskou radiálou bylo realizováno komunikacemi Pražská – K Horkám – Mírového hnutí – MÚK Brněnská (Roztylská). Dopravní páteř jižní části území vytváří

propojení komunikací MÚK Brněnská – Chilská, Opatovská, Výstavní, Novopetrovická s budoucí vazbou na Kutnohorskou a Přátelství (Hostivařská spojka – MÚK Pražský okruh).

Sběrné komunikace městského významu – stav

- Komunikace Průmyslová v úseku mimoúrovňová křižovatka s Jižní spojkou – Švehlova
- Švehlova v úseku Průmyslová – mimoúrovňová křižovatka s Jižní spojkou
- Komunikační propojení Švehlova – Chodovská radiála (Brněnská) ve stopě komunikací Pražská – K Horkám – Mírového hnutí – Pod Chodovem – mimoúrovňová křižovatka s Chodovskou radiálou – okružní křižovatka Ryšavého, Roztylská
- Spořilovská spojka ve stopě Spořilovské v úseku mimoúrovňová křižovatka Chodovská radiála – mimoúrovňová křižovatka s Jižní spojkou
- Propojení Jižního Města od mimoúrovňové křižovatky s Chodovskou radiálou a Horních Měcholup realizované ve stopě komunikací Chilská – Opatovská – Výstavní – Novopetrovická

Komunikace městského významu – návrh

<u>610/-/21 Komunikační propojení D1 – Formanská</u>

-Významná místní komunikace – Návrh

Propojí ul. Formanskou s mimoúrovňovou křižovatkou D1 u Újezdu u Průhonic. Nové napojení oblasti Újezdu na nadřazený komunikační systém vytvoří předpoklady pro možné uplatnění částečných regulačních opatření v ul. Formanské v oblasti Kateřinek a s tím spojeného snížení jejího dopravního zatížení. Parametricky úsporná komunikace místního významu přispěje ke zkvalitnění dopravní obsluhy přiměřeného rozvojového území této městské části. Komunikace související s výstavbou nové mimoúrovňové křižovatky bude vhodně využita nejen pro napojení na novou Vesteckou spojku, ale i na další místní komunikace v oblasti Újezdu a Křeslic. Možnost efektivního napojení na dopravně významné komunikace odstraní nezbytnost využívání vzdálených zatížených komunikací Jižního Města s MÚK (Opatovská, Chilská, Na Jelenách). Újezd i Křeslice jsou dnes v podstatě odříznuté od dálnice, přestože se nacházejí v její bezprostřední blízkosti. Aby realizací lokálního napojení nedošlo k nežádoucímu navýšení dopravního komfortu, bude návrh dvoupruhový s uspořádání prostoru v souladu s nynějším charakterem Formanské a navazujících místních komunikací.

<u>610/-/22 Komunikační propojení Františka Diviše – K Dálnici – K Lipanům</u>

-Významná místní komunikace – Návrh

Propojení je vymezené trasou jihozápadní obvodové komunikace vedené po hranici transformačního území Uhříněvsi v úseku od křižovatky s komunikací Františka Diviše (s napojením východní obvodové komunikace Horních Měcholup) ve směru komunikací K Pitkovičkám, Vyderská, křižovatka Ke Kříži, Květnového povstání do Benic. Smyslem komunikace je zajistit lepší napojení na sběrné komunikace na jihozápadě Prahy bez neúměrného zatížení centra Uhříněvsi a zároveň zajistit obsluhu nových obytných souborů a transformačních ploch. Koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby

umožnil realizaci různého napojení na stávající komunikace v otevřené krajině a zároveň umožnil podrobné prověření kontaktu komunikace se zástavbou. Komunikace bude vytvářet budoucí hranici zástavby, a proto je její detailní úprava a uspořádání s ohledem na okolní zástavbu a napojení na stávající ulice pro kvalitu prostředí zásadní. Komunikace bude sloužit pro obsluhu ploch občanské vybavenosti a rekreačních ploch na revitalizované skládce. Vymezení odpovídá předchozímu územnímu plánu se zohledněním jeho změn.

610/-/24 Komunikační propojení Kutnohorská – Františka Diviše
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Je navrženo jako východní objízdná komunikace Horních Měcholup a Petrovic podél rozšířeného areálu překladiště Metrans. Umožní převést průjezdnou automobilovou dopravu směřující z oblasti Uhříněvsi, rozvojových území u Pitkovic směrem na území MČ Praha 15 mimo obytnou zástavbu. V širších vztazích navazuje stávající Hornoměcholupská v okružní křižovatce na komunikaci K Měcholupům vedenou nadjezdem přes železniční trať do křižovatky s Kutnohorskou. Vymezení vychází z prověření v urbanistické studii a je koordinováno s koridorem určeným pro modernizaci železničního koridoru.

610/-/25 Komunikační propojení Ke Kablu – Kutnohorská
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Záměr je součástí tzv. „Hostivařské spojky“. Je prodloužením komunikačního propojení navazujícího na Rabakovskou ve stopě komunikace Ke Kablu směrem na Kutnohorskou. Bude důležitým propojením významných sběrných komunikací v oblasti rozvojového území Hostivaře. Stavbou bude realizováno přímé propojení Kutnohorské a Průmyslové západovýchodní orientace zajišťující dopravní vazbu na Průmyslovou, která je v dopravní koncepci města součástí duální, východní trasy Městského okruhu (Kbelská – Průmyslová). Západní konec Rabakovské vyústí do mimoúrovňové křižovatky Městského okruhu Rybníčky. Koridor je vymezen v souladu s projektem stavby (dokumentací pro územní rozhodnutí) a v koordinací s koridorem vysokorychlostní trati.

610/-/27 Komunikační propojení K Říčanům – Přátelství na východním okraji Kolovrat
-Významná místní komunikace – Návrh
Toto propojení zkvalitní dopravní obsluhu Kolovrat a řeší dopravní napojení Kolovrat na silnici I/2 v úrovňové styčné křižovatce. Východní napojení Přátelství – K Říčanům umožní krátkou vazbu na nadřazený dopravní systém v mimoúrovňové křižovatce s Pražským okruhem.

610/-/37 Komunikační propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Záměr je také nazývaný „Hostivařská spojka“. Komunikační propojení je dopravně významnou komunikací, jejíž klíčový význam spočívá v krátkém napojení oblasti Dolních a Horních Měcholup, Uhříněvsi na komunikaci nadřazeného systému Pražský okruh. Komunikace je vedena převážně v otevřené krajině s minimalizací zásahu do

charakteru krajiny. Vymezení vychází z dokumentace pro územní rozhodnutí a odpovídá ÚP SÚ.

610/-/47 Komunikační propojení Za Podjezdem – Černokostelecká na západním okraji Kolovrat
-Významná místní komunikace – Návrh
Propojení zkvalitní dopravní obsluhu Kolovrat, rozvojového území a řeší dopravní napojení na silnici I/2. Koridor vychází z upraveného rozsahu zastavitelných ploch, komunikace vytvoří hranici zastavitelného území a otevřené krajiny. Rozsah koridoru umožňuje podrobné prověření vztahu komunikace a zástavby.

610/-/63 Obchvat Pitkovic
-Významná místní komunikace – Návrh
Nové propojení Křeslic a Pitkovic je vymezeno ve stopě Štychovy v Křeslicích a novou komunikací vedenou po západním okraji Pitkovic do styčné křižovatky s komunikací K Dálnici mimo centrum Pitkovic. Vymezení odpovídá ÚP SÚ.

610/-/64 Přeložka silnice II/101
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Komunikace má územní vazby situované mimo území hlavního města, je součástí řešení přestavby silnic II. třídy na území Středočeského kraje. Metropolitní plán definuje koridor napojení přeložky silnice II/101 severního obchvatu Pacova u Říčan na silnici I/2. Umožňuje realizovat přeložku frekventované silnice propojující Říčany a Úvaly v severojižním směru. Na území Prahy zasahuje koridor obloukem východně od Nedvězí s okružní křižovatkou se silnicí navazující na ulici Únorová, která propojuje Nedvězí s Pacovem. Krátký úsek napojení obchvatu na stávající silnici I/2 na jihovýchodní hranici hlavního města je zaústěn do okružní křižovatky se silnicí I/2. Tato silnice je pak na území Prahy napojena na Pražský okruh v MÚK východně od Kolovrat. Silnice I/2 je východně od Pražského okruhu potvrzena v současné trase. Navržený koridor je v místě křížení se stávající silnicí I/2 vymezen v dostatečné šířce, aby bylo možné podrobně prověřit bezmotorové vazby a případná mimoúrovňová křížení cyklotras s komunikační sítí. V souladu s Metropolitním plánem je možné samotnou křižovatku modifikovat pro snížení dopadu na životní prostředí.

610/-/82 Rekonstrukce a rozšíření ul. Kutnohorské
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Ulice Kutnohorská bude stavebně upravena do profilu odpovídajícího postavení a dopravnímu významu sběrné komunikace městského významu s vazbou na východní obchvat Dolních Měcholup a trasu tzv. Hostivařské spojky (Přátelství – Bečovská – mimoúrovňová křižovatka Pražský okruh). Vymezení koridoru odpovídá aktuálnímu podrobnému projektu, a přitom respektuje prodloužení tramvajové tratě a umožňuje koordinaci s koridorem vysokorychlostní tratě.

610/-/106 Východní obchvat Dolních Měcholup
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Záměr je součástí tzv. „Hostivařské spojky“. Východní obchvat Dolních Měcholup je úsek sběrné komunikace městského významu,

jehož realizací bude odvedena průjezdná doprava z Dolních Měcholup na objízdnou trasu mimo centrální průtah ulicí Kutnohorskou a přispěje k dopravnímu zklidnění městské části. Kromě vlastní Kutnohorské navazuje obchvatová komunikace v širších vztazích na západní straně na propojení Ke Kablu – Rabakovská s připojením na Městský okruh v mimoúrovňové křižovatce Rybníčky, na jihu pak na výhledové komunikační propojení Přátelství – Bečovská – mimoúrovňová křižovatka Pražský okruh severně od Netluk. Koridor je vymezen v takové šířce, aby umožnil koordinaci se zástavbou, komunikace bude vytvářet rozhraní mezi zastavitelným územím a otevřenou krajinou a je žádoucí minimalizovat zbytkové prostory v jejím okolí. Vymezení respektuje zpracovanou dokumentaci pro územní rozhodnutí.

610/-/125 Nové napojení ulice Na Chodovci k ulici Chodovské (po zakrytí ulice Spořilovské)
-Významná místní komunikace – Návrh
Důvodem vymezení místní komunikace je nové napojení ulice Na Chodovci po zakrytí Spořilovské a souvisí i s prodloužením tramvajové tratě (v tomto místě bude stávající těleso tramvajové tratě uvolněné pro místní komunikaci).

610/-/128 Komunikační propojení U Továren – Rabakovská
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikační propojení je situováno na západním okraji lokality Hostivařská průmyslová oblast a tvoří rozhraní se sousední transformační plochou s rekreačním využitím v lokalitě Za Dráhou. Její význam spočívá v napojení obslužných komunikací V Chotejně a Sodomkova se západovýchodní orientací, které jsou v současnosti slepě ukončené západními konci ve volném prostoru. Propojení U Továren – Rabakovská uzavře síť místních obslužných a účelových komunikací areálů s vazbou na sběrné komunikace městského významu Rabakovskou a Průmyslovou.

610/-/153 Přeložka Novopetrovické ulice
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Důvodem pro realizaci je úprava plynulejšího směrového vedení úseku komunikace v souladu s vymezením územní rezervy pro prodloužení tramvajové tratě z Horních Měcholup do Petrovic a Jižního Města. Úprava trasy komunikace vytvoří podmínky pro zkvalitnění veřejného prostranství před hřbitovem a bezpečnější přístup ke sportovnímu hřišti.

610/-/175 Východní obchvat Štěrbohol
-Významná místní komunikace – územní rezerva
Formou územní rezervy jsou vymezeny široké koridory pro hledání optimální trasy komunikačního propojení mimoúrovňové křižovatky na Štěrboholské radiále, Malého Háje a východního obchvatu Dolních Měcholup. V širších souvislostech by tato komunikace umožnila snížit zátěž stávajících komunikací a zajistit lepší obsluhu nových zastavitelných ploch. Dále je nutné prověřit dopad stavby na krajinu a vztah komunikace s krajinným parkem.

610/-/176 Zkapacitnění Bečovské ulice

-Významná místní komunikace – Návrh

Koridor je vymezen pro úpravu parametrů a šířkového uspořádání ve stávající stopě Bečovské ulice odpovídající bezpečnému provozu a kvalitě veřejného prostoru. Předpokládá se zvýšení zátěže v souvislosti s výstavbou dalších komunikací v jihovýchodní části Prahy. Komunikace je významná pro propojení samostatných sídel mezi sebou.

610/-/181 Komunikační propojení Kardausova – obchvat Dolních Měcholup

-Významná místní komunikace – Návrh

Návrh vymezuje koridor pro komunikaci propojující Kutnohorskou a východní obchvat Dolních Měcholup prostorem lokality Malý Háj v koordinaci s prodloužením tramvajové tratě z Dílen DP Kutnohorskou a Kardausovou ulicí v Malém Háji do smyčky u východního obchvatu Dolních Měcholup. Trasa odpovídá urbanistické studii Malého Háje (AH ARCHITEKTI, 2021), komunikace je částečně zrealizována. Koridor respektuje související dopravní stavby včetně koridoru pro výstavbu vysokorychlostní trati.

610/-/185 Přeložka ulice Plukovníka Mráze

-Významná místní komunikace – Návrh

Nové napojení do Průmyslové jižně od stávající smyčky tramvaje je navrženo kvůli úpravě polohy stávající tramvajové smyčky s cílem vybudovat nové městské centrum. Koridor vychází z řešení prověřeného architektonickou soutěží a souvisí s vymezenou transformační plochou. Napřímená komunikace umožní výrazné zkvalitnění veřejných prostranství.

Jih Prahy

Jih Prahy zaujímá zástavba jižní části Braníka, Kunratic, Komořan a zejména zástavba obytných souborů sídliště Modřany. Komunikace nadřazené sítě – Chodovská radiála (D1), jižní část Pražského okruhu a úsek Jižní spojky v Krči byly realizovány, takže hlavní sběrné komunikace městského významu jsou orientovány ke komunikacím směřujícím z Městského okruhu do jižní části regionu. V území jihu Prahy jsou v severojižním směru zatíženy trasy komunikací Modřanská, Vídeňská a na ni navazující Kunratická spojka do okružní křižovatky Na Jelenách (vazba na MÚK Chilská) a pokračování trasy Roztylskou do okružní křižovatky Ryšavého (vazba na MÚK Chodovské radiály). Význam Modřanské komunikace spočívá v dopravní obsluze sídliště Modřany automobilovou a tramvajovou dopravou. Navrhovaná nová trasa Komořanské komunikace zajistí potřebné přímé napojení na Pražský okruh.

Sběrné komunikace městského významu – stav

- Komunikace Vídeňská v úseku mimoúrovňová křižovatka Jižní spojka – přeložka Vídeňské
- Vídeňská v úseku Kunratická spojka – jižní hranice Prahy
- Vestecká spojka v úseku Pražský okruh – Vídeňská na území Prahy
- Kunratická spojka – Roztylská po okružní křižovatku Pod Chodovem, Ryšavého

- Na Jelenách mezi okružní křižovatkou s Kunratickou spojkou a okružní křižovatkou s Chilskou (mimoúrovňová křižovatka s D1)
- Modřanská v úseku mimoúrovňová křižovatka s Jižní spojkou a Barrandovským mostem a komunikací Generála Šišky

Komunikace městského významu – návrh

610/-/10 Komunikační napojení terminálu Písnice

-Významná místní komunikace – Návrh

Komunikační propojení Východního obchvatu Písnice a Vídeňské jižně od stanice metra Depo Písnice zajišťuje důležité dopravní vazby z Vídeňské na terminál u stanice metra v Písnici a záchytné parkoviště P+R. Koridor je vymezený v dostatečné šířce pro budoucí stabilizaci trasy v návaznosti na zástavbu nové čtvrti okolo depa metra tak, aby nevznikaly zbytkové prostory a komunikace vytvořila přirozenou hranici města. Komunikace bude sloužit i k obsluze nové zástavby.

610/-/17 Komunikační propojení Chýnovská – Vídeňská

-Významná místní komunikace – Návrh

Doplňuje chybějící místní propojení mezi Libušskou a Vídeňskou komunikací. Napojení na Libušskou je navrženo vstřícně proti Chýnovské, s níž vytváří úrovňovou průsečnou křižovatku s návazností na stávající komunikační síť. Koridor je vymezen v koordinaci s územní studií Nové Dvory (UNIT architekti, 2022), propojí novou čtvrť nad stanicí metra s Vídeňskou ulicí. Širší vymezení koridoru umožňuje podrobněji prověřit trasování s ohledem na vznik rekreačních a sportovních areálů a transformaci nestavební parkové lokality Jalový dvůr. Komunikace může buď více využívat stávajících ulic nebo být více odsunutá na sever do samostatné trasy dle podrobného prověření.

610/-/28 Komunikační propojení Kunratická spojka – přeložka Vídeňské

-Významná místní komunikace – Návrh

Nová komunikace propojí dvě navržené komunikace – východní obchvat Písnice a přeložku Vídeňské ulice přímou trasou v souladu s předchozím územním plánem skrz areál Sapa. Oproti původní koncepci z předchozího plánu Metropolitní plán navrhuje přeložku Vídeňské ulice zaústit do stávající Vídeňské vedoucí jižním směrem do Vestce, což je výrazně efektivnější trasa pro zachycení dopravy ze Středočeského kraje a pro zklidnění stávající Vídeňské v Kunraticích. Napojení komunikace k Písnici a Depu Písnice je ale také důležité s ohledem na nové stavby veřejné dopravy (terminál se záchytným parkovištěm) a pro propojení do oblasti Dolních Břežan. Komunikace bude sloužit pro přímou obsluhu produkčních zastavitelných ploch v Sapě a v areálech Paběnice a bude mít význam pro propojení nové obytné zástavby v Písnici s centrem.

610/-/59 Nová Komořanská včetně napojení na Pražský okruh

-Sběrná komunikace městského významu – Návrh

Smyslem návrhu nové trasy Komořanské komunikace je vymístění lokální tranzitní dopravy z centra Komořan a vymezení nového koridoru v souběhu se stávající železniční tratí. Napojení na Pražský

okruh D0 v mimoúrovňové křižovatce na pravém vltavském břehu zajistí krátkou a přímou vazbu na nadřazenou komunikační síť. Realizací Nové Komořanské dojde k podstatnému snížení dopravního zatížení centra Komořan, k uvolnění prostoru pro koridor prodloužení tramvajové trati do Komořan a zkvalitnění dopravní obsluhy navrhovaných transformačních ploch s obytným využitím. V první etapě může být realizován pouze krátký úsek napojení stávající ulice Komořanské na mimoúrovňovou křižovatku s Pražským okruhem.

Součástí navrženého koridoru je i vymezení plochy pro mimoúrovňovou křižovatku: 611/-/1011 Mimoúrovňová křižovatka Komořany, součást Nové Komořanské.

610/-/76 Přeložka ulice Vídeňské

-Sběrná komunikace městského významu – Návrh

Nové komunikační propojení mezi Kunratickou spojkou, Dobronickou a stávající Vídeňskou u Kunratického lesa odstraní nežádoucí průjezdnou dopravu ze stávajícího úseku Vídeňské na rozhraní Kunratic a Libuše a po dokončení výstavby metra D a po realizaci východního obchvatu Písnice také část automobilové dopravy z jižní příměstské oblasti Prahy. Účinnost nové komunikace je možné zvýšit dopravně omezujícími opatřeními ve stávající ul. Vídeňské v prostoru Kunratic. Komunikace zajistí dobrou úroveň obsluhy produkčních areálů Paběnice. Severní část koridoru v místě křížení se stávající Vídeňskou u areálu Akademie věd je navržena v dostatečné šířce pro podrobné prověření křižovatky bez zásahu do stávající zástavby a areálu Akademie věd.

610/-/104 Vestecká spojka

-Sběrná komunikace městského významu – Návrh

Koridor vychází z vymezení v nadřazené dokumentaci, které Metropolitní plán respektuje. Na území Prahy zajišťuje především dopravní spojení Pražského okruhu s Vídeňskou (II/603). Další úseky trasy jsou vedeny převážně mimo území hlavního města s napojením na plánovanou mimoúrovňovou křižovatku s dálnicí D1. Plán respektuje stabilizovanou trasu, západní část Vestecké spojky je již realizovaná. U Újezdu je ve vazbě na navrženou mimoúrovňovou křižovatku D1 – Vestecká spojka navrženo komunikační propojení mezi D1 a Formanskou. Komunikace představuje významné tangenciální propojení pro distribuci místní dopravy na rozhraní Prahy a Středočeského kraje, k omezení podílu tranzitní dopravy v Hrnčířích a na komunikacích K Hrnčířům a K Labeškám. Je významným záměrem pro pražský metropolitní region. Tranzitní dopravu v této oblasti dostatečně odvádí realizovaný Pražský okruh, který Vestecká spojka nenahrazuje. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS26 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/26).

Součástí navrženého koridoru je i vymezení: 611/914/1019 Mimoúrovňová křižovatka Újezd u Průhonic.

610/-/107 Východní obchvat Písnice

-Významná místní komunikace – Návrh

Nová komunikace propojí budoucí terminál veřejné dopravy s kapacitním parkovištěm P+R Depo Písnice s regionem a s Pražským okruhem. Komunikace přímo navazuje na silnici do Dolních Břežan, na které se nachází mimoúrovňová křižovatka na Pražském okruhu. Zároveň umožní propojení s Vídeňskou ulicí a sníží zatížení Libušské ulice v Písnici. Komunikace bude zajišťovat dopravní obsluhu Depa Písnice, ale i nové zástavby v okolí metra a ve východní části Písnice. Poloha komunikace odpovídá prověřovacím studiím a ÚP SÚ, koridor je ale navržen v dostatečné šířce pro určitou modifikaci související s prověřováním depa metra. Koridor respektuje přírodní podmínky a vymezení ÚSES. Komunikace vytvoří rozhraní mezi zastavitelným územím a otevřenou krajinou, a proto je vhodné minimalizovat zbytkové plochy v jejím okolí a zároveň zajistit kvalitní související krajinné úpravy, zejména zaměřené na vodní režim.

610/-/186 Komunikační propojení Vrbova – Sulická

-Významná místní komunikace – Návrh

Nové propojení je navrženo pro zkvalitnění dopravní obsluhy území s produkčním využitím podél jižní železniční spojky a v širším vztahu pro napojení na Jižní spojku. Vymezený koridor je územní ochranou pro výhodné propojení čtvrtí, které jakákoliv nová zástavba musí respektovat. Komunikace zlepší dopravní obsluhu Krče a Zálesí bez přílišného zatížení stávajících ulic.

Jihozápad Prahy

Prostor jihozápadní oblasti Prahy byl vymezen pro bytovou výstavbu komplexů Jihozápadního Města, Barrandova a pro rozvíjející se výstavbu Západního Města. Stávající historická zástavba se rozkládá v jižní části území. Městské části Radotína, Zbraslavi, Slivence, Hlubočep a Radlic se rozkládají na levém břehu mezi řečištěm Vltavy a sběrnou komunikací městského významu K Barrandovu. Širší dopravní vztahy jihozápadní oblasti zajišťuje především zprovozněná část Pražského dálničního okruhu D0 v úseku mezi D5, D4 a D1, dálnice D4 a Chuchelská radiála vedená ve stopě Strakonické komunikace. Severní hranici území vymezuje vstup dálnice D5, od mimoúrovňové křižovatky s Pražským okruhem pokračuje do centra Radlickou radiálou tzv. Rozvadovskou spojkou. Jihozápadní a Západní Město je koncipováno jako lineární s páteřní linkou metra B obsluhující jednotlivé bytové soubory z Radlic do Zličína. Páteřní sběrnou pozemní komunikací městského významu je Jeremiášova třída mající převážně dopravní charakter. Navazují na ni dílčí významné místní komunikace obytných souborů. Přímou dopravní vazbu z obvodové Jeremiášovy komunikace ve vztahu k Pražskému okruhu zajišťuje Jinočanská komunikace zvaná Poncarova, která propojuje zástavbu s jihozápadní příměstskou oblastí Prahy. Obdobný dopravní význam má komunikace K Barrandovu, po níž je veden hlavní dopravní tah oblasti zástavby Barrandova a Slivence. Páteřní komunikací Radotína je průtah silnice II/115 Výpadová s vazbou v MÚK na D4 Strakonickou a zčásti i navazující II/101 Zderazská. Pro městskou část Zbraslav je z dopravního hlediska významná těsná vazba v MÚK na dálnici D4 Strakonickou a levobřežní silniční průtah II/102 K Přehradám do Povltaví. Mezibřežní

propojení je realizováno stávajícím přemostěním Vltavy mostem Závodu Míru se silnicí II/101.

Sběrné komunikace městského významu – stav

- Komunikace Jeremiášova v úseku mimoúrovňová křižovatka Radlická radiála, Jeremiášova – Jeremiášova, Řeporyjská
- Komunikace Jinočanská (Poncarova) mezi křižovatkami s Jeremiášovou a mimoúrovňovou křižovatkou Pražský okruh
- K Barrandovu v úseku mimoúrovňová křižovatka s Pražským okruhem – Barrandovský most
- Komunikace Výpadová (II/115) v úseku Radotín (hranice Prahy) – mimoúrovňová křižovatka II/115, Strakonická
- Komunikace I/102 (K Přehradám) v úseku mimoúrovňová křižovatka Pražský okruh, II/102 – hranice Prahy
- Most Závodu Míru (II/101)

Komunikace městského významu – návrh

<u>610/-/8 Komunikace Západního města "V71","V72"</u>

-Významná místní komunikace – Návrh

Větev 71 je východním úsekem navrhovaného komunikačního propojení Stodůlky – Třebonice mezi Stodůlkami (Bessemerova) a Chaby s vazbou na zkapacitněnou mimoúrovňovou křižovatku Řevnická – Rozvadovská spojka. Komunikace zlepší dopravní obsluhu spádového území a propojení se Zličínem a s tamními obchodními areály, větev 72 je západním úsekem navrhovaného komunikačního propojení Stodůlky – Třebonice mezi Třebonicemi a Chaby s vazbou na zkapacitněnou mimoúrovňovou křižovatku Řevnická, Rozvadovská spojka. Nová komunikace zlepší kvalitu dopravní obsluhy území Třebonic a dopravních vazeb na Rozvadovskou spojku a Jeremiášovu v západní oblasti Jihozápadního Města. Komunikace je dlouhodobě sledovaným záměrem, je již částečně realizovaná a s její výstavbou počítají všechny studie pro zástavbu Západního města. V nové zástavbě by komunikace měla být součástí kvalitního uličního prostranství a neměla by vytvářet bariéru nebo mít extravilánovou úpravu. Koridor je v území severně od Třeboradic rozšířený s ohledem na nutnost podrobně prověřit polohu vzhledem k hranicím pozemků a majetkoprávním vztahům – je možné, že komunikaci bude nutné realizovat přednostně jako součást produkční zástavby podél Rozvadovské spojky. Dále je koridor vymezený v širší ploše v okolí Helsinské ulice, umožňuje výstavbu různých variant větví napojujících se do přestavované mimoúrovňové křižovatky Řevnická.

<u>610/-/38 Komunikační propojení přes trať č. 171 ve Velké Chuchli</u>

-Významná místní komunikace – Návrh

Odstraňuje stávající dopravní závadu úrovňového křížení místní komunikace Starochuchelské s důležitou železniční tratí v blízkosti křižovatky Dostihová – Radotínská. Rozsah koridoru odpovídá dokumentaci pro územní rozhodnutí s adekvátním rozšířením pro kvalitní řešení navazujících veřejných prostranství a zelené infrastruktury. Záměr je v současné době ve výstavbě.

<u>610/-/40 Komunikační propojení Radotínská – Výpadová</u>

-Významná místní komunikace – Návrh

Nová spojka propojí obě významné dopravní komunikace a dopravně

obslouží pás produkčních ploch a nově navržené rozvojové plochy s rekreačním využitím, stejně jako přispěje k zajištění obsluhy rozšířeného přístavu Radotín a nástupu do Příměstského parku Soutok (Norma architekti, 2024). Vymezení navazuje na ÚP SÚ.

610/-/53 Mimoúrovňová křižovatka Zbraslav-střed, napojení
-Významná místní komunikace – Návrh
611/912/1015 Mimoúrovňová křižovatka Zbraslav-střed – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Vymezený koridor zahrnuje nové obousměrné dopravní napojení místní sběrné komunikace Na Baních spojkou u areálu Ministerstva vnitra na komunikaci Strakonickou. Realizace mimoúrovňové křižovatky zkvalitní dopravní napojení na Strakonickou a zvýší úroveň dopravní obsluhy jižní oblasti Zbraslavi, konkrétní podoba křižovatky bude prověřena, vymezený koridor umožňuje realizaci relativně dlouhých připojovacích ramp ve formě kolektorových komunikací. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS33 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/33).

610/-/66 Páteřní komunikace rozvojového území Barrandov – Holyně a navazující komunikační propojení
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikace je navržena pro zajištění dopravní vybavenosti území, slouží k vzájemnému propojení rozvojových obytných území a dopravnímu napojení na komunikaci K Barrandovu. Komunikace jsou už částečně realizovány, v jižní části rozvojového území bude komunikace pokračovat v uliční síti. Šířka koridoru umožňuje koordinaci s realizovanou tramvajovou tratí, umožňuje posun komunikace v okolí tramvajové smyčky Sídliště Barrandov. Vymezení odpovídá studii zástavby a změnám ÚP SÚ souvisejícími s rozvojovým územím Pražská čtvrť – Nový Barrandov (A69 – architekti, 2020.

610/-/84 Rekonstrukce ul. Jílovišťské k MÚK Baně
-Významná místní komunikace – Návrh
Rekonstruovaná část komunikace Jílovišťské je vymezena úsekem mezi napojením v mimoúrovňové křižovatce Baně a styčnou křižovatkou Jílovišťská – Na Lhotkách (nové propojení Černošická – V Alejích – Boudova – Pohledná – Na Lhotkách). Cílem je spolu s napojením do nové mimoúrovňové křižovatky Zbraslav-střed posílit alternativní napojení Lipenců z jižní strany a snížit tak dopravní zátěž centra.

610/-/91 Úprava komunikace K Lahovské
-Významná místní komunikace – Návrh
Doplňuje chybějící propojení mezi Lochkovem, jihozápadním okrajem Velké Chuchle a Radotínem (Otěšínská) v návaznosti na již realizovanou obchvatovou komunikaci okolo Lochkova. Vymezení odpovídá ÚP SÚ.

610/-/123 Komunikační propojení Černošická – V Álejích – Boudova – Pohledná – Jílovišťská
-Významná místní komunikace – Návrh
Vymezené propojení místních komunikací je navrženo z důvodu

dopravní obsluhy stávajícího území v západní části Lipenců a k zajištění dopravní obsluhy rozvojového území a jeho napojení na Jílovišťskou s vazbou na mimoúrovňovou křižovatku Baně. Cílem je zajistit alternativní dopravní trasu, která nezatíží centrum Lipenců. Vymezení navazuje na ÚP SÚ, ale bylo optimalizováno s ohledem na majetkoprávní vztahy, výškové uspořádání terénu a stávající zástavbu. Koridor odpovídá dílčím studiím zástavby a je v některých částech rozšířen pro další budoucí upřesnění. Nová zástavba v území musí respektovat umístění průjezdného propojení napříč městskou částí, protože kapacita stávající komunikační sítě je již téměř vyčerpaná a Lipence nemohou zůstat dopravně napojené jen z jednoho směru.

610/-/159 Komunikace Jílovišťská – Mimoúrovňová křižovatka Zbraslav – střed

-Významná místní komunikace – Návrh

Tato komunikace je navržena pro zajištění dopravního napojení jižní oblasti Lipenců na Strakonickou přes mimoúrovňovou křižovatku Zbraslav střed a komunikačního propojení se Zbraslaví ulicí Na Baních. Návrh nové komunikace odstraňuje stávající nedostatečnou vazbu ulicí Josefa Houdka do mimoúrovňové křižovatky Zbraslav sever s navazující komunikací K Peluňku. Komunikace zajistí dopravní obsluhu rozvojových ploch s produkčním využitím v lokalitě Lipence rozvoj v rámci revitalizace bývalé skládky.

610/-/170 Přestavba Radlické ulice

-Významná místní komunikace – Návrh

Stavební úpravy povrchově vedené ulice Radlické souvisí s realizací tunelového úseku Radlické radiály, po jejíž dostavbě budou upraveny technické parametry obslužných komunikací i na povrchu. Koridor je vymezen v souladu s koncepční studií Radlické radiály, zpracovanou pro zkvalitnění podoby Radlické radiály. Spojení dvou kratších tunelů u Jinonic do jednoho dlouhého umožní příznivější řešení veřejných prostranství na povrhu, smyslem je i redukce zbytkových prostor v okolí Radlické radiály.

610/-/179 Komunikační propojení Poncarova – K Chabům

-Významná místní komunikace – Návrh

Komunikace zajistí propojení Poncarovy s vazbou na Pražský okruh s komunikacemi Západního Města V 71 a V 72. Tato páteřní ulice zajistí dopravní obsluhu rozvojových území s obytným využitím Západního Města a Třebonic. Trasa je dlouhodobě sledovaná a odpovídá pozici v předchozím územním plánu a ve studiích, odpovídá dohodám v území. Pro strukturu zástavby by sice v dnešní době byla vhodnější přímější trasa, která by příliš nepředurčovala tvar navazujících veřejných prostranství, v části nicméně tato koncepčně zastaralá komunikace alespoň respektuje historické cesty (trasování odpovídá starší studii zástavby, která se dnes již nesleduje).

Severozápad Prahy

Severozápad Prahy je charakterizován nedávným rozvojem výstavby minulého století, nízkopodlažní vilovou zástavbou Hanspaulky, Ořechovky, Břevnova, Střešovic, Smíchova a Košíř a modernistickou zástavbou menších sídlišť Červeného Vrchu, Dědiny, Petřin, Motola a

Řep. Z hlediska širších dopravních vztahů je na odpovídající kvalitativní úrovni dopravní obsluha pouze zčásti úsekem nadřazené dálniční komunikace Pražského okruhu D0 na západní hranici Prahy s vazbami na dálnice D5, D6 Karlovarskou a D7 Lipskou. Na okraji městského centra byla zprovozněna část městského okruhu tunelového komplexu Blanka, na který jsou páteřní sběrné komunikace městského významu navázány v přetížených mimoúrovňových křižovatkách Plzeňská, Malovanka a Prašný most. Sběrné komunikace městského významu sledují ve vymezené oblasti historické návrhy regulačních plánů a stopy silnic I. a II. třídy směřující radiálně do centra města. V kompaktní zástavbě Smíchova, Dejvic a Břevnova jsou to tradiční městské třídy Plzeňská (Vrchlického) na Smíchově, Propojení Karlovarská, Bělohorská, Patočkova v Břevnově, dále Evropská a propojení Jugoslávských partyzánů, Svatovítská v Dejvicích. Severním směrem navazují stopy významných silnic II. třídy do středočeského regionu II/240, 241 a 242. Síť těchto významných sběrných komunikací doplňují propojovací komunikace k centru tangenciální orientace. Ve Zličíně propojení Řevnické prodlouženou komunikací Na Radosti do MÚK Pražského okruhu D0, propojení Bucharova, Kukulova mezi Rozvadovskou spojkou, Plzeňskou a Vypichem a propojení Jeremiášova – Slánská mezi Rozvadovskou spojkou v Jihozápadní Městě a Karlovarskou v Řepích. Propojení Karlovarské a MÚK Evropská – Pražský okruh D0 v Ruzyni sleduje historickou stopu komunikace Drnovské.

Sběrné komunikace městského významu – stav

- Propojení komunikací Jugoslávských Partyzánů, Podbabská a Kamýcká (II/241) a Roztocká (II/242)
- Horoměřická (II/240)
- Evropská v úseku Vítězné náměstí – mimoúrovňová křižovatka Pražský okruh s D7 (Lipská)
- Propojení Karlovarská, Bělohorská, Patočkova mezi mimoúrovňovou křižovatkou Pražský okruh s D6 na západě a mimoúrovňovou křižovatkou s Městským okruhem Malovanka na východě
- Propojení Plzeňská, Vrchlického mezi křižovatkou Jeremiášova, Slánská na západě a mimoúrovňovou křižovatkou s Městským okruhem Plzeňská na východě
- Napojení Řevnické komunikace ve Zličíně prodloužením komunikace Na Radosti na mimoúrovňovou křižovatku Pražského okruhu
- Propojení Jeremiášova – Slánská v úseku mezi Rozvadovskou spojkou a Karlovarskou
- Propojení Bucharova – Kukulova v úseku mezi mimoúrovňovou křižovatkou s Rozvadovskou spojkou, Plzeňskou a křižovatkou s Bělohorskou na Vypichu

Komunikace městského významu – návrh

<u>610/-/11 Komunikační propojení Evropská – Svatovítská</u>

-Sběrná komunikace městského významu – Návrh

Zajistí realizaci některých dopravních vztahů v oblasti Dejvic mimo dopravně přetížený prostor Vítězného náměstí. Realizací komunikace se odstraní stávající nevyhovující stav po zprovoznění úseku Městského okruhu (tunelový komplex Blanka), kdy k objezdu Vítězného náměstí jsou využívány ulice Generála Píky a Gymnasijní.

Obě křižovatky ulice Generála Píky s Gymnasijní a se Svatovítskou bez světelné signalizace jsou kapacitně nevyhovující a zejména na Svatovítské provozně kolizní. Ve výhledu nabízí napojení komunikačního propojení Evropská – Svatovítská možnost chybějícího přímého připojení východního území Dejvic na Městský okruh v křižovatce Prašný most. Součástí stavby komunikace bude i úprava křižovatek a souvisejících ulic, koridor je vymezen tak, aby byl minimalizován střet s areálem Ministerstva obrany. Východně od Svatovítské ulice je koridor vymezen širší, aby umožnil realizaci více variant napojení komunikace s ohledem na urbanistickou studii zástavby transformačního území Hradčanská a aby vyřešil potřebu napojení tohoto území. Komunikaci je nutné nadále s touto novou významnou kapacitní čtvrtí koordinovat, stejně jako je nezbytná koordinace s výstavbou železniční tratě Praha–Kladno a s cyklistickou magistrálou na uvolněném drážním tělese.

610/-/14 Komunikační propojení Bubenečská – Milady Horákové
-Významná místní komunikace – Návrh
Propojení komunikací obnoví důležité napojení Dejvic na ulici Milady Horákové v relacích pravých odbočení z Bubenečské na třídu Milady Horákové ve směru na Prašný most a zejména pravé odbočení ze třídy Milady Horákové do Bubenečské od Špejcharu. V současné době je dopravní přístup do oblasti možný pouze odbočením ze třídy Československé armády z Vítězného náměstí nebo z ulice Pod kaštany. Záměr navazuje na výstavbu modernizované železnice Praha – Kladno se zahloubenou tratí a stanicí Praha-Dejvice a na budoucí zástavbu významného transformačního území Hradčanská.

610/-/20 Komunikační propojení Drnovská – K Letišti
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikace zajistí přímé a kratší dopravní propojení Drnovské komunikace se stávající ulicí K Letišti mimo stávající MÚK s Pražským okruhem. Ze západního okraje Prahy na ni navazuje stavba důležitého dopravního propojení MÚK Hostivice (D6) – Dlouhá Míle. Pro komunikaci využívající zčásti stávající trasu Fajtlovy ulice u OC je vymezen dostatečně široký koridor umožňující výstavbu tramvajové trati Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park.

610/-/30 Komunikační propojení MÚK Hostivice (D6) - Dlouhá Míle
-Významná místní komunikace – Návrh
Má převážně funkci dopravní obsluhy rozvojového území jižní části letiště a přímé propojení terminálu se záchytným parkovištěm P+R Dlouhá Míle s dálnicí D6. Komunikační propojení území nabídne novou trasu pro dopravní vztahy mezi Dlouhou Mílí a D6 a umožní rychlé spojení pro autobusovou dopravu pražského integrovaného systému z regionu k terminálu Dlouhá Míle. Konkrétní parametry komunikace, vztah k zástavbě a zapojení do křižovatky s D6 bude řešeno v rámci podrobnějších studií, koridor je vymezen v dostatečné šířce pro určitou flexibilitu s ohledem na terén a vazbu na areál letiště.

610/-/50 Přestavba mimoúrovňové křižovatky Aviatická – D7 (Lipská), napojení – Významná místní komunikace – Návrh

Odstraní neuspokojivé současné uspořádání křižovatky, její nedostatečnou kapacitu, napojení příměstské oblasti silnicí III/0071 a zlepší napojení Letiště Václava Havla Praha na nadřazený komunikační systém. Stavba křižovatky již byla zahájena. Koridor navazuje na vymezení v nadřazené dokumentaci. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS30 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/30).

Součástí dopravní stavby je plocha 611/966/1012 Přestavba mimoúrovňové křižovatky Aviatická – D7 (Lipská).

610/-/77 Přeložka ulice Na Radosti a mimoúrovňové křížení s tratí
-Významná místní komunikace – Návrh
Přeložka ulice Na Radosti od křižovatky s ulicí U Zličínského hřiště vytváří v souladu s podkladovou studií pro změnu územního planu Nový Zličín (Pavel Hnilička Architects + Planners, 2021) na novou páteřní komunikaci transformačního území s obytným využitím lokality Na Radosti. Je vedena jižně od stávající páteřní komunikace, navrhované řešení nahrazuje úrovňový přejezd mimoúrovňovým křížením železnice, za nímž se v oblasti Řep přeložka napojuje zpět na trasu Plzeňské komunikace.

610/-/85 Rozšíření ulice Karlovarské
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Rozšíření Karlovarské v úseku Slánská – Thurnova odstraňuje kapacitní deficit tohoto úseku, dopravní závady, zejména umožní prodloužení tramvajové trati a náhradu nevyhovující tramvajové smyčky Bílá Hora. Přestavba umožní výrazné zvýšení kvality veřejného prostranství a zlepší podmínky pro bezmotorovou dopravu (umožní doplnění nejen cyklotras, ale i příčných přechodů). Spolu s dalšími opatřeními může tato stavba přinejmenším dočasně nahradit chybějící Břevnovskou radiálu, kterou není možné realizovat před dokončením Pražského okruhu, jak je definováno v nadřazené dokumentaci. Vymezený koridor odpovídá zpracované koncepční studii.

610/-/113 Propojení Veleslavín – Petřiny
-Významná místní komunikace – Návrh
Trasa komunikační spojky je situována mezi Veleslavínem a křižovatkou Na Petřinách, Stamicova. V současné době neexistuje kromě stávajícího propojení ulic V Průhledu a Starodejvické žádné tangenciální komunikační spojení mezi Evropskou a Petřinami (Střešovicemi). Trasa je vedena ve velmi komplikovaných terénních podmínkách se značným převýšením mimo obytné území Petřin. Řešení respektuje návrh nového železničního spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště Václava Havla Praha s vymezením rozsahu tunelových úseků trasy. Vymezení širšího koridoru pro stavbu umožňuje stanovit optimální polohu napojení na Kladenskou ulici. Vymezený koridor respektuje navrženou zástavbu v lokalitě Strnadovy zahrady a studii investora (urbanistická studie Strnadovy zahrady; MACHARA&TEICHMAN, 2023 a navazující technická

prověřovací studie Silničního propojení Veleslavín – Petřiny, METROPROJEKT, 2024), která podrobně prověřila technické parametry propojení tak, aby nebylo se zástavbou v konfliktu. Bylo prověřeno, že komunikace je realizovatelná ve vymezeném koridoru a respektuje záměr cyklistické magistrály v trase dnešní tratě. Konkrétní technické a architektonické řešení bude dále upřesňováno.

610/-/118 Podjezd pod železniční tratí Praha – Kladno v ul. Drnovská
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikace podjezdu souvisí se stavbou komunikačního propojení Drnovská – K Letišti a nutností zkapacitnit komunikaci a je součástí rekonstrukce železniční trati Praha – Kladno. Koridor je koordinován s projektem modernizace železnice a projektem na bezmotorové drážní promenády.

610/-/155 Komunikační napojení Na Radosti – MÚK Jeremiášova
-Významná místní komunikace – Návrh
Nová komunikace zajišťuje důležité dopravní propojení transformačního území Na Radosti s Jeremiášovou přes Sárskou, potažmo s vazbou na mimoúrovňovou křižovatku Jeremiášova – Rozvadovská spojka. Vymezený koridor respektuje podkladovou studii pro změnu územního plánu Nový Zličín (Pavel Hnilička Architects+Planners, 2021), kde bude komunikace vedena v uliční síti integrovaná do nové zástavby. Rovněž tohle trasování podporuje technická studie, koncept DÚR Úprava MÚK Jeremiášova, rozplet (PRAGAPROJEKT, 2025). V lokalitě Na Pískách bude v maximální míře respektovat stávající komunikace, přičemž je koridor vymezený v dostatečné šířce pro případné směrové úpravy. Koridor dále umožňuje napojení minimálně pro bezmotorovou dopravu rovně po okraji rekreačního areálu do Plzeňské ulice. V místě napojení na mimoúrovňovou křižovatku s Rozvadovskou spojkou je koridor vymezen v dostatečném rozsahu pro podrobné dopravní prověření, protože dosavadní studijní návrhy jsou s ohledem na dnešní význam komunikací sporné.

610/-/171 Přeložka Tichnovy ulice
-Významná místní komunikace – Návrh
Výstavba Radlické radiály v Jinonicích vyvolává potřebu změny vedení místních komunikací, mimo jiné i Tichnovy s napojením stávající ulice Karlštejnské. Nová trasa Tichnovy je vedena po povrchu z úrovňové křižovatky s Bucharovou přibližně v souběhu s koridorem Radlické radiály jižně od areálu FK Motorlet do stávající úrovňové křižovatky s Radlickou a Novoveskou. Napojení ulice Řeporyjské z jižní strany do MÚK Radlické radiály navazuje na tento koridor. Nová Tichnova ulice bude sloužit k obsluze nové zástavby v uvolněných prostorech v okolí Radlické radiály s cílem minimalizovat množství zbytkových ploch a efektivně a udržitelně rozvíjet město. Trasa odpovídá studii, zpracované pro zkvalitnění podoby Radlické radiály (Konsolidovaná studie Radlické radiály, PUDIS – SATRA, VHE, 2024).

610/-/187 Komunikační napojení rozvojového území Nebušice západ
-Významná místní komunikace – Návrh
Nová komunikace zajistí dopravní napojení rozvojových ploch na stávající komunikace Tuchoměřickou a Do Horoměřic (II/2404) s vazbou na dálnici D7 a Pražský okruh

Oblast centra města

Oblast centra je vymezena trasou nadřazené komunikace vnitřního Městského okruhu. Zahrnuje území městských částí Praha 1, 2, 3, 4 a 7 a 10. Různorodé funkční využití zástavby počínaje centrální správou a správními institucemi přes řadu historicky významných objektů, administrativních budov, kulturních a společenských zařízení, hotelů, provozoven služeb a obchodu s nabídkou pracovních příležitostí a obytnou zástavbou konče, představuje kumulaci značného množství dopravních cílů. V situaci nedokončeného Městského okruhu dochází nejen k vysokým intenzitám cílové dopravy a zásobování, ale i k nežádoucímu lokálnímu průjezdu motorové dopravy centrální částí Prahy. Kompaktní historická zástavba s prostorově omezenou uliční sítí nesplňuje požadavky vyplývající z provozu vyvolané automobilové dopravy, zejména té části, která projíždí mezi městskými částmi prostorem centra. Primárním cílem je snížení nadměrného a zbytného podílu motorové dopravy v centru Prahy. Proto je naprostou prioritou dopravní koncepce dostavba funkčního a kapacitního Městského okruhu, na který lze převést dopravu v současnosti realizovanou průjezdy v diametrálních vztazích. Souhrn stávajících sběrných komunikací městského charakteru vymezuje rošt nejzatíženějších tahů dopravy v centru města. Je to zejména propojení komunikací v severojižním směru magistrálou od MÚK Pelc-Tyrolka Argentinskou a Wilsonovou třídou duálem ulic Žitné a Legerovy na třídu 5. května v úseku až po MÚK s Městským okruhem na Kačerově. V příčné západovýchodní relaci je to propojení jednosměrného systému komunikací na Smíchově od MÚK Městského okruhu na Plzeňské přes Jiráskův most na Karlovo náměstí a duál jednosměrných ulic Žitná, Ječná po křižovatky se Severojižní magistrálou. Z centra směrem východním je vedena dopravní a urbanistická osa Vinohradská (Černokostelecká) třída. Kříž páteřních urbanistických os s vysokým dopravním významem dotváří východní poloha druhého severojižního propojení sběrných komunikací Chodovská, Bohdalecká, Bělocerkevská, Jana Želivského, Novovysočanská, Spojovací včetně propojení Pod Krejcárkem na Rohanské nábřeží. Propojení Rohanského nábřeží s nábřežím Ludvíka Svobody na Štefánikův most zajistilo přeložení průjezdné dopravy ze Sokolovské třídy a její výrazné dopravní zklidnění. Primárním urbanistickým záměrem v centru metropole je postupná proměna Severojižní magistrály v prvořadé reprezentativní, výstavní veřejné prostranství sousedících městských částí Prahy 1,2 a 4 s tím, že po úpravě Václavského náměstí dojde postupně k prostorovému provázání, ideovému a estetickému sjednocení koncepce propojených veřejných prostranství od Vyšehradu na straně jedné se zapojením Vinohradské a Wilsonovy třídy, prostoru Těšnova a Florence s propojeným prostranstvím obou centrálních nádraží završené magickým monumentem Vltavské filharmonie na straně druhé.

Sběrné komunikace městského významu – stav

- Propojení komunikací v trase Severojižní magistrály mezi mimoúrovňovou křižovatkou na Městském okruhu Pelc-Tyrolka a mimoúrovňovou křižovatkou na Městském okruhu Kačerov v trase Argentinská, Bubenské nábřeží, Wilsonova, duál Sokolská – Legerova, 5. května
- Propojení komunikací Chodovská, Bohdalecká, U Slavie, Bělocerkevská, Jana Želivského, Pod Krejcárkem, Novovysočanská, Městský okruh Spojovací
- Propojení komunikací Rohanské nábřeží, Těšnovský tunel, Nábřeží Ludvíka Svobody
- Letenské náměstí, Letenský tunel, Štefánikův most
- Trojský most Holešovice – Troja umožní napojení území Holešovic a Buben a Troji na Městský okruh u Pelc-Tyrolky, současně je vymezen také pro tramvajovou dopravu v relaci Holešovice – Troja – Kobylisy, pěší provoz a cyklisty.
- Propojení Vinohradská, Černokostelecká
- Propojení mimoúrovňové křižovatky na Městském okruhu Plzeňská – Náměstí I. P. Pavlova duálem dělených komunikací dvou okruhů.
  Smíchovský okruh propojených ulic Vrchlického, Plzeňská, Radlická, Ostrovského, Vltavská, Hořejší nábřeží, Nábřežní, V Botanice, Kartouzská a novoměstský okruh Resslova, Karlovo náměstí Ječná, Legerova, Žitná, Karlovo náměstí vzájemné spojených Jiráskovým mostem.

Komunikace městského významu – návrh

<u>610/-/12 Komunikační propojení Bartoškova – U Seřadiště – Moskevská</u>

-Významná místní komunikace – Návrh

Propojení ulic Moskevská a Petrohradská doplňuje místní komunikační síť o nové spojení ve stopě komunikace U Seřadiště vedené v souběhu se železniční trati a umožní přímou dopravní obsluhu rozvojového území na severní straně dráhy. Komunikace po přestavbě nabídne návaznost na Moskevskou ve směru na Bohdalec a Slatiny.

<u>610/-/13 Komunikační propojení Eden – V Korytech</u>

-Významná místní komunikace – Návrh

Komunikační propojení Eden – V Korytech vytváří tangenciální propojení napříč lokalitou V Korytech. Komunikace souvisí s dalšími záměry v přestavbovém území Bohdalec-Slatiny, propojí stávající sběrnou komunikaci V Korytech s mostem přes železniční koridor. Komunikaci je možné v budoucnu dále místním propojením spojit s ulicí Pod Altánem a U Slavie, umožní-li to redukce železničních ploch v blízkosti stadionu Slavia. Koridor je vymezen na základě studie upřesňující rozsah železničních odstavů Slatiny, bude sloužit k obsluze rozsáhlých ploch údržby železničních vozidel související s výstavbou vysokorychlostních tratí. Přesné umístění křižovatek a podoba veřejných prostranství bude upřesněna podrobnou územní studií. Část odstavných ploch může být překryta zástavbou a dále je nutné vybudovat dostatečné pěší lávky směrem do Slatin. Smyslem výstavby nových komunikací je napojení nových železničních zařízení a nové zástavby na sběrné komunikace a nadřazenou komunikační síť bez zvyšování zátěže stavějících ulic. Zároveň je vhodné dnešní

zanedbané území propojit s okolím a neposilovat bariéry, které vytváří Jižní spojka a železniční tratě. Koridor je dostatečně široký, aby umožnil realizaci různých napojení na ulici V Korytech včetně její přestavby dle budoucího podrobného prověření.

610/-/33 Komunikační propojení Otakarova – Nad Vinným potokem
-Významná místní komunikace – Návrh
Propojení ulic Nad Vinným potokem – Bartoškova – Ctiradova – Otakarova s vazbou na Sekaninovu vytváří významnou dopravní alternativu na okraji zastavěného území k zatíženým sběrným komunikacím U Plynárny, Nuselská a Vršovická. Je vymezeno v území podél jižní strany železničního tělesa v Nuslích. Jako alternativní dopravní spojení přispěje ke snížení automobilového zatížení v ulicích s tramvajovou dopravou (Křesomyslova, Bělehradská, Nuselská) a zajistí vhodnou obsluhu zástavby v transformačních plochách. Koridor je vymezen v dostatečné šířce pro koordinaci s modernizací železnice v souladu se studií železničního uzlu Praha a pro budoucí prověření ideálního pokračování směrem na západ po jižním okraji nádraží Vršovice (ulice Bartoškova).

610/-/56 Napojení Libeňského mostu na Voctářovu
-Významná místní komunikace – Návrh
Stavba realizuje napojení východního předmostí Libeňského mostu na místní komunikaci v Libni. Trasa odpovídá studiím pro zástavbu Palmovky a Rohanského ostrova.

610/-/57 Komunikační propojení Bohdalecká – V Korytech napojující Slatiny na Městský okruh
-Významná místní komunikace – Návrh
Komunikační propojení vytvoří novou páteřní komunikaci v transformačním území Slatiny a vytvoří podmínky pro navázání sítě nových obslužných, přístupových komunikací s blízkým napojením na nadřazený dopravní systém. Koridor je na západě napojen do ulice Nad Vršovskou horou, v přibližné trase dnešních cest komunikace mostem překoná Slatinský potok a dále vede po jižním okraji transformačních ploch u železniční trati a Jižní spojky do křižovatky s ulicí V Korytech. S ulicí V Korytech bude propojena i jižně od Jižní spojky s využitím rozšířeného podjezdu a ulice Žirovnická. Nová čtvrť bude tímto koridorem napřímo napojena na Městský okruh stávající mimoúrovňovou křižovatkou s ulicí V Korytech. Koridor umožňuje realizaci částečného sjezdu z Jižní spojky v místě čerpací stanice namísto dříve sledované plnohodnotné mimoúrovňové křižovatky, která by byla obtížně realizovatelná. Vymezení komunikace je součástí více záměrů souvisejících s obsluhou transformačního území včetně přemostění železničního koridoru s odstavnými plochami směrem na Eden a území V Korytech. Koridory vycházejí z řešení prověřeného ve studii rozsahu odstavů železnice v území Bohdalec-Slatiny, na kterou naváže nová podrobná studie řešící zástavbu a zelenou infrastrukturu.

610/-/58 Napojení ulice Vrbovy z Jižní spojky
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Napojení Vrbovy ulice na Jižní spojku je dopravně významnou stavbou pro zapojení páteřní komunikace Novodvorské ze sídliště

Nových Dvorů na komunikaci nadřazené sítě Jižní spojku, které je v současnosti realizováno komunikacemi V Zálesí – Vídeňská na Kačerově nebo Štúrova – Pod Višňovkou v Krči do stávajících mimoúrovňových křižovatek na Jižní spojce.

Součástí navrženého koridoru je i vymezení plochy 611/772/1031 Mimoúrovňová křižovatka Vrbova.

610/-/60 Nová ulice Bubenská

-Významná místní komunikace – Návrh

Je navržena jako páteřní místní komunikace propojující severní předmostí Hlávkova mostu a Trojský most. Mimoúrovňově kříží obě železniční tratě – Praha – Kladno a Praha – Kralupy nad Vltavou podjezdy do ulice Partyzánské. Technické řešení bude upřesněno podrobnější studií území Holešovice – Bubny Zátory. Koridor respektuje úpravy předmostí Hlávkova mostu včetně výrazné přestavby tramvajové sítě a úprav nábřeží v návaznosti na výstavbu Vltavské filharmonie.

610/-/83 Rekonstrukce Malešické ul. a nové napojení na ul. Českobrodskou (Jarovská třída)

-Významná místní komunikace – Návrh

Jarovská třída doplní komunikační systém v oblasti Žižkova, propojí ulici J. Želivského s Městským okruhem u Jarova a vytvoří páteřní sběrnou komunikaci transformačního území Nákladového nádraží Žižkov. Vymezení odpovídá urbanistické studii s prvky regulačního plánu Nákladové nádraží Žižkov (IPR PRAHA, 2022) a související změně předchozího územního plánu. Koridor je rozšířený pro propojení se stávající ulicí Habrová a respektuje prodloužení tramvajové tratě, která bude vedena v souběhu. Nová Jarovská třída je zčásti rekonstrukcí Malešické ulice a jejím prodloužením směrem do Českobrodské. Komunikace zajistí obsluhu nového transformačního území a zároveň vytvoří nová propojení a nové vazby okolních čtvrtí, které chyběly kvůli bariéře nyní zrušené železniční trati. Ve výsledku dojde ke snížení zátěže lokálních ulic v okolí a lepší provazbě lokalit mezi sebou.

610/-/89 Úprava Bubenského nábřeží u Vltavské

-Sběrná komunikace městského významu – Návrh

Úsek významného dopravního propojení mezi severním předpolím Hlávkova mostu navrhovaného k přestavbě a stávající Argentinskou ulicí. Úsek Bubenského nábřeží je nově vymezen v souvislosti s přestavbou tohoto území a jeho novým plánovaným využitím. Kromě dopravní vazby na Argentinskou ulici, potažmo most Barikádníků, zajišťuje možnosti napojení komunikací transformačního území Bubny-Zátory. Koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby umožnil výraznou přestavbu nábřeží a souvisejících veřejných prostranství, včetně případného zakrytí této komunikace. Koridor vychází z řešení v územní studii Holešovice-Bubny-Zátory (Pelčák a partner architekti, Thomas Müller Ivan Reimann architekten, 2022) a z řešení obsaženého v projektu Vltavské filharmonie (připravovaného na základě studie vítěze architektonické soutěže, Bjarke Ingels Group, 2022), respektuje úpravy tramvajové sítě. Cílem záměru je vytvoření zcela nového veřejného prostoru.

610/-/94 Úprava křižovatky Bohdalecká – U Vršovického hřbitova
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Úprava křižovatky řeší křížení stávajících sběrných komunikací městského významu Bohdalecká, U Vršovického hřbitova s příčnými sběrnými komunikacemi Moskevská a Nad Vršovskou horou, páteřní komunikací transformačního území Bohdalec – Slatiny.

610/-/100 Úprava Pankráckého náměstí
-Významná místní komunikace – Návrh
Úprava prostoru náměstí je založena na koncepci dopravního připojení Pankráckého náměstí prodlouženou Štětkovou ulicí podél jihovýchodní strany náměstí do úrovňové světelně řízené křižovatky s ulicí 5. května. Ulice Na Pankráci bude křížit Štětkovu ulici v průsečné křižovatce. Koridor je vymezen v dostatečném rozsahu pro komplexní kultivaci okolních veřejných prostranství a pro vytvoření důstojného předprostoru Kongresového centra v návaznosti na architektonickou soutěž, případně další dílčí studie.

610/-/103 Úprava ulic U Slavie/U Vršovického hřbitova včetně žel. Podjezdu
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Přestavba komunikačního propojení Bohdalecká – U Vršovického hřbitova včetně železničního podjezdu v ulici U Slavie vytvoří podmínky pro bezpečný a plynulý provoz automobilové dopravy a pro zavedení tangenciální tramvajové trati mezi Spořilovem a Vršovicemi.

610/-/110 Podolský most
-Významná místní komunikace – Územní rezerva
Koridor územní rezervy pro Podolský most je situován vstřícně proti komunikaci Podolská (Na Dolinách) a propojuje pravý břeh přes Císařskou louku a Strakonickou s kolmým napojením do Nádražní ulice na břehu levém. Řešení levobřežního předmostí bude upřesněno v podrobnější studii zahrnující řešení začlenění stavby mostu do zástavby v prostoru mezi Strakonickou a Nádražní ulicí. Spolu se Zlíchovským mostem odstraňuje deficit přemostění s úplnými dopravními relacemi v území mezi Jiráskovým a Barrandovským mostem, jehož důsledkem je kapacitní vyčerpání obou stávajících mostů i navazujících komunikací. S ohledem na ne zcela vyjasněnou podobu předmostí a na potenciální zásah do kulturních hodnot Památkové rezervace v hl. m. Praze je Podolský most vymezen pouze jako územní rezerva. Zástavba na březích i využití řeky Vltavy musí respektovat možnost budoucího umístění mostu. Koridor je vymezen v takovém rozsahu, aby neúměrně nezasahoval do stávajících objektů u Nádražní ulice.

610/-/111 Karlínský most, Na Maninách – Urxova
-Významná místní komunikace – Návrh
Záměr je také označován jako „Rohanský most“. Most bude novým propojením Holešovic a Karlína pro automobilovou, tramvajovou a bezmotorovou dopravu a ve vazbě na Jateční ulici zajistí v souladu s výstupy územní studie Holešovice – Bubny–Zátory potřebnou dostupnost a kvalitu dopravní obsluhy plánované zástavby dolních Holešovic (dále viz Městské mosty). Umožňuje převedení určitého

podílu dopravy těchto mezičtvrťových vztahů a částečné ponížení současného dopravního zatížení sousedních mostů Libeňského a Hlávkova. Koridor pro Karlínský most je vymezen záměrně široce, aby umožnil realizaci mostu v různých diskutovaných polohách. Most musí v jakékoliv poloze umožnit provoz tramvajové tratě. Po dostavbě transformačního území Rohanského nábřeží, realizaci parku na Rohanském ostrově a po výstavbě nové čtvrti Bubny bude most v klíčové centrální poloze propojující ohniska nových čtvrtí. V tomto úseku Vltavy jsou mosty neúměrně vzdálené a řeka Vltava představuje výraznou bariéru pro městskou mobilitu. Tento deficit dočasně zmírňuje nová pěší lávka přes ostrov Štvanice. Zástavba na pravém břehu již nyní respektuje budoucí polohu mostu, přesné technické řešení na levém břehu není Metropolitním plánem předurčeno. Koridor respektuje povolenou zástavbu na křižovatce ulic Jateční a Na Maninách, která s mostem bezprostředně sousedí. Technické řešení mostu musí být s plánovanou i stávající zástavbou koordinováno.

610/-/112 Zlíchovský most

-Významná místní komunikace – Návrh

Pro městský most je vymezen koridor v urbanisticky odůvodněné poloze navazující na osu ulice Jeremenkovy. Propojuje pravý vltavský břeh s levobřežní ulicí Na Zlíchově s vazbou na Křížovou a Nádražní ulici. Je navrhován z důvodu chybějících propojení městských částí, nikoliv pro propojení celoměstsky významných a nadřazených komunikací. Doplní tak již dokončený a provozovaný Dvorecký most. Zlíchovský most bude určen pro místní automobilovou a bezmotorovou dopravu. Koridor je vymezen v dostatečné šířce pro podrobné prověření řešení předpolí tak, aby bylo možné v rámci výstavby mostu výrazně zkvalitnit související veřejná prostranství (primárně potom zanedbanou křižovatku Jeremenkova – Podolské nábřeží).

610/-/126 Úprava ulice Partyzánské

-Významná místní komunikace – Návrh

Úprava Partyzánské ulice navazuje na novou ulici Bubenskou ve vazbě na Trojský most. Je součástí komunikační sítě v transformačním území Bubny-Zátory. Rozsah úprav respektuje celkové dopravní řešení transformačního území Bubny-Zátory zpracované územní studií Holešovice Bubny – Zátory.

610/-/131 Komunikační propojení Nad Vršovskou horou – Eden přes železniční trať

-Významná místní komunikace – Návrh

Navržená komunikace je jedním ze souboru opatření pro zpřístupnění transformačních území V Korytech a Slatiny. Výrazná bariéra železničního koridoru bude v budoucnosti ještě umocněna realizací železničních odstavů souvisejících s výstavbou vysokorychlostních tratí. Tento koridor je vymezen pro výstavbu přemostění přes železniční trať a je vymezen v dostatečné šířce, aby umožnil realizaci více variant napojení mostu na síť ulic v budoucí zástavbě. Vymezení vychází ze studie prověřující rozsah odstavných ploch, která bude dále rozpracována v podrobné studii zástavby transformačního území Bohdalec-Slatiny.

610/-/132 Komunikační propojení Kubánské náměstí – Slavia – Slatiny

-Významná místní komunikace – Územní rezerva

Pro toto komunikační propojení Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy. Důvodem pro vymezení je výrazné zlepšení dopravní obsluhy sportovního areálu Slavie. Jediná vazba na sběrnou komunikaci městského významu U Slavie je prostorově nevyhovující. Vymezení jižní tramvajové tangenty si vyžádá v tomto prostoru složité technické řešení v kolizi s nástupní a rozptylovou plochou před fotbalovým stadionem. Případné budoucí vedení tramvaje vymezenou územní rezervou by se vyhnulo stávajícímu nevyhovujícímu podjezdu pod železniční tratí v ulici U Slavie a umožnilo navázat na tramvajovou síť ve výhodné poloze v místech tramvajové smyčky u Kubánského náměstí s možností pokračování tangenty navrhovaným severním směrem na Vinohradskou třídu. Komunikace umožní revitalizovat významný sportovní areál. Dalším důvodem je vytvoření nového propojení čtvrtí mezi sebou a snížení efektu bariéry železniční tratě. Nová komunikace by v budoucnu umožnila přímo propojit Zahradní město, Slatiny, Eden a Vršovice. Kompozičně je stávající zástavba čtvrtí založena způsobem, který vznik podobného propojení předpokládá. Rovněž studie dopravního řešení v okolí odstavů železnice, která vymezila přemostění železničního koridoru, toto propojení předjímá. V současné době je vhodné zajistit v Metropolitním plánu alespoň územní ochranu pro toto propojení před dalším podrobným prověřením.

610/-/134 Napojení Karlínského mostu – Urxova

-Významná místní komunikace – Návrh

Vymezení široké plochy koridoru pro napojení Karlínského mostu na pravém břehu je určeno pro vyhledání vhodné varianty realizace přemostění s komunikací s kolmým napojením na Rohanské nábřeží v poloze vstřícné proti Urxově ulici.

610/-/136 Komunikační propojení V Olšinách – Dřevčická, součást Městského okruhu

-Významná místní komunikace – Návrh

Komunikační propojení je navrženo v trase prodloužené ulice V Olšinách pro zajištění dopravní obsluhy území. Vymezení odpovídá dokumentaci pro územní řízení pro Městský okruh a vychází z podrobné studie Městského okruhu. Komunikace umožní napojení stávajících komunikací na Městský okruh a jejich propojení mezi sebou v kombinaci s revitalizací veřejného prostoru a kultivací okolních prostor. Stavba je nedílnou součástí Městského okruhu.

610/-/138 Komunikace Rabakovská – úprava železničního podjezdu

-Významná místní komunikace – Návrh

Důvodem vymezení je rozšíření nevyhovujícího podjezdu, mimoúrovňového křížení komunikace se železniční tratí. Dopravní stavba je podložena Konceptem dokumentace pro povolení záměru MO (Satra a kolektiv, 2025) Koridor je koordinován s koridorem pro modernizaci železniční tratě v rámci Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025).

610/-/154 Jižní obchvat Libně
-Sběrná komunikace městského významu – Návrh
Nové komunikační propojení je chybějícím úsekem sběrné komunikace mezi Rohanským nábřežím a Sokolovskou využívající stávajících stop komunikací U Rustonky přes křižovatku se Sokolovskou a Pod Plynojemem do vymezeného koridoru podél jižního okraje lokality U Libeňského plynojemu a železniční tratě do úrovňové průsečné křižovatky ulic Sokolovská a U Balabenky. Důvodem pro realizaci Jižního obchvatu Libně je odvedení převážné části dopravy z nežádoucího stávajícího objezdu vedeného centrem Libně po místních komunikacích Voctářova, Elsnicovo náměstí, náměstí Dr. Holého a Na Žertvách do Čuprovy. Stavba naváže na úpravy křižovatky Sokolovská, Poděbradská, Čuprova v rámci realizace východního úseku Městského okruhu Pelc-Tyrolka – Balabenka – Malešice – V Rybníčkách. Koridor je koordinován s přestavbou železničního uzlu Balabenka a umožní výstavbu nových propojení pro bezmotorovou dopravu v rámci přestavby železničního uzlu a v rámci výstavby Městského okruhu. Podél komunikace bude vedena cyklotrasa propojující Ohradu s lávkami na Balabence.

610/-/180 Nový podjezd pod železnicí na Zahradním městě
-Významná místní komunikace – Návrh
V rámci modernizace železničního uzlu Praha bude rozšířena zastávka Zahradní město v plnohodnotný terminál veřejné dopravy. Velké zatížení podjezdu tramvajemi a autobusy vyvolá potřebu odklonit automobilovou dopravu do samostatného podjezdu, Navržená trasa navazuje na v minulosti sledované záměry a respektuje potřeby železničního uzlu Praha. V rámci realizace záměru se předpokládá i úprava navazujících a okolních uličních prostranství a tramvajové smyčky.

Mimoúrovňové křižovatky
Mimoúrovňové křižovatky jsou samostatnými stavbami dopravní infrastruktury zajišťující napojení sítě místních komunikací na nadřazené komunikace a jsou součástí nadřazené komunikační sítě. Pro jejich realizaci jsou v MPP vymezeny dostatečně rozsáhlé plochy překryvných koridorů, konkrétní uspořádání křižovatky není Metropolitním plánem předepisováno. Více potom viz odůvodnění Nadřazené komunikační sítě.

V některých případech Metropolitní plán vymezuje plochy pro nezbytné výraznější přestavby stávajících mimoúrovňových křižovatek i když nejsou součástí jiného záměru nadřazené komunikační sítě.

Přestavba starších křižovatek je nezbytná:
- pokud je třeba do prostoru křižovatky zapojit nové komunikace rozvojových nebo transformačních lokalit
- pokud stávající stav křižovatky vykazuje dopravní závady s negativním vlivem na bezpečnost provozu
- pokud stávající dopravní uspořádání nevyhovuje z důvodů výhledového navýšení dopravního zatížení na komunikacích

- pokud některé relace křižovatky vykazují nedostatečnou kapacitu a jsou příčinou vzniku kongescí na návazné komunikační síti

Konkrétně k jednotlivým vymezeným křižovatkám:

611/712/1033 Úprava mimoúrovňové křižovatky Zličín včetně kolektorových komunikací – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Lokalita Zličín Metropole, kde se mimoúrovňová křižovatka nachází, je intenzivně využívanou produkční lokalitou. Současný stav mimoúrovňové křižovatky Řevnická – Rozvadovská spojka s vysokým dopravním zatížením světelně řízených křižovatek na obou předmostích Řevnické komunikace je kapacitně nevyhovující a negativně ovlivňuje i provoz terminálu veřejné dopravy Zličín. S ohledem na další navrhované rozvojové plochy s produkčním využitím (zejména v prostoru mezi Rozvadovskou spojkou a komunikacemi „V71 a V72“) je nezbytná stavební úprava křižovatky včetně kolektorových komunikací zajišťujících dopravní napojení produkčních areálů i alternativní dopravní obsluhu areálů komerční vybavenosti Zličín. Pro realizaci dostavby mimoúrovňové křižovatky a kolektorových komunikací vymezuje Metropolitní plán dopravní koridor po obou stranách komunikace nadřazené sítě Rozvadovské spojky – západního úseku Radlické radiály s vazbou na MÚK s Pražským okruhem D0.

611/760/1060 Přestavba mimoúrovňové křižovatky Jeremiášova – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Přestavba mimoúrovňové křižovatky Jeremiášova – Rozvadovská spojka je vyvolána potřebou realizace spojky komunikačního napojení Na Radosti – MÚK Jeremiášova pro které je vymezena plocha v severozápadním segmentu MÚK. Část vymezené plochy je možné využít pro přímé alternativní dopravní napojení produkčních ploch podél Bavorské na Rozvadovskou spojku.

611/772/1043 Úprava mimoúrovňové křižovatky Štěrboholy – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Metropolitní plán vymezuje plochu koridoru pro úpravu dostavby mimoúrovňové křižovatky Štěrboholy, která je vyvolána potřebou doplnění dopravního propojení Černokostelecké a Jižní spojky křižovatkovou větví ve směru do centra. Přímé propojení odstraní současnou dopravní závadu krátkého levého odbočení z Průmyslové do společné větve pro odbočení z Průmyslové na Jižní spojku ve směru na Spořilov a Braník.

611/772/1044 Dostavba mimoúrovňové křižovatky Městský okruh – Vídeňská – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh Předmětem návrhu dostavby mimoúrovňové křižovatky je realizace přímého dopravního propojení Městského okruhu a Vídeňské (Michelské) v lokalitě 772 / Jižní spojka v oblasti Kačerova. Pro nové propojení vymezuje Metropolitní plán plochu koridoru v severovýchodním sektoru stávající křižovatky. Cílem dostavby křižovatky je odstranění dopravní závady současného dopravního propojení severozápadní větví mimoúrovňové křižovatky s úrovňovým vyústěním stávající významné

ulice Budějovická do světelně řízené křižovatky, které dnes omezuje bezpečnost a kapacitu celé křižovatky.

611/779/1063 Přestavba mimoúrovňové křižovatky Mladoboleslavská – Kbelská – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Stávající uspořádání mimoúrovňové křižovatky v sevřeném kosodélném tvaru komunikací Kbelské a Mladoboleslavské není z bezpečnostních a kapacitních důvodů vyhovující. Maladoboleslavská je páteřním silničním průtahem II. třídy II/610 městských částí Kbel, Vinoře a dalších sídel v příměstské oblasti. Stávající stav nevykazuje dostatečné rozhledové poměry a zejména nevyhovující je řešení levých odbočení z Mladoboleslavské na Kbelskou. Proto je horní úroveň křižovatky navrhována jako prstenec okružní křižovatky s kosodélnými rampami napojení na Kbelskou. Metropolitní plán vymezuje plochu pro přestavbu křížení Mladoboleslavské.

611/947/1001 Mimoúrovňová křižovatka Beranka (D11) – Mimoúrovňová křižovatka - Návrh
Nová mimoúrovňová křižovatka Beranka je situována na hranici lokalit Horní Počernice - Klánovice a Beranka na dálnici D11. Její význam spočívá v realizaci možnosti alternativních dopravních napojení na dálnici: sběrné komunikace městského významu Přeložka silnice II/611 k MÚK Beranka, významné městské komunikace Komunikační propojení Ve Žlíbku - MÚK Beranka podél D11, významné místní komunikace Komunikační propojení Horní Počernice - Klánovice. Dopravní význam všech uvedených propojení spočívá v převedení podílu motorové dopravy směřující na dálnici D11 do nové křižovatky, čímž se sníží vysoké intenzity dopravy na silnici II/611, na průtazích Náchodské a Ve Žlíbku v Horních Počernicích a částečně též za východní hranicí Prahy a Klánovic. Současné vysoké dopravní zátěže jsou zaznamenávány v době dopravních špiček v dopravních vztazích mezi příměstskou oblastí a územím Prahy. Stavba je v současnosti pravomocně povolena. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS31(kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/31).

611/975/1011 Mimoúrovňová křižovatka Komořany, součást Nové Komořanské – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Mimoúrovňová křižovatka Komořany je navržena pro dopravní napojení přeložené sběrné komunikace městského významu Nové Komořanské na Pražský okruh. Je situována v místech založeného přemostění Pražského okruhu pro napojení větví mimoúrovňové křižovatky. Pro dopravní řešení křižovatky vymezuje Metropolitní plán dostatečně rozsáhlou plochu. Do doby dostavby a zprovoznění Nové Komořanské je přípustné propojení této mimoúrovňové křižovatky na ulici Komořanskou pro zlepšení napojení oblasti Modřan a Komořan na Pražský okruh. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS32 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/32).

611/912/1015 Mimoúrovňová křižovatka Zbraslav – střed – Mimoúrovňová křižovatka – Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro stavbu mimoúrovňové křižovatky Zbraslav střed situované v místech spojky mezi ulicí Na Baních a Strakonickou ve směru do centra mezi supermarketem a

severní stranou areálu policie. Účelem zřízení mimoúrovňové křižovatky na Strakonické je dopravní napojení oblasti Zbraslav (lokalita 148 / Na Baních) na východní straně a zastavitelné produkční plochy v Lipencích na straně západní. Nová křižovatka umožní zajistit chybějící alternativní napojení městské části Lipence na Strakonickou ve vztahu do centra Prahy ke stávajícímu severnímu napojení komunikacemi Josefa Houdka a K Radotínu a také vzájemné propojení sousedních městských částí. Tím se také odlehčí průjezdu centrem Zbraslavi. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DS33 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/33).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.01 Ilustrace komunikační sítě
09.06.02 Ilustrace rozdělení území pro odůvodnění komunikační sítě

Veřejná doprava

K článku 121
Systém veřejné dopravy

Veřejná doprava osob je nedílnou součástí navržené obsluhy města a výrazně se podílí na jeho uspořádání. Její koncepce je založena na integrovaném systému veřejné dopravy s přesahem do Středočeského kraje. Základem je provázaný systém kolejových elektrických trakcí – metra, železnice a tramvají jako prostředků kapacitní kolejové dopravy. Doplňkovým systémem je autobusová a trolejbusová doprava. Součástí integrovaného systému veřejné dopravy jsou parkoviště P+R, B+R, přívozy, lanové dráhy. Metropolitní plán stanovuje zásady a pravidla pro jednotlivé subsystémy veřejné infrastruktury, vymezuje odpovídající plochy a koridory. V podrobnosti Metropolitního plánu se vymezují a rozlišují jako součásti veřejné dopravy následující plochy pro zařízení a koridory pro trasy: tratě metra, depa metra, stanice metra a vestibuly stanic, tramvajové tratě, tramvajové vozovny, autobusové nádraží a autobusové garáže a záchytná parkoviště P+R. Ostatní zařízení nejsou přímo vymezovaná. Plochy a koridory pro železniční dopravu vymezuje Metropolitní plán samostatně, viz čl. 126 textové části MPP, přestože příměstská železnice je nedílnou součástí systému integrované dopravy.

Strategickým cílem je vytvoření jednotného pražského a regionálního integrovaného systému veřejné dopravy, jehož páteří je kolejová doprava – příměstská železnice, metro a tramvaje. Vzájemná provázanost všech systémů, výstavba přestupních terminálů ve společných zastávkách kolejové dopravy a vybavení záchytnými parkovišti P+R, může významně ovlivnit objem individuální automobilové dopravy pro cesty do zaměstnání.

Základem sítě veřejné kolejové dopravy na území hlavního města je metro, které umožňuje rychlou přepravu velkého počtu cestujících v rozsáhlém území. Jeho výstavba je však současně nejvíce finančně a

časově náročná. Nabízí se tedy, aby území s vysokou hustotou osídlení a velkou nabídkou pracovních příležitostí byla podle územních podmínek obsluhována povrchovou městskou kolejovou dopravou. Organizaci investičních akcí je nutno optimalizovat a jednotlivé záměry posuzovat z hledisek náročnosti a provozní efektivity. Ve stávajících hustě zastavěných územích řeší kolejová doprava náhradu přetížených autobusových spojů. Výstavba záchytných parkovišť P+R vytváří přestupní možnosti na hlavních trasách, přispívá ke snížení hladiny imisí v ovzduší a ke zlepšení kvality veřejného prostoru.

Metropolitní plán dbá na preferenci systémů integrované veřejné dopravy, zkvalitňování propojenosti systémů a vytváření podmínek pro kombinaci různých druhů dopravy. Veřejná doprava společně organizovaná pro celé území regionu je základním nástrojem pro snížení zatížení Prahy individuální automobilovou dopravou dojíždějící z regionu. Pro koordinaci plánování infrastruktury pražského metropolitního regionu byla v roce 2024 zpracovaná ÚS PMR. Součástí této studie byla podrobná revize koridorů železnice, posouzení případného prodloužení tramvajových tratí do regionu přes hranice Prahy a posouzení možností výstavby P+R v rámci celého regionu.

Lanové dráhy

Osobní doprava lanovými dráhami má v Praze dlouhodobou tradici, i když plnila vždy jen funkci lokálního propojení atraktivních míst. Tradičním propojením pozemní lanovou dráhou je spojení Petřína s rozhlednou a vyhlídkovými restauracemi s Újezdem ve vazbě na tramvaj v těsném dotyku s městským centrem. Výrazný terénní reliéf vytvořený korytem Vltavy vytváří pro tento druh dopravy atraktivní podmínky. V minulosti byla provozována propojení lanovkou na Letnou při příležitosti Zemské výstavy nebo dočasně pohyblivými schody. Pro provoz lanových drah jsou důležité předpoklady rentability a provozního vytížení. Na základě projednání byly lanové dráhy vypuštěny z návrhu Metropolitního plánu jako stavby mimo jeho podrobnost, protože jejich výstavba má zpravidla lokální význam (s často minimálním zásahem do území) a přitom je nutné místně prověřit různé alternativy jejich vedení, které vychází ze specifických technických požadavků v kombinaci s posouzením zásahu do krajiny. Konkrétní vymezení v územním plánu by vždy podléhalo změnám a vliv lanové dráhy na obsluhu Prahy je malý. Metropolitní plán každopádně vnímá lanové dráhy i nadále jako součást veřejné dopravy a umožňuje je v souladu s cílovým charakterem umístit kdekoliv i bez přímého vymezení v grafické části.

viz příloha č.1 kapitoly 9 odůvodnění

09.06.03 Ilustrace sítě veřejné dopravy

K článku 122
Metro

Koncepce sítě metra je založena na principu samostatných tras jako otevřený systém umožňující další rozvoj. Síť metra tvoří stávající trasy A, B, C a navržená trasa D. Na základě projednání Metropolitní plán umožňuje prověření výhledového rozšíření sítě kolejové dopravy o novou tangenciální, okružní trasu (předpokládá se její systémové provázání se sítí metra, nicméně konkrétní technické řešení dosud nebylo zvoleno, s ohledem na převažující podzemní vedení pod stávající zástavbou je koridor zařazen do tohoto článku), případně o další dílčí prodloužení tras.

Síť metra realizuje nejzatíženější radiální vztahy pražské veřejné dopravy formou rychlé podzemní kolejové trakce z intenzivně zastavěných sídlišť a obytných čtvrtí na okrajích Prahy do centra, kde jsou situovány přestupní uzly linek metra a návazné povrchové dopravy. V současné době jsou třemi linkami metra dopravně obslouženy všechny části města s dostatečným počtem obyvatel pro udržitelný provoz metra. Na hranici kapacity je jihovýchodní větev trasy C do Jižního Města s příměstskou oblastí obsluhovanou sítí linek návazné autobusové dopravy. Pro kombinaci odlehčení trasy C a pro obsluhu jižních sídlišť (Krč, Modřany, Libuš) je v koncepci dopravní infrastruktury prioritou výstavba metra trasy D v trase Náměstí Republiky – Náměstí Míru – Pankrác – Libuš – Písnice. V první etapě bude realizován úsek Pankrác – Libuš s přestupem na trasu C ve stanici Pankrác.

621/-/1 Trasa metra D – úsek Pankrác – Nové Dvory; Návrh
621/-/2 Trasa metra D – úsek Nové Dvory – Depo Písnice; Návrh
621/-/3 Trasa metra D – úsek Náměstí Míru – Pankrác; Návrh
621/-/4 Trasa metra D – úsek Náměstí Míru – Náměstí Republiky; Návrh
621/-/20 Trasa metra D – napojení depa Písnice včetně navazujícího terminálu hromadné dopravy; Návrh

Metropolitní plán vymezuje koridor pro trasu D v rozsahu depo Písnice – Pankrác – Náměstí Míru – Náměstí Republiky. Jsou vymezeny stanice metra: depo Písnice, Písnice, Libuš, Nové Dvory, Nemocnice Krč, Nádraží Krč, Olbrachtova, Pankrác, Náměstí bratří Synků, Náměstí Míru, Hlavní nádraží, Náměstí Republiky. Vedení trasy je odůvodněno zajištěním kvalitní dopravní obsluhy oblasti zahrnující sídliště a části hl. m. Prahy Modřany, Nové Dvory, Kamýk, Lhotka, Libuš, Písnice, Cholupice, Krč a jejich spojení s centrem města. Spolu s prodloužením tramvaje z Modřan do Nových Dvorů s vazbou na stanici metra bude možné nahradit a racionalizovat obsluhu linkami autobusové dopravy a snížit intenzity přestupů autobus – metro především ve stanici Kačerov. Metro D umožní přestupy na ostatní linky ve stanicích Pankrác, Náměstí Míru, Hlavní nádraží, Náměstí Republiky a přestupní vazby na železniční stanice Nádraží Krč, Hlavní nádraží (včetně výhledové realizace stanice na železniční trati Metra S) a Masarykovo nádraží. Volba trasy byla podložena analýzou variant směrového vedení v centru města včetně posouzení problematického a málo vytíženého zapojení žižkovské

větve (Trasa D metra v Praze, Prověření dalšího vedení trasy nad rámec základního úseku I.D, IPR Praha, 2015). Dopravní obsluha Žižkova je založena na kvalitní povrchové dopravě tramvajemi – páteřními radiálami do centra a severojižní tangentou propojující Palmovku (metro B) přes Ohradu na stanici Želivského (metro A) – doplněnou překryvnou sítí autobusových linek.

Trasa metra D je v severním zakončení navržena jako systémově otevřená a umožňuje eventuální pokračování. Navrhované prodloužení metra dále za stanici Náměstí Míru oproti původnímu vymezení územní rezervy pro trasu metra D v ÚP SÚ výrazně zvyšuje efektivitu celé investice, kdy teprve plnohodnotně přebírá část dopravní zátěže vytížené linky C a zprostředkovává přímo některé vazby. Z výstupů vyhodnocení provozních a přepravních podmínek jednotlivých variant severního zakončení trasy metra D vychází jednoznačně nejlépe zavedení trasy do centra s přímou obsluhou nové odbavovací haly Hlavního nádraží, s přestupem na metro C, s vazbou na průjezdný železniční systém Metra S a provázání s trasou metra B prostřednictvím přestupní stanice na Náměstí Republiky včetně vazby k Masarykovu nádraží (O přípravě tohoto úseku již Rada hl. m. Prahy rozhodla usnesením č. 1670 ze dne 11. 8. 2025). Provedené analýzy dopravní obsluhy Žižkova veřejnou osobní dopravou naznačují, že varianta řešení trasou metra není nezbytná ani jinak dopravně opodstatněná. I v maximalistických odhadech vývoje demografie je při zachování standardu kvality služby možné trvale zajistit obsluhu celého území Žižkova tramvajemi s překryvnou doplňkovou sítí autobusů. V této souvislosti je důležité zdůraznit záměry paralelního rozvoje sítě tramvajové dopravy o nové úseky v centru města (zejména výstavbu tramvajové tratě před Hlavním nádražím), přímo na Žižkově v transformovaném území nákladového nádraží nebo ve stopě tzv. východní tramvajové tangenty.
Z křižovatky Olšanská – Jana Želivského je transformačním územím v lokalitě Nákladového nádraží Žižkov navržena nová radiální Tramvajová trať Olšanská (Jana Želivského) – Jarov.

Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódy DX740 a DX741 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/40 a 600/Z/41).

Samostatným tématem je výstavba depa metra a souvisejícího terminálu veřejné dopravy východně od Písnice. Na základě podrobného prověření transformačního území okolo budoucího Depa Písnice v rámci urbanistické studie Depo Písnice a okolí (Pavel Hnilička Architects+Planners, 2025) je zvažováno alternativní umístění stanice metra Depo Písnice a alternativní trasování metra v okolí Depa. Metropolitní plán vymezuje dostatečnou plochu pro upřesnění a technické prověření zakončení metra D a nepředjímá výsledné řešení. Metropolitní plán pro Depo Písnice se stanicí a okolím vymezuje koridor nad rámec vymezení v ZÚR (nadřazená dokumentace vymezuje koridor pouze pro samotnou trasu). Výstavba depa je ovšem nedílnou součástí nové trasy a je technickým předpokladem pro udržitelný provoz celé sítě metra. Jedním ze základních cílů výstavby trasy metra D je zachytit dojíždějící automobilovou dopravu. Řidiči z jižní části regionu, který téměř není napojen na železnici, budou využívat kapacitní P+R, součástí

terminálu bude i příměstské autobusové nádraží. Všechna tato zařízení je ale nutné koordinovat do jednoho funkčního a kompaktního terminálu, nová stanice metra Depo Písnice bude obsluhovat nejen terminál, ale i samotnou Písnici a nově vznikající kapacitní čtvrť v sousedství areálu – v místě dnešního brownfieldu. Pro zajištění efektivního a udržitelného rozvoje je nutné toto území ve variantách prověřovat a MPP z toho důvodu vymezuje plochy a koridory flexibilně.

Názvy navržených stanic metra nejsou definitivním označením, podobně jako v minulosti během výstavby významných dopravních uzlů pravděpodobně proběhne veřejná diskuze o výběru názvů. Označení stanic trasy metra D, která je ve výstavbě, v dubnu 2026 řešila Místopisná komise RHMP. Ta například doporučila použít pro dříve zvažované označení stanice Olbrachtova vhodnější název Ryšánka, o dalších názvech není rozhodnuto. V návrhu MPP se zpravidla používají označení ze studií proveditelnosti, koncepčních studií nebo jiných strategických dokumentů pro srozumitelnost v rámci posuzování záměrů, názvy ale rozhodně nejsou závazné. Pro označení stanic se nabízí použít místní názvy nebo přímo názvy lokalit MPP, které jsou odvozené z místních historických souvislostí. V takovém případě by bylo vhodné označit koncovou stanici metra D „Na Kálku“ místo označení Depo Písnice, které místopisná komise RHMP nedoporučuje.

621/-/10 Trasa metra B – prodloužení do Depa Zličín; Návrh
Na základě projednání Metropolitní plán vymezuje koridor pro prodloužení trasy metra B a vybudování zastávky Depo Zličín s ohledem na připravovaný záměr dopravního podniku. Jedná se o stavbu v areálu depa se sice omezeným významem pro celoměstské vztahy, ale s ohledem na jednoduchost a rychlou stavbu výhodnou pro obsluhu bezprostředního okolí a areálu dopravního podniku. S výstavbou zastávky souvisí i možnost vybudování kapacitního záchytného parkoviště P+R ve formě parkovacího domu vhodně napojeného na komunikační síť.

Koridory územních rezerv pro výhledové rozšíření sítě metra

621/-/5 Trasa metra D – úsek Nové Dvory – Poliklinika Modřany;
Územní rezerva
Pro zlepšení dopravní obsluhy oblasti Novodvorská, Modřany veřejnou dopravou se dále vymezuje územní rezerva pro další možný rozvoj trasy D jako odbočka v úseku Nové Dvory – Poliklinika Modřany (tato trasa je vymezena i v ZÚR). Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RDX742 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/42).

Metropolitní plán také vymezuje koridory územních rezerv pro další potenciální rozšíření sítě metra, které je nutné dále podrobně prověřovat, zvláště z provozních, technických a ekonomických pohledů. S rozvojem Prahy a nárůstem počtu obyvatel v periferních oblastech a v okolí centra města bude nutné posilovat i stávající síť veřejné dopravy. Prozatím v horizontu nejbližších desítek let stačí radiální síť kapacitního metra propojená hustě rozmístěnými

tramvajovými tratěmi, bude ale stoupat tlak na tangenciální propojení, která nepovedou do zatíženého centra města a umožní zkrátit cestovní dobu mezi okrajovými městskými částmi, v principu podobně jako u navrženého komunikačního systému. V historii zvažovaných variant pro vedení tangenciálních linek metra je více, Metropolitní plán vymezuje koridor spojující významné transformační plochy města, budoucí nová subcentra a několik dalších prodloužení stávajících linek, které by mohly propojit významné kolejové radiální trasy. Zásadní pro tyto koridory územních rezerv je, že jsou spíše koncepčním požadavkem k prověření a nejedná se o pevné a neměnné koridory. Nezbytnou podmínkou pro všechny koridory územních rezerv je zpracování studie proveditelnosti včetně ekonomického posouzení před dalším upřesňováním trasy. Z toho důvodu je jejich vymezení doplněno individuálním regulativem, který upřesňuje, že zástavba na povrchu, která se nachází v koridoru není jeho vymezením omezena – takže v tomto specifickém případě není nutné prokazovat technický soulad umísťovaných budov a jiných staveb s tunelem metra.

621/-/18 Trasa metra D –Hlavní nádraží – NNŽ; Územní rezerva

Z výše uvedených důvodů Metropolitní plán v návaznosti na ZÚR nepotvrzuje trasu metra vymezenou v ÚP SÚ, ale přímo vymezuje vedení až na Náměstí Republiky. Pro další případné prověření pokračování metra D do oblasti Žižkova a Vysočan je vymezen koridor územní rezervy, který je důležité posoudit z hlediska možné synergie s novou tangenciální linkou. Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy v trase vedené úvratí ze stanice Hlavní nádraží, což je jedna z prověřovaných variant, protože větvení trasy D před centrem města není z provozních důvodů účelné.

621/-/21 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Smíchovské nádraží – Pankrác; Územní rezerva
621/-/22 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Pankrác – Želivského; Územní rezerva
621/-/23 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Želivského – Vysočanská; Územní rezerva
621/-/24 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Vysočanská – Terminál Sever; Územní rezerva

Smyslem nové tangenciální trasy je snížit dopady současné radiálně orientované sítě metra na přetížení centrálních úseků a přestupních uzlů. Okružní trasa by propojila stávající radiální linky A, B a C. Je vedena východními oblastmi Prahy ze Smíchova přes území Prahy 4, 10, 3, na sever do Letňan. Cílem realizace nové tangenciální trasy je zlepšení dopravní obsluhy kompaktně zastavěného území v delších sousedních mezičtvrťových relacích po obvodu městského centra na jihu a východě Prahy. V současné době tuto úlohu plní zčásti městské autobusové linky a zčásti tramvajová trať propojující Vršovice, Strašnice, Žižkov, Ohradu, Palmovku a Kobylisy.

V kontextu celkové koncepce veřejné osobní dopravy se zaměřením na podporu preferovaných kolejových systémů vyvolává volba ve všech ohledech náročné a z hlediska ekonomického, kapacitního a

provozního dosud nedostatečně odůvodněné okružní linky metra potřebu multikriteriálního posouzení. Především je nutné vzít v úvahu velikost metropole, hustotu osídlení a perspektivy rozvoje, které by dávaly předpoklady pro využití tohoto nákladného kapacitního záměru. Pro zvýšení standardu veřejné dopravy a odstranění deficitů v tramvajové síti je v Metropolitním plánu zakotven návrh provázaného systému tří tramvajových tangent, propojujících sousední městské části vnějších oblastí města. V porovnání provozů kolejových systémů je tramvajová doprava pro vedlejší a méně zatížené vztahy ekonomičtější, flexibilnější a větším rozsahem pokrytí území izochronami docházkových vzdáleností k jejím zastávkám dostupnější a tedy atraktivnější. Potřeba zabývat se výhledovým uspořádáním sítě kapacitní kolejové dopravy vyplynula z projednání. Metropolitní plán na jeho základě vymezil koridor územní rezervy pro prověření jednotlivých variant v abstraktní trase bez přímého vymezení stanic, tento koridor je na základě podrobného posouzení možné využít pro různé kombinace kapacitních kolejových systémů (podpovrchová tramvaj, lehké metro, odbočka ze stávající trasy metra nebo jejich kombinace). Koridor je nutné vnímat pouze jako zvažovanou budoucí možnost při dostatečném rozvoji Prahy, Metropolitní plán iniciuje prověření trasy formou studie proveditelnosti, ale zároveň v území vymezuje i jiné koridory kolejové dopravy, které s tímto záměrem nejsou v rozporu. S ohledem na horizont reálného vzniku podobné tangenciální linky stále v souladu s nadřazenou dokumentací zůstává jako priorita výstavba tangenciálních tramvajových linek. Při prověřování trasování a podoby okružní tangenciální linky je nutné reálně posoudit možnost obsluhy Nákladového nádraží Žižkov odbočkou metra ze stávající trasy A za stanicí Želivského. Smysluplné je při dnešních dopravních nárocích města sledovat zejména propojení Prahy 5 a Prahy 4 ve směru Smíchov-Pankrác, které bude významně zajištěno novou tramvajovou tangenciální linkou vedoucí přes Dvorecký most. Do budoucna i v návaznosti na posílení významu příměstské železnice lze očekávat další nárůst poptávky. Dalším úsekem s potenciálně vyšší zátěží je spojení transformačního území NNŽ a Vysočan s případným pokračováním do Letňan. Pro existenci nové tangenciální kolejové linky bude důležité obsloužit nové transformační území v Letňanech a budoucí Terminál Sever nacházející se na vysokorychlostní trati. Koridor je vymezen napříč celou Prahou z Terminálu Smíchov do Terminálu Sever.

<u>621/-/16 Trasa metra A – úsek nemocnice Motol – Zličín;</u> Územní rezerva

Na základě projednání byl do Metropolitního plánu doplněn koridor územní rezervy pro prodloužení metra A ze stanice Nemocnice Motol přes sídliště Řepy na Zličín, toto propojení by umožnilo na okraji města propojit trasy A a B. Tato relace je prozatím dostatečně obsluhována tramvajovými a autobusovými linkami, nově navržená tramvajová trať posílí mezi-čtvrťové vazby. Kromě technických parametrů tratě je tedy nutné podrobně prověřit hlavně ekonomickou udržitelnost této tratě. Přesto toto spojení bude v budoucnu zřejmě velmi atraktivní a jeho částečná územní ochrana je smysluplná. Metro by poskytlo nové rychlé napojení Sídliště Řepy se severem Prahy a

efektivně by provázalo radiální tramvajové trasy, zároveň by lépe zpřístupnilo komerční areály na západě Prahy pro více obyvatel. Významné je i potenciální provozní využití – depo metra Zličín by bylo napojeno přímo i na trasu A. Vymezený koridor územní rezervy přibližně odpovídá závěrům koncepční srovnávací studie variant prodloužení trasy „A“ metra ze stanice Dejvická (ÚRM, 2004), konkrétně prověřované variantě Z s přihlédnutím k nové zástavbě, která byl v mezidobí realizována.

621/-/15 Trasa metra A, úsek Želivského – Zahradní město; Územní rezerva

V rámci studie proveditelnosti železničního uzlu Prahy bylo prověřeno, že jedním z nejvytíženějších terminálů železniční a veřejné dopravy bude po výstavbě vysokorychlostních tratí terminál Zahradní město. Pro budoucí prověření dopravních vazeb mezi terminálem a centrem města je vhodné prověřit i jeho přímé napojení na metro. Metropolitní plán pro podrobné technické prověření vymezuje koridor územní rezervy jako odbočku ze stávající trasy metra A ze stanice Strašnická. Určitým nebezpečím může být oslabení části dnešní trasy se stanicemi Skalka a Depo Hostivař, které musí být z provozních a ekonomických hledisek detailně posouzeno. Dále je nutné tento záměr koordinovat s případnou odbočkou z metra A do nové tangenciální linky, která je v Metropolitním plánu rovněž vymezena jako územní rezerva.

621/-/17 Trasa metra C – úsek Háje – Uhříněves; Územní rezerva

Na základě projednání byl do Metropolitního plánu doplněn koridor územní rezervy pro prodloužení metra trasy C z Hájů přes Petrovice směrem do Uhříněvsi. Toto tangenciální propojení metra a příměstské železnice by mohlo mít význam především pro budoucí zástavbu v Uhříněvsi a pro budoucí rozvoj jihovýchodní části regionu. Z dnešního pohledu je ale nutné prověřit hlavně případné provozní aspekty ve vztahu k navržené tramvajové tangentě a ke koridoru územní rezervy pro tramvajové propojení Jižního města a Hostivaře přes Horní Měcholupy. V rámci posílení příměstské železniční dopravy bude obsluha tohoto území veřejnou dopravou (železnicí) dostatečná a je otázkou, jestli je prodloužení metra ekonomicky odůvodnitelné. Na druhou stranu může být realizace této tratě poměrně levná, protože její části mohou být vedeny na povrchu nebo v otevřených zářezech a další prověření je tedy smysluplné.

Metropolitní plán přímo vymezuje plochy pro stanice metra, které jsou všechny součástí navržených tratí, případně tratí vymezených jako územní rezerva, je-li účelné předjímat umístění stanic metra. Není navrženo doplnění žádné stanice na existující trať, takže plochy pro stanice jsou vždy součástí koridorů pro trasy. Vymezení vestibulů je klíčové pro posouzení budoucího rozvoje čtvrtí – označují místa, kde se bude metro propisovat na povrch, vstupy do metra by měly být v maximální míře integrovány do budov nebo kvalitně zakomponovány do veřejných prostranství. S ohledem na podrobnost Metropolitního plánu je ale možné realizovat další vstupy do metra i

nad rámec vymezení vestibulů. Pro provoz metra je zcela zásadní vymezení ploch pro depa.

V návaznosti na stávající stanice metra, MPP vymezuje: 621/112/1028 Nový vestibul stanice metra Hradčanská; 621/006/1009 Vestibul stanice metra Můstek (B); 621/070/1005 Vestibul stanice metra Vltavská; 621/100/1007 Vestibul stanice metra Želivského; 621/721/1006 Vestibul stanice metra Zličín – jižní vestibul; 621/080/1029 Vestibul stanice metra Letňany; 621/076/1055 Nový vestibul stanice metra Roztyly; 621/842/1052 Nový vestibul stanice metra Opatov; 621/062/1051 Nový vestibul stanice metra Chodov; 621/103/1053 Nový vestibul stanice metra Strašnická.

V souladu s koncepcí všeobecné dostupnosti území a stanic prostředků veřejné dopravy budou stanice metra dovybaveny bezbariérovými přístupy. Nový vestibul výrazně rozšíří dostupnost stanice metra z povrchu a umožní efektivněji využívat stávající veřejnou dopravu (dostupnost veřejné dopravy se zvýší). Nový vestibul může být zásadním impulsem pro rozvoj nových čtvrtí, příkladem může být zprovoznění nového vestibulu ve stanici Stodůlky v souvislosti s výstavbou Západního města, které umožnilo výstavbu nového náměstí. Ve stabilizovaném území centra města jsou navrženy vestibuly zpravidla v místech, kde byly v rámci výstavby metra projektované, ale k výstavbě nikdy nedošlo. Navržené vestibuly stanic Hradčanská, Vltavská, Letňany, Roztyly, Chodov a Opatov přímo souvisí s potřebou zajistit obsluhu nových transformačních území veřejnou dopravou. Nový vestibul stanice metra Zličín zlepší prostupnost území pro pěší a lépe zpřístupní komerční areály jižně od Rozvadovské spojky. Nový vestibul ve stanici Strašnická je jednoduše realizovatelný a zlepší obsluhu stávající čtvrti v přímé vazbě na důležité náměstí, které bude možné revitalizovat a více využít. Nový vestibul stanice Želivského je umístěn rovněž na důležitém lokalitním náměstí a umožní lépe zpřístupnit transformační území v lokalitě 66 / Hagibor.

<u>621/001/1004 Doplnění nového vstupu do stanice metra Staroměstská</u>; Návrh
Pro obsluhu historického jádra města je zásadní výstavba vestibulu stanice Staroměstská v blízkosti Staroměstského náměstí, protože tato část města je s ohledem na památkové hodnoty veřejnou dopravou obsloužena relativně hůře. Historicky obsluhu okolí Staroměstského náměstí zajišťovaly tramvajové tratě, které byly v druhé polovině dvacátého století odstraněny, stanice metra A otevřená v roce 1978 byla z důvodu úspor postavená jako jedno vestibulová se stavební připraveností na druhý vestibul. Nový vestibul bude umístěn v koordinaci s památkovou péčí a musí respektovat kulturní hodnoty centra Prahy, může ale pomoci zabránit vylidňování centra města a posílení udržitelného turismu. Dojde ke zlepšení obsluhy centra veřejnou dopravou, zajištění bezbariérového přístupu do stanice, odlehčení stávajícího vestibulu a Kaprovy ulice (více také viz dohoda nad stanoviskem Ministerstva kultury k upravenému návrhu pro veřejné projednání). Metropolitní plán nepředjímá podobu žádného z vestibulů, může se jednat o kapacitní výtahové vestibuly nebo klasické šikmé eskalátorové tunely.

Jako provozně technické zázemí metra je kromě stávajících dep Kačerov, Hostivař a Zličín navrženo nové depo Písnice. Depa metra jsou součástí větších opravárensko-technických produkčních areálů a v jejich blízkosti se zpravidla nachází významné terminály veřejné dopravy, které je účelné do budoucna rozvíjet.

621/192/1008 Depo metra Písnice; Návrh
Depo metra vytváří zázemí, bude sloužit pro celou linku metra D jako technická a provozní základna, která je nezbytná pro fungování metra. Kromě řízení provozu na lince plní další funkce – opravy, údržbu a odstavování souprav. Pro jeho návrh vymezuje Metropolitní plán plochu ve vhodné poloze na jižním okraji města. Konkrétní technické řešení a umístění depa vůči stanici metra je prověřováno v urbanistické studii Depo Písnice a okolí (Pavel Hnilička Architects+Planners, 2025). V této studii je zvažováno alternativní umístění stanice metra Depo Písnice a alternativní trasování metra v okolí Depa. Metropolitní plán neupřesňuje konkrétní polohu a orientaci depa a stanic metra, vymezuje obecnou překryvnou plochu pro umístění všech zařízení včetně souvisejícího parkoviště P+R a autobusového terminálu. Do plochy se bezpečně vejde celé nezbytné provozní zázemí trasy metra D. Posouzení vztahu této plochy a koridoru ZÚR je také uvedeno v kapitole 13 textové části odůvodnění MPP.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.04 Ilustrace sítě metra

K článku 123
Tramvajová doprava

Tramvaje jsou charakteristickou součástí veřejného prostoru dotvářející obraz města, pro budoucnost Prahy zůstávají důležitým prvkem obsluhy území veřejnou dopravou, který dotváří identitu města. V průběhu 20. století se pouliční kolejová doprava rozvinula do ucelené sítě a z hlediska veřejné dopravy osob zaujala klíčové postavení, pokud kapacita uliční sítě koexistenci tramvají s narůstající automobilovou dopravou umožňovala.

Původní hvězdice dvanácti páteřních tratí křižujících se v přetížených uzlech Nového Města vytvářela systém diagonál pro vedení hlavních tramvajových linek diametrálních relací. Na obvodu centra byly tyto tratě propojeny vnitřními tangentami sousedících čtvrtí, které v současnosti zajišťují provázanost povrchové veřejné dopravy se systémem metra. Na okraji centra Prahy tak lze definovat následující směry tangenciálního propojení:

a) Severní (Dejvice – Holešovice – Libeň),
b) Západní (Bubeneč – Malá Strana – Smíchov),
c) Jižní (Smíchov – Nové Město – Vršovice – Strašnice),
d) Východní (Libeň – Žižkov – Strašnice).

Úkolem současnosti je rozšiřovat a modernizovat trasy kolejové veřejné dopravy, která je pro město nejpřijatelnější z hlediska

provozních nákladů a minimalizace provozních vlivů na životní prostředí. Tramvajová doprava vhodně doplňuje rychlou přepravu metrem. Hustší síť tramvajových linek lépe pokrývá území z hlediska docházkových vzdálenosti k zastávkám tramvají. Všestranné zvyšování standardu veřejné dopravy s akcentem na různé formy její preference jsou podmínkou pro zlepšení konkurenceschopnosti veřejné dopravy přispívající ke snižování podílu individuální automobilové dopravy ve městě, zejména pro individuální cesty do zaměstnání. Z tohoto hlediska je kolejová doprava (metro a tramvaje) nejvhodnější formou osobní dopravy ve městě, protože kolejové tratě lze z větší části oddělit od přetížených vozovek sloužící převážně automobilům. Rozvoj tramvajové sítě umožňuje nahradit nebo upravit rozsah linek městských autobusů, což je významný aspekt pro pozitivní ovlivnění životního prostředí a zvýšení kvality veřejných prostranství pro život, pohyb a pobyt obyvatel, zejména ve vnitřních oblastech města. Priority ve výstavbě jednotlivých tratí byly stanoveny v pražských strategických dokumentech, hlavně v Plánu udržitelné mobility a v Strategii rozvoje tramvajových tratí (Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, DPP a IPR Praha, 2017).

Realizace navrhovaných tramvajových staveb přispívá ke splnění klimatického závazku hlavního města a cílů zkvalitňování životního prostředí. V tomto kontextu je nutné upozornit na pozitivní vliv nově zaváděných tramvajových tratí na celkové hlukové zatížení prostředí v důsledku postupného nahrazování městských autobusů a snižování určitého podílu automobilové dopravy. Izolované hygienické posuzování nárůstu hlukové zátěže provozem nově navrhované tramvajové tratě v porovnání s nulovým stavem logicky negativně ovlivňuje snahy o podporu a rozšiřování obsluhy plánovaných rozvojových a transformačních území ekologickou tramvajovou dopravou a nemělo by být přípustné.

Koncepci tramvajové dopravy v Metropolitním plánu tvoří vymezená tramvajová síť, vůči stavu před přijetím MPP rozšířená o nové úseky prodloužených radiálních a tangenciálních tratí a plochy zařízení pro tramvajovou dopravu. Ve výjimečných případech (vyjmenovaných v textové části MPP – v rámci uličních prostranství, tedy v rámci změny profilu uličního prostranství a bez zásadního vlivu na zástavbu nebo v souběhu s komunikacemi v otevřené krajině s minimálním negativním vlivem na okolí) je možné s ohledem na vysoký veřejný zájem na rozšiřování tramvajové sítě umístit tramvajovou trať i bez přímého vymezení koridoru Metropolitním plánem, což umožní realizaci dnes nepředvídaných spojek a alternativních vedení bez zbytečných časových prodlev. Vliv takových tratí na životní prostředí bude vždy samostatně zvažován v rámci konkrétních záměrů. Konkrétní detail napojení navrhovaných tratí, křižovatek a umístění v rámci veřejných prostranství je mimo podrobnost Metropolitního plánu. Podobně jako pro koridory komunikací Metropolitní plán stanovuje minimální přípustný rozsah tunelových úseků, vystavět i další úseky tramvajových tratí v tunelu nebo zakrývat stávající tramvajové tratě i nad rámec vymezení Metropolitním plánem, více viz odůvodnění čl. 118.

Plány výstavby tramvajových tratí jsou založeny na principech:

a) Prodloužení tramvajových tratí v okrajových oblastech, většinou radiálního charakteru, které doplňují a rozšiřují stávající rozsah v relacích, kde nahrazují významné přepravní proudy realizované autobusovou dopravou;
b) Provázání stávajících tratí tramvajovými tangentami, které jsou označovány podle polohy ve městě vůči centru a doplňují vazby sousedních městských částí, navazují na nadřazenou dokumentaci (ZÚR určují hlavní tangenciální tratě);
c) Doplnění vnitřní sítě místními propojeními realizující chybějící vzájemné vztahy, zejména ve vnitřním městě, v oblasti Václavského náměstí a Hlavního nádraží, kde se provádí stavba mezi Muzeem a novoměstskou osou Vodičkova – Jindřišská.

Propojení v centru města

Úprava úseku Vinohradské třídy mezi Legerovou a Wilsonovou třídou u Národního muzea vytváří podmínky k obnově tramvajového propojení Vinohradská (Škrétova) – Václavské náměstí / Hlavní nádraží a nabídne novou kvalitu pro pěší pohyb mezi Vinohradskou a Václavským náměstím v úrovni parteru stávající zástavby. Úprava severojižní magistrály jako metropolitní třídy předpokládá vytvoření nové kvalitativně vyšší úrovně parteru veřejného prostoru s výrazným uplatněním estetických hledisek, preference veřejné a pěší dopravy s komfortem dostupnosti významných cílů centra metropole. Součástí již realizovaných úprav je fragment tramvajového propojení Vinohradské třídy a Václavského náměstí. Návrh tramvajové větve mezi Vinohradskou a Bolzanovou ulicí vedené Vrchlickými sady kolem nové odbavovací haly Hlavního nádraží (ve vazbě na stanici metra C, plánovanou stanici metra D a stanice nových podzemních železničních tratí) navazuje na upravený prostor „muzejní oázy“ mezi budovami Národního muzea. U budovy Státní opery odbočuje navrhovaná trasa do ulice Politických vězňů, pokračuje podél Washingtonovy ulice k tramvajové zastávce Hlavní nádraží a dále do napojení na stávající trať v křižovatce Opletalova – Bolzanova. Tato tramvajová trať má zcela výjimečný význam pro zkvalitnění obsluhy Hlavního nádraží i posílení tramvajové sítě v centru města a zabezpečení jejího fungování i v rámci nečekaných událostí, plánovaných výluk a podobně.

Tramvajové tangenty

Významnou součástí vymezené tramvajové sítě jsou tři nové tramvajové tangenty mimo centrum města. Budou důležitými prvky tramvajové sítě nadále typické radiálními vazbami k centru, které nově doplní chybějící vzájemná propojení vnějších urbanizovaných oblastí města. Jejich úloha spočívá ve zlepšení kvality obsluhy vnějších území Prahy rychlou povrchovou kolejovou dopravou a ve vzájemném okružním propojení jednotlivých větví metra kratšími trasami tramvají. Realizace spojení přispěje ke snížení dopravního zatížení ve středu města o podíl cestujících přestupujících v centrálních uzlových stanicích.

Východní tramvajová tangenta je vymezena v trase Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov ve vazbě na stávající tramvajovou trať Žižkov – Libeň – Kobylisy. Nově navržené úseky východní tangenty doplňují v jižní oblasti Prahy vazbu na provozovaný severní úsek Žižkov – Kobylisy. Tím bude uzavřena celá trasa propojující Jižní a Severní Město vedená východní částí města.

Jižní tramvajová tangenta je vymezena v trase Smíchov – Dvorce – Budějovická / Pankrác – Michle. Důvodem návrhu je realizace chybějícího spojení obou vltavských břehů a propojení Smíchova s Pankrácí a Michlí s návazností na východní tramvajovou tangentu.

Severní tramvajová tangenta je navržena v trase Podbaba – Troja – Bohnice – Kobylisy, přičemž úsek Bohnice – Kobylisy je v návrhu a úsek Bohnice – Troja – Podbaba je vymezen jako územní rezerva. Význam severního spojení spočívá v propojení severních oblastí městské části Praha 8. Zajišťuje návaznou kapacitní kolejovou dopravu na metro C se stanicí Kobylisy. Provázání tramvajových tratí vytváří přímé dopravní vazby na Prahu 8, (potažmo východní tangentu na Žižkov). Územní rezerva je vymezena pro prodloužení trati a propojení mostem s levým vltavským břehem. Na území Prahy 6 umožní přímou vazbu na síť tramvají a metra v Dejvicích a Bubenči. Nové tramvajové spojení by významně zlepšilo dopravní obsluhu Troje s areály zoologické a botanické zahrady. S ohledem na přírodní a kulturní hodnoty v území a významný výškový rozdíl bude tato trať v podstatné části vedena v tunelu.

Prodloužení tramvajových tratí do Středočeského kraje
Případné prodloužení tramvajové sítě přes hranice Prahy do sousedních obcí je dlouhodobě diskutované. Bylo prověřeno mnoho směrů zpravidla s rozporuplnými výsledky, zejména protože by cestovní doba do centra města byla s ohledem na rychlost tramvají příliš dlouhá. Výstavba tramvajových tratí pražského standardu je velmi nákladná a neodpovídá hustotě zalidnění v okolních obcích. Metropolitní plán nevymezuje žádné koridory pro prodloužení tramvají do Středočeského kraje s výjimkou koridoru pro tramvajovou trať Kobylisy-Zdiby, která je v přípravě. Tato tramvajová trať bude primárně sloužit k obsluze Dolních Chaber a krátká spojka do Středočeského kraje zajistí přesun části dojíždějících osob na veřejnou dopravu. Výstavba je v tomto případě vhodná i s cílem odlehčit přetíženým silnicím.

Další směry podrobně a jednotlivě prověřila ÚS PMR z roku 2024 (Společnost pro Územní studii PMR: IPR + Atelier T – Plan, s.r.o., Vodohospodářský rozvoj a výstavba a.s., 2024), doplnění koridorů do územně plánovací dokumentace se zatím nedoporučuje. V některých směrech je možné zpracovat další dílčí prověření. Studie konkrétně prověřila následující prodloužení:

- směr Brandýs nad Labem: doporučeno je realizovat novou železniční trať, Metropolitní plán pro územní ochranu některých variant vymezuje koridory územní rezervy,
- směr Jesenice, Kamenice, Jílové u Prahy: studie doporučila ponechat autobusovou dopravu s možností elektrifikace,

kterou je možné segregovat do samostatného koridoru výhledově konvertovatelného na tramvajovou trať, doplnění trasy pro autobusy je v souladu s regulativy Metropolitního plánu, koridor pro kolejovou dopravu ale vymezen není, řešení terminálu Písnice ale další pokračování koridoru veřejné dopravy do Středočeského kraje umožňuje,

- směr Velké Popovice: pro obsluhu území bude klíčová nová železniční trať Praha–Benešov, pro kterou Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy,
- směr Kostelec nad Černými lesy: zavedení kolejové dopravy není s ohledem na limity v území a hustotu zástavby doporučeno,
- směr Mníšek pod Brdy, Dobříš, Příbram: s ohledem na terénní konfiguraci a hustotu zástavby se zavedení kolejové dopravy nedoporučuje, území bude i nadále závislé hlavně na silniční dopravě, Příbram je v budoucnu dostupná po železnici po výstavbě Berounského tunelu,
- směr Velké Přílepy: pro obsluhu Horoměřic, Statenic a Velkých Přílep by se nabízelo prodloužit tramvajovou trať ze Suchdola, vedení uličními prostranstvími obcí je ale téměř nemožné a umístění trati v extravilánu by nebylo účelné, územní studie dále doporučuje rozvíjet autobusovou dopravu s možnostmi částečné segregace, pro novou kolejovou trasu by bylo nutné zpracovat samostatnou studii proveditelnosti doplněnou územní studií, pro vymezení dosud dostatečné podklady neexistují, každopádně ale navržená tramvajová trať do Suchdola bude svým řešením umožňovat případné pokračování,
- směr Zdiby: územní studie posoudila sledovanou tramvajovou trať, která je v souladu s návrhem Metropolitního plánu a identifikovala případná rizika projektu na území Středočeského kraje, za efektivní by se považovalo realizovat prodloužení této tratě až do Líbeznic a Měšic, prověřovaná je role terminálu Sedlec a obsluha Odolene vody,
- směr Čestlice: územní studie s ohledem na technická omezení, ekonomickou náročnost a nízkou využitelnost nedoporučuje sledovat projekt prodloužení tramvajové tratě nebo výstavbu nové železnice.

Metropolitní plán s ohledem na závěry územní studie nevymezuje další koridory pro prodloužení metra nebo tramvaje do Středočeského kraje. Studie podrobně řešila i zvažované projekty vlakotramvají: *„Tématem diskusí bývá možnost využít výhody tramvaje v průchodu zástavbou a výhody železnice v extravilánu a ve využití již existujících železničních tratí. Vozidla schopná provozu na drahách tramvajových a železničních se v českém prostoru obvykle nazývají jako vlakotramvaje. Zdánlivá výhodnost takového systému však naráží na řadu objektivních limitů, daných kombinací obou principiálně odlišných konstrukcí vozidel a požadavků na ně: vlakotramvaj je prostorově limitována možnostmi tramvajových tratí, pro delší trasy má pak omezená šířka vozidla 2,5 m negativní dopad na uspořádání interiéru a komfort pro cestující. Uspořádání dveří musí umožnit nástup a výstup cestujících na nástupištích v různých výškových úrovních, což přináší nemožnost plně bezbariérového*

řešení jako u běžných tramvají a také menší počet dveří. Z důvodů odlišných nároků na pevnost skříně tramvají a železničních vozidel a dalších nutných opatření pro provoz na obou odlišných infrastrukturách přináší vlakotramvaje jiná konstrukční řešení, která jsou vykoupena vysokou cenou vozidel. Cena vlakotramvají tak vychází v přepočtu na jedno sedadlo cca dvojnásobná oproti běžné tramvaji, a i cca trojnásobná oproti železniční elektrické jednotce. Nejvyšší rychlost vlakotramvají je omezena z důvodu odlišných bezpečnostních požadavků na tramvaje a železniční vozidla na 100 km/h. Kombinace provozu vlakotramvají na jednokolejných železničních tratích a běžných tramvajových tratích v Praze pak klade kvalitativně vyšší nároky na přesnost jízdy dle jízdního řádu, což je další z nevýhod provozu vlakotramvají v Praze a okolí. Výrazně je třeba též uvažovat s faktem, že na takových úsecích regionálních drah bývá v kontextu objednávky klasické drážní dopravy dostupný volný slot v grafikonu jen doplňkově mezi osobními a spěšnými vlaky či rychlíky, což nezajišťuje žádný atraktivní jízdní řád z pohledu zavedení vlakotramvaje. Pokud bychom část původní objednávky eliminovali, tak ve prospěch pomalejšího a méně kapacitního prostředku. Ve světle snahy posilovat konkurenceschopnost veřejné (kolejové) dopravy z metropolitního regionu do Prahy a obráceně formou pásmového grafikonu25, se jeví úvaha o obrácení principu dopravní obslužnosti formou zastávkových vlakotramvají na území města jako kontraproduktivní.“

Odůvodnění jednotlivých koridorů pro tramvajové tratě
Pro rozvoj tramvajové sítě jsou navrženy následující koridory tramvajových tratí:

622/-/1 Tramvajová trať Slánská – Sídliště Řepy; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je navržen pro ochranu území budoucího propojení stávající tratě v Řepích a nové smyčky navrhovaného prodloužení tratě Bílá Hora – Slánská u křižovatky komunikací Slánské a Karlovarské. Důvodem je výstavba nového tangenciální tramvajového propojení sousedních městských částí a zlepšení obsluhy sídliště Řepy veřejnou dopravou. Tramvajová trať by výrazně zkrátila cestovní dobu ze sídliště na Prahu 6 a umožnila by lépe organizovat tramvajové linky, významná může být zvláště v kombinaci s prodloužením tramvajové tratě z Řep do Zličína. Výstavba tramvaje může být spojena se zkvalitněním veřejného prostoru v okolí Slánské, přesné umístění tratě a její vliv na životní prostředí je ale nutné dále prověřovat. Stavbu je nutné koordinovat s Břevnovskou radiálou.

622/-/2 Tramvajová trať Budějovická – Dvorce; Návrh
Tramvajová trať je součástí jižní tramvajové tangenty navazující na tramvajové propojení obou břehů Vltavy a městských částí Prahy 4 a 5. Výstavbou nového mezioblastního spojení bude možné snížit dopravně přetížený úsek Smíchovské nádraží – Anděl – Lidická – Palackého most s vazbou na pravobřežní tramvajovou radiálu. Výstavbou tratě bude možné částečně nahradit nebo změnit organizaci provozu autobusových linek a umožnit přestup z tramvaje na stanici metra C Budějovická. Vazba mezi Smíchovským nádražím a Pankrácí je jedním z nejzatíženějších vztahů veřejné dopravy, který

není podchycen přímou kolejovou dopravou. Výstavba této tramvajové trati je tedy smysluplná sama o sobě, význam má i na základě vymezení v nadřazené dokumentaci především v širších vazbách jako součást zmíněné jižní tangenty. Tramvaj bude dále vedená přes Brumlovku do Michle a novou tratí dále na Jižní město. Takové spojení bude představovat alternativu metru, sníží zátěž centra a umožní rozšířit celoměstské centrum v souladu s koncepcí Metropolitního plánu. Koridor je vymezen stabilizovaným územím ulicemi Jeremenkova a Olbrachtova, jejichž profil je na doplnění tramvajové tratě připraven. Tramvajová trať naváže na Dvorecký most, zlepší i místní obsluhu okolních lokalit a bude umožňovat přestup na novou linku metra D a stávající stanici metra C Budějovická. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DX746 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/46).

622/-/3 Tramvajová trať Budějovická – Vyskočilova – Michle (U Plynárny); Návrh
Tramvajová trať je důležitou součástí jižní tramvajové tangenty vymezené v nadřazené dokumentaci. Přímo zkvalitní dopravní obsluhu území Brumlovky, zlepší mezioblastní vztahy v relaci Pankrác – Michle – Spořilov, ale význam má především v širších vazbách jako součást tangenty. Ta bude vedená ze Smíchova přes Pankrác a Michli dále na Jižní město. Takové spojení bude představovat alternativu metru, sníží zátěž centra a umožní rozšířit celoměstské centrum v souladu s koncepcí Metropolitního plánu. Koridor je veden stabilizovaným územím Vyskočilovou ulicí, která svým šířkovým uspořádáním umožňuje umístění tramvaje. Kapacitní zástavba Brumlovky dnes není přímo napojená na kolejovou dopravu. Tramvajová trať ji přímo propojí s metrem C a metrem D. Dále je vymezen koridor do transformačního území u ulice Pekárenská a zanedbaným územím podél železnice do ulice U Plynárny. Koridor je vymezen v dostatečné šířce pro upřesnění konkrétního uspořádání uličních prostranství a okolí trati a je koordinován se studií Michle i projektem zástavby Pekárny Michle. Tramvajová trať výrazně zlepší dostupnost navržené vozovny Chodovská na jihozápadní část tramvajové sítě. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DX745 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/45).

622/-/4 Tramvajová trať Dědinská – Dlouhá Míle – Terminál 3 – Prague Airport Park; Návrh
Trať řeší napojení terminálu Dlouhá Míle s Prahou 6 v logickém pokračování již zprovozněné tramvajové trati na Dědinu. Tramvajová trať bude obsluhovat rozvojové území jižní části letiště včetně Terminálu 3 a související nové administrativní zástavby, oproti železniční trati propojující Letiště Václava Havla Praha s centrem města bude sloužit spíše zaměstnancům letiště a souvisejících areálů. Tramvajová trať bude představovat alternativu pro napojení kapacitního záchytného parkoviště pro dojíždějící do Ruzyně. V první etapě záměru se uvažuje o prodloužení tramvajové tratě jen k terminálu Dlouhá Míle.

622/-/6 Tramvajová trať Kobylisy – Bohnice; Návrh
Realizace trati řeší rychlé a kapacitní spojení Bohnic ke stanici metra C Kobylisy. Nahrazuje část linek městských autobusů, změnu

parametrů nebo úpravu tras zbývajících linek. Z hlediska širších vztahů je důležitou součástí severní tramvajové tangenty vymezené v nadřazené dokumentaci. Sídliště Bohnice je jediné velké sídliště bez kolejové veřejné dopravy, je relativně špatně dostupné z centra města a není dobře napojitelné na železnici nebo metro, ideálním způsobem obsluhy je tramvajová trať. Výhledově se počítá s propojením tramvajové trati s navrženou tramvajovou tratí do Suchdola, čímž vznikne rychlé a pohodlné spojení Prahy 6 a Prahy 8. Koridor je vymezen ve dvou samostatných větvích napříč stabilizovaným územím sídliště, které není nutné realizovat najednou. Uliční prostranství jsou na umístění tramvajové tratě připravené a dostatečně dimenzované. Koridor je zároveň rozšířen v Mazurské ulici pro umístění dočasného ukončení trati před realizací pokračování do Podbaby. Tramvajová trať je velmi důležitá pro zajištění udržitelné a ekologické veřejné dopravy. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DX748 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/48).

622/-/7 Tramvajová trať Kubánské náměstí – Vinohradská (Želivského); Návrh
Tramvajová trať je důležitou součástí východní tramvajové tangenty vymezené v nadřazené dokumentaci, kterou Metropolitní plán respektuje. Propojuje ve východní oblasti Prahy stávající tramvajové radiály vedené ulicemi Černokostelecká a Vršovická v Praze 10. Realizací propojení bude možné redukovat některé spoje autobusové dopravy vedené ze Želivského Bělocerkevskou, U Slavie, Bohdaleckou a Chodovskou. Nová tramvajová trať ale bude mít především význam pro trasování tangenciálních linek ve spojení s dalšími záměry rozvoje tramvajových tratí. Rozvoj ekologické kolejové dopravy je zásadní pro posílení veřejné dopravy v rostoucím městě, vybudování tangent umožní rozšiřovat celoměstské centrum v souladu s koncepcí Metropolitního plánu. Koridor je vedený stabilizovaným územím, bočními ulicemi s dostatečnou šířkou pro umístění trati a skrz areál Vinohradské nemocnice. Tramvajová trať představuje zásah do nemocnice a může vyvolat i dílčí demolice některých méně důležitých objektů, pro koordinaci s rozvojem areálu nemocnice je zde vymezen dostatečně široký flexibilní koridor pro upřesnění trasy. Pro snížení vlivu na životní prostředí povede tramvajová trať areálem Vinohradské nemocnice částečně v tunelu. Tramvajová trať zároveň zlepší dostupnost Vinohradské nemocnice a 3. lékařské fakulty. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DX750 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/50).

622/-/8 Tramvajová trať Podbaba – Troja (Zoo) - Poliklinika Mazurská; Územní rezerva
Tramvajová trať je systémově velmi důležitým úsekem severní tramvajové tangenty vymezené v nadřazené dokumentaci. Navazuje na trať Kobylisy – Bohnice a Podbaba – Suchdol, zajistí chybějící rychlé spojení Prahy 6 a Prahy 8. Tramvajová trať zásadně řeší chybějící mezioblastní vazbu a pozitivně ovlivní kvalitu a vůči individuální dopravě konkurenceschopnost veřejné dopravy v atraktivním, ale omezeně dostupném území ZOO a Botanické zahrady. Trať je v podstatné části vymezena v tunelu. S ohledem na přírodní a kulturní význam území, potřebu podrobně prověřit polohu

mostu přes Vltavu a potřebu nejprve realizovat samostatné tratě na obou březích Vltavy. Metropolitní plán pro trať vymezuje pouze koridor územní rezervy. Koridor odpovídá zpracovaným koncepčním prověřením, je ale vymezen v dostatečné šířce a v rámci převedení do návrhu bude dále upřesněn včetně přesného rozsahu tunelů. Prověřeno bude konkrétní umístění mostu, řešení předpolí, vztah tratě a pohledově exponovaných svahů a doplnění pěších vazeb v území včetně zajištění obsluhy ZOO. Zároveň je s ohledem na prudké klesání tratě nutné upřesnit i technické parametry tunelového úseku tratě. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RDX747 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/47).

Součástí koridoru je i nový most Podbaba – Podhoří určený pouze pro tramvajový provoz, pěší a cyklisty. Most zpřístupní severní špičku císařského ostrova pro pěší.

622/-/9 Tramvajová trať Pankrác – Budějovická; Návrh
Koridor je vymezen pro obnovu historické tramvajové tratě, která byla zrušená po zprovoznění metra. V současné době je v rámci rozšiřování tramvajové sítě vhodné trať obnovit, nahradit neekologickou autobusovou dopravu kapacitnějšími tramvajemi. Nové linky budou v souvislosti s realizací dalších tratí propojovat širší oblasti města než dříve, zásadní je zvláště realizace jižní tramvajové tangenty. Výstavbou tramvajové tratě dojde k propojení metra C a metra D. Koridor je vymezen ulicemi Na Pankráci a Budějovická, které jsou šířkovým uspořádáním pro umístění tramvaje vhodné i s ohledem na její historické vedení. Tramvajová trať je již v oblasti Pankráce částečně zrealizovaná.

622/-/10 Úprava tramvajové tratě v Partyzánské; Návrh
Úpravy vedení tramvajové trati v Partyzánské ulici jsou navrženy v důsledku změn v síti místních komunikací. Problematickým uličním prostorem je mimoúrovňové křížení Partyzánské ulice v úzkém podjezdu pod železniční tratí. Konkrétní řešení bylo upřesněno v podrobnější urbanistické studií transformačního území Holešovice Bubny – Zátory zahrnující i přestupní vazby ke stanici metra a železnice Holešovické nádraží. Koridor je vymezen v šířce, umožňující rozšíření stávajícího podjezdu pod železniční tratí, odstraní současné zúžení profilu a zkvalitní vazby uličních prostranství na Trojský most, které si vyžádá plánem navrhovaná transformace ploch s obytným vyžitím.

622/-/11 Úprava tramvajové tratě U Výstaviště – Na Zátorách; Návrh
Úpravy vedení tramvajové trati v úseku U Výstaviště – Na Zátorách souvisejí se změnami v síti místních komunikací. Konkrétní dopravní řešení prostoru včetně vyústění nové Bubenské ulice bylo upřesněno podrobnější urbanistickou studií transformačního území Holešovice Bubny – Zátory. Přestavba tratě umožní zkvalitnit veřejná prostranství v okolí Výstaviště. Záměr je koordinován s realizovanou modernizací železniční tratě Praha – Kralupy nad Vltavou i s upraveným podjezdem.

622/-/12 Tramvajová trať Nádraží Hostivař – Horní Měcholupy Město – Územní Jižní Město; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezený pro územní ochranu budoucího vedení tramvajové tratě, která zajistí dopravní obsluhu území Horních Měcholup a Petrovic s vazbou na stávající trať v Hostivaři. Realizace umožní kvalitnější obsluhu veřejnou dopravou a racionalizaci sítě městských autobusů, ale předpokládá nejprve výstavbu tramvajové tratě na Jižní město včetně přestavby tramvajové smyčky Hostivař. Je dále nutné podrobně prověřit technické parametry tratě vedoucí stávajícími uličními prostranstvími ve stabilizovaných částech sídliště a dopad tratě na přírodní podmínky v Novopetrovické ulici v místě křížení s Botičem. Konkrétní vedení tratě musí být koordinováno s přeložkou Novopetrovické ulice tak, aby nevznikaly zbytečné zbytkové prostory.

622/-/13 Tramvajová trať Nádraží Modřany – Komořany; Návrh
Koridor je vymezen pro vedení tramvajové tratě do Komořan odbočkou z páteřní pravobřežní tramvajové radiály vedoucí do Modřan a Nových Dvorů (vazba na metro D). Realizace umožní kvalitnější obsluhu transformačního území veřejnou dopravou a částečnou redukci městské autobusové dopravy, konkrétní vedení vychází z prověření v urbanistické studii Komořany. Trasa částečně využívá těleso zrušené železniční vlečky. Koridor je vymezen v takové šířce, aby umožnil podrobnější prověření vedení tratě v křížení a souběhu s novou Komořanskou, kde je nutné trasu koordinovat s modernizací železniční tratě.

622/-/14 Tramvajová trať Nádraží Podbaba – Suchdol; Návrh
Tramvajová trať Podbaba – Suchdol navazuje na prodloužený úsek z Podbaby do stanice Nádraží Podbaba. Primární úlohou prodloužení tratě na Suchdol je zlepšení úrovně dopravní obsluhy oblasti Suchdola, zejména stále se rozvíjejícího areálu Zemědělské univerzity. V současné době je veřejná doprava zastoupena dvěma linkami autobusů s limitovanou kapacitou navazujících v Dejvicích na metro. Z hlediska regionálních dopravních vztahů je klíčová realizace přestupního terminálu na Výhledech s kapacitním záchytným parkovištěm P+R, které sníží dopravní zatížení individuální dopravou ze severozápadní oblasti a omezí provoz autobusových linek v prostoru Vítězného náměstí. Navrhovaná trať na Suchdol řeší obsluhu veřejnou dopravou nových rozvojových území v Novém Sedlci a severovýchodně od Kamýcké na Výhledech. Vzniknou nová přímá tramvajová spojení do centra, na Prahu 7 a po přemostění Vltavy bude ve výhledu uzavřena trasa plánované severní tramvajové tangenty mezi Prahou 6 a 8. Koridor je vymezen v dostatečné šířce pro podrobné technické prověření komplikovaných úseků a je koordinován s urbanistickou studií Nový Sedlec a urbanistickou studií Výhledy. Zakončení tratě a přesné umístění tramvajové smyčky na Výhledech bude řešeno společně s obytnou zástavbou v koordinaci se stavbou Pražského okruhu a souvisejícími přeložkami sítí technické infrastruktury.

622/-/15 Tramvajová trať Olšanská (Jana Želivského) – Jarov; Návrh
Tramvajová trať zajistí obsluhu transformačního území bývalého nákladového nádraží Žižkov a naváže na stávající tramvajovou trať

v ulicích Želivského ke stanici metra A, v Olšanské ulici směřující do centra k železničním stanicím Praha Masarykovo a Praha hlavní nádraží. Konkrétní vedení bylo prověřeno v rámci urbanistické studie a je v souladu se studií pro Městský okruh. Koridor v maximální míře využívá tělesa zrušené železniční tratě a je vymezen v koordinaci se zelenou infrastrukturou. Kvůli možnosti variantního prověřování konkrétní polohy tratě v okolí historické památkově chráněné budovy nákladového nádraží a souladu s návrhem Metropolitního plánu je koridor pro stavbu tramvajové tratě dostatečně rozšířen. Tramvajová trať zlepší i dopravní obsluhu stabilizovaných lokalit Jarov a Sídliště Malešice. Trať je vedena v souběhu s návrhem rekonstrukce Malešické ulice (Jarovské třídy).

622/-/16 Tramvajová trať Počernická; Návrh
Trať umožní přímé spojení sídliště Malešice povrchovou kolejovou dopravou s centrem města. Trasa s vazbou na navrhovanou východní tangentu nabízí spojení s městskými částmi Praha 3, 8, 10. Přínosem je náhrada části stávajících autobusových linek při částečné úpravě trasy nebo provozních parametrů u linek zbývajících. Koridor je vymezen ve stávajícím uličním prostranství, které svým šířkovým uspořádáním umožňuje umístění tramvajové trati, je ale nutné stavbu koordinovat se sítěmi technické infrastruktury (speciálně potom s přestavbou Káranských řadů). V současné době již je tramvajová trať ve výstavbě. Koridor je koordinován s Městským okruhem.

622/-/18 Tramvajová trať Libuš – Nové Dvory; Návrh
Primární význam prodloužení tramvajové tratě v úseku Libuš – Nové Dvory je provázání tratě Sídliště Modřany – Libuš s navrženou linkou metra D ve stanici Libuš. Umožní to zkvalitnění a zrychlení dopravní dostupnosti centra a redukci autobusových linek napojujících sídliště v Modřanech na metro C (Budějovická, Kačerov). Tramvajová trať již je částečně realizovaná. Koridor je vymezen v koordinaci z územní studie Nové Dvory, která prověřila umístění nového městského centra nad stanicí metra D.

622/-/19 Tramvajová trať Sídliště Řepy – Zličín; Návrh
Tramvajová trať je vymezena pro zajištění dostatečné obsluhy nové obytné čtvrti veřejnou dopravou a zároveň pro propojení stávající významné tramvajové radiály ze Sídliště Řepy k terminálu Zličín. Vznikne nové přestupní místo mezi metrem, autobusovým terminálem, parkovišti P+R a tramvajovou tratí vedoucí do centra. Tramvajová trať zkvalitní obsluhu komerčních obchodních areálů na Zličíně, které propojí se sídlištěm. Koridor je vymezen v souladu s urbanistickou studií Nový Zličín, bude obsluhovat transformační plochy v lokalitách Strojírenská a Na Radosti.

622/-/20 Tramvajová trať Spořilov – Chodovec – Opatov – Háje – Jižní Město; Návrh
Tramvajová trať představuje komplexní záměr zavedení tramvajové tratě na Jižní Město v souladu s nadřazenou dokumentací. První etapou je úsek Spořilov – Choceradská využívající konstrukce zakrytí Spořilovské ulice. Trať pokrývá větší část území Spořilova a zvyšuje efektivitu tramvajové dopravy ke stávající konečné. Prodloužení

tramvajové tratě na Opatov, Háje a Jižní Město pokrývá větší část území veřejnou dopravou, vytváří nové přestupní vazby mezi tramvajemi, metrem a autobusy. Zlepšuje obsluhu stávajícího urbanizovaného území, přispívá ke zvýšení komfortu, kvality a cestovní rychlosti v dotčené oblasti. Umožní redukci linek autobusové dopravy. V celoměstském systému je trať zakotvena jako součást východní tramvajové tangenty Háje – Eden – Želivského – Palmovka – Kobylisy pro zavedení páteřní linky, která vytváří nové mezioblastní vztahy ve východních okrajových částech města. Koridor je veden zpravidla stávajícími uličními prostranstvími s dostatečnou šířkou, výstavba tramvajové tratě umožní výrazné zkvalitnění veřejných prostranství. Koridor je vymezen v koordinaci s koridorem pro zakrytí Spořilovské. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR jako prvek označený DX749.

622/-/22 Tramvajová smyčka Sídliště Řepy; Návrh
S ohledem na navržené prodloužení tramvajové tratě na Zličín je nutné přesunout stávající tramvajovou smyčku, aby bylo možné realizovat mimoúrovňové křížení tramvaje a železnice. Upravená poloha smyčky umožní umístění komfortních nástupišť v dostupné vzdálenosti od nové tratě a železniční zastávky.

622/-/23 Tramvajová trať – smyčka Trojská; Návrh
Tramvajová smyčka se navrhuje primárně z provozních důvodů a pro možnost posílení obsluhy Troji veřejnou dopravou při vzniku terminálu s návaznou dopravou a s parkovištěm P+R. Řešení umožní obracení tramvají ze směru z centra (za terminálem Nádraží Holešovice) i ze severní terasy. Smyčka je uvažována i jako náhrada stávající smyčky na Výstavišti. Stavbu je třeba koordinovat s parkovištěm P+R, které může být realizováno i jako parkovací dům a s tramvajovou tratí do Pelc-Tyrolky.

622/-/26 Tramvajová trať Ústřední dílny DP – Štěrboholy – Malý Háj – Dolní Měcholupy; Návrh
Tramvajová trať je prodloužením stávající tramvajové tratě, zajistí spojení Štěrbohol a Malého Háje s rozsáhlou obchodní zónou a oblastí s vysokým počtem pracovních příležitostí na tramvajovou trať v Černokostelecké ulici. Trať vytváří nové přestupní vazby mezi tramvají a tangenciálním autobusovými linkami vedenými po ulici Průmyslová, trať byla vymezena na základě urbanistických studií. Koridor je koordinovaný s projekty na přestavbu a dostavbu komunikační sítě a s prověřením na trasování vysokorychlostní železniční tratě. V místě křížení tratě s tramvají bude umístěn portál železničního tunelu. V rámci výstavby bude podrobně prověřen vztah tramvajové smyčky a zelené infrastruktury. Tramvajová smyčka je umístěna ve výhodné pozici pro obsluhu Dolních Měcholup. Koridor je vymezen v rozšířené ploše v okolí ulice Rádiové, kde bude konkrétní technické řešení tratě a její polohové umístění vůči zatíženým komunikacím řešeno v rámci podrobnější dokumentace. Vymezení tramvajové tratě je podloženo jak urbanistickou studií Malý Háj (AH ARCHITEKTI, 2021), tak i Koncepčním řešením tramvajové tratě Štěrboholy – Dolní Měcholupy v úseku ul. Kutnohorská (ETC, 2022). Technicky prověřeno teprve musí být přemostění Štěrboholské spojky.

622/-/27 Tramvajová trať Vinohradská – Hlavní nádraží – Bolzanova; Návrh
Klíčovým důvodem pro realizaci nové tramvajové tratě je chybějící alternativní kolejové propojení vinohradské větve a novoměstské tramvajové osy vedené z Karlova náměstí Vodičkovou a Jindřišskou ulicí. Přetížený přestupní uzel na Karlově náměstí neumožňuje rozšíření tramvajové sítě o nové úseky na okraji města. Druhým důvodem je přímé napojení hlavního vlakového nádraží na povrchovou kolejovou dopravu pokrývající střed a rozšířenou oblast centra města s vyloučením některých přestupových relací v uzlových stanicích metra. Záměr souvisí i s probíhající výstavbou tramvajové tratě na Václavském náměstí. Výstavba tramvajové tratě umožní výrazně kultivovat veřejná prostranství v okolí Hlavního nádraží, specificky potom Vrchlického sady s jejich historickým významem. Koridor je vymezený v dostatečné šířce pro zajištění koordinace s modernizací odbavovací haly Hlavního nádraží, která se podrobně prověřuje. Tramvajová trať je z kapacitních důvodů stávajících tratí významná i pro zajištění četnější obsluhy Žižkova, protože zkapacitnění tramvajových tratí v centru města umožní navýšit počet spojů.

622/-/28 Tramvajová trať Vinohradská – Václavské náměstí; Návrh
V systému sítě tramvajové dopravy je jedním z nejdůležitějších záměrů vázaných na vzájemné propojení páteřní osy Nového Města Karlovo náměstí – Václavské náměstí – Senovážné náměstí a tratě Vinohradská/Škrétova – Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova. Hlavním důvodem provázání sítě v těchto vztazích je vytvoření chybějícího spojení a alternativních objízdných tras, které by odlehčily přetíženému uzlu v křižovatce Karlova náměstí a Ječné ulice, zejména při výlukách a mimořádných dopravních událostech.
Z hlediska kvality dopravní obsluhy centra města se jedná o pozitivní záměr přispívající k pokrytí území v přepravě na krátké vzdálenosti elektrickou trakcí povrchové dopravy. Propojením s tratí Vinohradská – Hlavní nádraží – Bolzanova se rozšíří možnosti přímého spojení v diametrálních vztazích (Podolí / Nusle, Smíchov, Malá Strana – Vinohrady, Žižkov, Karlín). Při podrobném posouzení významu místní relace v prostoru horní poloviny Václavského náměstí je zřejmé, že kolejové propojení Vodičkova – Muzeum – Hlavní nádraží/Vinohradská je významem zřetelně nadřazeno vazbě Jindřišská – Muzeum, která bude částečně nahrazena tramvajovou tratí Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova – Senovážné náměstí. Vzhledem k řešení tramvajové trati v horní části náměstí a s ohledem na měřítko územního plánu není pevně stanovena její poloha ani osová vzdálenost kolejí a v grafické části je trať vyznačena v ose náměstí. Tramvajová trať je v současné době již ve výstavbě, bude mít velmi pozitivní vliv na kvalitu veřejných prostranství v centru města. Václavské náměstí je nejdůležitějším náměstí a místem setkávání centru Prahy. Revitalizovaná část náměstí a zkušenosti s realizací prokazují vysokou kvalitu navržené koncepce proměny centrálního prostranství v moderní pěší promenádu vybavenou ekologickou formou veřejné dopravy s respektem k jeho historickému významu.

622/-/29 Tramvajová trať Vlastina – Nádraží Ruzyně; Návrh
Důvodem výstavby tohoto úseku tramvajové tratě je zajištění vzájemných přestupových vazeb mezi tramvají a železnicí ve stanici Praha-Ruzyně (nádraží) a zajištění lepšího alternativního ukončení tramvajové tratě ke stávající smyčce na Dědině. Tramvajová trať zlepší dopravní obsluhu Staré Ruzyně a transformačního území Nové Ruzyně.

622/-/30 Tramvajová trať v Jateční ulici; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezen pro územní ochranu možného propojení tramvajové tratě v transformačním území Bubnů s tramvajovou tratí v ulici Komunardů jako částečná náhrada za stávající trať na Bubenském nábřeží. V nové poloze by trať lépe obsluhovala dolní část Holešovic a umožnila by případné napojení tratě z Karlínského mostu Jateční ulicí. Úzce souvisí s koncepcí tramvajových tratí pokrývajících potřeby dopravní obsluhy transformačního území Bubny-Zátory Je potřeba podrobně prověřit budoucí organizaci provozu tramvajových tratí v období po dostavbě a posoudit dopady na životní prostředí.

622/-/31 Tramvajová trať Vltavská – Dělnická – Komunardů; Návrh
Trať propojuje stanici Vltavská z nově realizovaného podjezdu do místní komunikace transformačního území Bubny-Zátory a navazuje na prodlouženou tramvajovou osu v ulici Dělnická. Trať obsluhuje navrhovanou zástavbu, prochází těžištěm území a navazuje na stávající tratě v ulici Komunardů a Dělnická. Tramvajová trasa v této poloze v nejširším rozsahu pokrývá spádové území nové zástavby transformačního území Bubny – Zátory a její vymezení navazuje na zpracovanou urbanistickou studii.

622/-/32 Tramvajová trať Vypich – Nemocnice Motol – Motol; Návrh
Tramvajová trať nabízí propojení dvou tramvajových radiál – v Motole (vedené Plzeňskou ulicí) a v Břevnově (vedené po Bělohorské ulici) s důležitou přestupní vazbou na stanici metra A Nemocnice Motol. Zkvalitňuje možnosti dopravní obsluhy nemocničního areálu povrchovou veřejnou dopravou. Trať zvyšuje variabilitu linkového vedení nebo výlukového provozu. Koridor je vymezen v souladu se studiemi tramvajové tratě a v místě napojení na Plzeňskou ulici je rozšířen tak, aby umožnil směrové rozvětvení tratě okolo mimoúrovňové křižovatky. Výstavba tramvajové tratě umožní přestavbu ulice Kukulova, zkvalitnění veřejných prostranství a umožní napojení nových obytných ploch západně od Kukulovy.

622/-/33 Tramvajová trať Záběhlická – Bohdalec – Eden – Vršovická; Návrh
Tramvajová trať je součástí východní tangenty Jižní Město – Spořilov – Bohdalec – Vršovická – Želivského – Palmovka vymezené v nadřazené dokumentaci. Na jižním konci navazuje na nový úsek tramvaje Záběhlická – Chodovská. Je páteřním prvkem obsluhy transformačního území Bohdalce a Slatin veřejnou dopravou. Propojuje stávající tramvajové tratě vedené Vršovickou třídou a Michelskou ulicí a zajistí chybějící rychlá vzájemná propojení oblastí ve východní části Prahy. Koridor je ve střední části a v části u železničního koridoru vymezený záměrně široký, aby umožňoval

prověření trasy v podrobnější dokumentaci. Pro zástavbu transformačního území bude pořízena komplexní územní studie, která vyžaduje určitou volnost pro konkrétní vedení ulic a vymezení stavebních bloků. I vztah tramvaje a železnice a napojení do podjezdu je nutné podrobně prověřit. Spojení je ale natolik důležité a provozně i technicky prověřené, že je nutné v Metropolitním plánu vymezit konkrétní koridor, přestože dočasně zabírá poměrně rozsáhlou část transformačního území. Tímto postupem bude zajištěna koordinace plánování území a tramvajová trať se stane páteří nové čtvrti. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR jako prvek označený DX749.

622/-/34 Tramvajová trať Záběhlická – Chodovská; Návrh
Tato trať je součástí východní tramvajové tangenty Jižní Město – Spořilov – Bohdalec – Vršovická – Želivského – Palmovka vymezené v nadřazené dokumentaci. Úsek navazuje na navrženou tramvajovou trať Záběhlická-Bohdalec – Eden-Vršovická, kterou napojuje na stávající tramvajovou trať vedenou Chodovskou ulicí. Tato trať zajišťuje návaznost na jižní tramvajovou tangentu propojením do ulice U Plynárny a zajistí napojení nové tramvajové vozovny Chodovská. V rámci územní studie prověřující zástavbu transformačního území Bohdalec-Slatiny bude podrobně prověřen dopad tramvajové tratě na zelenou infrastrukturu a v rámci návrhu přemostění Botiče bude minimalizován vliv na nivu a záplavové území. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR jako prvek označený DX749.

622/-/35 Dvorecký most; Návrh
Trať vedená přes Dvorecký most je klíčovým prvkem tramvajového propojení obou břehů Vltavy, propojení Smíchova se stanicí metra B Smíchovské nádraží a Pankráce se stanicí metra C Budějovická. Trať je součástí navrhované jižní tramvajové tangenty vymezené v nadřazené dokumentaci. Samostatná realizace propojení levobřežní a pravobřežní tramvajové radiály Dvoreckým mostem je přínosem pro snížení dopravního přetížení na Palackého náměstí a zkrácení tras odklonem linek přes tramvajový most. Tramvajový most je navržen pro tramvajový provoz, pěší, cyklisty a vozidla Integrovaného záchranného systému. Navržené řešení vytváří podmínky pro racionální řešení vedení tramvajového spojení mezi Prahou 4 a 5 a situování společných zastávek na Podolském nábřeží. Výstavba této tramvajové tratě již v současnosti probíhá. Poloha mostu odpovídá ZÚR, zvolená varianta bohužel neumožní přímé napojení na Jeremenkovu ulici. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR jako prvek označený DX746. Most byl již částečně realizován a v dubnu 2026 zprovozněn pro tramvajový provoz.

622/-/36 Tramvajová trať Vltavská – Bubenské nábřeží; Návrh
Tramvajová trať propojuje stanici Vltavskou nově navrženým podjezdem pod železniční tratí s rekonstruovaným úsekem tramvajové tratě na Bubenském nábřeží. Záměr odpovídá studii nové zástavby území Bubny-Zátory, je koordinován s nově realizovanou železniční tratí. Cílem úprav je zkvalitnit veřejná prostranství, odstranit nevyhovující mimoúrovňová křížení a vytvořit nové důstojné předprostory okolo plánované Vltavské filharmonie.

622/-/37 Tramvajová trať Malovanka – Strahov; Návrh
Tramvajová trať je v současnosti chybějícím prvkem velmi důležitého spojení silných zdrojů a cílů dopravy, kterým je areál Strahovských kolejí a Vítězného náměstí s kampusem ČVUT v Dejvicích. Stane se náhradou za nynější spojení realizované autobusovou linkou 143 vedenou dopravně přetíženými komunikacemi Milady Horákové a Svatovítské s komplikovaným průjezdem okružní křižovatkou Vítězného náměstí. Tramvajová trať umožní zkrácení tangenciální autobusové linky 149 a přispěje k omezení autobusového provozu v prostoru Vítězného náměstí. Spolu s navrhovaným prodloužením tramvajové tratě z Podbaby do Suchdola s komplexem ČZU vytváří nové oblastní propojení vysokoškolských areálů s vazbou na metro, jejichž dopravní obsluha je v současnosti vázaná na kapacitně nedostatečnou dopravu autobusy.

622/-/39 Tramvajová trať Dukelských hrdinů – Bubny; Územní rezerva
Tramvajová trať je vymezena pro územní ochranu možného budoucího tramvajového propojení stávající tratě v ulici Dukelských Hrdinů a sítě navrhovaných tratí v rozvojovém území Bubny-Zátory. Tramvajová trať je vymezena v koordinaci s Územní studií Holešovice-Bubny-Zátory (Sdružení pelčák a partner architekti – Müller Reimann Architekten, IPR Praha, 2020) a umožní lepší provozní organizaci tramvajových linek, zároveň zlepší obsluhu stabilizovaného území Letné. Je ale nutné podrobně prověřit dopady tratě na stabilizované území a upřesnit šířkové uspořádání stávajících uličních prostranství, stejně jako specifikovat linkové vedení tramvají.

622/-/50 Tramvajová trať Lehovec – Rajská zahrada; Návrh
Koridor je vymezen pro prodloužení tramvajové trati ze stávající smyčky Lehovec do prostoru jižně od křižovatky Cíglerova – Bratří Venclíků, kde dotváří přestupní terminál veřejné dopravy Rajská Zahrada (tramvaj, metro B, železniční zastávka na trati Praha – Turnov/ Lysá nad Labem). Výstavba tramvajové tratě souvisí s přestavbou území sloužícího výhradně dopravní infrastruktuře na městskou strukturu. Stávající tramvajovou smyčku je nutné přesunout východním směrem do dopravně výhodnější polohy a spolu se zrušením některých komunikací uvolnit prostor pro transformaci území. Koridor je vymezen v souladu s koncepční studií přestavby okolí Chlumecké ulice, plocha pro novou smyčku je vymezena v dostatečném rozsahu v ploše uprostřed zástavby, aby bylo možné podrobně prověřit konkrétní technické řešení. Výstavba tramvajové trati umožní výrazně zkvalitnit veřejné prostory západní části sídliště Černý most.

622/-/51 Tramvajová trať na Karlínském mostě – Návrh
Tramvajová trať je navržena jako propojení stávajících tratí v ulici Komunardů v Praze 7 a v Sokolovské v Praze 8. Tramvajová trať je nedílnou součástí nového mostu, který doplní chybějící mezibřežní dopravní vztahy mezi oběma městskými částmi. Metropolitní plán vymezuje široký flexibilní koridor na Holešovické straně pro podrobné prověření předmostí a napojení tramvajové tratě. Koridor umožňuje realizaci více prověřovaných variant (vedení tramvaje do Jateční ulice nebo přímo po nábřeží), na Karlínské straně je jeho zaústění do

Urxovy ulice stabilizované. Vymezené koridory pro komunikační propojení a tramvajovou trať jsou totožné. Dříve sledovaná trasa mostu mezi ulicemi Komunardů a U Mlýnského potoka není s ohledem na výškové uspořádání nábřeží, památkovou ochranu a podmínky záplavových území vhodná a Metropolitní plán ji nevymezuje.

622/-/52 Tramvajová smyčka Pod Pekárnami; Návrh
Úprava tramvajové smyčky zahrnuje změnu její polohy, kolejového vedení objezdem bloku v souvislosti se stavebními úpravami náměstí OSN. Úpravy budou mít pozitivní vliv na kvalitu veřejných prostranství i provozní aspekty tramvajové sítě. Současné odstavování tramvajových souprav v ulici Pod Pekárnami je nevyhovující.

622/-/54 Úprava tramvajové smyčky Spojovací; Návrh
Přestavba tramvajové smyčky Spojovací je důležitá hlavně z provozních a kapacitních důvodů, tramvajová smyčka je dnes velmi vytížená a nevyhovuje. Záměr je koordinován s projektem na dostavbu východní části Městského okruhu a souvisejících úprav ulic na povrchu. V dnešní době je území infrastrukturou fragmentované, je velmi zanedbané. Přestavba tramvajové smyčky umožní kultivaci veřejných prostranství a zlepšení podmínek pro bezmotorovou dopravu i zelenou infrastrukturu.

622/-/55 Tramvajová trať Na Žertvách – Balabenka; Návrh
Tramvajová trať je navržena v koordinaci s Městským okruhem a přestavbou železničního uzlu na Balabence v prostoru Na Žertvách. V rámci zkvalitnění veřejných prostranství a úpravy celého okolí Palmovky bude optimalizováno i vedení tramvajových tratí včetně zastávek tramvají a napojení pozemních místních komunikací. Propojení a částečné zokruhování tramvajových tratí respektujících novou obytnou zástavbu v okolí Městského okruhu bude mít na proces zkvalitňování veřejných prostranství pozitivní vliv. Koridor je vymezen v souladu se studií Městského okruhu a studií úprav Balabenky.

622/-/56 Tramvajová trať Ďáblice – Letňany – Čakovice; Návrh
Prodloužení tramvajové trati z Ďáblic do Letňan a Čakovic zlepší kvalitu dopravní obsluhy severní části města. Tramvajová trať bude novým tangenciálním propojením sídlišť a železničních stanic (Terminál sever, Nádraží Čakovice) a bude se podílet na obsluze nových obytných čtvrtí Avia Letňany a Terminál sever. Koridor je vymezen v dostatečné šířce pro podrobnější upřesnění technických parametrů trati, zvláště v místě křížení s dálnicí D8. Vymezení odpovídá studii pro zástavbu transformačního území Avia Letňany. Tramvajová trať se bude významně podílet na snížení automobilové dopravy v území, zlepší dopravní obsluhu obchodních center a sídlišť a umožní zkvalitnit veřejná prostranství. Při výstavbě tramvajové tratě nesmí být znemožněna budoucí obsluha území u Terminálu sever, vedení tratě Veselskou ulicí může být první etapou před realizací terminálu.

622/-/57 Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby; Návrh
Důvodem prodloužení tramvajové trati je zvýšení kvality dopravní obsluhy území s přesahem hranice hlavního města veřejnou dopravou s rychlou vazbou na metro C v Kobylisích. Tramvajová smyčka vybavená záchytným parkovištěm P+R vytváří alternativu pro motoristy dojíždějící na území Prahy, vytváří podmínky pro snížení dopravní intenzity individuální automobilovou dopravou na Ústecké ulici procházející kompaktní bytovou zástavbou. Tramvaje umožní částečnou náhradu autobusových linek. Koridor je vymezen ve stávající Ústecké ulici, jejíž šířkové uspořádání umožní doplnění tramvajové tratě s minimální redukcí automobilové dopravy. Další zklidnění Ústecké ulice bude možné po realizaci Čimického přivaděče a navazujícího obchvatu Dolních Chaber. Koridor je na hranici krajů koordinován s projektem Pražského okruhu. Podrobné odůvodnění prodloužení tras kolejové dopravy do Středočeského kraje viz výše.

622/-/60 Tramvajová trať Bílá Hora – Slánská; Návrh
Tramvajová trať je navržena jako prodloužení Bělohorské tramvajové radiály do nové smyčky Slánská s možným pokračováním do Sídliště Řepy, pro které je vymezen koridor územní rezervy. Důvodem pro vymezení je nahrazení nevyhovující tramvajové smyčky Bílá hora, zlepšení dopravních vazeb mezi Prahou 6 a Prahou 17 a spolu s rekonstrukcí Karlovarské ulice zajistit vyšší plynulost dopravy. Prodloužená tramvajová trať zajistí obsluhu nové zástavby v transformačních plochách v dnes zanedbaném území a zlepší dostupnost komerčních areálů v okolí Slánské. Kapacitnější tramvajová smyčka umožní zajistit efektivnější provoz na tramvajové trati. Samotný koridor je vymezen na základě koncepční studie pro rekonstrukci Karlovarské ulice, budoucí šířkové uspořádání bez problému umístění tramvajové tratě umožní. Smyčka s konečnou stanicí bude umístěna u významné křižovatky sběrných tříd, bude doplněna parkovými úpravami, které nahradí stávající nestavební bloky. Rekonstrukce Karlovarské ulice spolu s výstavbou tramvajové trati umožní zkvalitnit podmínky pro bezmotorovou dopravu a vybudovat nové příčné vazby pro pěší při zachování plynulosti automobilové dopravy.

622/-/61 Tramvajová trať Petřiny – Vypich; Územní rezerva
Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy pro územní ochranu případného budoucího propojení tramvajových tratí v ulicích Na Petřinách a Bělohorské s možnou návazností na navrhovanou tramvajovou trať Vypich – Motol. Dále je nutné podrobně prověřit provozní aspekty vymezené tramvajové tratě, význam může mít pro zavedení nové tangenciální linky, případně jako manipulační propojení stávajících radiálních tratí.

622/-/62 Tramvajová trať Hloubětín – Letňany; Územní rezerva
Metropolitní plán vymezuje koridor územní rezervy pro územní ochranu budoucího tangenciálního propojení východních oblastí Prahy, trať je vedena ze smyčky a vozovny Hloubětín severním směrem podél Kbelské a západního okraje Letňan do navrženého koridoru nové tramvajové tratě Ďáblice – Letňany – Čakovice. Tramvajová trať je významná pro obsluhu nových čtvrtí v Kbelích a Letňanech, nárůst obyvatel do budoucna vyvolá potřebu výrazného

posílení veřejné dopravy. Zatímco radiální propojení do centra města je dnes zajištěno metrem C z terminálu Letňany, tangenciální vazbu do Vysočan je vhodné posílit tramvajovou tratí nebo novou linkou metra, případně kombinací různých druhů kolejové dopravy. Dále je nutné podrobně prověřit provozní aspekty vymezené tramvajové tratě a její konkrétní vedení s ohledem na stabilizované území i nové zastavitelné plochy. Zásadní je především koordinace trati s přírodními plochami ve stoupání skrz svahy na Klíčově a prověřit vztah a křížení s nadřazenou komunikační sítí – ulicí Kbelskou. Koridor je dále vymezen v koordinaci se studií pro zástavbu Nových Letňan a studií prověřující zástavbu u Terminálu Sever.

622/-/63 Tramvajová trať Jarov – Počernická; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je navržen pro územní ochranu budoucího tangenciálního propojení navržené trati v Počernické ulici s výhledovým propojením do Teplárenské s navrženou tramvajovou tratí Olšanská-Jarov. Tramvajová trať bude využívat opuštěné těleso železniční trati, která vedla na Nákladové nádraží Žižkov. Je nutné podrobně prověřit přesné technické řešení tratě, její provozní aspekty a napojení i výškové uspořádání v Teplárenské ulici. Tramvajovou trať je také nutné koordinovat s modernizací železniční tratě.

622/-/64 Tramvajová trať Počernická – Teplárenská; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je navržen pro územní ochranu budoucího prodloužení navržené tramvajové tratě z Počernické do Teplárenské s cílem zlepšení dopravní obsluhy Malešické průmyslové oblasti kolejovou dopravou a racionalizaci sítě městských autobusů. Výstavba trati bude navazovat na realizaci komunikačního propojení Počernická – Teplárenská, v rámci, kterého bude vytvořeno přemostění železniční trati. Toto prodloužení bylo vymezeno i v předchozím územním plánu. Je dále nutné podrobně prověřit provozní aspekty tratě, vztah k novému komunikačnímu propojení, k bezmotorové dopravě a tramvajovou trať koordinovat s vedením technické infrastruktury.

622/-/65 Propojení tramvajových smyček Jarov a Spojovací; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je navržen pro územní ochranu výhledového propojení stávající koncové smyčky ve Spojovací, která je navržena k přestavbě a smyčky navržené tramvajové tratě Olšanská – Jarov. Toto propojení má kromě možného provozního využití pro zokruhování (třeba i dočasné) některých linek význam i manipulační. Tramvajové smyčky jsou nyní navrženy velmi blízko sobě a jejich propojení je možné realizovat s minimálními náklady a minimálním dopadem na okolí. Dále je třeba podrobně prověřit technické parametry propojení, konkrétní umístění ve vztahu k uličním profilům a koordinovat tramvajovou trať s Městským okruhem.

622/-/66 Tramvajová trať Radlická – Jinonice; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezen na základě požadavků samosprávy pro územní ochranu výhledového prodloužení tramvajové tratě z Radlic do Jinonic se záměrem zkvalitnění dopravní obsluhy lokalit Waltrovka a Radlice a jejich lepší propojení se stanicemi metra B. Koridor je vymezen v souladu s koncepční studií

na úpravy podoby a vlivu Radlické radiály. Uliční prostranství svým šířkovým uspořádáním po realizaci Radlické radiály umístění tramvaje umožňují. Pro umístění smyčky je koridor rozšířen v místě obytné transformační plochy v dnes zanedbaném území, přičemž se předpokládá integrace smyčky do nové zástavby. Dále je třeba prověřit především provozní aspekty tratě, protože v současné době je její účelnost s ohledem na souběh s tratí metra sporná. Obytné plochy jsou v Metropolitním plánu vymezeny v relativně dobré docházkové vzdálenosti od stávajících stanic veřejné dopravy.

622/-/67 Tramvajová trať Jinonice – Nové Butovice; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezen na základě požadavků samosprávy pro územní ochranu výhledového prodloužení tramvajové tratě Radlická-Jinonice vymezené v Metropolitním plánu jako územní rezerva. Smyslem prodloužení je zajištění obsluhy povrchovou kolejovou dopravou oblasti Starých Butovic, Jinonic a Nových Butovic s vazbou na stávající stanice metra B. Koridor je vymezen v souladu s koncepční studií na úpravy podoby a vlivu Radlické radiály, která vymezila i plochy pro novou zástavbu na území uvolněné výstavbou Radlické radiály. Tramvajová trať zajistí dopravní obsluhu této zástavby. Je třeba podrobně prověřit technické parametry tratě a její koordinaci s Radlickou radiálou. Primárně je však nutné nejprve stabilizovat tramvajovou trať z Radlic, na kterou tento koridor navazuje.

622/-/68 Tramvajová trať Trojský most – Pelc-Tyrolka; Návrh
Tramvajová trať zajistí přímou dopravní obsluhu lokality Pelc-Tyrolka s univerzitním areálem. Koridor byl vymezen na základě prověření v koncepční studii Pelc-Tyrolka, trať může za určitých okolnosti provozně nahradit smyčku Trojský most, obě tramvajové tratě ale nejspíše budou fungovat společně. Tramvajová smyčka pod mostními objekty na Pelc-Tyrolce je vhodným využitím zbytkových prostorů. Uliční prostranství umožňují umístění tramvajové tratě a Metropolitní plán pro další upřesnění a koordinaci s automobilovou i bezmotorovou dopravou vymezuje relativně široký koridor.

622/-/69 Přestavba tramvajové smyčky u Nádraží Hostivař; Návrh
Smyslem úpravy tramvajové smyčky je uvolnit prostor pro vytvoření nového obytného centra. Koridor je vymezen v návaznosti na architektonickou soutěž a koncepční studii Novécentrum Hostivař (UNIT architekti,2025). Koridor je vymezen v široké ploše flexibilně, aby bylo možné konkrétní technické parametry tratě a umístění oblouků koordinovat se zástavbou, smyčka by měla být v maximální míře do zástavby integrovaná. Úprava tramvajové smyčky umožní napojení budoucího prodloužení tramvajové tratě do Horních Měcholup a Petrovic. Tento záměr je zásadní pro zlepšení životního prostředí zanedbaného území, které je dopravní infrastrukturou fragmentované.

622/-/70 Tramvajová trať napojení Terminálu sever; Návrh
Tramvajová trať zajistí napojení Terminálu sever na tramvajovou síť prostřednictvím odbočky z tramvajové tratě Ďáblice – Letňany – Čakovice. Koridor vychází ze studie zástavby okolí Terminálu sever (UNIT architekti, 2024), Metropolitní plán nepředjímá, kterou z

navržených tras je vhodné přednostně realizovat, koridor umožňuje i vybudování smyčky před terminálem a je vymezený v dostatečné šířce pro podrobnější upřesnění technických a provozních parametrů tratě. Tramvajová trať zavedená přímo před hlavní vstup do železniční stanice může posilovat význam dopravního terminálu, zásadní je tento přestup pro distribuci cestujících dojíždějících z regionu do severní části města.

Vozovny

Provozní zázemí pro tramvajovou dopravu tvoří stávající tramvajové vozovny Vokovice, Motol, Pankrác, Žižkov, Hloubětín, Kobylisy, Strašnice a jsou vymezeny plochy pro nové vozovny Chodovská při ulici Chodovské a vozovnu Braník při komunikaci Modřanská. Jako provozně-technické zázemí nejen pro tramvajovou dopravu je vymezen areál Ústředních dílen DP Praha a.s. v lokalitě Dopravní podniky Hostivař.

622/592/1001 Tramvajová vozovna Chodovská; Návrh

Síť stávajících tramvajových vozoven bude při výrazném rozšíření tramvajových tratí nedostatečná. Zvláště výrazný deficit ploch pro odstavování a údržbu vozidel je v jižní části Prahy, kde se žádná vozovna nenachází. Plocha u Chodovské ulice je unikátní svojí rozlohou, je dobře napojená na stávající tramvajovou síť a je relativně rovinatá. Umožní umístit rozsáhlou novou vozovnu v přímém napojení na jižní i východní tramvajovou tangentu v provozně výhodné poloze. Tramvajová vozovna se bude nacházet v blízkosti železničních tratí a areálů určených k údržbě železničních vozidel, areál bude zároveň v dostatečné vzdálenosti od obytné zástavby, takže umožní umístění i náročnějších provozů. Vozovna je vymezena v místě územních rezerv pro dopravní infrastrukturu vymezených v předchozím územním plánu. V minulosti bylo území chráněno pro tzv. osmou stavbu Odstavného nádraží jih, opravnu vozů, která se v dnešní době již nesleduje. Územní ochrana pro dopravní stavbu je využita pro vymezení nové tramvajové vozovny.

622/172/1005 Tramvajová vozovna Braník; Návrh

Síť stávajících tramvajových vozoven bude při výrazném rozšíření tramvajových tratí nedostatečná. Zvláště výrazný deficit ploch pro odstavování a údržbu vozidel je v jižní části Prahy, kde se žádná vozovna nenachází. Volná plocha před nádražím Braník, kde se dnes nachází tramvajová smyčka, méně vytížený autobusový terminál a parkoviště spolu s velkým množstvím zbytkových ploch je vhodná pro umístění nové vozovny s ohledem na polohu území vůči východní a jižní tramvajové tangentě. Plocha se nachází na významném tramvajovém koridoru z centra do Modřan a Libuše a zároveň v dosahu nového Dvoreckého mostu, tedy v blízkosti tramvajové tratě na Barrandov. Z provozních hledisek umožní vozovna v Braníku výrazně zkrátit přesuny tramvajových souprav a umožní efektivnější nasazení vozů na jednotlivá pořadí na vzdálených konečných stanicích. Samotná plocha vozovny je vymezena na základě koncepční studie, která potvrdila možnost umístění vozovny a její doplnění o obytnou zástavbu. Území zůstane dopravním terminálem, přestupní vazby zůstanou zachovány.

viz příloha č 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.05 Ilustrace tramvajové dopravy

K článku 124
Autobusová doprava

Koncepce autobusové dopravy zohledňuje všechny úrovně pravidelné linkové dopravy, městskou, regionální (příměstskou), dálkovou a mezinárodní autobusovou dopravu. V městské dopravě spočívá její hlavní význam v pokrytí méně urbanizovaných území nebo vybavení území s nižší hustotou osídlení prostředky veřejné dopravy s vazbami na síť tramvají, metra a železnice. Dále doplňují chybějící mezioblastní nebo tangenciální spojení s odpovídajícími potřebami dopravní obsluhy s nižším zatížením. Zásadní výhodou autobusové dopravy je její flexibilita a možnosti rychlých změn v systému a nízké provozní náklady. Podstatnou nevýhodou je závislost na kapacitních možnostech komunikační sítě a na problémech vyvolaných běžnými překážkami v provozu na komunikacích. S ohledem na snižování uhlíkové stopy veřejné dopravy se v poslední době stále více uplatňují alternativní způsoby pohonu autobusů a dochází k postupné výstavbě trolejbusových tratí s využitím parciálních trolejbusů. Trolejbusy, byť jsou z hlediska zákona o drahách drážní dopravou, Metropolitní plán považuje za součást autobusové dopravy a stanovuje pro ně shodné podmínky. Vymezení konkrétních tras autobusů a tratí trolejbusů je mimo podrobnost Metropolitního plánu.

Koncepce městské autobusové dopravy je založena na částečné redukci a jejím nahrazení systémy kolejové dopravy. Autobusová doprava je velmi významná pro regionální dopravu v rámci integrovaného dopravního systému v Praze a Středočeském kraji stejně jako dálkovou linkovou dopravu. Pro provoz jsou vymezeny sektorové terminály autobusové dopravy, umístěné v kontaktu s kolejovou dopravou a ve vazbě na významné komunikace zejména ve vnějším pásmu města.

Vedle stávajících sektorových terminálů Letňany, Černý Most, Depo Hostivař a Nádraží Veleslavín jsou navrženy plochy pro nové sektorové terminály:

623/604/1202 Autobusové nádraží Dlouhá Míle; Návrh
Autobusové nádraží je navrženo v lokalitě 604 / Letiště Václava Havla Praha. Plocha je vymezena v prostoru západně od Pražského okruhu a MÚK Pražského okruhu s komunikací K Letišti a Evropská s vazbou na novou železniční zastávku Praha-Dlouhá Míle a záchytné parkoviště P+R Dlouhá Míle. Autobusové nádraží bude nedílnou součástí přestupního terminálu individuální a veřejné osobní dopravy ze západní oblasti Středočeského kraje a Kladenska na prostředky pražské kolejové dopravy. Cílem je snížení dopravního zatížení městských komunikací zkrácením linek autobusů na hranice Prahy a zajištění dopravní obsluhy transformačních území s produkčním využitím.

623/072/1205 Autobusové nádraží Smíchovské nádraží; Návrh
Autobusové nádraží je klíčovou stavbou autobusové dopravy. Strategicky významná je poloha mezi trasou Městského okruhu (Dobříšská) a největším levobřežním železničním nádražím Praha-Smíchov se stanicí metra B Smíchovské nádraží. Jeho realizací vznikne kapacitní přestupní terminál osobní autobusové a kolejové dopravy. Dopravní význam terminálu spočívá v přímé vazbě sítě dálkových a příměstských autobusových linek na městskou dopravu. Dojde k podstatnému zvýšení kvality veřejné dopravy a její konkurenceschopnosti v porovnání s individuální automobilovou dopravou. Nový velkokapacitní terminál Smíchovské nádraží nahradí stanici Na Knížecí a uvolní velmi cenný městský prostor pro rozšíření centra Smíchova a pro revitalizaci Nádražní ulice. Stavba je již pravomocně povolena.

623/192/1201 Autobusové nádraží Depo Písnice; Návrh
Autobusové nádraží je situováno v lokalitě 192 / Na Kálku jižně od místní komunikace Pramenná v transformační ploše s produkčním využitím. Má přímou vazbu na stanici metra D, čímž bude na okraji Prahy vybudován významný přestupní terminál příměstské dopravy na rychlou kolejovou dopravu. Je navrhováno v blízkosti a výhodné poloze významných městských komunikací Kunratická spojka a Vídeňská. Přestupní terminál umožní zkrátit linky příměstské dopravy, časovou dostupnost stanice metra (centra Prahy) a snížit dopravní intenzitu přetížených místních komunikací o podíl autobusové dopravy. Pro lepší koordinaci jednotlivých zařízení dopravní infrastruktury mezi sebou, aby mohlo být realizováno kvalitní architektonické řešení a stavby mezi sebou i ve více úrovních propojovat při zmenšení zbytkových prostorů, jsou plochy pro autobusový terminál, depo metra, záchytné parkoviště P+R a koridor metra vymezeny v totožném překrývajícím se rozsahu.

623/383/1206 Autobusové nádraží Suchdol; Návrh
Autobusové nádraží je situováno na okraji Prahy v lokalitě 383 / Suchdol v blízkosti Pražského okruhu a MÚK se silnicí II/241 podél východní strany komunikace Kamýcké jako součást budoucího přestupního terminálu veřejné dopravy Výhledy na konečné stanici tramvajové tratě. Autobusové nádraží nabídne zkrácení linek příměstské dopravy a snížení průjezdu místními komunikacemi s omezenými parametry, důležité je i spojení se záchytným parkovištěm.

U stanic metra Opatov a Zličín jsou vymezeny plochy a vytvořeny podmínky pro přestavbu autobusových terminálů v návaznosti na plánovanou přestavbu území ve vazbě na kapacitní kolejovou dopravu.

623/077/1204 Autobusové nádraží Opatov; Návrh
Autobusové nádraží Opatov je lineární stavbou podél stávající komunikace Chilská bez zásadních prostorových nároků na transformační plochy s obytným využitím. Leží v lokalitě Opatov v přímé vazbě na MÚK dálnice D1 Chodovské radiály a Chilské komunikace. Umožňuje přímý přestup cestujících z autobusových linek příměstské dopravy na metro C (Opatov). Po prodloužení

tramvajové tratě Spořilov – Chodovec – Opatov – Háje – Jižní Město vznikne přestupní terminál na povrchovou kolejovou dopravu a přispěje ke zvýšení kvality obsluhy veřejnou dopravou v místních i vzdálenějších relacích.

623/712/1208 Autobusové nádraží Zličín; Návrh
Autobusové nádraží je vymezeno v lokalitě 712 / Zličín Metropole, plocha je vymezena podél východní strany stávající komunikace Řevnická ve vazbě na stanici metra B Zličín. Stávající nádraží je technicky i kapacitně nevyhovující. Je navrhována nová stavba odpovídající potřebám cestujících z jihozápadní příměstské oblasti, linkám autobusů městské dopravy a návštěvníkům obchodních center. Významná je jeho poloha v těsné vazbě na Pražský okruh, Rozvadovskou spojku a dálnici D8 pro autobusové linky z oblasti Rudné, Rakovníka, Plzně. Záměr je vhodné koordinovat s ostatními stavbami dopravní infrastruktury v lokalitě.

Provozní zázemí pro autobusovou dopravu tvoří stávající garáže Kačerov, Klíčov, Řepy a Vršovice. Provozně-technické zázemí pro autobusovou dopravu existuje i v areálu Ústředních dílen DP Praha, v Malešicko-hostivařské oblasti.

Pro mezinárodní autobusovou dopravu a vybrané dálkové vnitrostátní autobusové linky je v souladu s nadřazenou dokumentací vymezeno stávající centrální autobusové nádraží Florenc.

K článku 125
Záchytná parkoviště P+R

Koncepce systému záchytných parkovišť (garáží) P+R a jejich zprovoznění má zásadní význam pro řešení cílové automobilové dopravy na území Prahy. Problematika dopravy v klidu rozlišuje deficitní bilance vnitroměstské způsobené zatížením území z hlediska různých zastoupených funkcí a deficity záchytných parkovišť pro motoristy mimopražské. Záchytná parkoviště jsou určena pro řešení vnější individuální dopravy. S ohledem na dopravní intenzity individuální automobilové dopravy zaznamenávané ve všední dny na hranicích Prahy je zřejmé, že řešení tohoto segmentu dopravy v klidu nelze řešit pouze výstavbou záchytných parkovišť na území Prahy. Je nutné zaměřit pozornost na zkvalitnění příměstské osobní dopravy vlakové i autobusové, přičemž v uvedených souvislostech je třeba řešit především rozšířením kapacit parkovišť typu P+R především v návaznosti na železniční stanice a zastávky již na území Středočeského kraje. Současné zkušenosti ukazují na zájem motoristů a plné vytížení stávajících parkovacích ploch v okolí stanic příměstských tratí.

Možnosti rozvoje parkovišť P+R v rámci celého metropolitního regionu podrobně prověřila ÚS PMR v roce 2024, mimo jiné s těmito závěry: *„Rozvoj parkovišť P+R (Park & Ride) je důležitým prvkem rozvoje veřejné dopravy. V posledních letech však narostly investiční náklady na výstavbu parkovacích míst i jejich provoz zejména v objektových parkovištích na takovou úroveň, že je téměř nemožné*

realizovat vyšší desetitisíce stání v Praze u metra, aby se právě skrz P+R pokryla poptávka IAD ze suburbií Středočeského kraje. Hlavní parkovací kapacity v režimu P+R u stanic metra a vlaku v Praze je nutné vybudovat u stanic Smíchovské nádraží, Depo Hostivař, Černý Most (již vybudováno), Letňany, Dlouhá Míle, Zličín, (Stodůlky). Další drobnější parkovací kapacity v režimu P+R budou samozřejmě vznikat v dalších lokalitách, jedná se však spíše o lokální parkovací kapacity menšího rozsahu s horší dostupností z nadřazené dopravní sítě propojující Prahu a Středočeský kraj. Dostatek parkovacích kapacit je nutné saturovat mimo hlavní město u všech stanic a zastávek alespoň plošnými parkovišti v docházkové vzdálenosti od těchto stanic a zastávek především kolejové, ale i páteřní trolejbusové (autobusové) dopravy. Parkovací kapacity však nesmí nevhodně omezovat rozvoj polyfunkční zástavby v okolí stanic veřejné dopravy. Na stávajících i nových parkovištích je nezbytné zřídit dohledové systémy včetně online sledování obsazenosti pro efektivní funkčnost celého systému.“ Podle analýzy této územní studie, která vycházela z přesných dat mobilních operátorů do Prahy každý den dojíždí alespoň 240 000 lidí, z Prahy do Středočeského kraje vyjíždí asi 80 000.

Z hlediska možností dosažení cílů na území Prahy v kontextu celostátních a regionálních vztahů zaujímá volba prostředku individuální automobilové dopravy majoritní postavení. Současný stav ve využívání volných ploch v okrajových městských částech Prahy k zaparkování vozidel dojíždějících motoristů prokazuje reálný zájem o možnosti denního parkování automobilů na parkovištích ve vazbě na prostředky městské veřejné dopravy. Při nedostatku hromadných parkovišť jsou nevhodně využívány prostory komunikací a veřejných prostranství v dosahu veřejné dopravy převážně na úkor rezidentů. Metropolitní plán se zaměřuje na řešení problematiky záchytných parkovišť s vazbami na zastávky veřejné dopravy situovaných přednostně v okrajových oblastech Prahy. Vhodným orientačním vnitřním limitem pro situování parkovišť P+R je trasa Městského okruhu. Parkoviště P+R jsou Metropolitním plánem vymezována pouze v docházkové vzdálenosti od zastávky nebo stanice kolejové dopravy, případně jako součást komplexních terminálů veřejné dopravy. Vymezovat v územním plánu jako součást systému P+R drobná parkoviště a odstavné plochy bez kontaktu s kapacitní veřejnou dopravou by bylo neúčelné. Síť parkovišť typu P+R je stanovena v rozsahu stávajících parkovišť, parkovišť navržených k přestavbě s cílem dosáhnout vyšší kapacity nebo zcela nově vymezovaných parkovišť pro které Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochy.

Jednotlivým parkovištím je přiřazena kapacita požadovaného počtu stání, která je stanovena jako minimální přípustná. V případě etapizace výstavby musí řešení umožňovat budoucí rozšíření kapacity na navržený cílový stav. Minimální přípustná kapacita je uvedena v tabulkové příloze textové části č. 2/600 a v KLZ lokality, ve které se parkoviště nachází. V dnešní době se v Praze nachází 4350 stání zařazených do systému P+R, z nichž Metropolitní plán beze změny potvrzuje 2160 stání v rámci parkovišť P+R vymezených jako stav. Zbývající stání jsou na parkovištích navržených ke zkapacitnění

nebo jsou mimo podrobnost Metropolitního plánu. Požadovaná minimální kapacita všech parkovišť P+R navržených Metropolitních plánem (včetně parkovišť určených pro přestavbu) je 19150, což představuje zásadní nárůst a dostatečnou rezervu pro rozvoj systému. Plán udržitelné mobility v konkrétních projektech předpokládá výstavbu 9300 nových míst v parkovištích P+R v Praze a 8700 ve Středočeském kraji.

Metropolitní plán vymezuje následující P+R:

624/072/1128 Parkoviště P + R – Smíchovské nádraží; Návrh
Záchytné parkoviště je klíčovou stavbou pro veřejnou dopravu, součást přestupního terminálu s přímou vazbou na síť kolejové městské dopravy. Leží ve strategické poloze v blízkosti Městského okruhu. Tato poloha má zásadní význam pro jeho úlohu spočívající v nabídce parkovacích míst na hranici centra a snížení podílu osobních vozidel pohybujících se v centru města. Přímý přestup na tramvaje a metro vytváří podmínky pro vyšší atraktivitu veřejné dopravy vůči individuální dopravě auty, rychlé dosažení cíle a přispívá ke snížení dopravního zatížení v prostorově omezené uliční síti.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 500 parkovacích stání; předpokládá se parkoviště objektového typu. Je vymezeno na pozemcích Prahy; stavba je již v realizaci Jiný další zábor nebo zásah do práv třetích osob se nepředpokládá.

624/075/1122 Parkoviště P + R – Dvory; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v lokalitě Nové Dvory s napojením na komunikaci Durychova. Bude realizováno v návaznosti na stavbu stanice metra D. Smyslem návrhu je zvýšit počet parkovacích stání automobilů s možností přímého přestupu na metro, nabídnout rychlé dosažení cíle zejména ve vnitřním městě a zvýšit tak atraktivnost hromadné dopravy oproti nežádoucím zbytným pohybům vozidel v prostorově nevyhovující uliční síti.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 150 parkovacích stání; předpokládá se parkoviště integrované v objektu. Je vymezeno na pozemcích Prahy; stavba je součástí povolení trasy D metra a realizována bude jako dočasná s tím, že trvalá kapacita P+R bude součástí rozvoje území dle územní studie Nové Dvory (UNIT architekti, 2022) a rozvíjena v gesci Prahy na vlastních pozemcích.

624/076/1126 Parkoviště P + R – Roztyly; Návrh
Zařízení dopravy v klidu je navrženo v souladu s obecnou koncepcí umísťování parkovišť P+R v návaznosti na nadřazené a dopravně významné komunikace mimo oblast vnitřního města s přímou přestupní vazbou na zastávky a stanice veřejné, zejména kolejové dopravy. Zásadní význam budování záchytných parkovišť spočívá ve vytváření vhodné alternativy pro rychlejší dostupnost cílů ve vnitřní oblasti města, která významně přispívá k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy v porovnání se zbytnou individuální dopravou automobily v prostorově omezené uliční síti centra s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru. Parkoviště je vázáno na stanici metra C Roztyly. Cílem je

zvýšit kapacitu parkovacích stání v transformačním území s obytným využitím lokality Roztyly v kombinaci s funkcí záchytného parkoviště.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 300 parkovacích stání; předpokládá se objektové nebo integrované parkoviště v objektu. Je vymezeno na podkladě zapsané územní studie Okolí metra Roztyly (Tomáš Beneš architekti, 2020). Kapacita je odvozena z dopravního modelu.

624/077/1123 Parkoviště P + R – Opatov; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v souladu s obecnou koncepcí umísťování parkovišť P+R v návaznosti na nadřazené a dopravně významné komunikace mimo oblast vnitřního města s přímou přestupní vazbou na zastávky a stanice veřejné, zejména kolejové dopravy. Zásadní význam budování záchytných parkovišť spočívá ve vytváření vhodné alternativy pro rychlejší dostupnost cílů ve vnitřní oblasti města, která významně přispívá k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy v porovnání se zbytnou individuální dopravou automobily v prostorově omezené uliční síti centra s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru. Parkoviště je vázáno na stanici metra C Opatov ve vazbě na komunikaci Chilskou. Cílem je zvýšit stávající kapacitu parkovacích stání s možností využití pro záchyt aut z blízké oblasti a přímý přestup na metro.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 800 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy; stavba 1. etapy je v realizaci. Doplnění kapacity je možné jižním směrem.

624/080/1166 Parkoviště P + R – Letňany, zkapacitnění; Návrh
Cílem realizace veřejně prospěšné stavby je zkapacitnění stávajících parkovacích ploch v rozvojovém území s obytným využitím lokality Nové Letňany pro funkci záchytného parkoviště. Zásadní význam budování záchytných parkovišť P+R spočívá ve vytváření vhodné alternativy pro rychlejší dostupnost cílů ve vnitřní oblasti města, která významně přispívá k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy v porovnání se zbytnou individuální dopravou automobily v prostorově omezené uliční síti centra s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru. Parkoviště P+R Letňany je situováno ve výhodné poloze v blízkosti MÚK Kbelská, Prosecká. Je dopravně napojeno na okružní křižovatku Prosecká. Přímý přestup na metro C je vázán na stanici Letňany.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 750 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy; stavba 1. etapy je v realizaci. Jedná se o zkapacitnění dle prověření v územní studii VRÚ Letňany – Kbely (IPR Praha, 2025).

624/085/1164 Parkoviště P + R – Terminál Sever; Návrh
Záchytné parkoviště terminál Sever je situováno ve stejnojmenné lokalitě rozvojového území s obytným využitím. Je navrženo ve strategické poloze k nově navržené železniční stanici severního vstupu rychlého spojení. Zásadní význam záchytného parkoviště

spočívá v nabídce vhodné alternativy pro rychlejší dostupnost cílů, a to nejen na území Prahy, ale i opačně v celostátních i mezinárodních vztazích. Vazba na novou železniční stanici významně přispívá k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy v porovnání s individuální dopravou automobily na dálniční a silniční síti i na území Prahy v prostorově omezené uliční síti s negativními dopady na životní prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 400 parkovacích stání; předpokládá se objektové nebo parkoviště integrované v objektu. Je vymezeno na podkladě studie Terminál Sever (UNIT architekti, 2024).

624/147/1118 Parkoviště P + R – Radotín; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v lokalitě Radotín v rozvojovém ploše s obytným využitím, je situováno na severní straně železniční stanice Praha-Radotín. Jeho význam spočívá v nabídce parkovací kapacity pro řidiče směřující z příměstské oblasti do hlavního města. Vytváří vhodnou alternativu pro rychlejší dostupnost cílů ve vnitřní oblasti města, která významně přispívá k vyššímu využití ekologické formy veřejné dopravy a ke snižování podílu zbytné individuální automobilové dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 240 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště. Je vymezeno primárně na pozemcích Prahy.

624/151/1110 Parkoviště P + R – Uhříněves; Návrh
Plocha pro záchytné parkoviště je vymezena v lokalitě Uhříněves v zastavitelné obytné transformační ploše podél jižní strany železniční stanice Praha-Uhříněves. Dopravně je navázáno na místní komunikaci Františka Diviše. Záchytné parkoviště nabízí vhodnou alternativu pro rychlejší dostupnost cílů na území Prahy pro řidiče dojíždějící z jihovýchodní příměstské oblasti. Významně přispěje k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy v porovnání s individuální dopravou automobily v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 650 parkovacích stání; předpokládá se plošné, resp. objektové parkoviště, popřípadě parkoviště integrované v objektu. Je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ s kapacitou odvozenou na základě dopravního modelu.

624/169/1152 Parkoviště P + R – Kotlářka; Návrh
Záchytné parkoviště Kotlářka využívá stávajícího prostoru podél jižní strany Plzeňské ulice v lokalitě Poštovka pro zřízení P+R s vazbou na tramvajovou radiálu Smíchov – Motol – Řepy v docházkové vzdálenosti tramvajové zastávky Poštovka. Nabízí parkovací kapacitu před vjezdem automobilů do dopravně zatížené oblasti Smíchova (Plzeňská, Vrchlického). Vytváří alternativu pro rychlejší dostupnost cílů ve vnitřní oblasti města. Přispívá k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy oproti individuální dopravě automobily v prostorově

omezené uliční síti centra s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 260 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy; jedná se o zkapacitnění současného stavu.

624/172/1161 Parkoviště P + R – Nádraží Braník; Návrh
Záchytné parkoviště v Braníku je situováno ve výhodné poloze v blízkosti Městského okruhu a MÚK Modřanské ulice s Barrandovským mostem. Leží v zastavitelné transformační ploše v lokalitě Branické nádraží. Je napojeno na Modřanskou ulici s přestupní vazbou na železniční a tramvajovou zastávku. Pro IAD je vhodnou alternativou pro rychlejší dostupnost cílů ve vnitřní oblasti města, neboť leží na jižním okraji města a na začátku dopravně zatížených úseků obou vltavských nábřeží směrem do centra. Významně přispívá k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy oproti individuální dopravě automobily v prostorově omezené uliční síti města.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 400 parkovacích stání; předpokládá se parkoviště integrované v objektu. Je vymezeno na pozemcích Prahy. Ke zkapacitnění současného plošného parkoviště dojde v případě výstavby nové tramvajové vozovny v lokalitě, se kterou bude P + R koordinováno.

624/174/1134 Parkoviště P + R – Nádraží Modřany; Návrh
Záchytné parkoviště Nádraží Modřany je situováno ve výhodné poloze v blízkosti železniční zastávky Praha-Modřany a Modřanské ulice. Leží v zastavitelné transformační ploše v lokalitě Cukrovar Modřany. Je napojeno na Modřanskou ulici s přestupní vazbou na železniční a tramvajovou zastávku. Pro automobilisty je vhodnou alternativou pro rychlejší dostupnost cílů ve vnitřní oblasti města, neboť leží na jižním okraji města před dopravně zatíženou oblastí po obou vltavských nábřežích směrem do centra. Přispívá k vyššímu využití ekologické veřejné dopravy oproti individuální dopravě automobily v prostorově omezené uliční síti města.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 80 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy.

624/182/1119 Parkoviště P + R – Stodůlky; Návrh
Záchytné parkoviště Stodůlky je navrženo v zastavitelné obytné rozvojové ploše v lokalitě Západní Město. Je situováno v dopravně výhodné poloze na západní straně křižovatky významných městských komunikací Jeremiášovy a Poncarovy. Leží v docházkové vzdálenosti stanice metra B Stodůlky. Pro řidiče ze západní příměstské oblasti nabízí vhodnou alternativu využití ekologické formy dopravy pro rychlou dopravu do vnitřní Prahy, zejména po zprovoznění přeložky silnice II/116 navazující na ulici Poncarova směrem do regionu (Jinočany – Hlásná Třebáň). Významně přispívá ke snížení podílu zbytné automobilové dopravy v prostorově omezené a dopravně

zatížené uliční síti centra.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 400 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště, popřípadě parkoviště integrované v objektu. Je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ s kapacitou odvozenou na základě dopravního modelu. Umístění parkoviště je v souladu s urbanistickou studií Západní město (AHK ARCHITEKTI, s. r. o., 2021).

624/188/1102 Parkoviště P + R – Horní Měcholupy; Návrh
Záchytné parkoviště Horní Měcholupy je navrženo v zastavitelné obytné rozvojové ploše v lokalitě K Měcholupům. Náleží do skupiny parkovišť zřizovaných v blízkosti železničních zastávek na tratích příměstské železnice. Leží u železniční zastávky Praha-Horní Měcholupy na trati konvenční železnice Praha – Benešov. Řidičům osobních vozidel nabízí možnost denního parkování a k cestě do centra města využití rychlé, ekologické formy dopravy vlakem.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 350 parkovacích stání; předpokládá se forma objektových parkovišť jako bariérových domů podél železniční tratě. Je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ s kapacitou odvozenou na základě dopravního modelu. Umístění parkoviště je v souladu se studií Horní Měcholupy masterplan (Bogle Architects, 2022).

624/192/1137 Parkoviště P + R – Depo Písnice; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je situováno v lokalitě Na Kálku v zastavitelné transformační produkční ploše společně s veřejně prospěšnou stavbu pro veřejnou dopravu. Parkoviště plní požadavek dopravní zásady výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Parkoviště P+R má přímou vazbu na stanici metra D. Na okraji Prahy vznikne přestupní terminál příměstské (individuální i autobusové) dopravy na rychlou kapacitní trasu metra. Je navrhováno v poloze s dobrou dopravní vazbou na významné městské komunikace Kunratická spojka a Vídeňská. Je zejména nabídkou pro řidiče osobních automobilů dojíždějících denně do Prahy z jižní příměstské oblasti Středočeského kraje. Záchytné parkoviště má zásadní význam pro snížení dopravního zatížení významných městských komunikací v jižní oblasti Prahy, zejména Vídeňské, K Hrnčířům a Hostivařské spojky. Po zprovoznění stanice metra D, v jejíž docházkové vzdálenosti se parkoviště nachází, nabídne vhodnou alternativní formu rychlé osobní dopravy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 2000 parkovacích stání; předpokládá se parkoviště integrované v objektu. Je vymezeno na pozemcích Prahy. Pro lepší koordinaci jednotlivých zařízení dopravní infrastruktury mezi sebou, aby mohlo být realizováno kvalitní architektonické řešení a stavby mezi sebou i ve více úrovních propojovat při zmenšení zbytkových prostorů, jsou plochy pro

autobusový terminál, depo metra, záchytné parkoviště P+R a koridor metra vymezeny v totožném překrývajícím se rozsahu.

624/379/1132 Parkoviště P + R – Klánovice; Návrh
Železniční zastávka Praha-Klánovice je významným přestupním uzlem veřejné osobní dopravy mezi linkami autobusů spoji železnice Pražské integrované dopravy. Atraktivnost rychlého železničního spojení do Prahy dokládají parkující automobily řidičů z oblastí ležících mimo pokrytí linkami autobusů na malých plochách z obou stran železniční zastávky ze směrů od Újezdu nad Lesy i Šestajovic. Proto MPP navrhuje v souladu s koncepcí záchytných parkovišť ve vazbě na železniční zastávky parkoviště s přiměřenou kapacitou stání na jižním okraji lokality Klánovic. Návrh respektuje přírodní kvality území a plocha je vymezena tak, aby byl minimalizován zásah do ploch PUPFL a ÚSES. Technické řešení bude předmětem navazujících řízení.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 80 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy a státu.

624/380/1133 Parkoviště P + R – Nádraží Horní Počernice; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo podél jižní hrany koridoru železniční tratě ve vazbě na železniční zastávku Praha-Horní Počernice v Libuňské ulici. Náleží do skupiny parkovišť zřizovaných v blízkosti železničních zastávek na tratích příměstské železnice. V Horních Počernicích je zaznamenána nejvyšší dopravní intenzita na Náchodské komunikaci (průtah silnice II/611) z východní příměstské oblasti Prahy. Zřízení parkoviště osobních vozidel podpoří záměr vyššího využívání veřejné dopravy a přispěje ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 100 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště. Je vymezeno převážně na pozemcích Prahy a státu.

624/383/1109 Parkoviště P + R – Suchdol; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo na severozápadním okraji Prahy v lokalitě Suchdol v zastavitelné obytné rozvojové ploše. Je navrženo ve strategicky významné poloze ve vazbě na Pražský okruh a mimoúrovňovou křižovatku okruhu se silnicí II/241 Kamýckou. Kamýcká vytváří v současnosti výhodné radiální spojení z příměstské oblasti středočeského kraje do Bubenče a Dejvic s napojením na Městský okruh, čímž způsobuje nadměrné dopravní zatížení v oblasti Vítězného náměstí. Metropolitní plán navrhuje na okraji Suchdola další stavby dopravní infrastruktury (prodloužení tramvaje z Podbaby do Suchdola, autobusové nádraží) vytvářející důležitý přestupní uzel na rychlou kolejovou dopravu navazující v Dejvicích na metro A. Zřízení parkoviště osobních vozidel podpoří záměr vyššího využívání veřejné dopravy a přispěje ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města a parkování dojíždějících vozidel v ulicích městské části Prahy 6.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 800 parkovacích stání; k dosažení cílové kapacity se předpokládá kombinace plošného a objektového parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy.

624/503/1125 Parkoviště P + R – Rajská Zahrada; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo podél jižní hrany Chlumecké komunikace, dopravně zatížené automobilovou dopravou z východní příměstské oblasti Prahy (z Pražského okruhu a Náchodské komunikace II/611). Je navrženo ve východní části Prahy v lokalitě Rajská Zahrada, v zastavitelné obytné transformační ploše. Dopravní napojení je vázáno na Chlumeckou. Situování parkoviště P+R v těsné blízkosti stanice metra B Rajská zahrada vytváří předpoklady pro vyšší využívání veřejné dopravy, čímž přispěje ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 170 parkovacích stání; předpokládá se forma plošného nebo objektového parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy. Je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ.

624/513/1153 Parkoviště P + R – Horoměřická; Návrh
Záchytné parkoviště je situováno podél komunikace Horoměřické, na kterou bude dopravně napojeno. KPlocha pro stavbu je vymezena ve svahu pod stávající bytovou zástavbou ulice Tobrucké na okraji sídliště Červený Vrch. Smyslem návrhu je nabídnout parkovací kapacitu pro řidiče osobních vozidel dojíždějících z příměstské oblasti Horoměřickou ulicí na Evropskou třídu, kam je situován východní výstup z vestibulu stanice metra A Bořislavka a zastávka tramvaje. Realizace parkovacího objektu vytváří předpoklady pro vyšší využívání veřejné dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 350 parkovacích stání; předpokládá se forma plošného nebo objektového parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy.

624/527/1116 Parkoviště P + R – Nové Butovice; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je vymezeno koridorem podél Radlické radiály v lokalitě Sídliště Nové Butovice. V souladu se zásadami umísťování záchytných parkovišť s vazbami na kapacitní veřejnou dopravu u dopravně významných komunikací je situováno v blízkosti MÚK Radlické radiály v Nových Butovicích s možností dopravního napojení na místní komunikace. Smyslem návrhu je nabídnout parkovací kapacitu u stanice metra B Nové Butovice s možností přestupu pro řidiče osobních aut dojíždějících z příměstské oblasti do Prahy s cíli v centru města. Realizace parkovacího objektu vytváří předpoklady pro vyšší využívání veřejné dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 750 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště, popřípadě parkoviště

integrované v objektu. Je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ s kapacitou odvozenou na základě dopravního modelu.

624/544/1106 Parkoviště P + R – Písnice; Návrh
Parkoviště P+R Písnice je situováno v koridoru vymezeném pro stavbu metra D a stanice metra Písnice převážně v lokalitě Sídliště Písnice v zastavitelné obytné rozvojové ploše. Dopravně bude napojeno na Libušskou ulici a Kunratickou spojku. Smyslem návrhu je nabídnout parkovací kapacitu u stanice metra s možností přestupu pro řidiče osobních aut dojíždějících z příměstské oblasti do Prahy. Realizace parkoviště vytváří předpoklady pro vyšší využívání veřejné dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 850 parkovacích stání; předpokládá se plošné případně objektové parkoviště. Je vymezeno na podkladě územní studie Okolí budoucí stanice metra D a krajinné rozhraní Písnice (Tomáš Beneš architekti, 2020), částečně na pozemcích Prahy; stavba je součástí povolení trasy metra D.

624/581/1135 Parkoviště P + R – Průmyslová; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je umístěno podél západní hrany komunikace Kutnohorské v lokalitě Hostivařská průmyslová oblast ve vazbě na zastávku prodloužené tramvajové tratě Ústřední dílny DP – Štěrboholy – Malý Háj – Dolní Měcholupy. Parkoviště nabídne kapacitu pro automobily řidičů dojíždějících k cílům na území Prahy. Realizace parkoviště přispěje ke záměru snižování podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 300 parkovacích stání; předpokládá se plošné nebo objektové parkoviště. Je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ a nabídne napojení na kolejovou městskou veřejnou hromadnou dopravou. Kapacita je odvozena na základě dopravního modelu.

624/591/1163 Parkoviště P + R – Kačerov; Návrh
Plocha koridoru pro stavbu záchytného parkoviště je vymezena v lokalitě Depo a garáže Kačerov ve vazbě na železniční zastávku Praha-Kačerov, stanici metra C a místní sběrné komunikace. Podstatný je potenciál záchytu vozidel přímo z ulice 5. května, pokud technické podmínky dovolí vznik přímého dopravního napojení stavby. Technické řešení bude předmětem podrobné projektové dokumentace.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 300 parkovacích stání; předpokládá se forma objektového parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy.

624/604/1101 Parkoviště P + R – Dlouhá Míle; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo v lokalitě Letiště Václava Havla Praha v ploše koridoru vymezeného pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy. Je vymezeno v prostoru západně od Pražského okruhu a MÚK Pražského okruhu a komunikací K Letišti, Evropská s

vazbou na novou železniční zastávku Praha-Dlouhá Míle a autobusové nádraží. Parkoviště bude nedílnou součástí přestupního terminálu individuální a veřejné osobní dopravy ze západní oblasti Středočeského kraje a Kladenska na prostředky pražské kolejové dopravy. Realizace kapacitního záchytného parkoviště vytváří předpoklady pro vyšší využívání veřejné dopravy, čímž přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 2000 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště, případně parkovací domy. Je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ a bude koordinováno s navrženou železniční tratí (včetně zastávky Praha-Dlouhá Míle).

624/608/1150 Parkoviště P + R – Depo Zličín; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je situováno v lokalitě Depo Zličín v ploše koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy podél jižní strany stávající komunikace Na Radosti ve vazbě na novou stanici metra Depo Zličín na prodlouženém úseku tratě. Plní požadavek dopravní zásady výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Parkoviště P+R má přímou vazbu na stanici metra B Depo Zličín. Spolu s ostatními plochami záchytných parkovišť v oblasti Zličína je součástí významného přestupního terminálu osobní dopravy na západním okraji Prahy. Je navrhováno v poloze s dobrou dopravní vazbou na významné městské komunikace Řevnická, Na Radosti a Rozvadovskou spojku v blízkosti trasy Pražského okruhu. Je atraktivní nabídkou zejména pro řidiče osobních automobilů dojíždějících denně do Prahy ze západní příměstské oblasti Středočeského kraje. Záchytná parkoviště mají zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 900 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště, Potřeba v lokalitě je rozdělena do více staveb s ohledem na možnosti a kapacity území. Plocha je vymezena v kontinuitě s ÚP SÚ. Je vymezeno primárně na pozemcích Prahy.

624/616/1108 Parkoviště P + R – Slivenec; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo v lokalitě Krůťárna u Slivence v přímé vazbě na zastávku tramvajové tratě v ploše koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy. Dopravně je navázáno na významnou sběrnou komunikaci K Barrandovu s blízkou mimoúrovňovou křižovatkou s Pražským okruhem. Plní požadavek dopravní zásady výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Záchytná parkoviště mají zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy

významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 350 parkovacích stání; s ohledem na cílovou kapacitu a charakter území se předpokládá forma plošného parkoviště. Je vymezeno primárně na pozemcích Prahy uvnitř tramvajové smyčky a zahrnuje i část mimo prostor tramvajové smyčky v kontinuitě s ÚP SÚ. Kapacita je odvozena na základě dopravního modelu.

624/637/1114 Parkoviště P + R – Depo Hostivař; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v lokalitě Technologický park Malešice v zastavitelné produkční transformační ploše v koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy jižně od sběrné komunikace Černokostelecká. V souladu se zásadami řešení problematiky dopravy v klidu formou parkovišť P+R, plní požadavek výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Parkoviště P+R má přímou vazbu na stávající autobusové nádraží stanici metra A a zastávku tramvaje Depo Hostivař. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 650 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště, které je vymezeno v kontinuitě s ÚP SÚ.

624/637/1154 Parkoviště P + R – Depo Hostivař II; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo v lokalitě Technologický park Malešice v zastavitelné produkční transformační ploše v koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy jižně od sběrné komunikace Černokostelecká. V souladu se zásadami řešení problematiky dopravy v klidu formou parkovišť P+R, plní požadavek výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Parkoviště P+R je dopravně napojeno na Černokosteleckou komunikaci s nově navrženou mimoúrovňovou křižovatkou Městského okruhu. Má přímou vazbu na budoucí železniční zastávku Praha-Depo Hostivař, stanici metra A a zastávku tramvaje Depo Hostivař. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 600 parkovacích stání; předpokládá se objektové parkoviště nebo kombinace s plošným zařízením, které územní plán vymezuje v návaznosti na navrženou železniční stanici/zastávku. Je vymezeno na pozemcích Prahy.

624/712/1121 Parkoviště P + R – Zličín; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je situováno v lokalitě Zličín Metropole v ploše koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy na východní straně komunikace Řevnická ve vazbě na stanici metra B Zličín. V souladu se zásadami řešení problematiky dopravy v klidu formou parkovišť P+R, plní požadavek výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Parkoviště P+R má přímou vazbu na stanici metra B Zličín. Metropolitní plán navrhuje prodloužení tramvajové tratě ze sídliště Řepy ke stanici metra Zličín nabízející další přestupní relaci. Spolu s ostatními plochami záchytných parkovišť v oblasti Zličína je součástí významného přestupního terminálu osobní dopravy na západním okraji Prahy. Je navrhováno v poloze s dobrou dopravní vazbou na významné městské komunikace Řevnická, Na Radosti a Rozvadovskou spojku v blízkosti trasy Pražského okruhu. Je zejména atraktivní nabídkou pro řidiče osobních automobilů dojíždějících denně do Prahy ze západní příměstské oblasti Středočeského kraje. Záchytná parkoviště mají zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 450 parkovacích stání; předpokládá se forma objektového parkoviště. Potřeba v lokalitě je rozdělena do více staveb s ohledem na možnosti a kapacity území i dopravních napojení a je odvozena na základě dopravního modelu.

624/712/1151 Parkoviště P + R – Metropole Zličín; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je situováno v lokalitě Zličín Metropole v ploše koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy na západní straně stávající komunikace Řevnická ve vazbě na stanici metra B Zličín. Plní požadavek dopravní zásady výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Parkoviště P+R má přímou vazbu na stanici metra B Zličín. Spolu s ostatními plochami záchytných parkovišť v oblasti Zličína je součástí významného přestupního terminálu osobní dopravy na západním okraji Prahy. Je navrhováno v poloze s dobrou dopravní vazbou na významné městské komunikace Řevnická, Na Radosti a Rozvadovskou spojku v blízkosti trasy Pražského okruhu. Je zejména atraktivní nabídkou pro řidiče osobních automobilů dojíždějících denně do Prahy ze západní příměstské oblasti Středočeského kraje. Záchytná parkoviště mají zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 450 parkovacích stání; předpokládá se forma parkoviště integrovaného v objektu. Potřeba v lokalitě je rozdělena do více staveb s ohledem na možnosti a kapacity území. Kapacita je odvozena na základě dopravního modelu.

624/724/1136 Parkoviště P + R – Troja; Návrh
Záchytné parkoviště P+R Troja je navrženo v lokalitě Trojská brána v nezastavitelné rekreační transformační ploše na severním předmostí Trojského mostu. Je situováno ve výhodné poloze s vazbou na mimoúrovňovou křižovatku mostu s Městským okruhem. Přestupní relace zajišťuje zastávka autobusů a tramvaje. Záchytné parkoviště má zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na místní komunikaci Trojská v úseku k zoologické a botanické zahradě, zejména ve dnech pracovního volna. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispěje ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 500 parkovacích stání; předpokládá se kombinovaná forma plošného a objektového parkoviště. Kapacita je navržena s ohledem na možnosti a kapacity území i dopravního napojení a je odvozena na základě dopravního modelu.

624/760/1160 Parkoviště P + R – Rozvadovská spojka; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je situováno v lokalitě Rozvadovská spojka v ploše koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné dopravy v prostoru Rozvadovské spojky ve vazbě na stanici metra B Zličín. Souvisí s přestavbou mimoúrovňové křižovatky Řevnické a Rozvadovské spojky. Plní požadavek dopravní zásady výstavby záchytných parkovišť automobilů v okrajových částech Prahy s vazbami na významné městské komunikace a stanice kapacitní kolejové dopravy. Parkoviště P+R má přímou vazbu na stanici metra B Zličín. Spolu s ostatními plochami záchytných parkovišť v oblasti Zličína je součástí významného přestupního terminálu osobní dopravy na západním okraji Prahy. Je navrhováno v poloze s přímou dopravní vazbou na Rozvadovskou spojku, komunikaci Řevnická a komunikace Západního Města V 71 a V 72 v blízkosti trasy Pražského okruhu. Je zejména atraktivní nabídkou pro řidiče osobních automobilů dojíždějících denně do Prahy ze západní příměstské oblasti Středočeského kraje. Záchytná parkoviště mají zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 500 parkovacích stání; předpokládá se forma objektového parkoviště. Technické řešení stavby a forma jeho dopravního napojení bude předmětem navazujících řízení. Potřeba v území je rozdělena do více staveb s ohledem na možnosti a kapacity území – ostatní P + R v území jsou navrženy v sousední lokalitě. Kapacita je odvozena na základě dopravního modelu.

624/771/1115 Parkoviště P + R – Nádraží Krč; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo v Krči v lokalitě Jižní železniční spojka v ploše koridoru pro veřejně prospěšnou stavbu veřejné

dopravy s vazbou na železniční zastávku Praha-Krč. Je navrhováno ve strategicky významné poloze ke stavbám dopravní infrastruktury – Mimoúrovňová křižovatka Městského okruhu (Sulická), komunikace Vídeňská, navržená stanice metra D Nádraží Krč. Záchytné parkoviště má zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 450 parkovacích stání; předpokládá se parkoviště integrované v objektu. Je vymezeno převážně na pozemcích Prahy; stavba je součástí povolení trasy metra D, se kterým bude koordinována.

624/772/1111 Parkoviště P + R – Zahradní Město; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v lokalitě Jižní spojka ve vazbě na navrženou železniční zastávku Terminál Zahradní Město. Dopravně je napojeno na mimoúrovňovou křižovatku Městského okruhu s Průběžnou ulicí. Přestupní relace jsou vztaženy na novou železniční zastávku a zastávku tramvají na Švehlově ulici. Záchytné parkoviště má zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 130 parkovacích stání; předpokládá se forma integrovaného objektového parkoviště. Technické řešení stavby a forma jeho dopravního napojení bude předmětem navazujících řízení. Kapacita je odvozena na základě dopravního modelu.

624/777/1165 Parkoviště P + R – Běchovice střed; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v lokalitě Odstavné plochy Běchovice ve vazbě na železniční zastávku Praha-Běchovice střed. Dopravně je napojeno na sběrnou komunikaci Mladých Běchovic a silnici I/12 Českobrodskou. Parkoviště umožní řidičům z příměstské oblasti přestup na rychlou železniční dopravu. Záchytné parkoviště má zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 250 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště nebo kombinace s objektovým zařízením, které územní plán vymezuje jako zkapacitnění lokality pro záchyt vozidel u železniční zastávky. Je vymezeno na pozemcích Prahy.

624/892/1103 Parkoviště P + R – Krematorium Motol; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v lokalitě Kalvárie s dopravní vazbou na Plzeňskou a tramvajovou zastávku Krematorium Motol. Možnost

přestupu na tramvaj pozitivně ovlivní nižší dopravní zatížení uliční sítě. Vyšší využití veřejné dopravy přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 100 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy; jedná se o zkapacitnění současného stavu.

624/907/1105 Parkoviště P + R – Nádraží Ruzyně; Návrh
Záchytné parkoviště je navrženo v lokalitě Zličín – Ruzyně ve vazbě na navrženou železniční zastávku Praha-Ruzyně. Dopravně je napojeno na Drnovskou. Přestupní relace jsou vztaženy na novou železniční zastávku a zastávku navrženého úseku tramvaje Vlastina – Nádraží Ruzyně. Záchytné parkoviště má zásadní význam pro snížení dopravního zatížení na uliční síti vnitřní oblasti Prahy. Vyšší využití veřejné dopravy významně přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 240 parkovacích stání; předpokládá se forma objektového parkoviště, popřípadě integrovaný objekt nebo kombinace s plošným parkovištěm. Technické řešení stavby a forma jeho dopravního napojení bude předmětem navazujících řízení. Kapacita je odvozena na základě dopravního modelu.

624/922/1162 Parkoviště P + R – Třeboradice; Návrh
Záchytné parkoviště P+R je navrženo v lokalitě Ďáblice – Miškovice ve vazbě na navrženou železniční zastávku Praha-Třeboradice. Dopravně je napojeno na komunikaci Za tratí a Schoellerovu. Přestupní relace jsou vztaženy na navrženou železniční zastávku. Záchytné parkoviště má dopravní význam pro řidiče ze severní příměstské oblasti Prahy. Využívání veřejné dopravy přispívá ke snížení podílu zbytné individuální dopravy v prostorově omezené uliční síti ve vnitřní oblasti města s negativními dopady na kvalitu životního prostředí a estetickou úroveň veřejného prostoru.

Kapacita parkoviště je v minimu stanovena na 150 parkovacích stání; předpokládá se plošné parkoviště. Je vymezeno na pozemcích Prahy.

S ohledem na koncepci ochrany a rozvoje hodnot na základě požadavku Ministerstva kultury a v souladu se zásadami nadřazené dokumentace Metropolitní plán stanovuje za nepřípustné umisťovat záchytná parkoviště P+R v historickém jádru města, což by neúměrně zvyšovalo zátěž komunikací v centru města.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.06 Ilustrace dopravy v klidu

K článku 126
Železniční doprava

Železniční uzel Praha spojuje 10 železničních tratí, 5 z nich je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Délka tratí na území Prahy činí více než 200 km, pro osobní dopravu dnes slouží přibližně 145 km tratí. Metropolitní plán vytváří podmínky pro komplexní modernizaci železničního uzlu Praha na základě zpracované Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025). Vytvoření nového průjezdného modelu spojeného se zkapacitněním koridorů umožní posílit příměstskou dopravu, dálková doprava bude využívat nových vysokorychlostních tratí zaústěných do stávajících tratí.

V posledním desetiletí výrazně rostla poptávka po osobní železniční dopravě. Došlo k plné integraci železnice do systému pražské integrované dopravy. Městská a příměstská železniční doprava se po boku metra a tramvají stává plnohodnotným segmentem veřejné dopravy ve městě. V dalším rozvoji tohoto systému však stojí nedostatečná kapacita některých tratí, absence segregace jednotlivých segmentů železniční dopravy a chybějící nové železniční zastávky a stanice.

Obdobně kapacitní omezení tratí brání vyššímu výkonu a využívání nákladní železniční dopravy. Železniční infrastruktura v Praze v současnosti nedisponuje potřebným technologickým vybavením pro moderní přepravní služby (např. logistické terminály s vazbou na železnici), které umožňují rozvoj udržitelné městské city logistiky. Železnice dokáže nabídnout rychlou, efektivní a spolehlivou alternativu k individuální automobilové dopravě a silniční nákladní dopravě s menší zátěží pro území. Dokáže zajistit obsluhu regionu, ale zároveň se stát i plnohodnotným druhem dopravy ve městě, proto se železniční doprava řadí k účinným nástrojům zajištění udržitelné mobility a vyšší konkurenceschopnosti veřejné dopravy.

Koncepce železniční dopravy
Koncepce železniční dopravy je založena na segregaci dálkové a regionální železniční dopravy, zvýšení kapacity a kvality dopravy a zlepšení vybavení železničního uzlu Praha. Součástí koncepce je i systém rychlých spojení zajišťující konkurenceschopnost železnice i v dálkové dopravě.

Koncepce železniční dopravy na území Prahy sleduje následující hlavní cíle:

a) napojení Prahy na evropskou železniční síť vysokorychlostními železničními tratěmi (tzv. Rychlá spojení),
b) zvýšení potenciálu městské a příměstské železniční dopravy cíleným zvyšováním kapacity infrastruktury,
c) realizace železničního napojení Letiště Václava Havla Praha,

d) nové kolejové propojení v podobě průjezdného modelu Metra S (nazývané také Nové spojení II.),
e) vytvoření podmínek pro fungující systém udržitelné city logistiky.

Městská a příměstská železnice je segmentem dopravy spojující město s jeho zázemím ve Středočeském kraji, a má potenciál vyššího využití i v rámci cest po městě. Jde především o pravidelné každodenní dojíždění za prací, vzděláváním nebo za volnočasovými aktivitami.

Pro zlepšení postavení železniční dopravy v Praze je nutné se zaměřit na postupné odstraňování jejích nedostatků.
Je nutné navýšit kapacitu železniční infrastruktury, která na většině tratí znemožňuje růst objemu přepravy na příměstské a městské železnici, realizovat nové železniční stanice a zastávky v atraktivních přestupních bodech na návazné linky městské dopravy, posilovat úlohu městské železnice v radiálních směrech z regionu, ale i v tangenciálních městských a příměstských relacích a zvýšit kapacity odstavných kolejí zejména v sedle pracovního dne, kdy je nutné odstavit soupravy poblíž centra města a nezvyšovat zbytečné náklady na zbytné jízdy vlakových souprav.

Metropolitní plán tedy navrhuje výstavbu nových tratí, přestavbu stávajících, zvýšení počtu železničních zastávek, posílení přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy veřejné dopravy, zlepšení plošné obsluhy území, a navrhuje plochy pro umístění železničních zařízení. Při návrhu tratí a posuzování variant a konkrétních vedení Metropolitní plán vycházel z pražských strategických dokumentů, mimo jiné z Plánu udržitelné mobility a Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice, IPR Praha, 2018) a Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025)

Vysokorychlostní tratě – rychlá spojení
Vysokorychlostní tratí se dle směrnice Evropského parlamentu a Evropské Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství rozumí *„zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší, tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h, tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými vysokorychlostní kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí“.*

Pojem Rychlá spojení označuje koncept rychlé železniční dopravy v Česku, který zahrnuje jak infrastrukturu vysokorychlostních tratí, tak infrastrukturu konvenční železniční sítě. Na rozdíl od

vysokorychlostních tratí, které jsou chápány jako druh železniční infrastruktury, Rychlá spojení označují ucelený systém dálkové železniční dopravy. Systém Rychlých spojení napojuje Česko a Prahu na síť vysokorychlostních tratí Evropy, což může působit jako významný impulz pro ekonomiku metropolitního regionu. Tento systém ovšem neplní pouze funkci spojení Prahy s Evropou, ale také spojení Prahy rychlou, šetrnou a konkurenceschopnou železniční dopravou s ostatními významnými městy Česka. Funkční síť Rychlých spojení může zajistit další ekonomický, sociální a kulturní rozvoj hlavního města i celého Česka.

V současné době je na všech významných radiálních tratích vstupujících do Prahy téměř vyčerpána kapacita, což brzdí další rozvoj příměstské, městské ale i dálkové železniční dopravy. Do budoucna je proto důležité oddělit segment dálkové a příměstské dopravy a vybudovat systém Rychlých spojení.
Vymezení koridorů pro vysokorychlostní tratě je v souladu s celostátní koncepcí vysokorychlostní železniční dopravy definované v PÚR.

Metropolitní plán vymezuje následující koridory vysokorychlostních tratí

- formou návrhu pro Západní vstup, Východní vstup a západní trasu Severního vstupu a
- formou územních rezerv pro Jižní vstup a východní trasu Severního vstupu

630/-/101 Jižní vstup Rychlého spojení; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezen na základě nadřazené dokumentace pro územní ochranu zvažovaného záměru doplnění systému rychlých spojení i o jižní vstup. Dříve se prověřovalo využití tohoto koridoru pro vysokorychlostní trať Praha – Brno, nakonec ale pro ni byl zvolen východní vstup. Koridor může být využit pro umístění nové konvenční železniční tratě Praha – Benešov, která by sloužila jako rychlejší alternativa ke stávajícímu přetíženému koridoru. Taková trať by zrychlila spojení s Českými Budějovicemi, jihem Čech a Rakouskem. Koridor územní rezervy je v souladu se studií proveditelnosti železničního uzlu Praha zaústěn do železniční stanice Praha-Zahradní Město, trať by byla vedena v souběhu s vysokorychlostní tratí Vršovice – Běchovice do Hostivařské průmyslové oblasti a dále převážně tunelem pod Měcholupy a podél Uhříněvsi. Dále bude trat vedena po povrchu okolo Kolovrat, kde je doplněna dalšími koridory územních rezerv pro případná další vedení tratě na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha (včetně terminálu Lipany a propojení na stávající koridor Praha – Benešov). Dále je nutné podrobně prověřit technické a provozní parametry trati, její vztah k zastavitelnému území a pokračování ve Středočeském kraji. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RDD281 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/81).

630/-/102 Západní vstup Rychlého spojení; Návrh
Koridor je vymezen v souladu s nadřazenou dokumentací jako součást sítě rychlých spojení, je ho možné využít jak pro vysokorychlostní trať, tak pro trať konvenční. Metropolitní plán nestanovuje rychlostní parametry tratě, a to i s ohledem na její převážné tunelové vedení. Koridor bude využitý pro trať Praha – Plzeň, která může dále pokračovat do Německa. Trať umožní segregaci dálkové dopravy na trati Praha – Beroun. Samostatný koridor je zaústěn od západu u Hlubočep jižně od stanice Praha-Smíchov do koridoru stávající železniční tratě Praha – Beroun a odbočkou je také napojen na Branický most (Jižní nákladní spojku). Rozsah koridoru odpovídá požadavkům na umístění stavby podrobně prověřené v rámci studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, přičemž zásadní je vymezení adekvátních ploch pro tunelové portály v Hlubočepech a v Dolní Chuchli. Zásah stavby do okolních ploch, do skalních profilů a přírodních svahů je minimalizován. Většina tratě na území Prahy je potom vedena hluboko pod terénem umístěným raženým tunelem, který nemá téměř žádný dopad na využití území na povrchu. Západně od Slivence je koridor rozšířený pro umístění případné těžební šachty a vzduchotechniky. Je zde také vymezena plocha pro výstavbu související trakční stanice. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD280 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/80).

630/-/103 Severní vstup Rychlého spojení – západní trasa; Návrh
Koridor je vymezen na základě nadřazené dokumentace a v souladu s podrobným prověřením v rámci studie proveditelnosti. Pro upřesnění železniční trati byla projednána a schválena aktualizace ZÚR č. 13. Koridor bude využit pro umístění vysokorychlostní tratě Praha – Drážďany, v jeho rámci bude umístěna železniční zastávka Terminál Sever s celoměstským významem. V rámci koridoru bude na území Prahy z terminálu vedena v souběhu na sever nová regionální železniční trať Praha – Neratovice. Tato trať se od vysokorychlostní tratě oddělí až ve Středočeském kraji. Do železničního uzlu Praha bude vysokorychlostní trať zaústěna v prostoru kolejového křížení Balabenka, směrem na sever potom povede hluboko umístěným raženým tunelem pod Prosekem. Jižní tunelový portál bude umístěn u Labuťky, Metropolitní plán zde vymezuje dostatečně rozsáhlý koridor pro koordinaci umístění stavby s Městským okruhem a pro adekvátní umístění stavby v krajině. Rozsah ploch odpovídá potřebám modernizace železničního uzlu Praha. Severní tunelový portál bude umístěný u dálnice D8 západně od Letňan. Okolí tratě je řešeno ve studii zástavby navázané na Terminál Sever. Koridor je koordinován s dalšími záměry infrastruktury a s ÚSES, jsou vedeny v maximálním souběhu s posouzením vlivu na krajinu. Železniční trať bude doplněna stavbami pro bezmotorovou dopravu, aby nevytvářela neúměrnou bariéru v území. Spolu s Pražským okruhem je stavba příležitostí pro realizaci udržitelných krajinných úprav včetně obnovy historických cest. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD283 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/83).

630/-/104 Východní vstup Rychlého spojení; Návrh
Koridor je vymezen na základě nadřazené dokumentace a v souladu s podrobným prověřením v rámci studie proveditelnosti. Pro upřesnění železniční trati byla projednána a schválena aktualizace ZÚR č. 10. Koridor bude využit pro umístění vysokorychlostní tratě Praha-Brno. Jedná se o jednu z nejdůležitějších dopravních staveb státu, která bude mít zásadní pozitivní dopad na mobilitu obyvatel. Trať bude mít mezinárodní význam. Železniční trať bude vedena odbočkou z železničního koridoru Praha-Kolín (severně od koridoru bude nová trať překrytá) východně od lokality Areály Běchovice v prostoru mezi Xaverovským hájem a Klánovickým lesem do souběhu s dálnicí D11. Železniční trať bude vedena převážně v zářezu a bude doplněna krajinnými úpravami pro minimalizaci vlivu na okolí. Koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby bylo možné upřesnit vztah trati k přeložkám silnic a aby bylo možné koordinovat trasu s vedením zvláště vysokého napětí. Stavba bude doplněna novými propojeními pro bezmotorovou dopravu, stavba nesmí vytvářet neúměrnou bariéru v území. Zvláštní pozornost je věnována umístění koridoru vůči chráněným územím a vymezeným biokoridorům ÚSES, jižně od Xaverova musí být vybudován ekodukt pro zajištění příčné prostupnosti pro zvířata mezi Klánovickým lesem a Xaverovským hájem. Vymezený koridor odpovídá prověřením rozsahu potřebných ploch ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Na koridor navazuje další koridor pro vysokorychlostní trať Vršovice-Běchovice, který umožní napojení nové tratě do železničního uzlu Praha z více stran. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD282 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/82).

630/-/105 Severní vstup Rychlého spojení – východní trasa; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezen na základě nadřazené dokumentace pro územní ochranu jedné ze zvažovaných tras rychlého spojení směrem na sever. Dříve se prověřovalo využití tohoto koridoru pro vysokorychlostní trať Praha-Drážďany, nakonec ale pro ni byla zvolena západní trasa severního vstupu. Koridor je v územně plánovací dokumentaci stále vymezen, může být využit pro budoucí umístění tratě Praha-Liberec případně jiné vysokorychlostní tratě směřující na sever nebo severovýchod (například jako varianta tratě Praha – Hradec Králové). Na koridor přímo navazuje další koridor územní rezervy, který je v souladu s nadřazenou dokumentací vymezen pro případné umístění tratě Praha – Brandýs nad Labem (Liberec). Železniční trať je vymezená jako trasa vedená v tunelu od odbočky ze železničního koridoru Praha – Nymburk u Vysočan až do otevřené krajiny severně od Kbel, dále je vymezena částečně na povrchu a částečně v tunelu. Koridor je u Vysočan vymezený v dostatečné šířce, aby byla zajištěna územní ochrana jedné ze zvažovaných variant zaústění tratě Praha – Brandýs nad Labem vedené tunelem pod Letňany (přímo ji Metropolitní plán nevymezuje). Dále je nutné prověřovat technické řešení tunelové části s ohledem na armádní areály na povrchu a případný provozní dopad na železniční uzel Praha. Pro budoucí využití koridoru je zásadní výsledek studie proveditelnosti železniční tratě Praha – Brandýs nad Labem. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RDD284 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/84).

630/-/120 Jižní vstup Rychlého spojení (regionální varianta); Územní rezerva

Koridor územní rezervy je vymezen v návaznosti na studii proveditelnosti modernizace železničního uzlu Praha, ve které je sledovaná i jiná trasa nové tratě Praha – Benešov, než je vymezeno v ZÚR. Pro územní ochranu případného vedení tratě je účelné vymezit v otevřené krajině samostatně i tento koridor. V souladu s nadřazenou dokumentací Metropolitní plán vymezuje jižní vstup rychlého spojení pouze jako koridor územní rezervy, a tak i tato trať je pouze územní rezervou. Dále je především nutné prověřit dopad stavby na krajinu a posoudit výhody vedení v ZÚR vůči této regionální trase. Metropolitní plán nepředjímá přesné výškové uspořádání tratě ani případné vedení tratě v tunelu. Koridor je nutné dále koordinovat se Středočeským krajem.

Zvýšení kapacity a kvality v centrální oblasti železničního uzlu Praha

Vzhledem ke zvyšující se úloze městské a příměstské železnice v rámci veřejné dopravy a rozvoji dálkové železniční dopravy, je nutné zvýšit kapacitu v centrální oblasti železničního uzlu Praha a upravit podobu uzlu tak, aby vyhovovala novým potřebám železniční dopravy. Železniční doprava se musí vyrovnávat s velkým deficitem v podobě malého podílu na plošné obsluze města a nedostatečného provázání s ostatními druhy veřejné dopravy, proto jsou i v centru města navrženy nové železniční zastávky. Součástí koncepce městské a příměstské železnice jsou tangenciální linky nabízející rychlé spojení jednotlivých městských částí. Nezbytnou podmínkou pro fungování těchto tangenciálních linek jsou i nové železniční stanice/zastávky.

630/-/1 Kolejové křížení Balabenka; Návrh

Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Do kolejového křížení Balabenka („odbočka Balabenka“) v místě křížení železničních koridorů ve více úrovních bude zaústěna nová vysokorychlostní trať (severní vstup rychlého spojení, západní trasa, využitá pro trať Praha – Drážďany). Vysokorychlostní trať povede tunelem pod Proseckými skálami, tunelový portál bude umístěn u Labuťky v sousední lokalitě Vinice Máchalka. Vysokorychlostní trať povede nad stávajícím kolejištěm ve třetí úrovni kolejí, tedy na mostě nad úrovní stávajících konstrukcí. Rozplet všech tratí bude postupně rekonstruován, včetně napojení železniční tratě vedoucí na nádraží Praha-Holešovice. Po rekonstrukci tratí dojde k uvolnění prostoru některých svahů a valů v blízkosti železnice, výhledovému stavu je přizpůsoben koridor a hranice lokalit v Metropolitním plánu. Vymezení koridorů a navazujících staveb pro bezmotorovou dopravu odpovídá studii proveditelnosti železničního uzlu Praha, dokumentaci pro územní rozhodnutí Městského okruhu a urbanisticko-dopravní studii uzlu Balabenka. Modernizace Balabenky je klíčová pro zajištění funkčnosti pražské železnice a výrazně přispěje ke zkvalitnění veřejných prostranství na rozmezí Libně a Vysočan. Dopravní infrastruktura je

součástí ZÚR pod kódem DD267, DD268 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/67, 600/Z/68).

630/-/2 Železniční trať Nové spojení II – stopa ZÚR; Územní rezerva Koridor územní rezervy je vymezen pro územní ochranu případného alternativního spojení Vršovic a Hlavního nádraží tunelem pod Albertovem v souladu s nadřazenou dokumentací. V ZÚR je pro záměr podzemního propojení železničních tratí pod centrem města vymezen široký koridor územní rezervy, studie proveditelnosti železničního uzlu Praha ale jako nejvhodnější propojení vybrala jiné trasy, které Metropolitní plán vymezuje přímo jako návrhové koridory, zároveň ale musí Metropolitní plán respektovat a upřesnit i trasu ze ZÚR. Široký koridor územní rezervy je vymezen v trase původního projektu Nové spojení II a bude využit, pokud by se ukázalo, že je potřeba doplnit další železniční trať nebo pokud by z jakéhokoliv důvodu nedošlo k realizaci dnes preferovaného železničního propojení Vršovice-Florenc. Územní rezerva pro hloubený tunel neovlivňuje zástavbu stabilizovaného území na povrchu. Železniční tunel by byl zapojen do kolejiště nádraží Praha-Vršovice z jižní strany a do kolejiště Hlavního nádraží z východní strany. Tato železniční trať by umožnila zrealizovat železniční zastávky Nusle a Albertov. V budoucnu je při případném dalším prověřování trasy nutné dořešit konkrétní technické parametry tunelu a detailní koordinaci s kolejovým řešením železničního uzlu Praha. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RDD270 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/70).

630/-/3 Železniční trať Praha-Libeň – Praha-Hostivař; Návrh Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Tato trať je významná především pro nákladní železniční dopravu. Komplexní přestavba trati spočívá ve výstavbě provozně důležitého Libeňského přesmyku, kolejového propojení z železniční tratě z Malešic mimoúrovňově na severní stranu koridoru Praha – Kolín (přesmyk odlehčí železniční stanici Praha-Libeň, která je ve špičkových hodinách pracovního dne přetížena a neumožňuje vedení vlaků v relaci Malešice – Holešovice), zapojení Jahodnické spojky, výstavbě nového tunelu spojeného se zdvojkolejněním tratě pod Táborem a zkapacitnění tratě související se zavedením tangenciálních linek příměstské železnice včetně výstavby nové zastávky Depo Hostivař s přestupem na metro A. Zároveň dojde k zapojení nových a posílení stávajících odstavných ploch železnice. Spojka do koridoru Praha – Benešov bude zdvojkolejněna. Koridor je koordinován se stavbou Městského okruhu. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD260, DD261 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/60, 600/Z/61).

630/-/14 Železniční trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov; Návrh Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Trať je významná pro dálkovou i regionální železniční dopravu. Zvýšení kapacity je nezbytnou podmínkou pro

další rozvoj železnice. Z důvodu nedostatečné kapacity je nutné realizovat i nové řešení železničního mostu na Výtoni s doplněním třetí traťové koleje. Pro potřeby městské železnice je navržena nová železniční zastávka Praha-Výtoň, která částečně obsluhuje centrum Prahy a umožňuje přestup na významnou tramvajovou radiálu. Vymezení koridoru respektuje okolní stabilizovanou zástavbu a historický význam centra města. Součástí koridoru je zásadní přestavba nádraží Praha-Smíchov na moderní přestupní terminál. Terminál Smíchov je dnes již ve výstavbě a jeho řešení vychází z architektonické soutěže. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD264 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/64).

630/-/16 Železniční trať Praha Masarykovo nádraží – Praha-Libeň/Praha-Vysočany; Návrh
Rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro modernizaci tratě včetně přestavby Masarykova nádraží prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Trať je nutné rozšířit hlavně pod Vítkovem v souvislosti se zapojením nové železniční tratě Smíchov – Karlín, která vede tunelem pod centrem města a Hlavním nádražím do nového tunelu podélně probíhajícího pod Vítkovem v souběhu s koridorem Praha – Kolín. Součástí modernizace je výstavba nové železniční zastávky Praha-Karlín na obou tratích, která umožní přestup mezi tratěmi a zároveň zlepší obsluhu Karlína a Rohanského nábřeží příměstskou železnicí.

630/-/53 Železniční trať Jahodnická spojka; Návrh
Rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Tento záměr je součástí pořizované změny ZÚR. Trať umožní vzájemné propojení úseků železničních tratí Praha-Libeň – Praha-Hostivař a Praha-Velká Chuchle – Praha-Běchovice v Hrdlořezích jižně od stávající komunikace Českobrodské. Realizace železniční spojky v kombinaci s Libeňským přesmykem zjednoduší průjezd železničním uzlem Praha pro nákladní dopravu a tím dojde ke zvýšení kapacity koridoru Praha – Kolín pro osobní dopravu.

630/-/66 Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Běchovice (jižní nákladní spojka), Chuchelský tunel; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Vymezený koridor navazuje na již modernizovanou část koridoru Praha – Beroun, další rozšíření a zkapacitnění trati je potřebné v rámci zapojení západního vstupu rychlého spojení (v rámci výstavby Berounského tunelu). Koridor je vymezen pro úsek trati vedený z již modernizovaného Branického železničního mostu, v rámci koridoru bude zdvojkolejněn Chuchelský tunel a rozšířeno předmostí Chuchelského železničního mostu.
Z důvodu zvýšení kapacity tratě, je navrženo doplnění druhé traťové koleje v celé délce jižní nákladní spojky. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD262 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/62).

Zvýšení kapacity a kvality železničních tratí zaústěných do železničního uzlu Praha

Podobně, jako je nutné zvýšit kapacitu v centrální oblasti železničního uzlu Praha, je nutné zajistit i dostatečnou kapacitu a kvalitu dopravy na ostatních úsecích tratí. Vysokorychlostní železniční tratě zajistí segregaci dálkové a regionální dopravy, v širším zázemí centra jsou však již tyto tratě zaústěny do konvenční železniční sítě a je proto nutné vyřešit kapacitní problém těchto společných úseků.

Pro další rozvoj městské, příměstské a dálkové železniční dopravy je také nutné zajistit dokončení rekonstrukcí všech tratí zaústěných do železničního uzlu Praha a na některých těchto tratích zvýšit kapacitu pro stále rostoucí příměstskou železniční dopravu. Součástí zvyšování potenciálu železniční dopravy je i návrh nových železničních zastávek a stanic zvyšující podíl plošné obsluhy města a zajišťující přestup na ostatní druhy veřejné dopravy.

630/-/4 Železniční trať Praha-Velká Chuchle – Praha-Běchovice (jižní nákladní spojka); Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Z důvodu zvýšení kapacity tratě je navrženo doplnění druhé traťové koleje. Tato trať slouží především pro vedení železniční nákladní dopravy mimo centrum města. Pro další rozvoj nákladní dopravy a zavedení městské tangenciální linky je nezbytné zvýšení kapacity tratě. Pro tangenciální městskou linku jsou navrženy nové železniční zastávky zlepšující obsluhu území a umožňující přestup na další druhy integrované dopravy. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD262 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/62).

630/-/5 Železniční trať Praha – Benešov; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě částečně v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. V úseku jižní portál Vinohradských tunelů – Praha-Zahradní město je trať vedena ve stopě již modernizovaného koridoru, koridor je vymezen v dostatečné šířce pro další rozšíření tratě související v souběžném vedení vysokorychlostní tratě, zapojení tratě Vršovice – Florenc a související přestavbu kolejiště nádraží Vršovice. Koridor přiměřeně odpovídá hranicím lokalit a je vymezen v takové šířce, aby bylo možné všechny železniční tratě modernizovat, zároveň ale nevznikaly zbytkové nevyužitelné plochy v okolí železnice. Nepotřebné plochy jsou přičleněny k okolním lokalitám jako součást města v podobě stavebních nebo nestavebních bloků. Součástí koridoru jsou rozsáhlé plochy pro odstavy železničních vozidel Slatiny a Trnkov. Plochy pro údržbu vozidel mohou být částečně integrovány do nové zástavby a výstavbou přemostění a lávek je s ohledem na výškové uspořádání území nutné zajistit příčnou prostupnost územím. Území Bohdalec-Slatiny je významným transformačním územím, ve kterém se předpokládá vybudování nové městské čtvrti v koordinaci se

železnicí. Vymezené plochy odpovídají prověření v koncepční studii rozsahu odstavů Slatiny. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD263 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/63).

630/-/6 Železniční trať Praha – Beroun, úsek Smíchov – Velká Chuchle; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Vymezený koridor navazuje na již modernizovanou část koridoru Praha – Beroun, další rozšíření a zkapacitnění trati je potřebné v rámci zapojení západního vstupu rychlého spojení (v rámci výstavby Berounského tunelu). Nutné je přestavět zejména odbočku železniční trati Praha – Rudná u Prahy na Zlíchově a zkapacitnit koridor mezi Zlíchovem a Smíchovským nádražím. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD264 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/64).

630/-/7 Železniční trať Praha – Čerčany/Dobříš, úsek Komořany – Krč; Návrh
Pro posílení příměstské železnice je navrženo zdvojkolejnění a elektrifikace železniční trati vedoucí podél pravého břehu Vltavy do Komořan. V souvislosti s výstavbou nové Komořanské komunikace je koridor navržen v posunuté stopě včetně posunu železniční zastávky Praha-Komořany. Metropolitní plán vymezuje koridory pro zkapacitnění železniční tratě výstavbou druhé traťové koleje ve dvou úsecích Komořany – Krč a Kačerov – Vršovice. Modernizace trati umožní zřídit novou železniční zastávku Praha-Braník Ve Studeném. Železniční trať zajistí lepší obsluhu nových transformačních ploch v Braníku, Modřanech a Komořanech a propojí ji rychlou železniční dopravou s východní částí města.

630/-/8 Železniční trať Praha – Kladno; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti a podrobné dokumentaci tratě, rozsah koridoru odpovídá dohodám v území, charakteru okolních lokalit a požadavkům na zajištění bezmotorové prostupnosti územím. Jedná se o trať s nejvyšším potenciálem zvýšení kvality městské a příměstské železnice v Praze. Rekonstrukce této trati s kolejovým napojením Letiště Václava Havla Praha je jednou z dopravních priorit města a státu. Je základní podmínkou pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy a svými parametry dokáže skokově zvýšit kvalitu veřejné dopravy v této části metropolitního regionu. V koncepci dopravní obsluhy Letiště Václava Havla Praha i Kladna je navrženo spojení s částečným využitím železniční trati Praha – Kladno, a to jednoznačně jako dvojkolejné trati v elektrické trakci. Vymezený koridor vychází z koridoru ZÚR s tunelovým úsekem pod Střešovicemi mezi stanicemi Praha-Dejvice / Hradčanská a Praha-Veleslavín. V rámci rekonstrukce a výstavby tratě jsou navrženy nové železniční stanice a zastávky Praha-Bubny / Vltavská, Praha-Výstaviště, Praha-Dejvice / Hradčanská, Praha-Veleslavín, Praha-Liboc, Praha-Ruzyně, Praha-Dlouhá Míle a Letiště Václava Havla Praha. Tyto zastávky umožní

přestup na další druhy veřejné dopravy především na metro a tramvajovou dopravu a umožní rozvoj nových místních center. Nově vytvořené spojení na letiště může akcelerovat rozvoj nejen Prahy 6, ale celé metropole. Další výhodou je neopomenutelný městotvorný efekt vůči sledovaným transformačním oblastem, kterými trať prochází. I proto je důležité s realizací tohoto projektu začít co nejdříve. Komplexní přestavba železniční tratě je již v části realizovaná, železniční stanice Praha-Bubny / Vltavská, která nově obsluhuje tratě Praha – Kladno i Praha – Kralupy nad Vltavou již byla zprovozněna. Úsek Praha-Stromovka –Masarykovo nádraží byl realizován v podobě umožňující zkvalitnění navazujících veřejných prostranství a s respektem k historickému prostředí. Součástí koridoru je výstavba nové elektrické trakční stanice v Liboci ve spojení s novou místní trafostanicí. Některé z úseků železniční tratě mají vydané pravomocné stavební povolení. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD265, DD266 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/65, 600/Z/66).

630/-/9 Železniční trať Praha – Kolín; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. V souvislosti s modernizací navazujících tratí bude koridor upraven v podstatě v trase a rozsahu dnešního koridoru s nutným rozšířením. Dojde k doplnění 4. traťové koleje, které je nutné z důvodu zaústění vysokorychlostní tratě východního vstupu Rychlého spojení v železniční stanici Praha-Běchovice. V okolí Běchovic dojde k výraznější přestavbě, která umožní kromě zkapacitnění železnice realizovat i krajinné úpravy a v budoucnu také umožní zapojení areálu odstavných ploch a ploch údržby v lokalitě Odstavné plochy Běchovice. V rámci výstavby Libeňského přesmyku a přestavby jižní nákladní spojky dojde k dalším úpravám umožňujícím zavedení nové tangenciální příměstské linky. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD269 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/69).

630/-/10 Železniční trať Praha – Kralupy nad Vltavou; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci. Koridor souvisí se změnou nivelety tratě z důvodu zlepšení podmínek limitující přilehlé okolí a zejména pro zkvalitnění veřejných prostranství a prostupnosti území. Vymezení navazuje na již realizovanou část se zprovozněnou novou zastávkou Praha-Bubny. Koridor odpovídá studii Holešovice – Bubny – Zátory a potřebám souvisejících s vymezením koridorů pro veřejnou dopravu a komunikační propojení. Pro zkapacitnění příměstské dopravy respektuje nutnost vybudování odstavných ploch železnice u Výstaviště. Železniční koridor Praha Holešovice – Kralupy nad Vltavou je již modernizován. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD268 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/68).

630/-/12 Železniční trať Praha – Nymburk; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti

železničního uzlu Praha. Výrazné zkapacitnění železničního uzlu Praha a posílení železniční dopravy v podstatě na všech významných tratích zaústěných do Prahy nezbytně vyžaduje rozšíření tohoto koridoru na čtyři koleje v celé jeho délce. V minulosti bylo v rámci modernizace koridoru realizováno bohužel jen úsporné dvojkolejné uspořádání tati v Horních Počernicích, které je pro budoucnost zcela nedostatečné. Doplnění čtvrté koleje nicméně nevyžaduje dramatické rozšíření a plocha koridoru je vymezena s respektem ke stávající zástavbě a okolním lokalitám. Aby bylo možné koordinovat pokračování trati ve Středočeském kraji je koridor východně od Horních Počernic vymezen v dostatečné šířce. V nedávné době byla na této trati realizována nová železniční zastávka Praha-Rajská zahrada umožňující přestup na Metro B. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD267 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/67).

630/-/13 Železniční trať Praha – Turnov; Návrh
Rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha v místě železniční odbočky Skály a vychází z projektové studie zpracované pro modernizaci trati Praha-Čakovice i navazujícího úseku. Trať je navržena ke zdvojkolejnění a k elektrifikaci, tím dojde ke zkapacitnění pro potřeby městské a příměstské železnice. V rámci koridoru jsou navrženy nové železniční zastávky Praha-Třeboradice a Praha-Kbely Mladoboleslavská a je vymezena územní rezerva pro zastávku Praha-Kbely Jilemnická (Nouzov). Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha předpokládá zrušení stávající zastávky Praha-Kbely. Navržené zastávky zlepšují kvalitu obsluhy území veřejnou dopravou. Koridor pro přestavbu tratě byl rozšířen na jih ve stopě stávající tratě, aby ji bylo možné doplnit o druhou traťovou kolej. Vymezení koridoru je koordinované s vymezením ÚSES a studií pro zástavbu transformačního území Avia Letňany. Součástí záměru je výrazná přestavba nádraží Praha-Čakovice a Praha-Satalice, nová trať bude doplněna novými lávkami pro pěší, které zajistí dostatečnou prostupnost územím.

630/-/21 Vlečka logistického centra Horní Počernice; Návrh
Koridor je vymezen pro územní ochranu případného záměru na výstavbu vlečky v produkčním areálu. Lokalita Areály Horní Počernice využívaných především pro logistiku jsou výborně napojené na železnici, nákladní železniční doprava je ekologickou alternativou kamionové dopravě. Zvýšení vybavenosti areálů je krokem k zajištění větší konkurenceschopnosti pražských produkčních ploch. Záměr byl vymezen i v ÚP SÚ.

630/-/28 Vlečka spalovny Malešice; Návrh
V rámci postupného přechodu na udržitelný způsob nakládání s odpady v souladu se strategií odpadového hospodářství Metropolitní plán vymezuje rozsáhlé plochy pro nakládání s odpady v blízkosti spalovny odpadů Malešice. Součástí budoucího areálu bude i moderní třídírna odpadů. Jedním z důležitých opatření pro snižování ekologické zátěže území je napojení areálu na železniční síť. Bude možné část odpadu svážet z pobočných místních třídíren nebo sběrných areálů, případně odvážet roztříděný odpad k dalšímu využití

nebo odvážet popel ze spalovny po železnici. Koridor je vymezen v souladu s koncepční studií, která prověřila technické parametry vlečky a v souladu se studií proveditelnosti železničního uzlu Praha, která prověřila napojení vlečky na modernizovanou trať. Metropolitní plán nepředjímá přesné trasování vlečky uvnitř areálu spalovny.

630/-/33 Železniční trať Praha – Liberec; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezen na základě nadřazené dokumentace pro územní ochranu jedné z variant umístění nové regionální tratě, která by využívala část severního vstupu rychlého spojení, východní trasu. V příměstské železnici zajišťuje obsluhu Brandýsa nad Labem, Staré Boleslavi, Mladé Boleslavi a okolních obcí rychlou kolejovou dopravou, která je za současného stavu komplikovaná nebo zcela chybí. V současnosti se zpracovává studie proveditelnosti různých variant zaústění tratě do železničního uzlu Praha, přičemž je nutné podrobně prověřit ekonomické a technické parametry tratě. Potřeba vybudovat železniční trať v relaci Praha – Brandýs nad Labem byla identifikována i v ÚS PMR. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RDD284 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/84).

630/-/34 Železniční tratě ONJ; Návrh
Jako součást přestavby železničního uzlu Praha je v návaznosti na modernizaci souvisejících tratí navržen ke zdvojkolejnění i krátký úsek tratě odbočující ze železniční zastávky Eden do odstavného nádraží jih (ONJ). Rozsah koridoru odpovídá studii proveditelnosti železničního uzlu Praha, s ohledem na charakter území je dopad této stavby na okolí velmi malý. Zvýšení kapacity tratě zefektivní provoz železničního uzlu.

630/-/50 Železniční trať Praha – Čerčany/Dobříš, úsek Kačerov – Vršovice; Návrh
Rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Pro posílení příměstské železnice je navrženo zdvojkolejnění a elektrifikace železniční trati vedoucí podél pravého břehu Vltavy do Komořan a v návaznosti na tuto modernizaci je vymezen i koridor pro přestavbu jednokolejného úseku Kačerov – Vršovice. Železniční trať výrazně zlepší využitelnost železničního uzlu Praha pro příměstskou železnici. Koridor respektuje potřeby sousedících železničních areálů a ploch odstavů vymezených jako součást lokalit s lineární strukturou. Součástí modernizace trati je obnovení historické železniční zastávky Praha-Michle.

630/-/51 Železniční trať Praha – Letiště; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti a podrobné dokumentaci tratě. Rozsah koridoru odpovídá dohodám v území, charakteru okolních lokalit a požadavkům na zajištění bezmotorové prostupnosti územím. Jedná se o trať s nejvyšším potenciálem zvýšení kvality městské a příměstské železnice v Praze. Výstavba této trati napojující Letiště Václava Havla Praha navazuje na rekonstrukci železniční tratě Praha – Kladno a je jednou

z dopravních priorit města a státu. V rámci rekonstrukce a výstavby tratě jsou navrženy nové železniční stanice a zastávky Praha-Ruzyně, Praha-Dlouhá Míle a Letiště Václava Havla Praha. Tyto zastávky umožní přestup na další druhy veřejné dopravy, terminál Dlouhá míle bude vybaven kapacitním parkovištěm P+R a jeho součástí bude regionální autobusové nádraží. Nově vytvořené spojení na letiště může akcelerovat rozvoj nejen Prahy 6, ale celé metropole a zároveň zatraktivní cesty na letiště veřejnou dopravou. Trať bude utvářet rozhraní mezi zastavitelným územím a otevřenou krajinou a její výstavbu je nutné koordinovat s provozem letiště i s rekreačním využitím krajinného rozhraní (je nutné zajistit dostatečnou prostupnost pro bezmotorovou dopravu). Pod areálem letiště bude trať vedena v tunelu, koridor je vymezen i pro její prodloužení z letiště na západ na Kladno (zokruhováním s tratí Praha – Kladno), toto pokračování je nutné koordinovat se Středočeským krajem. Některé z úseků železniční tratě mají vydané pravomocné stavební povolení. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD266 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/66).

630/-/52 Železniční trať do cukrovaru Čakovice; Návrh
Koridor je vymezený pro záměr obnovy železniční vlečky vedoucí do cukrovaru Čakovice a její využití pro osobní dopravu. Součástí koridoru je výstavba zastávky Praha-Čakovice Zámecký park, trať zvýší kvalitu dopravní obsluhy území příměstskou železnicí s minimálními náklady při jednoduchém využití stávající železniční vlečky.

630/-/60 Přestavba železniční tratě Praha – Benešov v okolí stanice Říčany; Návrh
Koridor je vymezený na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, která navrhuje modernizaci železničního koridoru Praha – Benešov v Říčanech. Tento záměr okrajově zasahuje i na území Prahy, jedná se ale o přestavbu stávající tratě. Vymezení částečně souvisí se zapojením železniční spojky Lipany, pro kterou Metropolitní plán vymezuje koridor území rezervy. Terénní úpravy okolí trati budou koordinovány s ÚSES.

630/-/61 Železniční spojka Lipany; Územní rezerva
Koridor územní rezervy je vymezen v návaznosti na studii proveditelnosti modernizace železničního uzlu Praha, ve které je navrženo propojení nové tratě Praha-Benešov se stávajícím koridorem včetně vybudování nového terminálu Lipany se záchytným parkovištěm P+R a další vybaveností. V souladu s nadřazenou dokumentací Metropolitní plán vymezuje jižní vstup rychlého spojení pouze jako koridor územní rezervy, a tak i tato trať je pouze územní rezervou. Dále je především nutné prověřit dopad stavby na krajinu a účelnost umístění dopravního terminálu. Metropolitní plán nepředjímá přesné výškové uspořádání tratě ani případné vedení tratě v tunelu. Koridor je nutné dále koordinovat se Středočeským krajem.

630/-/62 Železniční trať Metro S Smíchov – Karlín; Návrh
Koridor je vymezený pro převážně podpovrchové propojení železničních tratí pod centrem města na základě podrobného prověření ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Jedná se

o jednu z tras nových tunelů označovaných jako Nové spojení II nebo Metro S, která v současné době není přímo vymezena v ZÚR. Železniční trať propojí Smíchovské nádraží přes Hlavní nádraží se železničním koridorem Praha – Kolín v Karlíně. Tunelový portál bude umístěn v blízkosti Terminálu Smíchov, tunel bude vedený severním směrem pod transformačním územím Nový Smíchov, přičemž koridor je koordinovaný se studií nové zástavby. Dále trať podejde Smíchov a Vltavu v blízkosti Palackého mostu a povede v souběhu s tunelem metra B. Zde bude umístěna zastávka Praha – Karlovo náměstí s přímým přestupem do stanice metra. Obloukem pod Novým Městem povede pod Hlavní nádraží. Na trase bude umístěna zastávka Praha-Václavské náměstí propojená s vestibulem metra A Můstek a novým vestibulem ve Vodičkově ulici. Přestupní zastávka Praha-Hlavní nádraží bude vedena kolmo ke stávající trati pod úrovní nástupišť metra C. Nová trať povede dále tunelem pod Vítkovem, kde bude umístěna podzemní zastávka Praha-Karlín přímo propojena s novou povrchovou zastávkou na stávajícím koridoru. Koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby umožnil realizaci záměrů. S ohledem na převážné vedení tratě v tunelu bude dopad na stabilizované území historického centra minimální. Součástí koridoru jsou plochy potřebné pro dočasné zábory stavby v prolukách a volných prostranstvích pro výstavbu, speciálně je koridor rozšířen v okolí náměstí Winstona Churchilla a v okolí Palackého náměstí.

630/-/63 Železniční trať Metro S Vršovice – Florenc; Návrh
Koridor je vymezený pro převážně podpovrchové propojení železničních tratí pod centrem města na základě podrobného prověření ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Jedná se o jednu z tras nových tunelů označovaných jako Nové spojení II nebo Metro S, která v současné době není přímo vymezena v ZÚR. Železniční trať propojí nádraží Vršovice přes Hlavní nádraží s železničními koridory Praha – Kralupy nad Vltavou a Praha – Kladno na Florenci. Trať bude vedena volným prostorem v souběhu se stávajícími kolejemi ze severního zhlaví nádraží Praha-Vršovice do nového Vinohradského tunelu, jehož portál bude umístěn mezi stávajícími portály 1. a 2. Vinohradského železničního tunelu. Železniční trať bude v tunelu klesat, aby spodem překřížila stávající tunely a souběžně se stávající tratí podešla Hlavní nádraží. Nástupiště budou umístěna v hloubeném tunelu pod stávajícími nástupišti odjezdové historické haly, přestup bude umožněn stávajícími podchody. Dále bude trať pokračovat tunelem na sever do prostoru mezi stávajícími železničními tratěmi na Florenci, tunelový portál bude umístěn za křížením s tratí Praha – Kolín. Na povrchu bude umístěna zastávka Praha-Florenc, která bude spolu s tratí integrovaná do nové zástavby v koordinaci s řešením v urbanistické studii a v architektonických soutěžích. Trať se dále přímo napojí na Negrelliho viadukt s vazbou na železniční trať Praha – Kladno s odbočkou na letiště a trať Praha – Kralupy and Vltavou. Koridor je vymezen v dostatečné šířce, aby umožnil realizaci záměrů. S ohledem na převážné vedení trati v tunelu bude dopad na stabilizované území historického centra minimální. Součástí koridoru jsou plochy potřebné pro dočasné zábory stavby v prolukách a volných prostranstvích pro výstavbu, speciálně je koridor rozšířen v

okolí Florence.

630/-/64 Železniční spojka Mezitratí; Návrh
Koridor je vymezen pro obnovu historické železniční spojky na základě studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. Důvodem je zvýšení kapacity okolních železničních tratí jejich zokruhováním a propojením odstavných nádraží. Předpokládá se využití jednokolejné spojky především pro manipulační a provozní jízdy nebo pro nákladní dopravu. Spojka zvýší kapacitu hlavních železničních koridorů. Společně s výstavbou tratě je nutné zajistit prostupnost územím pro bezmotorovou dopravu a zajistit napojení trojúhelníkového území v lokalitě Mezitratí.

630/-/65 Železniční trať Praha – Beroun, úsek Radotín – Černošice; Návrh
Metropolitní plán vymezuje koridor pro přestavbu tratě v návaznosti na vymezení v nadřazené dokumentaci, rozsah koridoru odpovídá ploše potřebné pro realizaci stavby prověřené ve studii proveditelnosti železničního uzlu Praha. Koridor navazuje na již modernizovanou část koridoru Praha – Beroun a je vymezený pro dokončení této komplexní modernizace v úseku Radotín – Černošice. Koridor je vymezen převážně v rozsahu stávajících železničních ploch v Radotíně, případně vyvolá mírné posuny oplocení tratě směrem do doprovodné zeleně podél ulice Ke Zdeři. Vymezení je nutné koordinovat se Středočeským krajem, protože železniční trať je vedena přímo po hranici krajů. Modernizace koridoru zvýší komfort cestování a umožní vybudovat novou železniční zastávku Praha Radotín-sídliště. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD264 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/64).

630/-/67 Železniční trať Zdvojkolejnění Praha-Zličín – Hostivice; Návrh
V návaznosti na studii proveditelnosti železničního uzlu Praha je vymezen koridor pro částečné zdvojkolejnění železniční tratě Praha – Hostivice. Zvýšené požadavky na železniční dopravu si vyžádají zkrácení intervalů na této jednokolejné trati a je nutné zdvojkolejnit úsek mezi nádražím Praha-Zličín a Hostivicemi. Metropolitní plán vymezuje koridor na hranici Prahy, dále je vymezení nutné koordinovat se Středočeským krajem. Šířka koridoru odpovídá projektu na zdvojkolejnění tratě Praha – Hostivice, která se již nesleduje v celém rozsahu. Pro potřeby vymezení tohoto koridoru je ale dostatečným podkladem.

630/-/68 Železniční trať Praha – Brandýs nad Labem, koridor případného napojení u Kbel; Územní rezerva
V návaznosti na studii proveditelnosti železničního uzlu Praha se v současné době zpracovává vyhledávací studie pro trasování nové regionální tratě Praha – Brandýs nad Labem. Tato studie sleduje několik různých tras, některé odbočují ze stávajících tratí mimo území Prahy. Metropolitní plán v souladu s nadřazenou dokumentací předpokládá pro trať Praha – Brandýs nad Labem přednostně využití koridoru severního vstupu rychlého spojení, východní trasu. Pro zajištění územní ochrany další z variant, kterou je možné realizovat i společně s odbočkou se severního vstupu rychlého spojení, východní

trasy, je účelné vymezení i odbočky z železniční tratě Praha – Turnov. Tato trať je navržena k modernizaci, odbočka v území mezi Čakovicemi a Kbely by byla jednoduše a ekonomicky realizovatelná, dopad takové trati na krajinu bude minimální. Dále je nutné prověřit vztah vymezených variant a upřesnit technické řešení tratí i provozní dopad na železniční trať Praha – Turnov. Koridory je nutné koordinovat se Středočeským krajem.

630/-/69 Železniční trať Praha – Neratovice; Návrh
Koridor je vymezen v rámci koridoru Severní vstup rychlého spojení, západní trasa, v souladu s nadřazenou dokumentací a v rozsahu dle studie proveditelnosti vysokorychlostní tratě Praha – Drážďany. Pro vysokorychlostní trať byla pořízena aktualizace ZÚR č. 13. Součástí vysokorychlostní trati je i zastávka Terminál sever, která se stane novým přestupním bodem a novým místním městským centrem severní terasy. Význam terminálu zvýší zapojení nové regionální tratě Praha – Neratovice, která zajistí obsluhu obcí, které dosud nejsou napojené na železnici. Na území Prahy je tato trať vedena v souběhu s vysokorychlostní tratí. Důležitost nové trati Praha – Neratovice potvrdila i ÚS PMR z roku 2024, která jednoznačně doporučila vymezit pro tuto trať koridor, protože tento záměr (někdy také označovaný jako Líbeznická spojka nebo Neratovická spojka) představuje významnou propojku vysokorychlostní tratě s konvenční železniční sítí (tento záměr dle studie umožní *„navýšení počtu spojů příměstské dopravy a zvýšení její spolehlivosti“*). Neratovice jsou jedním ze sídel určených k prioritnímu rozvoji v rámci regionu, mají výrazný potenciál a musí se zlepšit jejich propojení veřejnou dopravou s Prahou („*Potenciál železniční infrastruktury ke zlepšení a budoucí doplnění o navrhovanou novou železniční trať (Líbeznická spojka) spolu s velkými deficity ve struktuře zástavby města s množstvím zanedbaných území umožňuje další výrazný rozvoj města. Možná přestavba neratovického železničního uzlu zvýší význam železnice pro propojení s ostatními městy regionu a umožní využít zbytkových ploch okolo tratí pro vytvoření adekvátního městského centra. Specifickou roli může mít úprava tratě 074, která prochází přímo tímto centrem, směrem k charakteru tramvajové tratě s četnými zastávkami a kvalitním veřejným prostorem okolo. Zásadní potom bude přestavba Náměstí Republiky.“*). S umístěním trati do souběhu s vysokorychlostní tratí počítá i studie proveditelnosti pro vysokorychlostní trať a studie Terminálu sever. Dopravní infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem DD283 (kód před změnou č.15 ZÚR - 600/Z/83).

630/-/125 Vysokorychlostní trať Praha-Vršovice – Běchovice; Návrh
Koridor je vymezen v souladu s technickým prověřením koridoru. Pro upřesnění železniční trati se momentálně pořizuje změna ZÚR č. 14 a samostatně i Dílčí územní rozvojový plán (zpracovatelem DÚRP je sdružení ATEKO – Společnost DÚRP VRT Praha – Atelier T – plan, EKOLA, 2026). Podrobné zdůvodnění vymezení nadmístního prvku i nad rámec dnes platné nadřazené dokumentace je uvedené v kapitole 13 textové části odůvodnění MPP. Podrobné posouzení souladu s nadřazenou dokumentací (PÚR, ÚRP i ZÚR) je uvedeno v kapitole 2 textové části odůvodnění MPP. Koridor bude využit pro propojení vysokorychlostní tratě Praha – Brno s železničním

koridorem Praha – Benešov u terminálu Zahradní město. Jedná se o zásadní součást systému rychlých spojení, která bude mít zásadní pozitivní dopad na mobilitu obyvatel celého státu. Součástí systému je i propojení vysokorychlostních tratí s plochami odstavů na Slatinách. V rámci prověření technických parametrů tratě se prověřovala varianta vedení na estakádě a varianta částečně podpovrchová v zářezech a tunelech, která byla zvolena k vymezení v územně plánovací dokumentaci. Metropolitní plán respektuje zvolenou variantu a vymezuje koridor dostatečně široký pro umístění tunelových úseků včetně souvisejících staveb a konstrukcí. Trať bude vedena po estakádě doplněná páteřní cyklotrasou ze Zahradního města přes území Triangl do Rabakovské ulice. Skrz Hostivařskou průmyslovou oblast je vedena v zářezu, je zde nutné zajistit koordinaci se sítěmi technické infrastruktury a minimalizovat vliv na kvalitu veřejných prostranství se zohledněním charakteru produkční lokality. V území mezi Malým Hájem a Dolními Měcholupy bude trať vedena v tunelu, přičemž zde je zásadní prověřit vodní režim v území a v rámci výstavby realizovat zelenou infrastrukturu, parkové plochy a plochy pro realizaci. Koridor je nutné koordinovat s navrženou tramvajovou tratí. Dále je trať vedena napříč krajinným parkem okolo nádrže Slatina a severně od Dubče začíná její tunelové vedení pod Pražským okruhem a Běchovicemi až k napojení na železniční trať Praha – Brno. Nepředpokládá se přímé propojení se stávajícím koridorem Praha – Kolín. Při podrobném prověření je nezbytné posuzovat vliv stavby na přírodu a krajinu. Vysokorychlostní trať má vysoký celostátní význam a je nedílnou součástí nového propojení evropských metropolí. V první řadě je nutné ji vnímat jako příležitost realizovat opatření pro posílení přírodních hodnot a pro posílení rekreačního využití území.

Zlepšení vybavení železničního uzlu Praha

Zázemí pro osobní železniční dopravu je zajištěno především pomocí rozvoje stávajícího vybavení železničního uzlu Praha, se kterými koncepce železniční dopravy nadále počítá. Pro budoucí rozvoj železnice je ale v souladu se studií proveditelnosti železničního uzlu Praha nezbytné toto provozní zázemí dále rozšiřovat, se zaměřením na kritický nedostatek odstavných kolejí v blízkosti centra města. Rozsah vymezených ploch pro železniční zařízení byl v rámci projednání na základě stanoviska Ministerstva dopravy významně rozšířen v souladu s Vyhledávací studií odstavných kapacit v uzlu Praha (SUDOP Praha, 2018). Metropolitní plán navrhuje stavby odstavných kolejí konvenčních železničních tratí pro krátkodobé odstavení souprav vlaků příměstské železniční dopravy, zejména v období přepravního sedla. Na základě této studii MPP vymezuje následující odstavné koleje:630/064/1047 Odstavné koleje Masarykovo nádraží, 630/070/1040 Odstavné koleje Stromovka, 630/072/1044 Odstavné koleje Smíchov – východ, 630/072/1053 Odstavné koleje Smíchov – západ, 630/768/1054 Odstavné koleje Michle, 630/580/1060 Odstavné koleje Teplárna, 630/581/1048 Odstavné koleje Hostivař, 630/751/1042 Odstavné koleje Malletova, 630/751/1063 Odstavné koleje Krejcárek, 630/771/1045 Odstavné koleje Krč, 630/773/1059 Odstavné koleje Novostrašnická, 630/777/1061 Odstavné koleje Běchovice, 630/902/1062 Odstavné koleje Běchovice – střed, 630/907/1043 Odstavné koleje Ruzyně.

Dále Metropolitní plán vymezuje odstavné koleje, jejichž rozsah a umístění vycházejí z Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha (SUDOP PRAHA, 2018), které byly zpravidla všechny rovněž potvrzené dokumentem Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025). Jedná se o prvky 630/751/1052 Odstavné koleje Nové spojení a 630/774/1058 Odstavné koleje Třešňovka. V přímé návaznosti na Studii proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 28. 1. 2025, je vymezen prvek 630/897/1102 – Odstavné koleje Malešice–Tábor. MPP vymezuje také prvek 630/769/1037 Odstavné koleje – dostavba ONJ, které souvisí s dokončením areálu Odstavného nádraží Praha jih. Po dokončení areálu, bude ONJ sloužit jako deponovací a servisní zázemí pro osobní železniční dopravu. Vymezení odstavů vychází z požadavku Ministerstva dopravy v rámci společného jednání.

Nejdůležitější místa pro vybudování odstavných kapacit jsou odstavné koleje Malletova v lokalitě Nové spojení, odstavné koleje v oblasti Slatin (odstavné plochy Trnkov a Slatiny) a nově vymezená lokalita Odstavné plochy Běchovice (v místě dříve sledovaného záměru Odstavné nádraží sever) pro zajištění provozního zázemí vysokorychlostních tratí, tyto odstavné plochy je nutné dále koordinovat s možnostmi zapojení vysokorychlostních tatí do železničního uzlu.

630/154/1056 Odstavné koleje Trnkov; Návrh
630/079/1057 Odstavné koleje Strašnice; Návrh
Odstavné plochy Trnkov a Slatiny jsou vymezeny v prostoru bývalého seřaďovacího nádraží, které bylo v minulosti zrušeno, železniční koridor mezi Edenem a Zahradním městem je modernizovaný, bude ale dále rozšířen v rámci souběžného vedení vysokorychlostní tratě. Do dnešní doby jsou okolní plochy v předchozím územním plánu vymezeny jako plochy železnice. Pro rozvoj rozsáhlého transformačního území Bohdalec-Slatiny, které bylo v předchozím územním plánu vymezeno jako velké rozvojové území se při přípravě urbanistických studiích s těmito odstavnými plochami v minulosti nepočítalo. Podrobné prověření sítě vysokorychlostních tratí ale jednoznačně (zvláště potom v souvislosti s vysokorychlostní tratí Praha, vedoucí ze Zahradního města do Běchovic) prokázalo nutnost výstavby nového areálu pro odstavy a údržbu vozidel pro vysokorychlostní tratě v blízkosti centra města. Jako v podstatě jediné vhodné území bylo zvoleno území u Slatin severně od koridoru, společně s odstavnými kapacitami pro konvenční železnici Trnkov jižně od koridoru. Toto umístění je potvrzeno v rámci studie proveditelnosti železničního uzlu Praha a je předmětem změny ZÚR č. 14 nebo pořizovaného dílčího územního rozvojového plánu. Je zřejmé, že rozsáhlý železniční areál může mít negativní vliv na životní prostředí a na udržitelný rozvoj města, protože území Bohdalce, Slatin a V Korytech umožňuje výstavbu nové kapacitní čtvrti, nového městského centra. Zahraniční příklady (Paříž, Vídeň) ukazují, že je možné skloubit rozvoj obytné městské zástavby s provozními

plochami železnice. Z toho důvodu byla zpracována urbanistická studie pro vyhledání hranic odstavných ploch, hranic zástavby a organizaci dopravního řešení. (Prověřovací urbanistická studie Bohdalec-Slatiny, jakub cigler architekti, 2024) Tuto studii Metropolitní plán respektuje a navrhuje plochy, koridory a transformační plochy i hranice lokalit se studií v souladu. Dále se předpokládá pořízení komplexní územní studie, která definuje kapacity a konkrétní parametry zástavby. Plochy pro zařízení železnice (pro odstavné plochy) jsou vymezeny částečně v překryvu s transformačními plochami jakou součást obytných lokalit 079 V Korytech a 154 Slatiny. Metropolitní plán tak umožňuje překrytí železničního kolejiště zástavbou. Součástí realizace odstavných ploch je i výstavba lávek pro pěší, které zajistí příčnou prostupnost napříč železničními plochami a propojení nových čtvrtí navzájem (může se jednat o lávky nebo širší platformy). Překrytí železnice je možné díky terénní konfiguraci okolí, jak studie odstavů prokázala na příčných řezech územím. Zásadní pro budoucí rozvoj je zajištění dopravního propojení obou obytných lokalit. Plochy jsou také vymezené na základě Vyhledávací studie odstavných kapacit v uzlu Praha (SUDOP PRAHA, 2018) v návaznosti na požadavek Ministerstva dopravy ve stanovisku v rámci společného jednání.

Pro nákladní železniční dopravu je nutné dobudovat zázemí pro zajištění funkčního modelu city logistiky především pomocí nových logistických a distribučních center. Kombinovaná doprava, zastoupená železniční a silniční nákladní automobilovou dopravou, má na území Prahy zázemí v kontejnerovém překladišti Praha-Uhříněves. Pro funkční systém city logistiky Metropolitní plán v návaznosti na nadřazenou dokumentaci navrhuje plochy pro nové city logistické terminály umožňující překládku zboží z železnice na dopravu, která dále co nejefektivněji zásobuje město. Pro potřeby zásobování města jsou navrženy dva city logistické terminály, každý na jednom břehu řeky Vltavy v blízkosti Městského okruhu a železničních tratí. První v lokalitě Smíchovské nádraží, druhý v lokalitě Malešická průmyslová oblast. V souladu s Plánem udržitelné mobility a Studií city logistiky na území hl. m. Prahy (IPR Praha, 2019) se postupně mění náhled na uspořádání těchto terminálů. Ty by neměly mít podobu rozsáhlého kontejnerového překladiště, spíše se bude jednat o multimodální logistické zázemí udržitelné city logistiky. City logistický terminál na Smíchově (630/072/1004 City logistický terminál Praha-Smíchov) bude navazovat na přestavěné nádraží a bude respektovat charakter okolního města. City logistický terminál v Malešicích (630/580/1003 City logistický terminál Praha-Malešice) bude přidružený k areálu odstavných kolejí, které využívají plochu vymezenou v předchozím územním plánu pro umístění terminálu city logistiky i územní rezervu předchozího územního plánu pro jeho případné rozšíření (v Metropolitním plánu jsou odstavné koleje vymezené jako návrh v celém rozsahu pro zajištění adekvátní délky kolejiště). Cílené zvyšování podílu železniční dopravy na hromadné přepravě materiálů, zboží a výrobků v porovnání se silniční nákladní dopravou bude pozitivním příspěvkem pro snížení celkového výkonu nákladní dopravy na silniční a dálniční síti, jehož důsledkem je vyšší bezpečnost a plynulost silniční dopravy a omezení jejích negativních

vlivů na životní prostředí. Navržená zařízení na železnici (city logistické terminály Smíchov a Malešice) by v soudobém pojetí udržitelného zásobování města měly mít podobu tzv. konsolidačních center pro zásobování na poslední míli a nemělo by se jednat o klasická kontejnerová překladiště. Dopravní stavba 630/072/1004 City logistický terminál Prah-Smíchov je součástí ZÚR pod kódem DD291 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/91), stavba 630/580/1003 City logistický terminál Praha-Malešice je součástí ZÚR pod kódem DD290 (kód před změnou č.15 ZÚR – 600/Z/90).

Studie city logistiky na území hlavního města Prahy (IPR Praha, 2019) identifikovala možnosti rozvoje zásobování města. Rostoucí město a rostoucí podíl online nakupování vyvolávají tlak na rychlý rozvoj logistiky, která je dnes z většiny orientovaná na kamionovou dopravu a váže se na nadřazenou komunikační síť (Praha je z velké části zásobována z logistických areálů primárně okolo dálnic ve Středočeském kraji). Adekvátní odpovědí na zajišťování potřeb města, řešení problémů životního prostředí, bezpečnosti provozu a ekonomické udržitelnosti (to jsou cíle studie city logistiky) je rozvoj udržitelné železniční a vodní nákladní dopravy, významné je také zaměření na udržitelný svoz komunálního odpadu, částečně také po železnici. Závěrečným doporučením studie city logistiky je zachovat územní ochranu pro city logistické centrum v Malešicích a na Smíchově, modernizovat železniční uzel Praha (pro nákladní dopravu zejména realizovat Libeňský přesmyk, zachovat nádraží Praha-Libeň a vybudovat vlečku do ZEVO Malešice). Záměr vybudovat třídírnu odpadů a železniční vlečku v Řeporyjích Metropolitní plán nesleduje.

Pro zachování možnosti obsluhy významných průmyslových lokalit železniční dopravou je nutné chránit stávající síť vleček, která je vymezena v Metropolitním plánu. Je doplněna navrženými koridory pro vlečku spalovny Malešice (související s vymezením významného rozšiřujícího se areálu pro nakládání s odpadem) a pro vlečku logistického centra Horní Počernice. Pro provoz některých produkčních areálů je napojení na železnici klíčovým předpokladem pro existenci, železniční doprava navíc představuje ekologický způsob přepravy materiálů a zboží. Budoucí rozvoj technologických a výrobních areálů nové generace v pražských produkčních plochách vyžaduje i adekvátní napojení na ekologickou dopravu materiálů a zboží. Metropolitní plán svým pojetím využití umožňuje kombinovat dopravu s jinou zástavbou tak, aby nevznikaly zbytkové plochy a docházelo k synergii různých využití v rámci smíšeného obytného i produkčního města.

Pro zkvalitnění obsluhy veřejnou kolejovou dopravou navrhuje Metropolitní plán plochy pro výstavbu nových železničních stanic a zastávek v souladu s návrhem koridorů dle studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, případně plochy pro další stanice a zastávky na stabilizovaných stávajících tratích. Metropolitní plán vymezuje následující železniční stanice a zastávky:

630/006/1001 Železniční stanice/zastávka Praha-Václavské náměstí; Návrh

Zastávka je určena pro obsluhu centra města příměstskou železniční dopravou a zajištění přestupních vazeb mezi železnicí a MHD. Přestupní uzel bude zahrnovat příměstskou železnici, metro linky A a B a tramvajové linky. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/62.

630/037/1031 Železniční stanice/zastávka Praha-Výtoň; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Nového Města a Vyšehradu příměstskou železniční dopravou a zajištění přestupních vazeb mezi železnicí a MHD. Přestupní uzel bude zahrnovat příměstskou železnici a tramvajové linky vedené zejména na nábřeží Vltavy. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/14.

630/037/1034 Železniční stanice/zastávka Praha-Karlovo náměstí; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu centra města příměstskou železniční dopravou a zajištění přestupních vazeb mezi železnicí a MHD. Přestupní uzel bude zahrnovat příměstskou železnici, metro linky B, autobusové a tramvajové linky na Karlově a Palackého náměstí. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/62.

630/055/1028 Železniční stanice/zastávka Praha-Veleslavín; Návrh
Železniční stanice je modernizována ve stávající poloze v rámci modernizace železničního spojení mezi Prahou a Kladnem s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha. Slouží pro obsluhu přilehlého území Veleslavína a Vokovic příměstskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí, metrem linky A, tramvajovými a autobusovými linkami. Vymezeno na základě studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna (zadavatel Správa železniční dopravní cesty; zpracovatel Metroprojekt Praha a SUDOP PRAHA; 2015), kterou schválila Centrál komise Ministerstva dopravy ČR dne 7.7.2015. Železniční stanice je součástí konvenční železniční tratě 630/-/8.

630/064/1007 Železniční stanice/zastávka Praha-Florenc; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Karlína a Nového Města příměstskou železniční dopravou a zajištění přestupních vazeb mezi železnicí, autobusy a metrem linky B. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025) kterou schválila Centrální komise Ministerstva

dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/63.

630/072/1104 Železniční stanice/zastávka Terminál Smíchov; Návrh
Přestupní uzel mezi železnicí, metrem linky B, tramvajovými a autobusovými linkami a s vazbou na parkoviště P+R. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha, 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018.

630/085/1100 Železniční stanice/zastávka Praha – Sever; Návrh
Železniční stanice pro obsluhu přilehlého území příměstskou a meziregionální železniční dopravou a zajištění přestupních vazeb mezi železnicí a MHD a s vazbou na parkoviště P+R. Budoucí významný terminál železniční dopravy propojuje navrženou vysokorychlostní trať s navrženou konvenční tratí a veřejnou dopravou. Vymezení odpovídá studiím proveditelnosti a rozsahem je odvozené z urbanistické studie Terminál sever (UNIT architekti, 2024) Železniční stanice je součástí vysokorychlostní železniční tratě 630/-/103 a konvenční železniční tratě 630/-/69.

630/112/1006 Železniční stanice/zastávka Praha-Dejvice/Hradčanská; Návrh
Železniční stanice je modernizována ve stávající poloze v rámci modernizace železničního spojení mezi Prahou a Kladnem s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha. Slouží pro obsluhu přilehlého území Dejvic, Bubenče a Hradčan příměstskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí, metrem linky A, tramvajovými a autobusovými linkami. Vymezeno na základě studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna (zadavatel Správa železniční dopravní cesty; zpracovatel Metroprojekt Praha a SUDOP PRAHA, 2015), kterou schválila Centrál komise Ministerstva dopravy ČR dne 7.7.2015. Železniční stanice je součástí konvenční železniční tratě 630/-/8.

630/138/1022 Železniční stanice/zastávka Praha-Michle; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Michle příměstskou železniční dopravou a zajištění přestupních vazeb mezi železnicí, tramvajovými a autobusovými linkami. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/50.

630/233/1050 Železniční stanice/zastávka Praha-Čakovice zámecký park; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Čakovic. Zprovoznění zastávky zvýší kvalitu dopravní obsluhy území atraktivní příměstskou kolejovou dopravou při výhodném využití upraveného železničního svršku bývalé vlečky. Úsek trati odbočuje ze železniční stanice Praha-Čakovice severním směrem areálem někdejšího cukrovaru do koncové zastávky situované u Mratínského potoka mezi Cukrovarským a Zámeckým rybníkem nedaleko obytného souboru v lokalitě Nové Čakovice, kterou zastávka bude obsluhovat.

Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila Rada hl. m. Prahy dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/52.

630/604/1010 Železniční stanice/zastávka Praha-Dlouhá Míle; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území příměstskou železniční dopravou a zejména pro přestupy mezi železnicí, autobusovými a tramvajovými linkami a s vazbou na kapacitní parkoviště P+R. Vymezeno na základě studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna (zadavatel Správa železniční dopravní cesty; zpracovatel Metroprojekt Praha a.s. a SUDOP PRAHA; 2015), kterou schválila Centrál komise Ministerstva dopravy ČR dne 7.7.2015. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/51.

630/604/1019 Železniční stanice/zastávka Praha-Letiště Václava Havla; Návrh
Železniční stanice je určena pro obsluhu areálu Letiště Václava Havla Praha příměstskou železniční dopravou. Vymezeno na základě studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna (zadavatel Správa železniční dopravní cesty; zpracovatel Metroprojekt Praha a SUDOP PRAHA; 2015), kterou schválila Centrál komise Ministerstva dopravy ČR dne 7.7.2015. Železniční stanice je součástí konvenční železniční tratě 630/-/51.

630/750/1101 Přestavba Hlavního nádraží včetně zastávek Metra S; Návrh
Zvýšení kapacity železniční stanice Praha hlavní nádraží pro zajištění nárůstu poptávky po osobní železniční dopravě včetně dalších kolejových kapacit v podzemních výškových úrovních. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025) kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční stanice je součástí konvenční železniční tratě 630/-/63.

630/751/1016 Železniční stanice/zastávka Praha-Karlín; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Karlína a Žižkova (prostřednictvím napojení do tunelu pro pěší a cyklisty) příměstskou železniční dopravou. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/16.

630/756/1020 Železniční stanice/zastávka Praha-Libeň U Kříže; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Libně městskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí a tramvajovými linkami. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018.

630/758/1013 Železniční stanice/zastávka Praha-Hlubočepy zastávka; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Hlubočep příměstskou železniční dopravou. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018.

630/758/1018 Železniční stanice/zastávka Praha-Konvářka; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Smíchova a Radlic příměstskou železniční dopravou. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018.

630/765/1023 Železniční stanice/zastávka Praha-Radotín sídliště; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Radotína příměstskou železniční dopravou. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železnice
630/-/65.

630/771/1033 Železniční stanice/zastávka Praha-Braník Ve Studeném; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Braníka městskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí a autobusovými linkami. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/7.

630/772/1026 Železniční stanice/zastávka Praha-Spořilov; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Záběhlic a Michle městskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí, tramvajovými a autobusovými linkami. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/4.

630/773/1009 Železniční stanice/zastávka Praha-Depo Hostivař; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Strašnic a Malešic městskou železniční dopravou a pro vytvoření přestupního uzlu mezi železnicí, metrem linky A, tramvajovými a autobusovými linkami. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/3.

630/773/1014 Železniční stanice/zastávka Praha-Jahodnice; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Kyjí a Hostavic městskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí a autobusovými linkami. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila

RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/4.

630/773/1051 Železniční stanice/zastávka Praha – Jiráskova čtvrť; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Kyjí městskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí a autobusovými linkami. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/4.

630/774/1103 Železniční stanice/zastávka Terminál Zahradní město; Návrh
Železniční stanice je určena pro obsluhu přilehlého území Záběhlic a Strašnic osobní železniční dopravou a pro zajištění přestupních vazeb mezi železnicí, tramvajovými a autobusovými linkami. Rozšíření železniční stanice je v souvislosti s 630/-/125 Vysokorychlostní trať Praha-Vršovice – Běchovice — návrh a 630/-/101 Jižní vstup Rychlého spojení — územní rezerva. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025), kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční stanice je součástí konvenční železniční tratě 630/-/5.

630/778/1021 Železniční stanice/zastávka Praha-Liboc; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Liboce a Ruzyně příměstskou železniční dopravou mj. v návaznosti na transformační území 087 / Nová Ruzyně. Vymezeno na základě studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna (zadavatel Správa železniční dopravní cesty, s.o.; zpracovatel Metroprojekt Praha a.s. a SUDOP PRAHA a.s.; 2015), kterou schválila Centrál komise Ministerstva dopravy ČR dne 7.7.2015. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/8.

630/778/1025 Železniční stanice/zastávka Praha-Ruzyně; Návrh
Železniční stanice je určena pro obsluhu přilehlého území Ruzyně příměstskou železniční dopravou mj. v návaznosti na transformační území 087 / Nová Ruzyně a pro zajištění přestupních vazeb mezi železnicí, autobusovými a tramvajovými linkami. Vymezeno na základě studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna (zadavatel Správa železniční dopravní cesty, s.o.; zpracovatel Metroprojekt Praha a.s. a SUDOP PRAHA; 2015), kterou schválila Centrál komise Ministerstva dopravy ČR dne 7.7.2015. Železniční stanice je součástí konvenční železniční tratě 630/-/8.

630/780/1064 Železniční stanice/zastávka Praha – Kbely; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Kbel příměstskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí a autobusovými linkami. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/13.

630/901/1011 Železniční stanice/zastávka Praha-Hostavice; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Hostavic a Dolních Počernic městskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí a autobusovými linkami. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/4.

630/921/1035 Železniční stanice/zastávka Praha-Kbely Nouzov; Územní rezerva
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Kbel příměstskou železniční dopravou a pro přestupy mezi železnicí a autobusovými linkami. záměr je nutné dále prověřit s ohledem na kapacitu a provozní parametry železniční tratě, proto je vymezen pouze jako územní rezerva. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (zpracovatel IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/13.

630/922/1027 Železniční stanice/zastávka Praha-Třeboradice; Návrh
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Třeboradic a Čakovic příměstskou železniční dopravou. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/13.

630/932/1017 Železniční stanice/zastávka Praha-Komořany; Návrh
Přestavba zastávky je součástí koridoru vymezeného pro zkapacitnění železniční tratě výstavbou druhé traťové koleje v úseku Komořany – Krč. Železniční zastávka Praha-Komořany je situována jižně od místní komunikace U Skladu v těsné vazbě na souběžnou, nově navrženou sběrnou komunikaci městského významu Novou Komořanskou. Železniční zastávka je určena pro zkvalitnění dopravní obsluhy přilehlého území Modřan a Komořan. Vymezeno na základě Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice (IPR Praha; 2018), kterou schválila RHMP dne 4.9.2018. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/7.

630/938/1065 Železniční stanice/zastávka Praha-Lipany; Územní rezerva
Zastávka je určena pro obsluhu přilehlého území Kolovrat a Lipan. Budoucí terminál je v návaznosti na nadřazenou dokumentaci vymezen pouze jako územní rezerva, i s ohledem na návaznost na území Středočeského kraje je nutné záměr dále podrobně prověřovat z technického a ekonomického hlediska. Více také viz kapitola 13 textové části odůvodnění MPP. Vymezeno na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (Mott MacDonald, AFRY CZ, EKOLA group, SAGASTA, SMA (Deutschland), 2025) kterou schválila Centrální komise Ministerstva dopravy ČR dne 28.1.2025. Železniční zastávka je součástí konvenční železniční tratě 630/-/61.

Zřízení železniční zastávky a stanice v lokalitách s lineární strukturou nad rámec vymezených železničních zastávek a stanic je přípustné. Doplnění další traťové koleje v plochách s lineární strukturou nad rámec výroku je přípustné. Metropolitní plán tímto připouští přestavby, rekonstrukce a zřizování železničních zastávek a stanic nad rámec aktuálního přímého vymezení v MPP. Podobné úpravy se považují za přípustnou modernizaci stávajících tratí. Tím se zamezuje nutnosti pořizovat změny plánu pro dílčí úpravy ekologického způsobu dopravy, které by měly být pro správce tratí běžně a rychle realizovatelné. Podobně je přípustné rozšiřovat rozsah tunelů nad vymezené minimum, stejným způsobem jako u silnic nebo tramvajových tratí.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.07 Ilustrace sítě železniční dopravy

Bezmotorová doprava

K článku 127
Cyklistická doprava

V posledních letech se cyklistická doprava stala plnohodnotnou a nedílnou součástí pražské dopravy a nadále zaznamenává značný rozvoj. Cyklistická doprava je důležitým způsobem přepravy, časově výhodná, umožňuje rychlé dosažení cíle na kratší vzdálenosti cca 2–10 km. Rozvíjí se ale i cyklistická doprava po městě na delší vzdálenosti, stejně jako rekreační cyklistická doprava. Není závislá na dopravní situaci ve městě a flexibilně využívá městskou uliční síť. Je levnou a praktickou alternativou k pěší, ale i k veřejné dopravě, protože cesty mezi zdrojem a cílem lze absolvovat přímo, v kratších vzdálenostech bez kombinace dopravních prostředků. Charakteristickým rysem je její přizpůsobivost podmínkám a prostředí. Jistým omezujícím faktorem v prostoru hlavního města je členitý terénní reliéf, zejména na levém břehu Vltavy, prostorově omezená uliční síť centra města a určitá závislost na klimatických podmínkách. Podpora rozvoje cyklistické infrastruktury je podmínkou pro rozšíření tohoto ekologického druhu dopravy bez negativních vlivů na životní prostředí.

Metropolitní plán se v oblasti cyklistické dopravy orientuje na vymezení základní kostry veřejných prostranství jako základu plánování města. Dobře vymezená veřejná prostranství jsou základem pro celoměstskou koncepci a další strategii cyklistické dopravy. Hlavním smyslem pražského pojetí tvorby veřejných prostranství je zvýšení kvality veřejného prostoru ulic pro pobytovou funkci a pohodlný pohyb pěších a cyklistů. Koncepce cyklistické dopravy vychází ze struktury veřejných prostranství a struktury komunikační sítě. Ta musí v kontextu svých prostorových poměrů a s přihlédnutím k dopravní situaci umožnit prostupnost území pro bezpečnou bezmotorovou dopravu.

Vzhledem k tomu, že cyklistické a pěší dopravě jsou přístupné veřejné prostory včetně komunikační sítě, Metropolitní plán striktně nevymezuje všechny trasy cyklistické dopravy. V rámci veřejného prostoru ulic jsou umisťovány jako součást profilu vozovek. Na komunikacích s nízkou intenzitou dopravy je cyklistická doprava součástí smíšeného provozu s motorovými vozidly na vozovkách. Cyklotrasy jsou chápány jako liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou pro pohyb cyklistů. Jsou definovány formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním a přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty vybavených přejezdy komunikací apod.).

Síť cyklistické infrastruktury vymezená Metropolitním plánem vychází z principu plánování vhodné infrastruktury pro zajištění dostatečné prostupnosti území a dostupnosti cílů pro uživatele bezmotorové dopravy. Cyklotrasy nejsou samy o sobě samostatnými stavbami. Těmi se stávají vymezením ve veřejným prostranství jako úseky zvlášť vyznačené svislým a vodorovným dopravním značením, které je definuje jako stezky pro cyklisty nebo stezky pro pěší a cyklisty. Tato vymezení jsou jako dopravní opatření měřítkem pod rozlišovací schopností Metropolitního plánu.

Metropolitní plán pro rozvoj cyklistické dopravy stanovuje základní pravidla (zásady) pro zajištění prostupnosti zastavěného území i otevřené krajiny pro pohodlný pohyb všech uživatelů bez omezujících bariér, ukládá zajistit v rámci realizace dopravní stavby bezkolizní, bezpečné a bezbariérové křížení komunikací pro bezmotorovou dopravu s trasami motorové dopravy, vymezuje koridory pro stavby doplňující chybějící městská propojení v oblasti cyklistické infrastruktury. Pro funkční ucelený systém cyklotras je v první řadě zásadní, aby byl spojitý, bez kritických míst a přerušení a bez míst nebezpečných nebo v přímém střetu s automobilovou dopravou. Cyklistická infrastruktura by měla být budována pro širokou populaci včetně dětí a cyklisté by se na cyklotrasách měli cítit bezpečně. Metropolitní plán ve své podrobnosti nerozlišuje infrastrukturu pro běžná kola a elektrokola nebo jiné alternativní prostředky – to je mimo jeho podrobnost a působnost. Předpokládá se, že cyklotrasy budou z velké části realizovány jako smíšené (společně se stezkami pro chodce) a infrastrukturu budou částečně využívat i chodci nebo osoby s pohybovým postižením. Dopravní režim na cyklotrasách bude upřesněn až v úrovni projektové dokumentace dané stavby nebo opatření.

Metropolitní plán přímo vymezuje pouze základní síť významných cyklotras na základě Systému celoměstských cyklotras hlavního města Prahy (dokument schválený Radou hl. m. Prahy v prosinci 2022, dále také jen „systém cyklotras“), což je strategický a průběžně aktualizovaný dokument, který nahrazuje předchozí cyklogenerely. Systém cyklotras vymezuje poměrně podrobnou síť číslovaných cyklotras napříč celou Prahou a obsahuje i výběr těch nejdůležitějších tzv. nadřazených tras označených jednociferně (například cyklotrasy podél Vltavy A1 a A2, součástí je i okružní A50). Dvouciferně jsou označeny páteřní cyklotrasy, třemi ciframi další hlavní cyklotrasy.

Metropolitní plán do svého návrhu přejímá v zásadě úroveň nadřazených a páteřních tras, ale v přizpůsobené podobě. Je totiž nutné si uvědomit, že účel obou dokumentů je výrazně odlišný a nelze zajistit promítnutí strategického a průběžně aktualizovaného dokumentu do územního plánu doslovně. Systém cyklotras sleduje ve svém výběru převážně cyklotrasy s tzv. „dopravní funkcí“, tedy cyklotrasy, které umožňují rychlý a snadný přesun na větší vzdálenosti mezi čtvrtěmi. Metropolitní plán musí vyvažovat více vrstev v dlouhodobém horizontu a v návaznosti na stanovené zásady pro zajištění prostupnosti územím (uvedené v tomto článku textové části) je pro něj významná i rekreační funkce, lokální význam tras pro dosažitelnost parků a překonání místních bariér a podobně. Vymezené významné cyklotrasy jsou více přizpůsobené ostatním vrstvám Metropolitního plánu (nestavebním blokům, koridorům infrastruktury, transformačním plochám) a musí respektovat vymezené limity v území i jiné podklady jako například územní studie. Oproti tomu si Systém cyklotras může dovolit sledovat více koncepční a v určitých aspektech i odvážnější řešení, která se průběžně prověřují a upřesňují – Systém cyklotras je podkladem pro hledání dohody v území. Z těchto důvodů nejsou cyklotrasy vymezené v Metropolitním plánu totožné s cyklotrasami v Systému cyklotras. Je ale možné prohlásit, že obě vymezení jsou velmi podobné, reagují na sebe a jsou navzájem kompatibilní. Lze předpokládat, že v rámci své budoucí aktualizace Systém cyklotras podrobně posoudí vymezení v Metropolitním plánu a bude na něj reagovat doplněním dalších tras v podrobnějším měřítku. Metropolitní plán nepřejímá označení Systému cyklotras, aby se obě vymezení navzájem nepletla.

Významné cyklotrasy vymezené Metropolitním plánem tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží pro dálkové vztahy uvnitř města a pro spojení se středočeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Osou systému jsou cyklotrasy vhodně vedené po obou březích Vltavy. Na trasy podél Vltavy navazují radiály vedené především údolími podél potoků, případně po hřebenech. Systém páteřních tras propojují severojižní tangenty. Zvláštní důraz je kladen na propojení tangenciálních tras vedoucí krajinným rozhraním, které vytvářejí vnitřní cyklistický okruh okolo městské krajiny a pomůžou nastartovat revitalizaci tohoto zázemí města, které se stane pro obyvatele dostupnějším. Průběžná cyklotrasa je nezbytným vybavením krajinného rozhraní. Vnitřní cyklo okruh doplní vnější okruh stávajících tras vedoucích za hranicí území Prahy (v trase cyklotrasy označené v Systému cyklotras jako A50). Metropolitní plán vymezuje jen nejnutnější síť tras, která odpovídá jeho měřítku, a která musí být v území zachována jako nezbytné minimum.

Významné cyklotrasy jsou vymezeny liniovým koridorem, který vyjadřuje propojení dvou míst, přičemž přípustné je řešení i v jiné poloze mimo vymezený koridor za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení. Cyklotrasy vymezené jako stávající je tak v rámci podrobného prověření překládat do samostatných posunutých tras, cyklotrasy vedoucí uličním prostranstvím je možné posunout do jiných ulic a podobně. Koridory navržené pro umístění nových cyklotras je možné obdobně realizovat v odlišné poloze za

podmínky, že zajistí propojení dvou bodů v relaci zobrazené v grafické části.

V návaznosti na Systém cyklotras jsou významné cyklotrasy vymezené primárně podél vodních toků (také jako součást zelené infrastruktury) a podél železničních tratí, přičemž zásadní roli pro rozvoj cyklodopravy hraje návrh drážních cyklotras na opuštěných drážních tělesech (ve Střešovicích a ve Strašnicích). Dále je klíčové zajištění napojení důležitých cílů, jako je například letiště nebo významné rekreační areály nebo propojení s trasami na území Středočeského kraje. Významné cyklotrasy jsou také vymezeny v krajinných parcích (například jako součást parku Soutok) nebo pro revitalizaci významných veřejných prostranství (včetně Severojižní magistrály). V rámci významných transformačních území Metropolitní plán cyklotrasy vymezuje jen tam, kde neomezí budoucí rozvoj, aby byla zachována dostatečná flexibilita daná jinými regulativy. Doplnění a upřesnění cyklotras v transformačních územích je předmětem podrobnějších dokumentací.

Na základě projednání Metropolitní plán ve výjimečných situacích vymezuje koridory významných cyklotras jako koridory veřejně prospěšných staveb pro vyvlastnění. Nevýhodou tohoto vyvlastnění je, že tyto cyklotrasy musí mít fixovanou a upřesněnou trasu a nelze je přesunovat nebo upřesňovat. Jako VPS jsou vymezeny výhradně nadřazené trasy ze Systému cyklotras, které jsou v dostatečné míře prověřené a jsou vymezeny v jednoznačném veřejném zájmu. Jako veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny následující, samostatně odůvodněné koridory:

650/-/2 Cyklotrasa Císařská louka; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A1. Trasa je vedena po hraně areálu přístavu, přičemž její provoz je možné funkčně sloučit s provozem přístavu v rámci vyvažování veřejných zájmů na využití okolí řeky. Metropolitní plán vymezuje severojižní cyklotrasy podél Vltavy po obou březích jako klíčovou páteřní osu cyklistické dopravy v celoměstském i metropolitním měřítku, jejímž kontinuálním doplněním a zkvalitněním jsou vytvářeny podmínky pro plynulý, přímý a rychlý průjezd Prahou. Cyklotrasy podél Vltavy jsou zařazeny do mezinárodní sítě dálkových tras. Vltava je v souladu s koncepcí MPP rekreační osou zelené infrastruktury a adekvátní vybavenost pro rekreaci je nutnou podmínkou jejího využívání. Vymezení cyklotras podél Vltavy zajišťuje prostupnost podél vodních toků v souladu s § 11 odst. 4 PSP (§ 3 odst. 2 NPSP).

650/-/3 Cyklotrasa Holešovické nábřeží; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A1. Představuje doplnění severojižního cyklistického propojení podél řeky v úseku Holešovického nábřeží, které v dnešní době není ideálně dostupné. Metropolitní plán vymezuje severojižní cyklotrasy podél Vltavy po obou březích jako klíčovou páteřní osu cyklistické dopravy v

celoměstském i metropolitním měřítku, jejímž kontinuálním doplněním a zkvalitněním jsou vytvářeny podmínky pro plynulý, přímý a rychlý průjezd Prahou. Cyklotrasy podél Vltavy jsou zařazeny do mezinárodní sítě dálkových tras. Vltava je v souladu s koncepcí MPP rekreační osou zelené infrastruktury a adekvátní vybavenost pro rekreaci je nutnou podmínkou jejího využívání. Vymezení cyklotras podél Vltavy zajišťuje prostupnost podél vodních toků v souladu s § 11 odst. 4 PSP (§ 3 odst. 2 NPSP).

650/-/6 Cyklotrasa na bývalé trati ve Strašnicích; Návrh
Cyklotrasa je vymezena na podkladu dokumentu Systém celoměstských cyklotras jako nadřazená trasa systému A3. Vymezení odpovídá studii Drážní promenáda & liniový park (Tomáš Cach, 2020). Cyklotrasa vytvoří spojnici mezi Vršovicemi a Strašnicemi v trase opuštěného železničního koridoru, jedná se o zásadní investiční záměr do sítě cyklotras. V kontextu uceleného systému cyklotras vymezených v MPP je významným doplňkem jihovýchodní radiální trasy. Cílem záměru je vytvořit nové veřejné prostranství, lineární rekreační park, který vytvoří významnou dopravní spojnici pro bezmotorovou dopravu a zároveň odstraní bariéru, kterou představovala železniční trať. Výstavba drážních promenád, cyklotras na opuštěných železničních tratích, je ve veřejném zájmu, protože je možné snadno zajistit celoměstské vazby a zrealizovat rekreační lineární parky v příznivém podélném profilu. Pro tyto strategické záměry je nutné zajistit adekvátní územní ochranu.

650/-/7 Cyklotrasa na Janáčkově nábřeží; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A1. Představuje doplnění chybějícího úseku levobřežní cyklotrasy, z Kampy pod mostem legií na Janáčkovo nábřeží k Dětskému ostrovu. V tomto místě dnes musí cyklisté zbytečně objíždět schodiště a pěší zóny a zatížené křižovatky, přestože by výškové uspořádání mostu umožňovalo snadnou realizaci propojení podobně jako pod Mánesovým mostem. Doplnění cyklistické trasy na břehu Vltavy v centru města vytváří podmínky pro vzájemné provázání nadřazených tras rekreačního i dopravně obslužného charakteru, čímž je posílena kontinuita systému a jeho využitelnost pro každodenní i volnočasovou cyklistickou dopravu. Metropolitní plán vymezuje severojižní cyklotrasy podél Vltavy po obou březích jako klíčovou páteřní osu cyklistické dopravy v celoměstském i metropolitním měřítku, jejímž kontinuálním doplněním a zkvalitněním jsou vytvářeny podmínky pro plynulý, přímý a rychlý průjezd Prahou. Cyklotrasy podél Vltavy jsou zařazeny do mezinárodní sítě dálkových tras. Vltava je v souladu s koncepcí MPP rekreační osou zelené infrastruktury a adekvátní vybavenost pro rekreaci je nutnou podmínkou jejího využívání. Vymezení cyklotras podél Vltavy zajišťuje prostupnost podél vodních toků v souladu s § 11 odst. 4 PSP (§ 3 odst. 2 NPSP).

650/-/9 Cyklotrasa na Nákladovém nádraží Žižkov; Návrh
Potřeba průjezdnosti Nákladovým nádražím Žižkov vychází ze Systému celoměstských cyklotras, kde je cyklotrasa vymezena jako nadřazená trasa systému A8. Trasování cyklotrasy částečně

respektuje osu bývalé železniční trati a následně je vymezeno podél ulice U Nákladového nádraží. MPP trasu vymezenou v Systému cyklotras upravuje dle urbanistické studie Nákladové nádraží Žižkov (IPR Praha, 2022). Vymezení v doplňuje významnou cyklistickou radiálu ve východním směru pro obsluhu a napojení MČ Praha 3, 9 a dále směrem na východ Prahy. Výstavba drážních promenád, cyklotras na opuštěných železničních tratích, je ve veřejném zájmu, protože je možné snadno zajistit celoměstské vazby a zrealizovat rekreační lineární parky v příznivém podélném profilu. Pro tyto strategické záměry je nutné zajistit adekvátní územní ochranu.

650/-/28 Cyklotrasa Vysočany (severovýchodní magistrála); Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A9. Trasa slouží k doplnění radiálního vedení podél železničního koridoru a zajišťuje zásadní celoměstské napojení nově vznikající městské čtvrti v oblasti Vysočan na páteřní síť cyklistické dopravy. Realizace cyklotrasy již postupně probíhá a je koordinována s navazující výstavbou v okolí. Vysoký význam dálkového propojení vyžaduje adekvátní formu územní ochrany, je nezbytné zajistit návaznost jednotlivých úseků do uceleného systému.

650/-/43 Cyklotrasa na levém břehu Vltavy do Roztok; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A1. Trasa je vymezena podél dopravně vytížené komunikace na břehu Vltavy a má přímou návaznost na území Středočeského kraje. Metropolitní plán vymezuje severojižní cyklotrasy podél Vltavy po obou březích jako klíčovou páteřní osu cyklistické dopravy v celoměstském i metropolitním měřítku, jejímž kontinuálním doplněním a zkvalitněním jsou vytvářeny podmínky pro plynulý, přímý a rychlý průjezd Prahou. Cyklotrasy podél Vltavy jsou zařazeny do mezinárodní sítě dálkových tras. Vltava je v souladu s koncepcí MPP rekreační osou zelené infrastruktury a adekvátní vybavenost pro rekreaci je nutnou podmínkou jejího využívání. Vymezení cyklotras podél Vltavy zajišťuje prostupnost podél vodních toků v souladu s § 11 odst. 4 PSP (§ 3 odst. 2 NPSP).

650/-/63 Cyklotrasa u Nové Komořanské; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A2. Trasa je vymezena pro doplnění chybějícího úseku jinak dobře vybavené stávající cyklotrasy. Metropolitní plán vymezuje severojižní cyklotrasy podél Vltavy po obou březích jako klíčovou páteřní osu cyklistické dopravy v celoměstském i metropolitním měřítku, jejímž kontinuálním doplněním a zkvalitněním jsou vytvářeny podmínky pro plynulý, přímý a rychlý průjezd Prahou. Cyklotrasy podél Vltavy jsou zařazeny do mezinárodní sítě dálkových tras. Vltava je v souladu s koncepcí MPP rekreační osou zelené infrastruktury a adekvátní vybavenost pro rekreaci je nutnou podmínkou jejího využívání. Vymezení cyklotras

podél Vltavy zajišťuje prostupnost podél vodních toků v souladu s § 11 odst. 4 PSP (§ 3 odst. 2 NPSP).

650/-/70 Cyklotrasa promenáda nad Kladenskou tratí; Návrh
650/-/350 Cyklotrasa U Kolejí; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A6. Trasa je navrhována v koordinaci s modernizací železniční trati Praha–Kladno, přičemž částečně využívá její původní drážní těleso a v území jej paralelně kopíruje ve směru do Středočeského kraje. Jedná se o významnou cyklistickou radiálu, která kromě obsluhy a napojení západních částí Prahy zajišťuje rovněž přímé pokračování za administrativní hranici hlavního města a posiluje tak regionální vazby cyklistické dopravy. Výstavba drážních promenád, cyklotras na opuštěných železničních tratích, je ve veřejném zájmu, protože je možné snadno zajistit celoměstské vazby a zrealizovat rekreační lineární parky v příznivém podélném profilu. Pro tyto strategické záměry je nutné zajistit adekvátní územní ochranu.

650/-/83 Cyklotrasa na nábřeží Edvarda Beneše; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A1. Představuje doplnění severojižního cyklistického propojení podél řeky v úzkém místě pod Letenským svahem, které v dnešní době není ideálně prostupné a je dopravně vytížené. Doplnění samostatné oddělené cyklostezky je technicky řešitelné kombinací vykonzolovaných konstrukcí a jiných dopravních opatření a úprav profilů komunikací bez negativního dopadu na kulturní hodnoty historického centra nebo dopravní kapacitu komunikací. Metropolitní plán vymezuje severojižní cyklotrasy podél Vltavy po obou březích jako klíčovou páteřní osu cyklistické dopravy v celoměstském i metropolitním měřítku, jejímž kontinuálním doplněním a zkvalitněním jsou vytvářeny podmínky pro plynulý, přímý a rychlý průjezd Prahou. Cyklotrasy podél Vltavy jsou zařazeny do mezinárodní sítě dálkových tras. Vltava je v souladu s koncepcí MPP rekreační osou zelené infrastruktury a adekvátní vybavenost pro rekreaci je nutnou podmínkou jejího využívání. Vymezení cyklotras podél Vltavy zajišťuje prostupnost podél vodních toků v souladu s § 11 odst. 4 PSP (§ 3 odst. 2 NPSP).

650/-/106 Cyklotrasa z Ohrady podél nádraží Libeň; Návrh
Napojení hlavní cyklistické magistrály ve směru k hlavnímu nádraží je vymezeno částečně na základě dokumentu Systém celoměstských cyklotras a částečně je vedeno ulicí Novovysočanská. Trasa je situována podél Libeňského nádraží, kde navazuje na stávající síť cyklotras, zajišťuje jejich kontinuitu a vytváří souvislé a přímé propojení s oblastí hlavního nádraží s nadřazenou systémovou trasou A5. Význam vymezené cyklotrasy spočívá v nutnosti ochrany významné celoměstské spojnice, kterou je obtížné vést jinou trasou, která by zároveň byla výškově odpovídající parametrům páteřních tras. Významná je vazba na transformační území Vysočan.
V současné době je území špatně prostupné.

650/-/175 Cyklotrasa podél plavebního kanálu Vltava; Návrh
Navrhovaná cyklotrasa navazuje na stávající síť cyklotras a je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras jako součást nadřazené systémové trasy A1. Představuje doplnění severojižního cyklistického propojení podél řeky v chybějícím úseku podél plavebního kanálu u Císařského ostrova. Území je prostupné již dnes, ale pouze úzkou pěšinou, kterou je nutné rozšířit.
Metropolitní plán vymezuje severojižní cyklotrasy podél Vltavy po obou březích jako klíčovou páteřní osu cyklistické dopravy v celoměstském i metropolitním měřítku, jejímž kontinuálním doplněním a zkvalitněním jsou vytvářeny podmínky pro plynulý, přímý a rychlý průjezd Prahou. Cyklotrasy podél Vltavy jsou zařazeny do mezinárodní sítě dálkových tras. Vltava je v souladu s koncepcí MPP rekreační osou zelené infrastruktury a adekvátní vybavenost pro rekreaci je nutnou podmínkou jejího využívání. Vymezení cyklotras podél Vltavy zajišťuje prostupnost podél vodních toků v souladu s § 11 odst. 4 PSP (§ 3 odst. 2 NPSP).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.08 Ilustrace bezmotorové dopravy

K článku 128
Pěší doprava

Koncepce pěší dopravy vychází ze struktury veřejných prostranství. Všechna veřejná prostranství musí být prostupná pro pěší.
Stavby umisťované do území musí umožnit zachování nebo zlepšení celkové prostupnosti území. Stavby pro dopravní infrastrukturu nesmí v území tvořit bariéry.

Metropolitní plán vymezuje místa, kde důležité pěší trasy křižují pozemní komunikace nebo jejich koridory, tratě kolejové dopravy včetně železničních zastávek a stanic, vodoteče nebo terénní rozdíly. V těchto místech Metropolitní plán vymezuje návrhové koridory pro významné stavby pro bezmotorovou dopravu, které ukládají zajistit v rámci realizace dopravní stavby bezkolizní, bezpečné a bezbariérové křížení pěších komunikací s trasami motorové dopravy. Vymezení významných staveb pro bezmotorovou dopravu bylo opakovaně upřesněno v průběhu veřejného projednání, zvláště na základě požadavků samosprávy se znalostí místních podmínek. Vymezení bylo koordinováno se studiemi proveditelnosti pro dopravní stavby (odpovídá studiím vysokorychlostních tratí, železničního uzlu Praha, Městského okruhu, Pražského okruhu a dalších významných staveb infrastruktury – například studii Radlické radiály nebo studii odstavů Slatiny, viz podrobně samostatné odůvodnění těchto staveb).
V přiměřené míře vymezení odpovídá systému cyklotras.

Významnou stavbou pro bezmotorovou dopravu je stavební opatření k překonání bariéry, např. tunel, lávka, podchod. Konkrétní podoba není specifikována, často souvisí s dalším prověřením v následných řízeních. Metropolitní plán zároveň s návrhy vymezuje i stávající významné stavby pro bezmotorovou dopravu, které je nutné při

změnách v území respektovat a zachovat, takové stavby je zároveň možné přestavovat a modernizovat. Významné stavby pro bezmotorovou dopravu nejsou ukončeným výčtem, v souladu s ostatními regulativy Metropolitního plánu je možné umísťovat i další takové stavby nad rámec přímo vymezených bez pořízení změny plánu, protože cesty pro pěší a cyklisty jsou na hranici podrobnosti Metropolitního plánu a není tak možné je všechny správně předvídat. Slouží-li navržená významná stavba pro bezmotorovou dopravu k překonání navržené stavby dopravní infrastruktury, je její nedílnou součástí a v rámci výstavby dopravní infrastruktury musí být realizována pro zajištění nezbytné prostupnosti.

Mezi důležité vymezené stavby pro bezmotorovou dopravu patří lávky přes Vltavu a Berounku. Lávka nad mosty u tunelů u Anděla a Lávka na vrch Bohdalec jsou součástí Metropolitních priorit, protože bezprostředně souvisí s revitalizací souvisejících parků a povedou k oživení rozsáhlých území, stanou se iniciačním momentem přestavby významných veřejných prostranství. Vybrané významné stavby pro bezmotorovou dopravu, které jsou jednoznačně umístěné v území, jejichž poloha je technicky odůvodnitelná nebo podrobně prověřená a jejichž zřízení je v jednoznačném veřejném zájmu, jsou vymezené jako veřejně prospěšné stavby. Jako veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny následující, samostatně odůvodněné významné stavby pro bezmotorovou dopravu:

640/-/2 Lávka na Veslařský ostrov; Návrh
Lávka z Podolského nábřeží v místě Podolské vodárny na severní část Veslařského ostrova. Lávka je v pořadí druhé propojení ostrova, a proto je logicky umístěna na opačnou stranu než stávající propojení pro silniční obsluhu ostrova.

640/-/8 Podchod na nádraží Praha-Libeň; Návrh
Podchod pod železniční tratí propojením ulic Pod Šancemi a U Harfy v nejbližším možném místě pro přístup k železniční stanici Praha-Libeň.

640/-/10 Propojení přes trať Praha-Nymburk do parku; Návrh
Pěší prostup z rozsáhlé transformační plochy v Lokalitách 082 / Kolbenova a 157 / Nový Hloubětín do Sadů na Klíčově v jejich centrální části. Bezmotorové propojení je navrženo v územní studii Vysočany (m4 architekti, 2025).

640/-/11 Lávka na Bohdalci; Návrh
Lávka propojující dvě nové rozsáhlé transformační obytné plochy. Propojení stávajících ulic U Plynárny a Na Slatinách. Jedná se o obnovu historického propojení, které bylo přerušeno železnicí. Propojení je vymezeno také v urbanistické studii Bohdalec – Slatiny (jakub cigler architekti, 2024)

640/-/12 Propojení přes trať Praha-Nymburk; Návrh
Propojení transformačních obytných lokalit 158 / Pekárny Odkolek a 082 / Kolbenova. Propojení vychází z územní studie Vysočany (m4 architekti, 2025), kde navržené propojení překračuje hranici řešeného území studie. Metropolitní plán propojení vymezuje v kooordinaci

širšího území s technickou infrastrukturou (stávající a navržené prvky zásobování elektrickou energií).

640/-/14 Lávka přes Berounku do Černošic do Str. kraje; Návrh
Lávka navazuje na stávající polní cestu a propojuje Lipence s Černošicemi. Lávka je navržena v krajinářské studii Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024). V obdobném místě byla vymezena lávka i v přechozím územním plánu.

640/-/15 Lávka přes Berounku do Černošic do Str. kraje u Kazína; Návrh
Lávka na hranici hlavního města Prahy spojující Kazín a Černošice-Mokropsy navazující na ulice U Kazína a Ukrajinská. Zároveň je lávka vhodně navržena v místě bývalého přívozu.

640/-/19 Lávka přes Vltavu u Velké Chuchle; Návrh
Lávka z Modřan do Velké Chuchle. Blízká návaznost na stávající podchod pod železniční tratí na straně Modřan a ze strany Velké Chuchle na podchod pod ulicí Strakonická. Lávka umožní propojení částí Prahy, které jsou nyní řekou oddělené. Toto místo bylo v rámci koncepční rozvahy vybráno jako vhodné pro umístění stávající konstrukce Výtoňského mostu, která může být nově využita jako lávka.

640/-/21 Lávka přes dálnici D1; Návrh
Lávka přes pěší bariéru dálnice D1 z Újezdu u Průhonic směrem na Hrnčíře a Rozkoš a zajištění prostupnosti otevřenou krajinou v místě přirozených krátkých vazeb.

640/-/23 Propojení přes trať Praha-Kolín u Poč. rybníka; Návrh
Propojení transformační obytné plochy a zároveň celé lokality 225 / Dolní Počernice s rekreační oblastí okolí zámku Dolní Počernice a návaznost na hráz Počernického rybníku.

640/-/28 Lávka přes dálnici u Kateřinek; Návrh
Lávka propojující Šeberov s Kateřinkami a navazující rekreační oblastí Milíčovského lesa. Bezmotorové propojení je dlouhodobě sledováno a včetně VPS bylo vymezeno i v předchozím územním plánu.

640/-/29 Lávka přes dálnici u Opatova; Návrh
Lávka mezi lokalitami 081 / Na Jelenách a 077 / Opatov je součástí návrhu nové cyklotrasy propojující dvě stávající cyklotrasy na opačných stranách dálnice D1. Bezmotorové propojení je dlouhodobě sledováno a včetně VPS bylo vymezeno i v předchozím územním plánu. Lávka je navržena také v územní studii Opatov – Na Jelenách (Studio Acht, 2019).

640/-/30 Podchod komunikace K Barrandovu u Slivence; Návrh
Podchod pod frekventovanou silnicí k Barrandovu v oblasti Slivence. Napojení zde se nabízí vzhledem k bezpečnějšímu řešení i v rámci stávající cyklotrasy. Navíc je zde návaznost na historickou cestu.

640/-/32 Propojení přes Pražský okruh u Ruzyně; Návrh
Propojení přes nově navrhovanou část Pražského okruhu u Ruzyně v rámci nově navrhované cyklotrasy. Návrh propojení je koordinován s připravovanou dokumentací pro Pražský okruh.

640/-/37 Propojení přes Masarykovo nádraží; Návrh
Pěší propojení ulice Opletalova a Na Florenci jako efektivní zkrácení docházkové vzdálenosti. Propojení je navrženo v urbanistické studii Florenc 21 (UNIT architekti, A69 – architekti, Marko&placemakers, 2021). Jedná se o významné propojení, které umožní překonat bariéru železnice. Propojení bylo požadováno dotčeným orgánem (Ministerstvem dopravy) a v roce 2026 již bylo ve výstavbě.

640/-/41 Lávka na Libeňský ostrov u Bílé skály; Návrh
Lávka z Libeňského ostrova do lokality 855 / Bílá skála. V obdobném místě byla lávka vymezena také v předchozím územním plánu. Lávka je vymezena za účelem zpřístupnění břehů a zajištění přístupnosti a prostupnosti Libeňského ostrova v návaznosti na Povltavskou promenádu. Což je jednoznačně ve veřejném zájmu definovaném nadřazenou dokumentací na zajištění prostupnosti břehů řek, které musí zůstat veřejné a k veřejnému využití.

640/-/42 Propojení přes železnici u Horních Měcholup; Návrh
Propojení mezi Horními Měcholupy a transformační lokalitou 188 / K Měcholupům navazující na ulici Dubská, v oblasti železniční stanice Praha-Horní Měcholupy což umožní bezpečnější a rychlejší přístup na stanici z lokality západně od trati. Propojení vychází z koncepční studie Horní Měcholupy (4CT, 2020) a byla prověřeno studií Horní Měcholupy masterplan (Bogle Architects, 2022).

640/-/46 Lávka Kačerov - Roztyly; Návrh
Lávka propojující Roztyly a Kačerov přes neprostupnou oblast uzavřených areálů a dopravních staveb. Lávka vychází i ze záměru zklidnění magistrály a přímo navazuje na návrh nové cyklotrasy. Na lávku byla zpracována vyhledávací studie, která prověřila možnosti napojení
640/-/48 Lávka nad mosty u tunelů u Anděla; Návrh
Lávka vedoucí z lokality 834 / Mrázovka nad úpatí Strahovského tunelu, kde navazuje i na navrhovanou cyklotrasu přes park Sacré Coeur směrem do Petřínských sadů. Lávka je součástí metropolitních priorit, což potvrzuje její význam v propojení částí města. Lávka je také navržena v urbanistické studii Motolské údolí (A69 – architekti, 2016).

640/-/49 Lávka na vrch Bohdalec; Návrh
Lávka propojující vrch Bohdalec a Tyršův vrch přes bariéru železničního koridoru, které umožní propojení dvou rekreačních oblastí – významných metropolitních parků. Lávka je součástí metropolitních priorit.

640/-/52 Lávka přes Berounku u Radotína; Návrh
Lávka přes Berounku na straně Radotína přímo napojená na stávající systém cyklistické infrastruktury, na straně Lipenců je možné napojení na nedaleko navrženou cyklotrasu.

640/-/54 Lávka přes Vltavu u Zbraslavi; Návrh
Propojení navrženého a stávajícího systému cyklistické infrastruktury na opačných březích Vltavy v rámci významných cyklotras podél Vltavy (A2). Lávka zajistí lepší napojení jižního konce lokality Zbraslav na protější břeh Vltavy.

640/-/56 Lávka na Císařskou louku; Návrh
Lávka na severní cíp Císařské louky jako náhrada části trasy stávajícího přívozu a trasování navržené cyklotrasy. Přes lávku bude vedena cyklotrasa 650/-/2, která je vymezena v souladu s dokumentem Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy (aktualizace 2024). Lávka navržena v koordinaci s prověřením návrhu v sousední transformační ploše 411/072/2528 (Šemíkův břeh FIALA+NEMEC, 2019).

640/-/58 Lávka do Holešovického přístavu; Návrh
Propojení navrženého a stávajícího systému cyklistické infrastruktury (páteřní cyklotrasa podél Vltavy). Bezmotorové propojení je dlouhodobě sledováno a včetně VPS bylo vymezeno i v předchozím územním plánu. Jedná se o dlouhodobě sledovaný a prověřovaný záměr. Zároveň je již vydané územní rozhodnutí.

640/-/59 Lávka přes Vltavu u Sedlce; Návrh
Propojení dvou stávajících cyklotras u Sedlce, které umožní nahradit stávající přívoz. Lávka umožní propojení významných cyklotras podél Vltavy a zároveň zajistí bezmotorové propojení Sedlce a Troji.

640/-/61 Lávka přes Vltavu u Lahovic; Návrh
Lávka propojuje lokality 394 / Lahovice a 149 / Komořany. Propojení břehů v logické návaznosti na železniční stanici Komořany a zároveň propojení dvou významných cyklotras na opačných březích Vltavy.

640/-/65 Lávka přes Vltavu v Modřanech; Návrh
Lávka spojující lokality 257 / Lahovičky a 133 / Staré Modřany. Nahrazuje stávající přívoz. Návaznost na železniční zastávku Praha-Modřany. a zároveň propojení dvou cyklotras na opačných březích Vltavy. Lávka umožní propojení částí Prahy, které jsou nyní řekou oddělené. Lávka je navržena v krajinářské studii Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024). Toto místo bylo v rámci koncepční rozvahy vybráno jako vhodné pro umístění stávající konstrukce Výtoňského mostu, která bude nově využita jako lávka.

640/-/66 Lávka mezi Prosekem a Ďáblicemi; Návrh
Lávka propojující lokality 506 / Sídliště Ďáblice a 504 / Sídliště Prosek překonávající silniční bariéru Cínovecká. Je navržena v místě mezi dvěma mimoúrovňovými křižovatkami a zároveň je spojnicí dvou stávajících cyklotras.

640/-/69 Lávka přes Rozvadovskou spojku u obchodních center; Návrh
Lávka přes Rozvadovskou spojku propojující areály obchodních center na opačných stranách dopravní tepny. Lávka propojuje

významné části lokality Zličín Metropole v místě vhodného terénního uspořádání.

640/-/71 Lávka přes Rozvadovskou spojku u Metropole Zličín; Návrh
Lávka přes Rozvadovskou spojku propojující dvě produkční lokality v místě vhodného terénního uspořádání Lávka je součástí úprav širšího území v návaznosti na Úpravy mimoúrovňové křižovatky Zličín včetně kolektorových komunikací.

640/-/73 Prodloužení podchodu pod Hl. nádražím do Španělské; Návrh
Propojení zajistí prostupnost napříč nádražím a kolejištěm a tím zajistí překonání bariéry železnice v centru města. Jedná se o vhodné propojení v centru města, která zvýší dostupnost nádraží a využitelnost železniční dopravy.

640/-/74 Propojení přes Kbelskou u Letňan; Návrh
Propojení přes ulici Kbelská navazující na návrh části cyklotrasy spojující Sídliště Prosek a Sídliště Letňany. Lávka je navržena v urbanistické studii Terminál Sever (UNIT architekti, 2024) a umožní překonání bariéry Kbelské ulice. Bezmotorové propojení je v místě dlouhodobě sledováno a včetně VPS bylo vymezeno i v předchozím územním plánu. Oproti němu však Metropolitní plán vymezuje kratší optimalizovanou trasu/koridor.

640/-/75 Propojení přes Pražský okruh a trať na letiště; Návrh
Propojení přes navrženou část Pražského okruhu, které umožní bezmotorové propojení lokalit Zahrádková osada na Padesátníku a Letiště Václava Havla Praha. Součástí jsou nově navrhované cyklotrasy, které v rámci Systému celoměstských cyklotras zajišťují napojení v širším okolí: směrem na jih podél Okruhu i severovýchodním směrem do Středočeského kraje. Návrh propojení je koordinován s projektem Pražského okruhu.

640/-/82 Lávka mezi Libeňským ostrovem; Návrh
Lávka propojující Libeňský ostrov s Libní, přímá návaznost na prvek 640 /-/ 83. V obdobném místě byla lávka navržena již v předchozím územním plánu. Lávka je vymezena za účelem zpřístupnění břehů a zajištění přístupnosti a prostupnosti Libeňského ostrova v návaznosti na Povltavskou promenádu. Což je jednoznačně ve veřejném zájmu definovaném nadřazenou dokumentací na zajištění prostupnosti břehů řek, které musí zůstat veřejné a k veřejnému využití.

640/-/83 Lávka na Libeňský ostrov; Návrh
Lávka propojující Libeňský ostrov s Libní, přímá návaznost na prvek 640 /-/ 82. V obdobném místě byla lávka navržena již v předchozím územním plánu. Lávka je vymezena za účelem zpřístupnění břehů a zajištění přístupnosti a prostupnosti Libeňského ostrova v návaznosti na Povltavskou promenádu. Což je jednoznačně ve veřejném zájmu definovaném nadřazenou dokumentací na zajištění prostupnosti břehů řek, které musí zůstat veřejné a k veřejnému využití.

640/-/102 Propojení přes Michelské nádraží podél Botiče; Návrh
Propojení lokalit 138 / Michle a 592 / Plynárna a teplárna Michle pod Michelským nádražím v logickém místě podél zatrubněné části Botiče. Propojení podpoří prostupnost územím (uzavřeným areálem odstavného nádraží) a podpoří rekreační význam Botiče, který je zároveň součástí kostry zelené infrastruktury.

640/-/103 Lávka na východní cíp Císařského ostrova; Návrh
Lávka navazující na návrh nového pěšího propojení na Císařském ostrově a městský systém cyklistické infrastruktury na straně Holešovic. Lávka zlepší prostupnost východní částí Císařského ostrova. Lávka vychází ze studie Koncepce Císařského ostrova (IPR Praha, 2017).

640/-/110 Propojení přes MÚK Aviatická; Návrh
Propojení je vymezeno za účelem zajištění bezmotorové prostupnosti v místě mimoúrovňové křižovatky. Propojení bude využito i v rámci cyklotras, které umožní obsluhu letiště i prostupnost danou částí Prahy. Cyklotrasy jsou vymezeny v návaznosti na dokument Systém celoměstských cyklotras hlavního města Prahy (aktualizace 2024). Propojení je koordinováno s projektem přestavby MÚK.

640/-/116 Lávka přes Pražský okruh u Třebonic; Návrh
lávka přes stávající část Pražského okruhu jako propojení lokality 247 / Třebonice a Chrášťan vedoucí podél Dalejského potoka, v místě historické cesty.

640/-/117 Lávka přes Rozvadovskou spojku; Návrh
Lávka propojující lokality 217 / Staré Lužiny v návaznosti na ulici U Dálnice a lokalitu 610 / Technopark Stodůlky. Jedná se o obnovení historického propojení čtvrtí, které rozdělila Rozvadovská spojka.

640/-/119 Lávka v parku Cibulka; Návrh
Lávka přes železniční trať navazující na stávající a navrhované pěší propojení v rámci Lesoparku Cibulka v místě nejvhodnějšího terénního uspořádání. Lávka umožní překonat železniční trať a podpoří prostupnost v rámci lokality.

640/-/120 Lávka přes Rozvadovskou spojku u Depa Zličín; Návrh
Lávka přes Rozvadovskou spojku propojující části produkční lokality Depo Zličín, a umožňující bezmotorové napojení navržených rozvojových ploch spolu bezpečné překonáním silniční bariéry Rozvadovské spojky i v rámci navrhované cyklotrasy.

640/-/122 Lávka přes Kbelskou u letiště Kbely; Návrh
Lávka přes dopravní bariéru ulice Kbelská ve vhodném místě mezi dvěma mimoúrovňovými křižovatkami v místě krajinného rozhraní i na okraji metropolitního parku. Zároveň propojení současného a navrhovaného systému cyklistické infrastruktury, které umožní naplnit rekreační význam krajinného rozhraní.

640/-/125 Lávka přes Císařský ostrov u Zoologické zahrady; Návrh
Lávka přes Císařský ostrov jako spojnice Zoologické zahrady a levého břehu Vltavy. Propojení celoměstského systému cyklistické

infrastruktury na obou březích Vltavy (páteřní cyklotrasy). Lávka umožní propojení Troji a Prahy 6. Lávka je prověřena studií Propojení Bubeneč – Císařský ostrov – Troja (IPR Praha, 2018) a částečně byla i součástí změny předchozího územního plánu Z3334.

640/-/126 Lávka na Císařský ostrov u Malé Říčky; Návrh
Navržená lávka zlepší prostupnost Císařského ostrova a umožní naplnit rekreační potenciál území. Lávka umožní přímé propojení z Troji přes stávající Trojskou lávku až do Stromovky. Návrh lávky vychází ze studie Koncepce Císařského ostrova (IPR Praha, 2017).
640/-/127 Propojení přes Kbelskou na poutní cestě; Návrh
Propojení je součástí navrženého pěšího spojení lokality 309 / Nad Krocínkou a rekreační rozvojové plochy součásti lokality 080 / Nové Letňany jako bezpečné překonaní frekventované ulice Kbelská. Propojení navazuje na projekt obnovy historické cesty Via Sancta a je navrženo v územní studii VRÚ Letňany – Kbely (IPR Praha, 2025).

640/-/130 Lávka přes komunikaci K Barrandovu u Pražské čtvrti; Návrh
Lávka jako propojení především lokalit 184 / Pražská čtvrť a 252 / Slivenec pro bezpečné překonání frekventované silnice K Barrandovu. Propojení bylo navrženo i v předchozím územním plánu a je navrženo také v urbanistické studii Nový Barrandov (A69 – architekti, 2020).

640/-/131 Propojení přes Strakonickou v Lahovičkách; Návrh
Propojení jako bezpečné překonání frekventované silnice Strakonická navazující na ulice K Zahradám a K Závodišti. Propojení umožní bezmotorové propojení částí Lahoviček přes frekventovanou komunikaci. Propojení je navrženo v krajinářské studii Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024).

640/-/182 Lávka přes torzo historického mostu u Balabenky; Návrh
Lávka přes Rokytku v místě již nevyužívaného železničního mostu. Dojde tím k obnovení využívání této historické stavby. Součástí je i významná navržená cyklotrasa, která vychází ze Systému celoměstských cyklotras.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.08 Ilustrace bezmotorové dopravy

Ostatní doprava

K článku 129
Letecká doprava

Koncepce letecké dopravy je tvořena systémem letišť na území hlavního města. Pro hlavní mezinárodní letiště Metropolitní plán používá výhradně oficiální název Letiště Václava Havla Praha.

Odůvodnění i Metropolitní plán v oblasti letecké dopravy vychází z nadřazené dokumentace a je zcela v souladu s argumenty jejího odůvodnění, viz dále. Rozvoj mezinárodní letecké dopravy přesahuje

řešené území a význam MPP a je správně řešen primárně v nadřazených dokumentacích, Metropolitní plán adekvátně upřesňuje vymezení ploch a koridorů.

Letiště Václava Havla Praha je určeno pro mezinárodní i vnitrostátní leteckou dopravu a odbavuje naprostou většinu všech cestujících v Česku (17,8 milionu cestujících za rok 2019 před propadem způsobeným pandemií covid-19 následoval růst na 16,4 milionu cestujících za rok 2024, v roce 2025 počet cestujících 17,8 milionu vyrovnal rok 2019). Z hlediska významu pro civilní leteckou dopravu je, a i v budoucnosti bude, nejdůležitějším veřejným mezinárodním letištěm Česka. Ve výhledu bude mezinárodní i vnitrostátní letecká doprava realizována především na tomto letišti. Koncepce rozvoje letiště je v hrubých rysech dlouhodobě po desítky let stabilizovaná a odůvodněná. Cílem je zajištění odpovídajících nároků na požadovaný standard dráhového systému, a tím vyšší bezpečnosti leteckého provozu s možností rozdělení vzletů a přistání na samostatné paralelní dráhy. Byla založena na principu kompaktního schématu dvojice paralelních a provozně nezávislých drah s mezilehlým odbavovacím komplexem. Dráhy umístěné po obou stranách odbavovacího komplexu snižují počet letadel křižujících aktivní dráhu a zvyšují tak bezpečnost a efektivitu leteckého provozu. Metropolitní plán upřesňuje koridor pro paralelní dráhu ke vzletům a přistávání 06R/24L vymezený v ZÚR.

Stávající dráha ke vzletům a přistávání 12/30 bude po realizaci a zprovoznění paralelní dráhy zrušena, Metropolitní plán ji označuje jako prvek ke zrušení. Důvodem jsou významnější nepříznivé vlivy dráhy 12/30 na intenzivně urbanizované oblasti Prahy s velkou hustotou osídlení v porovnání s novou paralelní dráhou a možnost využití uvolněného území pro zástavbu. Jižní část Letiště Václava Havla Praha a související plochy Metropolitní plán vymezuje jako transformační a rozvojové plochy s produkčním využitím pro vybudování provozně technického areálu souvisejícího s provozem letiště a pro navazující logistické a administrativní zázemí. Oproti Metropolitnímu plánu byla v předchozím územním plánu na části území pro výstavbu nové dráhy vymezena pouze územní rezerva, výhledově předchozí územní plán počítal se systémem se třemi dráhami.

Platné ZÚR i platné ZÚR SK pro novou paralelní dráhu pro vzlety a přistání 06R/24L vymezují konkrétní návrhový koridor. Zároveň je v ZÚR SK vymezen koridor pro prodloužení stávající dráhy 06L/24R na západ (předpokládá se prodloužení zpevněné plochy o 285 m, které ale nebude mít vliv na provoz ani kapacitu letiště). Plány na toto prodloužení pocházejí z poloviny minulého století a podrobnější projektová příprava tohoto záměru dnes neprobíhá. Pro budoucí rozvoj letiště má ochrana tohoto záměru stále smysl, například pro případ změn podmínek v letecké dopravě v budoucnosti, které by vyžadovaly jednu z drah delší nebo pro lepší budoucí ochranu okolí letiště). Toto prodloužení se území Prahy netýká a je s návrhem MPP kompatibilní. Případné prodloužení stávající dráhy na území Středočeského kraje v souladu se ZÚR SK nebude mít téměř žádný vliv na životní prostředí.

Od roku 1996 je v rámci rozvoje Letiště Václava Havla Praha sledována výstavba paralelní dráhy 06R/24L, jejíž příprava stavby probíhá. Paralelní dráha byla zakotvena již v minulosti v těchto územně plánovacích dokumentacích:

- Směrný územní plán hl. m. Prahy z r.1971
- Směrný územní plán hl. m. Prahy z r.1975
- Směrný územní plán hl. m. Prahy z r.1985
- ÚP SÚ vymezoval pro paralelní dráhu územní rezervu

Přínosem realizace paralelní dráhy je výhledové zrušení stávající příčné RWY 12/30 a snížení ekologické zátěže velké části území hlavního města, efektivnější rozložení provozu, redukce pojíždění letadel a tím nadbytečné spotřeby pohonných hmot a znečišťování životního prostředí, minimalizace nuceného vyčkávání letadel ve vzduchu před přistáním. Vyšší kapacita dráhového systému umožní zpřísnit letové podmínky ve prospěch ochrany životního prostředí i při možném (limitovaném) nárůstu letecké dopravy, zejména v období špiček, kdy současný dráhový systém naráží na svoje kapacitní limity.

Pro odůvodnění záměru realizace paralelní RWY 06R/24L existují další podrobné podklady, zdůvodnění a posouzení, jako například:

- Odůvodnění a posouzení PÚR, která v čl. 131 vymezuje prvek L1 Nová paralelní vzletová a přistávací dráha,
- Odůvodnění a posouzení ZÚR včetně odůvodnění aktualizací (zejména odůvodnění Aktualizace č. 1),
- Vyhodnocení vlivů změny č. Z 939/00 ÚP SÚ,
- Studie Makroekonomické dopady výstavby paralelní dráhy na letišti Praha-Ruzyně (Sedláček, Zahradník, Jedlička, 2009),
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů „Paralelní RWY 06R/24L Letiště Praha-Ruzyně“ - Posouzení v rámci EIA zakončené souhlasným stanoviskem MŽP č.j.68161/ENV/11 ze dne 26. října 2011 při splnění v něm uvedených podmínek (toto stanovisko mělo v roce 2024 prodlouženou platnost, pro prodloužení platnosti stanoviska byly také zpracovány adekvátní podklady).
  Pro stavbu paralelní dráhy RWY 06R/24L bylo v době pořizování MPP vydáno kladné rozhodnutí o umístění stavby. Více také viz dokumentace VVURÚ posuzující dopady MPP a podrobné posouzení souladu MPP s nadřazenou dokumentací v kapitole 2 textové části odůvodnění MPP.

Rozvoj letiště podpoří zaměstnanost v Praze a ve středočeském regionu a bude mít s ní související pozitivní ekonomické přínosy – pracovní příležitosti jak v rámci provozu letiště, tak v terciérní sféře (služby, obchod, pohostinství, kulturní zařízení). Po zrušení dráhy 12/30 bude možné významným způsobem rozvíjet jižní část areálu letiště pro produkční využití, předpokládá se možnost rozvoj vybavení letiště uvnitř areálu (například rozvoj opravárenských provozů), případně s letištěm související logistiky a výstavba nového vědecko-technického areálu mimo areál letiště (včetně kulturních, společenských a univerzitních prostorů a dalších administrativních nebo kongresových center, které budou využívat blízkost letiště,

Pražského okruhu a dálnice D6. Pro úvahy o rozvoji jižní části území letiště společně s posouzením leteckého provozu byly Letištěm Václava Havla Praha pořízeny minimálně dvě urbanistické studie a řešení bude dále prověřováno. Jednou ze studií je návrh investičního záměru Urbanistická studie rozvojové oblasti Letiště Praha/Ruzyně (ARCH. DESIGN, 2017) a druhou je Airport City – Test Planning (sdružení architektů Aeropolis, 2018).

Problematika vymezení letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) a oblasti zasažené jeho provozem byla opakovaně předmětem soudního přezkumu na úrovni ZÚR jak hlavního města Prahy, tak Středočeského kraje. Městský soud v Praze rozsudkem č. j. 6 Ao 6/2010-103 zrušil část ZÚR týkající se letiště a oblasti SL/1, následně přijatá Aktualizace č. 1 ZÚR soudním přezkumem obstála opakovaně — rozsudky č. j. 9A 208/2015-292 a č. j. 9A 171/2017-139 byly příslušné žaloby zamítnuty jako nedůvodné. Obdobně byla zamítnuta i žaloba k Aktualizaci č. 2 ZÚR Středočeského kraje vymezující záměr D300.

Metropolitní plán potvrzuje strategické priority státu definované v PÚR, jejíž součástí je záměr přestavby stávajícího dráhového systému (čl. 131 PÚR) a výstavba kvalitního kapacitního kolejového spojení Letiště Václava Havla Praha s centrem hlavního města (čl. 192 PÚR). Metropolitní plán vymezuje koridor pro výstavbu železniční tratě Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha v souladu se studií proveditelnosti a dohodami v území v dostatečné šířce, aby mohly být realizovány i související dopravní stavby (například Terminál Dlouhá míle, tramvajové tratě nebo cyklotrasy). Některé z úseků železniční tratě mají vydané pravomocné stavební povolení.

Letiště Kbely je vymezeno jako neveřejné pro vojenskou leteckou dopravu sloužící potřebám obrany státu. Stávající vzletová a přistávací dráha letiště Kbely je potvrzena ve stávající poloze a v současných parametrech. Hranice lokality odpovídají vymezení areálu vojenského letiště. Provoz letiště, které slouží armádním účelům, je z principu odlišný od ostatních letišť. Areál letiště je ve výkrese Z04 grafické části MPP vymezen jako stavba a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu. Součástí MPP je vymezení adekvátní regulace i pro související areály v sousedství (kasárna, letecké muzeum a opravárenský areál) – jsou součástí lokality s produkčním využitím.

Letiště Letňany má status mezinárodního neveřejného letiště a vnitrostátního veřejného letiště. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze a podobě jako součást nezastavitelného území (dráhy pro vzlety a přistání jsou travnaté, letištní plocha má přírodní charakter). Pro část provozního zázemí letiště je vymezena samostatná zastavitelná lokalita.

Letiště Točná je vymezeno jako mezinárodní neveřejné letiště prioritně pro sportovní letecký provoz, centrum letecké výuky i leteckých služeb. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze a podobě jako součást nezastavitelného území

(dráha pro vzlety a přistání je travnatá, letištní plocha má přírodní charakter). Pro provozní část letiště je vymezena samostatná zastavitelná lokalita, která má navržený přiměřený rozvoj.

V areálech nemocnic je přípustný provoz letecké záchranné služby, umístění heliportů Metropolitní plán nereguluje, řídí se samostatnými předpisy a postupy. Limity v území související s leteckou dopravou, které svojí podrobností odpovídají Metropolitnímu plánu, jsou zobrazeny v koordinačním výkrese O01.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.06.09 Ilustrace ostatní dopravy

K článku 130
Vodní doprava

Koncepce vodní dopravy v Praze je tvořena stávající vodní cestou Vltavy a Berounky (která je splavná po Radotín). Vodní cesty jsou v Česku vymezeny přímo zákonem č. 117/1995 Sb., zákon o vnitrozemské vodní plavbě, a Metropolitní plán toto vymezení respektuje, i v návaznosti na ZÚR a ÚRP (dle zákona je Vltava a Berounka součástí využívané – tedy stávající – dopravně významné vodní cesty vymezené v úseku od Třebenic po soutok s Labem). Podrobné posouzení souladu s nadřazenou dokumentací a možností vodní dopravy jsou uvedeny v kapitole 2 textové části odůvodnění MPP. Vodní doprava nabízí multifunkční využití a její rozvoj bude zaměřen na oblasti nákladní a osobní, rekreační dopravy.

Důvodem pro podporu dalšího rozvoje vodní dopravy je při stabilních plavebních podmínkách její efektivita, provoz uvolňuje kapacitu pozemní dopravy, je šetrným způsobem dopravy vůči životnímu prostředí a ve srovnání se silniční dopravou vykazuje nižší energetické nároky, lze ji efektivně využít pro city logistiku.

Vodní doprava v Praze i v širších vztazích středočeského regionu má určitá omezení ve využití. Vodní cesta v severních i jižních příměstských oblastech prochází údolími, která jsou špatně dostupná pro návaznou povrchovou dopravu. V hlavním městě jsou možnosti využití pro nákladní dopravu omezené, neboť většina pražských přístavů je situována v blízkosti centra. Oblast hlavního města je limitujícím úsekem vodní cesty se sníženými hodnotami ponoru lodí a podjezdných výšek pod mosty a s vyčerpanou kapacitou způsobenou rekreačními plavbami v centru města.

Pro vodní dopravu v Praze jsou určeny stávající plavební komory Podbaba, Štvanice, Smíchov, Mánes, Modřany. V průběhu zpracování a projednání Metropolitního plánu i nadřazené dokumentace (aktualizace č. 5 ZÚR) nebyla na základě prověření vymezena konkrétní plocha pro novou plavební komoru Smíchov. Samospráva v průběhu soudních sporů nad územním řízením jednoznačně vyjádřila svůj negativní názor na předmětný záměr. V měřítku Metropolitního plánu postačuje vymezení vodní dopravy v rozsahu vodní cesty a přístavů, nepředpokládá se nutnost

vymezení konkrétních ploch pro nové plavební komory. Zřizování drobnějších zařízení na vodní ploše související s vodní cestou je přípustné, konkrétní vymezení by bylo mimo podrobnost územního plánu. V tématu doplnění nové plavební komory v historickém centru města se střetává několik veřejných zájmů, jejichž posouzení potom zásadně přesahuje podrobnost územního plánu (je nutné posoudit konkrétní podrobné provozní parametry, hydrologické parametry, vlivy na přírodu, technicky posoudit zásah do památkově chráněných objektů, řešit vliv na panorama města a podobně) a je vhodné ho řešit až v navazujících řízeních nebo v rámci samostatné změny územního plánu, která naváže na podrobně zpracovanou a projednanou studii proveditelnosti, která prokáže technické a ekonomické parametry stavby a posoudí vliv na kulturní hodnoty.

Pro city logistiku a přepravu stavebních materiálů souvisejících se stavební činností je v Praze využitelná celá vodní cesta, primárně se využívá část vodní cesty v přepravní relaci ze severu (od Labe) do přístavu Radotín. Pro potřeby nákladní vodní dopravy jsou vymezeny přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín. Přístav Holešovice je vymezen pro překládku na železniční a silniční dopravu a jako opravárenské a servisní středisko osobních a nákladních lodí, nicméně jeho význam s ohledem na realizovanou bytovou zástavbu klesá a je nutné hledat náhradní prostory. Pro říční přístavy vymezené Metropolitním plánem jsou v grafické části vymezeny jejich pozemní části ve formě stavebních bloků v rámci lokalit Vltavy. Pozemní část přístavu Radotín je vymezena jako samostatná zastavitelná lokalita s produkčním využitím. Součástí zásobování města lodní dopravou jsou i dvě betonárky v centru města, Troja, kterou Metropolitní plán respektuje s ohledem na potřebu zásobovat výstavbu celoměstsky významných staveb a na výjimečnost areálu s ohledem na přímé napojení na přístaviště nákladních lodí, s možností rekultivace území po výhledovém zrušení betonárky po dostavbě těchto staveb, a betonárka Rohanský ostrov, která leží v transformačním území a Metropolitní plán s ní s ohledem na výstavbu významného parku nepočítá. Využití vodní dopravy pro city logistiku bylo podrobně zhodnoceno ve Studii city logistiky na území hlavního města Prahy (IPR Praha, 2019), která doporučila zachování funkce stávajících přístavů a betonáren.

Přípustné je zřizování dočasných míst překládky nákladní vodní dopravy. Zřizování přístavišť osobní a rekreační vodní dopravy a dočasných míst překládky nákladní vodní dopravy, podobně jako drobných překladišť, v návaznosti na vymezenou vodní cestu je možné za podmínky, že významně neomezí rekreační využití prostoru řeky. Za drobné překladiště Metropolitní plán považuje překladiště pro zásobování staveništ stavebním materiálem a pro odvoz stavebního odpadu a překladiště pro city logistiku lokálního charakteru, které může sloužit pro dopravu zboží a překládku na malé nákladní automobily nebo nákladní jízdní kola.

Pražské panorama a dramatický charakter krajiny vytváří podmínky pro atraktivní využití vodní dopravy pro přepravu osob, turistů i možnosti trávení volného času při plavbě lodí po řece. Osobní doprava podporuje rozvoj území vázaného na vodní cestu. Je určitou

alternativou k individuální automobilové dopravě, zejména v letní sezóně a během volných dnů a svátků. Do určité míry je vodní doprava konkurencí na dopravním trhu.

Z pohledu ochrany kulturních hodnot je určitým rizikem extenzivní využívání řeky pro turismus, což bylo konstatováno v Roční monitorovací zprávě o statku zapsaném na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO za rok 2017 (NPÚ ÚOP Praha, březen 2018): „*Příslušné orgány, zejména hlavní město Praha, by měly velmi pečlivě zvážit, zda je žádoucí reagovat na komerční poptávku po turisticky zaměřené říční dopravě významným navýšením kapacity infrastruktury. Bylo by vhodnější řídit využívání stávající kapacity, a omezit tak nárůst turistických výletních plaveb, přičemž by se mělo uvažovat o potenciálu jednak říčních autobusů a jednak využívání říční dopravy k podpoře plánovaných velkých stavebních projektů podél břehů, a upřednostňovat jej. Orgány by také měly zvážit, zda je vhodný tolerantní přístup k novým přistávacím místům na řece.*“

Pro ochrannou funkci v době povodní jsou kromě přístavu Radotín vymezeny ještě přístavy Holešovice, Libeň a Smíchov. Ve vhodných místech je také možné zřizovat chráněná místa pro plavidla za povodní, která by nemohla včas dosáhnout ochranného přístavu.

Přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov a Radotín jsou součástí sítě TEN-T a musí být adekvátně kapacitně napojeny na nadřazenou komunikační síť, a to i pro těžkou nákladní dopravu. Přístav Praha Holešovice je napojen zejména prostřednictvím dostatečně kapacitní ulice Jankovcova. Přístav Praha Libeň je napojen přímo z Libeňského mostu, pro tento účel je nezbytné zachovat jeho dostatečnou únosnost a kapacitu. Přístav Praha Smíchov je napojen kapacitně adekvátními sjezdy z ulice Strakonická, a to i na území ostrova Císařská louka. Přístav Radotín je umístěn v blízkosti Lahovického mostu, na který navazuje mimoúrovňová křižovatka na Pražském okruhu.

Navržené plochy pro nové přístavy

670/845/1001 Ochranný přístav Libeň; Říční přístav, návrh
V návaznosti na dohodu s Ministerstvem dopravy Metropolitní plán vymezuje plochu pro zásadní přestavbu přístavu Libeň i pro ochrannou a nákladní funkci v rámci zařazení přístavu do systému TEN-T dle nařízení EÚ 2024/1679 o usměrnění Unie pro rozvoj transevropské dopravné síti. Metropolitní plán vymezuje dostatečný rozsah pozemních částí přístavu, které je nutné koordinovat se sousedícími rekreačními plochami. Vodní část přístavu (rozsah vodní plochy) bude odpovídat dnešnímu stavu řeky Vltavy. Přístav musí respektovat kulturní a přírodní hodnoty v území a musí umožnit prostupnost územím a případné zřízení lávek pro pěší a cyklisty. Rozsah přístavu odpovídá zpracovaným studiím.

670/931/1002 Ochranný přístav Radotín; Říční přístav, návrh
Metropolitní plán počítá s využitím splavného úseku Berounky od soutoku po přístav Radotín. Vodní cesta v tomto úseku je určena pro osobní, nákladní i rekreační vodní dopravu. Přístav Radotín je určen

jako přístav s ochrannou funkcí v době povodní. Významný potenciál říčního přístavu Radotín spočívá v jeho poloze s kvalitní vazbou na kapacitní silniční síť směřující na jih a západ státu. Nabízí alternativu k nákladní dopravě realizované na síti pozemních komunikací a snížením jejího podílu na komunikacích přispěje ke zlepšení kvality životního prostředí. Metropolitní plán pro ochranu jeho dalšího rozvoje vymezuje návrhovou plochu pro rozšíření vodní části přístavu. Pro rozšíření pozemní části přístavu s provozními budovami a nezbytným technickým zázemím je vymezena nová rozvojové plocha v lokalitě 636 Přístav Radotín. Rozsah přístavu odpovídá zpracované studii pro rozšíření přístavu ve variantě s menším rozsahem (Podkladová studie sportovně rekreační areál Radotín; D plus, 2015), která je v souladu se studií navazující na vítězný návrh mezinárodní krajinářské soutěže Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024) (přístav bude rozšířen přibližně k mostu Pražského okruhu). S krajinným parkem je tento záměr koordinován. Metropolitní plán nepředepisuje přesný rozsah přístavu nebo tvar a rozsah vodních ploch, předpokládá ale využití i pro rekreační plavidla nad rámec samotného nákladního přístavu, který je zařazen do systému TEN-T dle nařízení EÚ 2024/1679 o usměrnění Unie pro rozvoj transevropské dopravné síti.

670/845/1003 Přístav Libeňský ostrov, Říční přístav, návrh
670/845/1004 Přístav Palmovka, Říční přístav, návrh
V rámci stávajících Libeňských doků a v návaznosti na navržený ochranný přístav Libeň vymezuje Metropolitní plán plochy pro zřízení osobních a rekreačních přístavů. Záměry nebudou mít vliv na stávající rozsah vodních ploch, okolní zástavba ale musí umožnit adekvátní přístup k přístavům.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.06.09 Ilustrace ostatní dopravy

Část sedmá:
Technická infrastruktura

K článku 131
Společná ustanovení technické infrastruktury

Konkrétní návrhy technické infrastruktury a stanovené regulativy navazují na koncepci technické infrastruktury popsanou v čl. 28, 32 a 33 textové části MPP.

Metropolitní plán pojímá infrastrukturu jako podřízenou struktuře města a strukturu města doplňující a podporující. Z toho vyplývá, že infrastruktura nemá vznikat samoúčelně, bez zřetelného vztahu k městu a jeho obyvatelům a nemá být určující pro tvorbu prostředí. Infrastruktura je službou městu a přizpůsobuje se mu. Metropolitní plán v koncepci technické infrastruktury vymezuje jednotlivé druhy subsystémů a stanovuje, že sítě technické infrastruktury je pro zvýšení kvality veřejných prostranství a krajiny potřeba sdružovat. Koncepci technické infrastruktury podrobně rozvádí a naplňuje část sedmá textové části Metropolitního plánu.

Systém technické infrastruktury tvoří jednotlivé dílčí subsystémy: systém povrchových vod, zásobování vodou, odkanalizování území, zásobování teplem, zásobování plynem, ropovody, zásobování elektrickou energií, kolektory, elektronické komunikace a odpadové hospodářství. Realizace vyváženého systému jednotlivých dílčích subsystémů technické infrastruktury a jejich vzájemné doplňování je základním předpokladem pro fungování technické infrastruktury k jejímu účelu – vytváření podmínek pro život obyvatel, pro rozvoj hospodářství, pro tvorbu ekonomických hodnot a pro udržitelné nakládání se zdroji a minimalizaci zátěže životního prostředí. Bez vyváženého systému technické infrastruktury nelze dosáhnout trvalé udržitelnosti. Dílčí nefunkčnosti systému mohou ohrozit životní podmínky jak v ekonomickém, tak v sociálním i v environmentálním pilíři.

Vymezení ploch a koridorů technické infrastruktury předpokládá koordinaci s ostatními záměry, které mohou do vymezených ploch nebo koridorů zasahovat, pokud tím nebude znemožněno umístění stavby technické infrastruktury, pro níž byly plocha nebo koridor vymezeny a nebudou omezeny ani podmínky pro její funkci, údržbu a provoz.

Metropolitní plán dbá na nezvyšování fragmentace krajiny navzájem nekoordinovanými trasami technické infrastruktury požadavkem na sdružování vedení technické infrastruktury do společných tras nebo na jejich sdružování se stávajícími trasami technické a dopravní infrastruktury.

Metropolitní plán umožňuje přestavovat, modernizovat nebo zcela nově vystavět stávající prvek nebo trasu technické infrastruktury, aniž by prvek musel být uveden v Metropolitním plánu jako návrhový. To je možné za předpokladu zachování

jeho funkce v rámci celku technické infrastruktury.

Z důvodu různorodosti subsystémů technické infrastruktury, které vyžadují odlišné technické parametry a provozní režimy, by byl jednotný přístup ke stanovování požadavků nepraktický. Proto jsou požadavky na přestavbu nebo modernizaci konkrétního subsystému stanovovány individuálně – buď prostřednictvím krycích listů lokality (KLZ), nebo podrobněji v rámci ustanovení článků 132 až 142 textové části MPP, které upravují podrobněji podmínky technické infrastruktury.

Nástroje pro vymezení infrastruktury
Vysvětlení pojmů infrastruktury, pojetí ploch a koridorů, vztahu legendy a datového modelu a předpokládanému výkladu rozsahu ploch a koridorů je podrobně uvedeno u dopravní infrastruktury, která je založená na totožných principech a je organizovaná do stejného datového modelu. Podrobně viz odůvodnění k článku 117 (společná ustanovení dopravní infrastruktury) v této kapitole 9 textové části odůvodnění MPP.

Všechny navržené prvky (včetně koridorů územních rezerv pro ochranu území pro budoucí dosud neupřesněné záměry) technické infrastruktury jsou vymezené v hlavním výkrese struktury Z02 a zároveň v hlavním výkrese infrastruktury Z03, kde jsou doplněné o vymezení stávajících prvků. Zvláštní postavení má zobrazení některých stávajících prvků u některých vrstev v grafické části jako ke zrušení. Jsou tím vymezeny ty prvky, které je alespoň dočasně nezbytné chránit jako neoddělitelné části sítí, ale do budoucna se počítá s jejich nahrazením konkrétním jiným prvkem. Do doby realizace tohoto prvku se na ně pohlíží stejně jako na jakékoliv jiné stávající prvky technické infrastruktury určené k ochraně. Následně se po zprovoznění souvisejícího prvku na prvek ke zrušení pohlíží jako kdyby vůbec v Metropolitním plánu vymezen nebyl, jeho ochrana již postrádá smyslu.

Zvláštní postavení má zobrazení některých stávajících prvků některých vrstev v grafické části jako prvků „ke zrušení“. Jsou tím vymezeny ty prvky, které je alespoň dočasně nezbytné chránit jako neoddělitelné části sítí, ale do budoucna se počítá s jejich nahrazením konkrétním jiným prvkem. Do doby realizace tohoto prvku jsou stejně jako jakékoliv jiné stávající prvky určené k ochraně. Následně se po zprovoznění souvisejícího prvku na prvek ke zrušení pohlíží jako kdyby vůbec v Metropolitním plánu vymezen nebyl, jeho ochrana již postrádá smyslu.

Systém povrchových vod

K článku 132
Povrchové vody

Odvodňovací systém každého přirozeného povodí tvoří soustava vodních toků, stejně je tomu i na území hlavního města Prahy. Páteří vodních toků v Praze je řeka Vltava, která protéká jejím územím od

jihu k severu, s hlavním levobřežním přítokem Berounkou. Labe zasahuje území města jen povodím svých přítoků.

Na území Prahy se také nachází velká síť drobných vodních toků zaústěných do Vltavy a Berounky, které Metropolitní plán vymezuje v grafické části Z 03 a síť podrobněji doplňuje o vymezení ploch podrobnějšího strukturálního členění vodní plocha a vodní tok v grafické části Z 02. Vodní toky a plochy jsou nedílnou součástí zelené infrastruktury vymezované v Metropolitním plánu.

Zachování stávající hydrografické sítě a odkrytých vodních toků slouží k udržení přirozené retence vody v krajině a zpomalení povrchového odtoku jako forma přírodě blízkých protipovodňových opatření, čímž se snižuje riziko povodní a přetížení kanalizační sítě při přívalových srážkách. Nezaústění vodních toků do jednotné kanalizační sítě pak chrání kapacitu kanalizačního systému a Ústřední čistírny odpadních vod před nadměrným přítokem srážkových vod, který by mohl ohrozit jejich provoz.

Zelená infrastruktura
Na území Prahy je vymezená kostra zelené infrastruktury, která propojuje jak přírodní, tak vodní složku krajiny. Říční krajina a vodní toky jsou základem kostry zelené infrastruktury, na kterou navazují další prvky zelené infrastruktury vymezené v Metropolitním plánu. Jde o přístup, který má za účel vytvářet koncepční rámec pro budoucí revitalizace vodních toků. Cílem je plánovat revitalizace v širších souvislostech, nikoli izolovaně na nahodilých úsecích vodních toků, které nepřispívají ke zlepšení vodního režimu a často mají spíše charakter zahradnického zásahu.

Revitalizace vodních toků realizovaná v měřítku alespoň části povodí je z hlediska účinnosti a udržitelnosti výrazně efektivnější než izolované zásahy na jednotlivých úsecích. Umožňuje komplexní posouzení hydrologických, ekologických i krajinářských vazeb a podporuje obnovu přirozených funkcí toku v návaznosti na celé území, včetně přítoků, niv a okolní krajiny. Takto koordinovaný přístup zajišťuje lepší řízení odtoku vody, podporuje biodiverzitu, zvyšuje retenční kapacitu povodí a v neposlední řadě vede k prevenci před povodněmi. Základem kostry zelené infrastruktury v Praze je Vltava s Berounkou, které propojují Prahu se Středočeským krajem a okolními obcemi a dále též vodní toky, jejichž ekologický a vodohospodářský význam přesahuje správní hranice Prahy. Mezi tyto toky patří například Botič, Dalejský potok, Kunratický potok, Šárecký potok, Rokytka či Říčanka. Říční krajina podél těchto vodních toků představuje klíčový ekologický koridor, který zajišťuje propojení biotopů, podporuje biodiverzitu, umožňuje přirozené dynamické procesy a také slouží jako rekreační zázemí Prahy, které má být dále rozvíjeno.

Efektivní správa vodních toků a říční krajiny si vyžaduje úzkou a dlouhodobou spolupráci mezi městem a příslušnými správci povodí. Vzhledem k tomu, že vodní toky zpravidla přesahují administrativní hranice obcí a měst, je nezbytné plánovat jejich rozvoj v rámci celého povodí, nikoli pouze na základě samostatných zásahů v jednotlivých

územích. Koordinace mezi městem, správcem povodí a dalšími relevantními subjekty (např. kraji, obcemi, vlastníky pozemků nebo ochránci přírody) umožňuje navrhovat opatření, která jsou funkčně provázaná, a zároveň přinášejí synergické přínosy pro širší region. Tato spolupráce je klíčová například při plánování protipovodňových opatření, revitalizací vodních toků nebo při zvyšování retenční schopnosti krajiny. Vymezená kostra zelené infrastruktury v Metropolitním plánu je v tomto případě podkladem k těmto dohodovacím procesům. Podrobnější přístup k plánování krajiny (tedy zelené infrastruktury) je dále rozpracován v úvodu hlavy kapitoly III Koncepce (otevřené) krajiny a graficky zobrazen v Ilustraci prvků zelené infrastruktury 09.01.06.

Koryto Vltavy v Praze je prakticky v celé délce upraveno. Vzdutou vodní hladinu i při minimálních průtocích potřebnou pro plavbu, využití vodní energie toku, zajištění odběrů vody ze vzduté hladiny, sport a rekreaci udržují jezy – Trojský (s plavebními komorami v Podbabě na plavebním kanálu Troja – Podbaba), Helmovský (s plavebními komorami Štvanice), Staroměstský a Štítkovský (s plavebními komorami Smíchov, překonávajícími rozdíl hladin těchto jezů, a plavební komorou u budovy Mánes pro proplavování do Staroměstské zdrže) a Modřanský jez s plavebními komorami. Soustavnou činností plánování v oblasti vod zajišťuje stát dosažení vzájemného souladu veřejných zájmů (ochrany vod jako složky životního prostředí, snížení nepříznivých účinků povodní a sucha, a udržitelného užívání vodních zdrojů, zejména pro účely zásobování pitnou vodou). Nástrojem plánování jsou návrhy plánů oblastí povodí, které obsahují definici dobrého stavu vod, hodnocení stavu vod v současnosti, odhad stavu vod do budoucna, návrh cílů pro jednotlivé vodní útvary a návrh opatření k dosažení těchto cílů. Pro potřeby tohoto plánování jsou definovány základní jednotky představující významná dílčí povodí – vodní útvary. Na území hl. m. Prahy se jedná o povodí Dolní Vltavy, povodí Berounky a o povodí Horního a Středního Labe. Plán oblasti povodí Dolní Vltavy a Plán oblasti povodí Berounky zpracovává Povodí Vltavy, státní podnik. Plán oblasti povodí Horního a Středního Labe zpracovává Povodí Labe, státní podnik.

Pro minimalizaci nepříznivých změn hydrologického režimu v tocích, při řešení rozvoje jednotlivých oblastí citlivých na zvyšování podílu zpevněných ploch, se v Metropolitním plánu navrhují vhodné povrchové retence, vodní nádrže a odpovídající vodohospodářská opatření.

V rámci vybudování významného městského parku na Rohanském ostrově v souladu s krajinářskou studií a architektonickou soutěží Park Maniny a koncept Rohanského a Libeňského ostrova (OMGEVING + FISER + VRV + ŠINDLAR, 2023), je v Metropolitním plánu vymezena nová rozlivová plocha. Tato plocha nahrazuje starší záměr na obnovu Rohanského ramena, vycházející z projektu Stavba č. 5407 Maniny – Příprava území – Zvýšení kapacity koryta v oblasti Rohanského ostrova a revitalizace území, Hydroprojekt CZ, vznikla v několika etapách mezi rokem 2004–2006 a následně Stavba č. 4679 Maniny – PPO, snížení niv. Karlín et 0001 poldr s oddychovou

zónou a et 0002 poldr Karlín zpracován Sweco Hydroprojekt v roku 2020.

711/-/33 Vodní tok Malá říčka; Návrh
Malá říčka prošla částečnou obnovou po povodních v roce 2002. Metropolitní plán na tuto obnovu navazuje a návrhem rozšíření Malé říčky sleduje dokončení obnovy dosud neobnovené části odkrytého mrtvého ramene Vltavy v Královské oboře v MČ Praha 7, a to na základě podnětu OCP MHMP.

711/-/36 Vodní tok Park vodních sportů Praha; Návrh
Návrh umožní vznik tzv. Parku vodních sportů Praha, vodního kanálu pro vodní sporty a v okolí podmínky zakládající předpoklady pro rozvoj přírodního charakteru území s rekreačním potenciálem. Krajinné úpravy s důrazem na využití vodního prvku poslouží každodenní rekreaci a zároveň umožní příležitostné konání hromadných akcí vrcholového vodního sportu.
Návrh je zpracována na podkladě „Studie Parku vodních sportů pro změnu územního plánu“ (Architekti Headhand, 2014), která byla zpracována pro rozsah území odpovídající řešenému území změny ÚP SÚ 2821/00 s nezbytným přesahem do okolí a je v souladu s Krajinářskou studií Troja (atelier A05, Zdeněk Sendler, 2011).

711/-/37 Vodní tok Berounka - přírodní památka Krňák, propojení; Návrh
Návrh propojení je vymezen za účelem posílení průtoků vody skrze PP Krňák prostřednictvím revitalizace Lipanského potoka a navýšení jeho průtoku. Vhodné by bylo zlepšení obousměrné průchodnosti mezi Lipanským potokem. Návrh je vymezen na podkladě dat OCP MHMP, Plánu péče o přírodní památku Krňák pro roky 2020 – 2029 a studie „Revitalizace Lipanského potoka“ (ŠINDLAR, 2012), resp. Revitalizace Lipanského potoka II. Etapa U Školy (Ing. Martin Sucharda, 2018).

711/-/40 Vodní tok revitalizace Kunratického potoka; Návrh
Řešení odstranění nejproblematičtějšího kapacitního úseku Kunratického potoka mezi rybníkem Šeberák a Hornomlýnským rybníkem, konkrétně pod, kde koryto od bezpečnostního přelivu přechází do zatrubnění, které nedosahuje kapacity koryta a bezpečnostního přelivu. Z tohoto důvodu je na podnět správce Kunratického potoka OCP MHMP vymezen tento úsek jako návrh k revitalizaci, která bude spočívat v odstranění zatrubnění, nahrazení nevyhovujícího opevnění a nahrazení těžkou kamennou rovnaninou s tím, aby byl zároveň úseku navrácen co nejpřírodnější charakter.

711/-/41 Vodní tok odkrytí a revitalizace Litoveckého potoka; Návrh
V rámci potřeby revitalizace zatrubněních vodních toků, což je jinak obecně přípustné v souladu s regulativy Metropolitního plánu, jsou přímo vymezené koridory pro revitalizaci Kunratického potoka a Litoveckého potoka.

Na drobných vodních tocích se pro zajištění retence v území a optimalizaci vodního režimu narušeného rozsáhlou urbanizací vymezují následující víceúčelové nádrže: Na Slatinách na Slatinském

potoce v MČ Praha 10, N2 na Motolském potoce v MČ Praha 13, N7 na Dalejském potoce v MČ Praha 13, Kejřův rybník 2 na Rokytce v MČ Praha 9, U Pragovky na Rokytce v MČ Praha 9, Na Pramenech na pravostranném přítoku Mratínského potoka v MČ Praha – Čakovice, Lipenecký a Lipence na Lipeneckém potoce v MČ Praha – Lipence. Dále byly při projednávání MPP do návrhu pro opakované veřejné projednání doplněny tyto vodní plochy: Na Měcholupském potoce, Na Pramenech, rybník Cibulka, rybník Kalvárie, rybník Miškovice, rybník Běchovice, nádrž T3 Košík, rybník Kalibárna v Libuši a revitalizace retenční nádrže v Únětickém údolí včetně protipovodňových opatření. Všechny uvedené záměry jsou vymezeny na základě podkladů předaných OCP MHMP, Povodí Vltavy, nebo jsou doplněny na základě zapracování územních nebo urbanistických studií. Některé vodní plochy jsou vymezeny v návaznosti na projekt Obnova a revitalizace vodních nádrží, projektové studie a podklady postupně zpracovává OCP MHMP. Pro zajištění retence a optimalizaci vodního režimu byly navrženy 3 nové vodní nádrže Pražská čtvrť – Barrandov 1, 2, 3. Nádrže byly navrženy na základě urbanistické studie Nový Barrandov (A69 – architekti, 2020).

711/932/1033 Rozšíření koryta Vltavy pod Modřanským jezem; Návrh
Za účelem zkapacitnění koryta toku pro provádění zvýšených vodních stavů a zlepšení plavebních podmínek formou návrhu přírodě blízkých protipovodňových opatření se vymezuje plocha pro záměr Rozšíření koryta Vltavy pod Modřanským jezem v MČ Praha-Velká Chuchle dle podkladů správce toku Povodí Vltavy (ŠINDLAR, 2012). Z důvodu rozšíření koryta Vltavy v daném místě MPP rovněž navrhuje překládku vysokotlakého plynovodu 751/-/11 Vysokotlaký plynovod rozšíření koryta Vltavy pod Modřanským jezem.

Pro zvýšení retence vody v krajině a zlepšení odtokového režimu na drobných vodních tocích byly navrženy následující vodní nádrže: retenční nádrž v Únětickém údolí, Bohnický rybník, revitalizace retenční nádrže Rezerva, retenční nádrž Dolní a vodní plocha Tatra Zličín. Uvedené nádrže byly vymezeny na základě připomínky OCP MHMP. Na základě posouzení pořizovaných změn předchozího územního plánu byla vymezena návrhová vodní plocha Březiněves.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.07.01 Ilustrace systému povrchových vod

K článku 133
Protipovodňová ochrana a opatření

Po poměrně dlouhém období, kdy v druhé polovině minulého století území našeho státu žádné významné povodně nepostihly, jsme svědky toho, že se od roku 1997 četnost ničivých povodní zvýšila. V této souvislosti je nutné připomenout, že povodně jsou živelní události, které působí ztráty na životech, škody na majetku i škody na životním prostředí, a jejich výskytu nelze úplně zabránit. Je však možné navrhovat a realizovat taková opatření, která jejich následky minimalizují. Škála možných opatření je široká, od dokonalé předpovědní služby přes funkční integrovaný záchranný systém až

k navrhování a realizaci protipovodňových opatření v území. Jedním z cílů návrhu ucelené zelené infrastruktury a udržitelného krajinného plánování je zvyšovat odolnost území vůči přírodním katastrofám. Územní plánování je jednou z oblastí působnosti veřejné správy, která přispívá ke snižování rizika ohrožení území. Úkolem územního plánování je komplexně řešit využití a prostorové uspořádání území. Způsobem pořízení se do projednávání zapojují představitelé veřejné správy, vlastníci nemovitostí i ostatní veřejnost. Územní plány představují širokou dohodu všech zúčastněných na využití území obce a jejich součástí jsou i návrhy opatření k zajištění účinné ochrany před povodněmi.

Zelená infrastruktura

Moderní přístupy k protipovodňové ochraně akcentují integrovaný způsob hospodaření s vodou, který kombinuje technická a přírodě blízká opatření. Retenční opatření by měla být systematicky začleňována do plánování rozvoje území a koordinována napříč jednotlivými správci vodních toků, obcemi a zemědělskými subjekty. Opatření se svou podstatou mohou lišit, pokud je Metropolitní plán navrhuje v otevřené nebo městské krajině.

V městské krajině jsou navržená plošná i liniová protipovodňová opatření, rybníky nebo nádrže a jedná se o opatření spíš technického rázu, která odpovídají potřebám a charakteru zastavěného prostředí. Mezi hlavní přírodě blízká opatření v otevřené krajině se řadí budování malých vodních nádrží, suchých poldrů a tůní, zpřístupnění říční nivy a revitalizace vodních toků, zpomalování odtoku pomocí terénních úprav, podpora přirozené infiltrace (zalesňování, ochrana travních porostů), omezení plošného odvodnění a v neposlední řadě zadržování srážkové vody v zemědělské krajině. V rámci otevřené krajiny pro usnadnění změn například na zemědělských pozemcích navrhuje Metropolitní plán nástroj, který umožňuje bez složitějších územně plánovacích procesů provádět změny vedoucí k revitalizaci krajiny a integraci přírodě blízkých opatření. Jedná se o zvyšování stupně ekologické stability (SES), který je popsán podrobněji v odůvodnění článku 107. Pomocí SES vlastnící půdy mohou provádět změny v krajině tím, že například na poli realizují přírodě blízka opatření, která vedou k větší retenci vody a snížení vodní eroze. Dále Metropolitní plán navrhuje transformační a rozvojové plochy určené k revitalizaci vodních toků, zalesnění či jiným krajinným úpravám, které ve své podstatě vedou k lepšímu vodnímu režimu v krajině a ochraně před povodněmi. Všechny tyto změny Metropolitní plán umožňuje a vytváří pro vlastníky půdy zjednodušený proces k jejich realizacím.

Plánování protipovodňových opatření na horních tocích vodních toků je zcela zásadní. Právě v horních částech povodí totiž dochází k prvotnímu sběru srážkových vod a formování odtoku, který následně ovlivňuje průtokové poměry v celém toku. V tomto směru je zásadní spolupráce mezi městem, krajem či vlastníky půdy. Voda a její akumulace přesahuje správní hranice Prahy, proto je důležitá efektivní správa vodních toků a říční krajiny, která si vyžaduje úzkou a dlouhodobou spolupráci mezi více aktéry. Jako podklad k těmto

dohodovacím účelům je na území Prahy vymezena kostra zelené infrastruktury, která tvoří rámec pro komplexní plánování krajiny, propojuje vodní a přírodní složky území do jednoho funkčního celku, jenž lze dále rozvíjet a integrovat do územního plánování. Podrobnější přístup k plánování krajiny (tedy zelené infrastruktury) je dále rozpracován v úvodu hlavy kapitoly III odůvodnění – Koncepce (otevřené) krajiny a graficky zobrazen v Ilustraci prvků zelené infrastruktury 09.01.06. Hospodaření s vodou v krajině je nedílnou součástí zelené infrastruktury a je nezbytné, aby bylo plánováno v úzké vazbě na ostatní složky krajiny.

Na Vltavě a Berounce, které při povodňových průtocích mohou svými rozlivy ohrožovat město ve značném rozsahu a vodohospodářská opatření v povodí těchto vodních toků odpovídající ochranu nezajistí, bylo třeba navrhnout nutná protipovodňová opatření na ochranu hl. m. Prahy. Z tohoto důvodu byla navržena technická řešení na toku v místech záplav, která mají podobu buď linií protipovodňových opatření ohraničujících záplavové území určené k ochraně, nebo plošné vymezení znázorňující území pro převod části povodňových průtoků.

Zatímco na Vltavě a Berounce je riziko spojené především s povodněmi většího rozsahu, síť drobných vodních toků působí problémy i při lokálních srážkových událostech.

Protipovodňová opatření na Vltavě a Berounce
Ochrana před povodněmi je na Vltavě a Berounce zajištěna protipovodňovými opatřeními, vymezením záplavového území pro povodeň ze srpna 2002 (Q_{2002}) a aktivní zóny pro průtoky s periodicitou 100 let a stanovením kategorií záplavových území s podmínkami jejich využití v čl. 134.

Záplavová čára nejvyšší zaznamenané povodně (Q_{2002}) a aktivní zóna záplavového území Vltavy a Berounky byly příslušným vodoprávním úřadem dle § 66 odst. 1 vodního zákona stanoveny pod č. j. MHMP-118671/2003/VYS/Po/Ku ze dne 21. 8. 2003. Metropolitní plán v grafické části Z 03 zobrazuje aktivní zónu jako informativní prvek pro doplnění Metropolitním plánem navržených záplavových území, které na hranici aktivní zóny přímo navazují.

Poldry
Poldry (suché nádrže) jsou navrhovány k zamezení škodlivých účinků velkých vod na drobných vodních tocích a k ochraně zástavby na dolních úsecích těchto toků před záplavami. Ke snížení kulminačního průtoku povodně a rozložení objemu povodňové vlny do delšího časového intervalu dočasnou akumulací vody se v Metropolitním plánu vymezují následující poldry: poldr Kunratice na Vesteckém potoce v MČ Praha-Kunratice, poldr Šeberov na pravostranném přítoku Kunratického potoka v MČ Praha-Šeberov, poldr Na Hvězdárně na Libeřském potoce v MČ Praha-Velká Chuchle, poldr na Šáreckém potoce na Litovicko-Šáreckém potoce na hranici MČ Praha 6 a MČ Praha-Nebušice, poldr Jenerálka 1 na Litovicko-Šáreckém potoce v MČ Praha 6, poldr Zličín na Zličínském potoce v MČ Praha-Zličín, poldr Zlodějka na vodním toku Zlodějka v MČ

Praha 6, poldr Nebušice na Nebušickém potoce v MČ Praha-Nebušice, poldr na Lysolajském potoce v MČ Praha-Lysolaje, poldr v Lukách na Svépravickém potoce v MČ Praha 20, poldr Kolovraty na Říčanském potoce v MČ Praha-Kolovraty, poldr Dobrá voda na pravostranném přítoku Botiče na hranici MČ Praha-Petrovice a MČ Praha-Křeslice, poldr Křeslice na Botiči na hranici MČ Praha-Újezd a MČ Praha-Křeslice, poldr Cholupice v MČ Praha 12, poldr Královice v MČ Praha-Královice, poldr Třeboradice v MČ Praha-Třeboradice, poldr Uhříněves v MČ Praha 22, poldr na Mratínském potoce u Ďáblic a poldr na Mratínském potoce u Červeného mlýna. Dále je vymezena návrhová plocha pro poldr na Kopaninském potoce pro rozšíření a přestavbu stávajícího poldru dle požadavku provozovatele.

Všechny zmíněné poldry jsou vymezeny na základě podkladů předaných zpracovateli OCP MHMP nebo Povodím Vltavy, případně vycházejí z nadřazené dokumentace nebo podrobných studií. Některé poldry jsou vymezeny v návaznosti na projekt Obnova a revitalizace vodních nádrží, projektové studie a podklady postupně zpracovává OCP MHMP. Poldry musí být realizovány v podobě, která je integruje do systému zelené infrastruktury, měly by tedy být realizovány v maximální možné míře přírodě blízkým způsobem a neměly by vytvářet krajinné bariéry. Hydrologický dopad vodohospodářských staveb je nutné vnímat v celoměstském kontextu a také z pohledu péče o přírodu a krajinu.

Liniová protipovodňová opatření

Liniová technická protipovodňová opatření na Vltavě a Berounce jsou řešena jako pevná a mobilní. Podle způsobu realizace se stávající liniová protipovodňová opatření dělí na opatření zajišťovaná městem a opatření zajišťovaná individuálně. V současnosti jsou protipovodňová opatření zajišťována městem pro Q_{2002} s bezpečnostním převýšením +30 cm (na Zbraslavi Q_{100} +30 cm) dokončena. Na základě projednání bylo při pořizování Metropolitního plánu v upraveném návrhu vymezeno liniové protipovodňové opatření pro ochranu ZOO Praha spolu s vymezením koridoru pro navazující plošné opatření podél břehu Vltavy (opatření bude zajišťováno městem, ochrana navržena na Q_{100}), zároveň bylo adekvátně upraveno vymezení navržených záplavových území.

Kromě tohoto městem zajišťovaného opatření se ostatní návrhy týkají pouze zajištění individuální ochrany území v následujících územích: Prague Marina II. pro Q_{2002}, Smíchov pro Q_{2002}, Pelc-Tyrolka pro Q_{2002}, Papírny Bubeneč pro Q_{2002}, Velká Chuchle pro Q_{2002} a Pelc – Tyrolka pro Q_{2002}. Dále Metropolitní plán vymezuje protipovodňové liniové opatření Papírenská ÚOCHB AV ČR, Papírenská východ a Papírenská západ – všechny pro Q_{2002}. Všechna tato místa odpovídají závěrům prověření 2D povodňovým modelem hl. m. Prahy a před realizací musí být podrobně znovu posouzeny z hlediska dopadů na záplavová území.

Plošná protipovodňová opatření

Pro převod části povodňových průtoků se vymezuje dle předaných podkladů Povodí Vltavy koridor pro záměr Průleh Lipence – Dolní Černošice v MČ Praha-Lipence v rozsahu, který je v souladu

s řešením studie navazující na vítězný návrh mezinárodní krajinářské soutěže Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024).

V rámci prověřovaných kompenzačních opatření vytipovaných při zpracování materiálu Koncepce krajinářského řešení Císařského ostrova a širšího okolí (IPR Praha, 2017) je vymezen průleh Císařský ostrov. Tento koncepční dokument je dále rozvíjen do konkrétních studií: Vodohospodářská studie proveditelnosti a studie architektonicko-krajinářského řešení Divoká Vltava (sdružení ŠINDLAR, Ing. Eva Wagnerová, Pelčák a partner architekti, 2022), Trojský břeh Praha – Troja (Projektil architekti, Steiner a Malíková krajinářští architekti, 6/2022) a Revitalizace a protipovodňová ochrana Trojské kotliny II.1.1 Studie protipovodňové ochrany ZOO Praha a metodika posuzovaní (Aquatis, 2023). V rámci protipovodňových opatření je nezávisle navrženo, v návaznosti na Císařský ostrov, rozšíření koryta Vltavy. Oba záměry by ale bylo vhodné realizovat souběžně.

Pro řízené zaplavování při povodňových událostech se v Metropolitním plánu vymezují rozlivové plochy: na Rokytce – Rokytka 3 (Smetanka) v MČ Praha 9; na Botiči – Botič 1 (Kozinec) v MČ Praha 15; na Litovicko-Šáreckém potoce – Litovicko-Šárecký potok 1 (Kaplanka) v MČ Praha 6; na Kunratickém potoce – Protipovodňová opatření Braník – Jižní spojka v MČ Praha 4, protipovodňové opatření Braník – Jižní spojka a protipovodňové opatření Rohanský ostrov.

V článku 133 odst. 4 textové části jsou nadefinovány zásady pro nakládání ze srážkovými vodami, které byly koordinovány se závěry vyhodnocení SEA. Srážkové vody související se zastavitelnými plochami, dopravní a technickou infrastrukturou je nutné v maximální míře akumulovat (a využívat) a dále podporovat přirozené zasakování a zpomalování odtoku. Jedná se o zásadní nástroj boje proti suchu a všechny záměry na území Prahy by se měly těmito zásadami řídit. Jen tak bude možné zvyšovat odolnost města proti suchu na jedné straně a proti povodním na straně druhé. Zásady nakládání se srážkovými vodami jsou součástí opatření zelené infrastruktury v Metropolitním plánu.

Výčet poldrů, plošných protipovodňových opatření a liniových protipovodňových opatření (spolu s uvedením jejich druhu) navrhovaných Metropolitním plánem je uveden v příloze č. 2/700.

K článku 134
Záplavová území

Z důvodu vytvoření předpokladů pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území (spočívající ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, a uspokojování potřeby současné generace, aniž by byly ohroženy podmínky života generací budoucích) a zejména za účelem předcházení a snižování škod způsobených povodněmi stanovuje Metropolitní plán mimo aktivní

zónu záplavového území (ta je vymezena jako limit v území) záplavová území několika kategorií a v návaznosti na navržená protipovodňová opatření vymezuje i záplavová území určená k ochraně.

Záplavová území na Vltavě a Berounce se dělí na kategorie:

A) Území určená k ochraně
A1) pro Q_{2002}
A2) pro Q_{100}
B) Území neprůtočná
C) Území průtočná
D) Aktivní zóna

Rozdělení záplavového území do kategorií bylo provedeno z důvodu lepší a přesnější regulace a stanovení podmínek pro činnosti v záplavovém území a z důvodu kontinuity povodňového a krizového plánování v hl. m. Praze. Pro rozdělení uvedených kategorií záplavového území byl použit 2D povodňový model hl. m. Prahy (resp. jeho aktualizace), který na základě velmi propracované a v USA osvědčené metodiky USBR (US Bureau of Reclamation), vyhodnocuje kombinaci hloubek a rychlostí v každém bodě záplavového území. 2D povodňový model hl. m. Prahy se dle potřeby nebo v případě významných změn v povodí aktualizuje.

Kategorizace záplavových území Vltavy a Berounky přímo navazuje na ÚP SÚ, kde rozsah ochranných opatření vyplýval z výsledků Povodňového modelu Prahy (Hydroinform 1997), z tehdejšího jednání s odborem výstavby, odborem obrany Magistrátu hl. m. Prahy a Povodím Vltavy a dle návrhu na realizaci protipovodňových opatření na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 1094 ze dne 11. 11. 1997.

V souladu s celostátními prioritami PÚR (čl. 25 a 26) jsou navržena opatření, která zajišťují územní ochranu ploch potřebných pro umísťování staveb a opatření na ochranu před povodněmi. Opatření jsou navržena tak, aby bylo maximálně sníženo riziko škod, vyvolaných zaplavením území, tj. eliminuje možnost umístění rizikových zařízení a provozů jako jsou např. čerpací stanice pohonných hmot, zřizování skládek komunálních a průmyslových odpadů a látek škodlivých vodám (včetně látek toxických nebo takových, které při sloučení s vodou mohou způsobit obecné ohrožení, např. výbuchem), staveb pro chov hospodářských zvířat, silážních zařízení a pozemků pro skladování volně odplavitelných materiálů. Úplný výčet je uveden v čl. 134 odst. 3 písm. b) textové části MPP (v rámci poznámky pod čarou).

Inundační území návrhové povodně na Vltavě a Berounce byla historicky rozdělena do 3 kategorií s diferencovaným využíváním (neprůtočná, pasivní, která mohou být chráněna – kategorie A, nechráněná – kategorie B, aktivní – kategorie C, zcela nebo částečně průtočná), přičemž zásady jejich využívání byly definovány územním plánem a Vyhláškou o obecných technických požadavcích na výstavbu v hl. m. Praze. Předtím pro umisťování zařízení a zástavby v zátopovém území toků platily Zásady pro výstavbu v zaplavovaných územích s taxativně uvedenými druhy povolených činností dle

usnesení Rady hl. m. Prahy č. 641 ze dne 10. 5. 1994. Zátopové čáry Vltavy a Berounky byly vymezeny hranicí inundací průtoku návrhové povodně, která překračuje Q_{100}, tj. pro povodňovou vlnu z r. 1890 aktualizovanou pro současný stav.

Po povodni v srpnu 2002 bylo přistoupeno ke změnám a byly aktualizovány linie protipovodňových opatření s rozlišením linií zajišťovaných městem a zajišťovaných individuálně, a to především na základě usnesení Rady hl. m. Prahy č. 0038 ze dne 21. 1. 2003 k návrhu harmonogramu postupu přípravy a výstavby protipovodňových opatření, jejich etapizaci […] a dalších usnesení upřesňujících rozsah a linie protipovodňových opatření.

Na návrh Povodí Vltavy byla vodoprávním úřadem pod č.j. MHMP-118671/2003/VYS/Po/Ku ze dne 21. 8. 2003 stanovena aktivní zóna záplavového území Vltavy a Berounky (jak je již výše uvedeno) dle zákona č. 254/ 2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, a zobrazeno záplavové území povodně roku 2002, nejvyšší zaznamenané přirozené povodně dle vyhlášky Ministerstva životního prostředí ČR č. 236/2002 Sb., o způsobu a rozsahu zpracování návrhu a stanovování záplavových území. Na tuto povodeň jsou navrhována protipovodňová opatření. V důsledku srpnových povodní roku 2002, které postihly Česko a které se negativně projevily v Praze, došlo k zásadní změně podmínek, za nichž byl ÚP SÚ schválen. Vznikla nutnost přehodnocení možností využití území v místech postižených záplavami.

Na základě usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 33/07 ze dne 4. 10. 2001 a usnesení Rady hl. m. Prahy č. 2083 ze dne 26. 11. 2002 bylo rozhodnuto o pořízení změn tehdejšího územního plánu na území postiženém záplavami ze srpna 2002. Tento úkol byl rozdělen na pořízení dvou samostatných změn: 1. Změny Z 0719/00 - změna textu vyhlášky č. 32/1999 Sb. hl. m. Prahy, ve znění pozdějších předpisů, konkrétně přílohy č. 1 oddílu 9 – Zátopová území; 2. Změny Z 0720/00 – změna funkčního využití území pro území zasažené záplavami.

Vymezení řešeného území změny Z 0720/00 bylo provedeno tak, že při vzájemném průmětu stávající hranice stoleté vody (Q_{100}) a hranice záplavového území ze srpna 2002 (Q_{2002}) integrované matematickým modelem do mapových podkladů, byly vzaty vždy méně příznivé hodnoty, ze kterých vznikla obalová křivka, která znázorňuje řešené území. Tato hranice řešeného území byla, tak jak byla upřesněna údaji z matematického modelu a schválenými změnami vedení linií protipovodňové ochrany, v minimální míře rektifikována. Veškerá navrhovaná rozšíření rozsahu protipovodňových opatření nad rozsah schválený usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2174 ze dne 17. 12. 2002 (součást přepočtu povodňového modelu hl. m. Prahy na průtoky srpna 2002) byla posouzena z hlediska rozsahu ovlivnění výsledků tohoto přepočtu.

Na půdorysném rozsahu záplavového území návrhové povodně na Vltavě a Berounce bylo území rozděleno do 4 překryvných kategorií s diferencovaným využíváním (určená k ochraně – kategorie A,

neprůtočná – kategorie B, průtočná – kategorie C, aktivní – kategorie D).

Dalším mezníkem byla změna ÚP SÚ 2746/00 vydaná usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 31/12 ze dne 19. 9. 2013, která aktualizovala kategorie záplavového území Vltavy a Berounky, dle přepočtu "2D povodňového modelu Prahy 2008 a aktualizace linií protipovodňové ochrany pro povodňové průtoky Q_{2002}", po dokončení dosud nerealizovaných protipovodňových opatření (oblast Troja, Radotín, Zbraslav a Velká Chuchle). Změnou byla nově vymezena kategorie záplavového území Vltavy určené k ochraně pro Q_{100} zajišťované městem na Zbraslavi podle usnesení Rady hl. m. Prahy č. 1092 z 18. 7. 2006 a zajišťované individuálně na Císařském ostrově.

Z důvodu zajištění kontinuity a pro eliminaci vlivu povodňových průtoků zejména na realizované linie protipovodňových opatření (např. zamezení možného přelití) Metropolitní plán navazuje na nastavenou koncepci, která je léty prověřená.

V rámci plánování v oblasti vod se pořizují plány povodí a plány pro zvládání povodňových rizik. Tyto plány jsou podkladem i pro územní plánování a vodoprávní řízení.

Dne 26. listopadu 2007 vstoupila v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropy 2007/60/ES o vyhodnocování a zvládání povodňových rizik, tzv. „Povodňová směrnice“. Cílem této směrnice je předejít nepříznivým dopadům povodní v identifikovaných oblastech s významným povodňovým rizikem nebo je omezit. Vzhledem k realizaci protipovodňových opatření na Vltavě a Berounce spadá významná část zastavěného území Prahy v rámci vyhodnocení povodňového ohrožení mezi reziduální ohrožení.

V kategorii A určené k ochraně je definovaná podmínka realizace budov a jiných staveb až následně po realizaci ucelené části trvalých protipovodňových opatření v rozsahu schváleném vodoprávním úřadem a po zajištění případných mobilních protipovodňových opatření proti průtokům ve vodním toku včetně zařízení proti zaplavení odpadními a srážkovými vodami, jako garance bezpečnosti chráněného území pro výstavbu. Výjimečně se připouští realizace budov nebo jiných staveb souběžně s ucelenou částí protipovodňové ochrany v rozsahu schváleném vodoprávním úřadem, je-li ucelená část protipovodňové ochrany součástí této budovy nebo jiné stavby. Schválení vodoprávním úřadem se rozumí vydání rozhodnutí o umístění vodního díla protipovodňových opatření.

V kategorii B neprůtočné jsou vzhledem předpokládanému minimálnímu vlivu na odtokové poměry přípustné pouze dostavby stávajících proluk definované Pražskými stavebními předpisy a nezbytné doplňkové stavby a nepřípustné jsou budovy a jiné stavby se zvýšeným rizikem v případě zaplavení, které mohou být komplikací při krizovém řízení a negativním vlivu na životní prostředí. V kategorii C průtočné jsou podmínky a požadavky přípustného a nepřípustného formulovánu z principu nebezpečnosti povodňové

události v kontextu vysokých hloubek a rychlosti proudění. V kategorii D jsou požadavky na umisťování staveb stanoveny zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Stavebně technické podmínky pro některé stavby technické infrastruktury v záplavových územích dále stanovuje § 18 PSP.

V záplavovém území určeném k ochraně je režim povolování staveb a evakuace osob stanoven vyhláškou Ministerstva vnitra ČR č. 328/2001 Sb., o některých podrobnostech zabezpečení integrovaného záchranného systému, ve znění pozdějších předpisů.

Do Vltavy a Berounky jsou zaústěny drobné vodní toky, kde je ochrana ohrožených území stanovena vymezením záplavového území pro průtoky s periodicitou 100 let a aktivní zóny záplavového území dle § 66 odst. 1 vodního zákona. Tato území jsou stanovena příslušným vodoprávním úřadem a nejsou součástí výrokové části návrhu Metropolitního plánu, jako limity v území jsou pouze zobrazena v koordinačním výkresu O 01. Sledované stávající drobné vodní toky jsou zobrazeny v grafické části Z 03.

Vodohospodářské sítě

K článku 135
Zásobování vodou

Koncepce zásobování vodou zahrnuje vodárenské plochy, vodárenská zařízení a koridory významných vodovodních řadů včetně územních rezerv. Některé návrhy jsou převzaty z ÚP SÚ a některé vycházejí z Generelu zásobování vodou hl. m. Prahy (Koncepční model distribučního systému zásobování vodou hl. m. Prahy; Hydroprojekt, DHI, Hydroinform, d-plus; 2002; dále jen „Generel zásobování vodou“), který stanovuje ucelenou koncepci zásobování hlavního města vodou a definuje hlavní směry vývoje vodárenské infrastruktury a byl zpracován pro celé území Prahy. Na něj v roce 2004 postupně navázaly detailní fáze zpracovávané na základě priorit. Ke dni nabytí účinnosti MPP je v detailní fázi zpracováno téměř celé území Prahy. Metropolitní plán byl revidován v průběhu projednání a byly zapracovány relevantní připomínky samospráv, správců sítí a oprávněných investorů. Návrhy převzaté z ÚP SÚ se týkají prvků, jejichž potřeba byla již dříve ověřena a které zůstávají nadále aktuální. Návrhy vycházející z Generelu zásobování vodou reflektují aktualizovanou koncepci vodárenské infrastruktury a reagují na nové nároky vyplývající z rozvoje města. Vedení sítí byla upravena na základě urbanistických a územních studií.
Klíčové zdroje pitné vody pro Prahu – úpravna vody Želivka a úpravna vody Káraný včetně jejich přivaděčů a dále vodojemy Jesenice I, Jesenice II a Suchdol včetně vodovodních řadů jsou umístěny na území Středočeského kraje. Na území Prahy je umístěn další klíčový zdroj pitné vody – úpravna vody Podolí. Na pražskou distribuční síť je napojena řada mimopražských obcí (k roku 2020 cca 299 281 obyvatel, k roku 2050 PVS obdržela od Středočeského kraje

studii proveditelnosti Zajištění zabezpečenosti dodávky vody pro území Středočeského kraje v rámci Pražské metropolitní oblasti (VRV, 2021), kde je předpokládaný počet obyvatel Středočeského kraje 424 274 k roku 2050).

S ohledem na rostoucí nároky nové zástavby a rozvojové a transformační plochy je nezbytné optimalizovat stávající vodárenský systém prostřednictvím propojení a zokruhování sítě a zlepšení zásobování deficitních oblastí

Budoucí vývoj systému zásobování vodou byl podrobně prověřen v rámci ÚS PMR, včetně posouzení rizika výhledového nedostatku vody v souvislosti se suchem, pro který studie uvádí: *„V horizontu příštích 35 let tedy nehrozí, podle dostupných zjištění, výpadek dodávek vody ze štolového přivaděče z důvodu nedostatku vody v nádrži vlivem sucha. Pokud se klimatické podmínky budou skutečně ubírat scénářem posuzovaným v modelu vodohospodářského řešení po roce 2060 bude vhodné se poohlížet po dalším robustním zdroji. Jako potenciálně nevyčerpatelný se pak nabízí Vltava, která již dnes umožňuje zásobovat zejména jižní část Prahy vodou z úpravny vody Podolí. Díky Vltavské kaskádě zajišťuje minimální průtok v Praze na úrovni 35 m3/s. Kvalita vody ve Vltavě je nižší než ve vodní nádrži Želivka, nicméně pitná voda z ní vyrobit lze, za cenu vyšších nákladů na úpravu. Současná projektová kapacita úpravny vody Podolí je 1,2 m3/s, přitom v roce 2022 bylo vyráběno průměrně 0,400 m3/s. V úpravně vody Podolí tedy je volná a zatím nevyužitá kapacita přibližně 0,70 m3/s. S širším využitím úpravny vody Podolí se do budoucna počítá. Existuje záměr na zvýšení kapacity úpravny vody Podolí až na více než 2000 l/s. Lze tedy předpokládat, že významnost úpravny vody Podolí v budoucnu poroste. Aby bylo možné úpravnu vody Podolí i v budoucnu efektivně využívat, byl navržen záměr propojení úpravny vody Podolí s vodojemem a čerpací stanicí Flora, který by umožnil vodu z Podolí spolehlivě dopravovat do severní část Prahy, kde by mohl pomáhat spotřebištím zásobovaným doposud výhradně z úpravny vody Káraný.“*

Na tyto závěry Metropolitní plán reaguje vymezením plochy územní rezervy pro případné rozšíření úpravny vody Podolí.

Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory pro následující záměry:

720/-/1 Hlavní vodovodní řad Horní Počernice – Klánovice; Návrh
Navržený hlavní vodovodní řad Horní Počernice – Klánovice je koncipován jako strategický prvek vodohospodářské infrastruktury, jehož cílem je posílení zásobování pitnou vodou v severovýchodní části Prahy. Trasa řadu vede od vodojemu v jižní části Horních Počernic směrem na Klánovice, kde se napojuje na stávající přiváděcí vodovodní řad. Realizací tohoto propojení dojde ke zvýšení kapacity, provozní spolehlivosti a flexibilitě systému, což umožní efektivní zásobování rozvojových lokalit a zároveň zajistí vyšší odolnost vůči výpadkům či haváriím v síti.

720/-/2 Přiváděcí vodovodní řad Jesenice II - jihovýchodní část Prahy; Návrh

Pro posílení kapacity zásobování pitnou vodou v jihovýchodní části Prahy (stávající kapacita je na samé hranici možností pro stávající zástavbu a je nedostatečná pro navrhovaný rozvoj v jihovýchodní části města), pro vzájemnou zastupitelnost zdrojů vody při haváriích a pro umožnění obnovy nadřazeného systému vodovodní sítě (Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Chodová – Kyjský uzel) se navrhuje vodovodní řad z vodojemu Jesenice II do oblasti Benic. Doposud byla realizována část řadu v úseku Uhříněves – Pitkovice. Kompletní realizací tohoto vodovodního řadu bude zajištěno zásobování předmětné oblasti vodou jak z vodojemu Kozinec, tak i z vodojemu Jesenice II. Vodovodní přivaděč umožní zásobení všech rozvojových ploch na jihovýchodě Prahy pitnou vodou. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TV510 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/10).

720/-/3 Přiváděcí vodovodní řad Káranské řady – Vodojem Chvaly, propojení; Územní rezerva
V návaznosti na vodojem Chvaly je v Metropolitním plánu vymezen koridor územní rezervy pro připojení vodojemu na Káranské řady. Propojení vedení Káranské řady, skrz vodojem Chvaly představuje strategický krok v rámci optimalizace pražské vodovodní infrastruktury. Vodojem Chvaly bude sloužit jako klíčový uzlový bod, který umožní efektivní zásobovaní severovýchodní části Prahy. Zároveň propojení vodojemu Chvaly s Káranským vodovodním přivaděčem do vodojemu Flora a Káranským vodovodním přivaděčem do vodojemu Ládví, čímž bude dosaženo důležitého zokruhování vodovodních řadů a zkapacitnění vodárenské soustavy v oblasti Horních Počernic.

720/-/4 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Lipence I, připojení; Návrh
V návaznosti na vodojem Lipence I. je v Metropolitním plánu návrh nutného připojení vodojemu do vodovodní sítě Lipence. Připojovací potrubí zajišťuje propojení vodojemu s okolní vodovodní sítí, čímž umožňuje efektivní distribuci vody a zajištění provozní spolehlivosti celého systému.

720/-/5 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Baně II, připojení; Návrh
V návaznosti na vodojem Baně I. je v Metropolitním plánu návrh nutného připojení vodojemu do vodovodní sítě lokality Baně. Napojení Baně II slouží pro následnou distribuci do lokality Baně, v napojení na stávající přiváděcí vodovodní řad Zbraslav – vodojem Baně I. Připojovací potrubí zajistí propojení dvou vodovodních systémů.

720/-/6 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Lipence II, připojení; Návrh
V návaznosti na vodojem Lipence II. je v Metropolitním plánu návrh nutného připojení vodojemu do vodovodní sítě. Infrastruktura navazuje na přiváděcí vodovodní řad vodojemu Baně II. Vzájemné propojení umožní distribuci užitkové vody směrem do Lipenců.

720/-/7 Rozváděcí vodovodní řad Újezd u Průhonic – Kateřinky – Šeberov; Návrh
Pro lepší zokruhování zásobního pásma vodojemu Jesenice II v oblasti Šeberova a Chodova, a tím zvýšení zabezpečenosti

dodávek pitné vody, se navrhuje propojení Újezdu u Průhonic a Šeberova vodovodním řadem (Dostavba vodovodního řadu, Šeberov – Kateřinky – Újezd u Průhonic). Trasa vodovodního řadu je vymezena dle podkladu Pražské vodohospodářské společnosti a.s.

720/-/8 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Chodová – Čerpací stanice Kyjský uzel; Návrh
Z důvodu nevyhovujícího technického stavu a navýšení kapacity distribučního řadu je navržen záměr obnovy vodovodních řadů z vodojemu Chodová do čerpací stanice Kyjský uzel. Vodovodní řad bude schopen zajistit zvýšení dodávky pitné vody pro oblasti zásobované z vodojemu Kozinec. Vodovodní řad bude v celém rozsahu obnoven a v úseku VDJ Chodová – šoupátkový objekt Košík zdvojen. Trasa vodovodního řadu je vymezena dle dokumentace k územnímu řízení „Obnova a zdvojení vodovodních řadů (DN 1200) od vodojemu Chodová – Kyjský uzel, D plus projektová a inženýrská a.s., 2008. Část obnovy v blízkosti Kyjského uzlu byla již realizována. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TV511 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/11).

720/-/9 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Vinohrady – Vodojem Flora, propojení; Návrh
Z důvodu nedostatečných profilů potrubí stávajícího propojení vodojemů, které má za následek nedostatečnou spolupráci obou vodojemů při pokrytí potřeb odběru vody v jejich zásobních pásmech se navrhuje propojení vodojemů Vinohrady a Flora na Vinohradech. Trasa vodovodního řadu je vymezena podle podkladů Pražské vodohospodářské společnosti a.s. a záměr byl již součástí ÚP SÚ.

720/-/10 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Korunní II, připojení; Územní rezerva
V návaznosti na návrh vodojemu Korunní II je v Metropolitním plánu návrh nutného připojení vodojemu do vodovodní sítě Vinohrad. Připojovací potrubí zajišťuje propojení vodojemu s okolní vodovodní sítí, čímž umožňuje efektivní distribuci vody a zajištění provozní spolehlivosti celého systému.

720/-/11 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Suchdol – Roztoky, přeložka; Návrh
V souvislosti se stavbou č. 518 Pražského okruhu je vyvolána nutnost přeložky části vodovodního přivaděče z vodojemu Suchdol do Roztok, vedoucího přes Suchdol. Trasa přeložky je vymezena na základě dokumentace k územnímu řízení pro danou stavbu dle předaných podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR, přičemž Metropolitní plán podobně jako pro jiné přeložky související s Pražským okruhem vymezuje záměrně široké koridory ztotožněné s koridorem Pražského okruh, aby bylo možné flexibilně stavby koordinovat mezi sebou a zajistit co nejmenší vliv na krajinu a co nejmenší fragmentaci krajiny. Nutnost koordinovat koridory sítí mezi sebou vychází i ze závěrů stanoviska EIA pro Pražský okruh.

720/-/12 Rozváděcí vodovodní řad Zbraslav – Strnady, prodloužení; Návrh
Za účelem zajištění dodávky pitné vody do oblasti Strnady, která

dosud nebyla zásobena, je navrženo připojení na vodovodní síť ve Zbraslavi. Trasa vodovodního řadu vychází z vymezení v ÚP SÚ.

720/-/14 Přiváděcí vodovodní řad Úpravna vody Podolí – Vodojem Flora, propojení; Návrh
Významný záměr na umístění raženého vodovodního řadu v hloubce pod městem zajistí lepší provázanost systémů a napojení vodního zdroje Podolí pro jeho budoucí větší využitelnost. Vodovodní řad umožní vodu z Podolí dopravovat do severní části Prahy, kde by mohl pomáhat spotřebištím zásobovaným doposud výhradně z úpravny vody Káraný.

720/-/15 Přiváděcí vodovodní řad Šoupátkový objekt Košík – Vodojem Kozinec, propojení; Návrh
Vymezený vodovodní řad je jednou z investic pro posílení deficitního systému zásobování vodou v jihovýchodní části Prahy a souvisí se záměrem na zvýšení kapacity vodojemu Kozinec.

720/-/20 Rekonstrukce přiváděcího vodovodního řádu vodojem Flora – Káraný; Návrh
Rekonstrukce přiváděcího vodovodního řádu je navržena ve stávající trase. Jedná se o jeden z klíčových vodovodních řadů v rámci hlavního města Prahy (DN 1100), který zajišťuje zásobovaní užitkovou vodou. Vymezení trasy rekonstrukce vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a. s., která jako správce daného vodovodního řádů stanovila nutnost zachování stávající stopy z hlediska provozních i technických aspektů. Koridor je u Hagiboru vymezen částečně v nové trase pro možnost přeložení vodovodních řadů.

720/-/21 Přiváděcí vodovodní řad Suchdol – Sedlec, propojení; Návrh
Přiváděcí vodovodní řad Suchdol – Sedlec, přímo souvisí se záměrem a urbanistickou studií lokality Nový Sedlec. Záměr předpokládá významný rozvoj území a s tím spojené navýšení odběrných potřeb. Pro zajištění dostatečné kapacity a provozní bezpečnosti vodovodní sítě je nezbytné propojení stávajících řadů a jejich rozšíření o nový přivaděč. Ten bude zajišťovat spolehlivé zásobování užitkovou vodou jak pro stávající zástavbu, tak pro plánovaná rozvojová území v severní části Prahy. Trasování řadu Suchdol–Sedlec v MPP vychází ze stavu podkladů dostupných v době zpracování plánu.

720/-/22 Přiváděcí vodovodní řad Vodojem Kopanina – Beroun, přeložka
Jedná se o přeložku a zkapacitnění významného vodovodního řadu propojujícího region s významným vodojemem Kopanina. Přeložka souvisí se zástavbou rozvojového území Západního města a je zásadní pro zajištění zásobování vodou části Berounska (podrobně viz také závěry ÚS PMR). Vymezení navazuje na ÚP SÚ.

720/-/23 Rozváděcí vodovodní řad včetně propojení v ulici V Přátelství; Návrh
Navrhovaný rozváděcí vodovodní řad v úseku mezi Uhříněvsí a Kolovraty je vymezen na základě požadavků Pražské

vodohospodářské společnosti, a. s. Trasa je navržena s dvěma body napojení – prvním v ulici Přátelství a druhým od vodojemu v jižní části Uhříněvsi. Toto řešení zajišťuje provozní bezpečnost, flexibilitu a dostatečnou kapacitu pro zásobování pitnou vodou jak stávající zástavby, tak i plánovaných rozvojových ploch v oblasti Kolovrat.

Dokument Aktualizace Generelu zásobování vodou – Přepočet hlavního distribučního systému vodovodní sítě pro stávající a výhledový stav 2030 a 2050 (PVS, 2022), identifikoval potřebu navýšení akumulačních objemů u vybraných vodojemů, a to v rozsahu nezbytném k zajištění dostatečné provozní zásoby pitné vody pro stávající i výhledový stav systému.

Metropolitní plán vymezuje také nové vodojemy (jejich rozšíření i zkapacitnění stávajících objektů):
720/020/1001 Vodojem Korunní II; Územní rezerva
Nový vodojem Korunní II, včetně nutného připojení do stávající vodovodní sítě Vinohrad, představuje výhledové řešení pro zajištění požadovaného tlaku vody v centru města, který není schopen zajistit stávající vodojem Karlov a navýší potřebný akumulační objem vody pro další rozvoj, Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/912/1002 Vodojem Baně II; Návrh
Pro zajištění zásobování pitnou vodou v souvislosti s uvažovaným rozvojem zástavby v Lipencích a částečně také ve Zbraslavi je navržen vodojem Baně II s předpokládaným zásobovacím prostorem pro 8 000 m3 pitné vody. Vodojem byl vymezen již v ÚP SÚ. Vodojem bude připojen na vodovodní přivaděč z vodojemu Havlín do vodojemu Baně I. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/633/1003 Vodojem Lipence II; Návrh
Pro zajištění zásobování pitnou vodou v souvislosti s uvažovaným rozvojem zástavby v Lipencích a částečně také ve Zbraslavi je navržen vodojem Lipence II se zásobovacím prostorem pro 8 000 m3 pitné vody. Vodojem byl vymezen již v ÚP SÚ. Vodojem bude připojen na vodovodní přivaděč z vodojemu Havlín do vodojemu Baně I. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/594/1004 Vodojem Chvaly; Územní rezerva
Nový vodojem Chvaly v Horních Počernicích, který představuje výhledové řešení pro zkapacitnění vodárenské soustavy v oblasti Horních Počernic, která je dosud závislá pouze na vodojemu Horní Počernice s omezeným objemem. V souvislosti s ním je vymezen koridor územní rezervy pro propojeni vodojemu Chvaly s Káranským vodovodním přivaděčem do vodojemu Flora, čímž bude dosaženo důležitého zokruhování vodovodních řadů (v návaznosti na vodojem Ládví I a Ládví II) a zkapacitnění vodárenské soustavy v oblasti Horních Počernic. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která

bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/712/1005 Vodojem Kopanina, rozšíření; Návrh
Na základě posouzení pořizovaných změn bylo navrženo rozšíření vodojemu Kopanina ve Stodůlkách pro zajištění budoucích potřeb dodávky pitné vody v oblasti Zličína, Sobína, Třebonic, Stodůlek, Řeporyjí, Jinonic a vody předané pro potřeby Středočeského kraje. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/725/1006 Vodojem Vypich, rozšíření; Návrh
Rozšíření vodojemu Vypich v Břevnově umožní zajistit budoucí potřeby dodávky pitné vody v oblasti Vokovic, Veleslavína, Břevnova a Liboce. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/406/1007 Vodojem Lipence I; Návrh
Pro zajištění zásobování pitnou vodou v souvislosti s uvažovaným rozvojem zástavby v Lipencích a částečně také ve Zbraslavi je navržen další vodojem. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/899/1008 Vodojem Pomezí; Návrh
Z důvodu posílení kapacity a zvýšení spolehlivosti dodávek pitné vody pro oblasti Košíř, Radlic a Jinonic a dále z důvodu chybějícího vodojemu na kótě cca 330 m n. m., a tím nutnosti zásobování velké oblasti přes redukční ventily, se navrhuje vodojem Pomezí. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy.

720/207/1009 Vodojem Mazanka, rozšíření; Návrh
Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy. Jedná se o zásadní velmi důležitý záměr související s výstavbou v transformační lokalitě Bubny-Zátory (vymezení navazuje na úkoly stanovené v ZÚR).

720/039/1020 Rekonstrukce úpravny vody Podolí; Územní rezerva
Úpravna vody Podolí je jedním z klíčových prvků pražské vodohospodářské infrastruktury. Návrh její rekonstrukce vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti, a. s., a navazuje na předchozí etapy modernizace. Cílem je zajistit dlouhodobou provozní spolehlivost zařízení, modernizovat technologické procesy a přizpůsobit provoz aktuálním požadavkům. Metropolitní plán vymezuje plochu územní rezervy pro územní ochranu případného rozšíření tohoto zdroje vody pro případ nedostatku souvisejícího se suchem (viz odůvodnění výše s citací ÚS PMR).

720/981/1021 Vodojem Ládví II, rozšíření; Návrh
Rozšíření vodojemu Ládví II je navrženo jako reakce na rostoucí potřeby zásobování užitkovou vodou v severní části hlavního města Prahy. Cílem rozšíření, je navýšení akumulační kapacity a zajištění provozní spolehlivosti vodárenské soustavy. Při rozšíření vodojemu se musí brát ohled na okolní lesní plochy. Vymezení trasy rozváděcího vodovodního řadu vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a. s. Vodojem je navržen ve formě modernizace stávající stavby, konkrétní podoba a technické řešení bude upřesněno, ale stavba by neměla mít negativní vliv na okolní přírodní plochy a plochy lesa.

720/312/1022 Vodojem Ládví I, rozšíření; Návrh
Rozšíření vodojemu Ládví I je navrženo jako reakce na rostoucí potřeby zásobování užitkovou vodou v severní části hlavního města Prahy, a zároveň jako návazný krok na předchozí rozvojové záměry v oblasti vodárenské infrastruktury. Vodojem je napojen na Káranský přivaděč, který představuje jeden z hlavních zdrojů pitné vody pro Prahu. Tento přivaděč dopravuje vodu z oblasti obce Káraný, kde se nachází významný vodárenský zdroj. Spolu s vodojemem Ládví II zajišťuje vodojem Ládví I zásobování užitkovou vodou pro severní část města. Rozšíření bylo zapracováno na základě požadavku samosprávy, s cílem posílit kapacitu a provozní spolehlivost systému, a zároveň vytvořit dostatečnou rezervu pro budoucí rozvoj území.

720/597/1023 Vodojem Klíčov, rozšíření; Návrh
Rozšíření vodojemu Klíčov bylo navrženo jako reakce na plánovaný rozvoj rozsáhlých urbanistických ploch v jeho okolí, které předpokládají výrazné navýšení odběrných potřeb. Cílem je zajistit dostatečnou odběrnou kapacitu pro budoucí zástavbu a zároveň posílit provozní stabilitu vodárenské infrastruktury v dané oblasti. Navržené rozšíření umožní efektivní zásobování rozvojového území, případně vytvoření rezervy pro mimořádné situace. Rozsah a umístění plochy je koordinován se studií zástavby Nové Letňany.

720/566/1024 Vodojem Kozinec, rozšíření; Návrh
Rozšíření vodojemu Kozinec je navrženo jako součást posílení vodárenské infrastruktury v jihovýchodní části Prahy, kde se očekává výrazný rozvoj v okolních lokalitách. Stávající vodojem Kozinec již nestačí pokrýt poptávku v nově budovaných satelitních čtvrtích na jihovýchodě Prahy. Záměr reaguje na předpokládané navýšení odběrných potřeb a zároveň zajišťuje provozní bezpečnost zásobování vodou. Vymezení trasy rozváděcího vodovodního řadu vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a. s. Vodojem je navržen jako podzemní stavba, která bude napojena na stávající vodárenskou síť a provozně propojena se současnými vodojemy. Jedná se o zásadní záměr pro posílení systému zásobování regionu vodou (viz také ÚS PMR).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.07.02 Ilustrace zásobování vodou

K článku 136
Odkanalizování území

Metropolitní plán vymezuje kanalizační síť města celoměstské úrovně v souladu s dosavadním stavem a navrhuje pouze dílčí rozšíření dobře fungujícího systému v návaznosti na ZÚR. Kanalizační systém zahrnuje síť sedmi kmenových stok a navazujících hlavních kanalizačních sběračů odvádějící odpadní vody do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově a lokální (pobočné) čistírny odpadních vod, které čistí odpadní vody z okrajových částí města. Ústřední čistírna odpadních vod má z dnešního pohledu po dostavbě nové vodní linky dostatečnou kapacitu pro napojení vymezených zastavitelných ploch a umožňuje přepojení povodí některých stávajících pobočných čistíren odpadních vod na Ústřední čistírnu odpadních vod. V případě vyššího budoucího přírůstku obyvatel nebo při zpřísnění legislativních požadavků na čištění odpadních vod je možné další rozšíření ústřední čistírny odpadních vod primárně uvnitř stávajícího areálu. Budova nové vodní linky i jakékoliv další rozšiřování areálu musí respektovat požadavky na ochranu přírody a požadavky na využití okolí a částí konstrukcí jako veřejné prostranství (respektive území s charakterem veřejného prostranství – střecha budovy nové vodní linky je parkově upravená). Další takové výhledové zkapacitnění Ústřední čistírny odpadních vod musí být podrobně prověřeno. Metropolitní plán pro případné vymístění kalového hospodářství stále vymezuje na základě požadavku nadřazené dokumentace ZÚR koridor územní rezervy pro výtlačné potrubí z Ústřední čistírny odpadních vod do Drastů na území Středočeského kraje. Koncepce odkanalizování zahrnuje plochy kanalizačních objektů a koridory významných kanalizačních stok a sběračů. Některé návrhy jsou převzaty z ÚP SÚ a některé vycházejí z Generelu odvodnění hl. m. Prahy (PVS, 2001), jehož cílem je stanovení ucelené koncepce odvádění splaškových a srážkových vod a zajištění dostatečného stupně čistoty, který nepřekročí přijatelnou míru znečištění vodních toků. První koncepční fáze Generelu odvodnění byla zpracována v roce 2001, na ni navazovala druhá detailní fáze, která byla postupně zpracována pro téměř celé území Prahy, aktualizace dílčích fází probíhá dle potřeby. Další dílčí úpravy a doplnění koridorů byly provedeny v rámci projednání na základě připomínek samosprávy, v souvislosti s vymezením transformačních a rozvojových lokalit (v souladu se zpracovanými studiemi) a na základě požadavků správců sítí a oprávněných investorů.

Pražská kanalizační soustava je částečně propojena na území Středočeského kraje, kde je umístěna pobočná čistírna odpadních vod Miškovice, která slouží pro čištění odpadních vod z Čakovic, Třeboradic, Miškovic a částí území Letňan, do povodí čistírny odpadních vod Vinoř jsou napojeny středočeské obce Radonice a Přezletice a Jenštejn, na čistírnu odpadních vod Koloděje je napojeno k Praze přiléhající území Sibřiny a na kanalizační síť v povodí Ústřední čistírny odpadních vod Praha jsou připojeny obce Kosoř a Chrášťany, část území Suchdola je odkanalizována na čistírnu odpadních vod Roztoky (je navrženo přepojení na Ústřední čistírnu odpadních vod). Na území Středočeského kraje se rovněž nachází areál, který se historicky využíval (dnes výjimečně) pro část

kalového hospodářství Ústřední čistírny odpadních vod – kalová pole Drasty.

Za účelem posílení stávající čistírenské kapacity pro obsloužení zástavby ve vymezených transformačních a rozvojových plochách se navrhuje rozšíření a zkapacitnění některých lokálních (pobočných) čistíren odpadních vod. Dále v návaznosti na zrealizovanou Novou vodní linku Ústřední čistírny odpadních vod se navrhuje prodloužení některých významných kanalizačních sběračů do okrajových částí města a postupné zrušení některých lokálních čistíren odpadních vod. Prodloužení sběračů je navrhováno i z důvodů zlepšení jakosti vody v drobných vodních tocích na území Prahy. Decentralizované čistírny odpadních vod dosahují horších výsledků než čistírny větších kategorií, a proto i nadále Metropolitní plán sleduje koncepci postupné další centralizace čištění odpadních vod v případech, kdy je to ekonomicky odůvodnitelné. Centralizace čištění odpadních vod má významný přínos pro celkový stav vodních toků a kvalitu životního prostředí. Problematikou centralizace čištění odpadních vod v rámci regionu a dopady na životní prostředí se velmi podrobně zabývala ÚS PMR, která mimo jiné uvedla: *„Koncepčnímu řešení nakládání s odpadní vodou v OB1 v tuto chvíli chybí v spolehlivý koncepční dokument.“* a načrtla základní návrh centralizace čistíren v rámci regionu. Zásadním úkolem následujících let je tento návrh rozpracovat a projednat do ucelené aktualizace Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací. Území Prahy se závěry studie týkají z hlediska návrhů prvků kanalizace jen okrajově a Metropolitní plán je se studií koncepčně v souladu.

730/957/1040 Čistírna odpadních vod Královice, rozšíření; Návrh
Rozšíření stávající ČOV na plánovaných 4 500 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Královic na veřejnou kanalizaci. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomická studie koncepčního řešení Pobočné čistírny odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch v minulých letech, určených převážně k bydlení. Rozšíření čistírny odpadních vod Královice je vymezeno podle studie PČOV Královic – rozšíření (SWECO Hydroprojekt,2013).

730/922/1043 Čistírna odpadních vod Březiněves, rozšíření; Návrh
Rozšíření stávající ČOV na plánovaných 7 500 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Březiněvsi na veřejnou kanalizaci. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomická studie koncepčního řešení Pobočné čistírny odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch v minulých letech, určených převážně k bydlení. Vymezení na základě podkladů Pražské vodohospodářské společnosti a byla součástí ÚP SÚ.

730/946/1044 Čistírna odpadních vod Újezd nad Lesy, rozšíření; Návrh
Plánované rozšíření čistírny umožní splnění podmínek směrnice EU č. 2024/3019, o čištění městských odpadních vod týkajících se zejména terciárního a kvartérního čištění a požadavků na

energetickou neutralitu vodohospodářských staveb. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch v minulých letech, určených převážně k bydlení. Vymezení na základě podkladů Pražské vodohospodářské společnosti a byla součástí ÚP SÚ.

730/255/1045 Čistírna odpadních vod Zadní Kopanina; Návrh
Území Zadní Kopaniny není doposud napojeno na veřejnou kanalizaci a odkanalizování je zde řešeno pomocí domácích čistíren odpadních vod. Výstavba ČOV umožní napojení území Zadní Kopaniny na veřejnou kanalizaci. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch v minulých letech, určených převážně k bydlení.

730/256/1047 Čistírna odpadních vod Lochkov, rozšíření; Návrh
Rozšíření stávající ČOV na plánovaných 4 000 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Lochkova na veřejnou kanalizaci. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomická studie koncepčního řešení Pobočné čistírny odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Východní rozvojové území Lochkova bude odkanalizováno přes ČSOV Lochkov (730/256/1086) do povodí ÚČOV. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost.

730/921/1049 Čistírna odpadních vod Kbely, rozšíření; Návrh
Zkapacitnění ČOV Kbely na celkovou kapacitu 28.000 EO, včetně kalového hospodářství, umožní odkanalizování Satalic a Kbel, včetně přepojení jejich části doposud napojené do povodí Poboční čistírny odpadních vod Miškovic. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomická studie koncepčního řešení Pobočná čistírna odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch v minulých letech, určených převážně k bydlení. Vymezeno podle dokumentace k územnímu řízení zpracované společností D plus projektová a inženýrská v letech 2011 a 2012.

730/952/1065 Čistírna odpadních vod Kolovraty, rozšíření; Návrh
Plánované rozšíření čistírny na výhledovou kapacitu 15000 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Kolovrat na veřejnou kanalizaci. Pro stavbu první etapy rozšíření bylo 18.2.2026 vydáno stavební povolení. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost.

730/228/1066 Čistírna odpadních vod Čertousy, rozšíření; Návrh
Výstavba nových biologických linek umožní napojení oblastí Horních Počernic na veřejnou kanalizaci, a to včetně území rozvojových. Pro stavbu první etapy rozšíření o 2 nové biologické linky s kapacitou 2x 7.667 EO bylo dne 15.9.2025 vydáno územní rozhodnutí. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost.

730/619/1067 Čistírna odpadních vod Vinoř, rozšíření; Návrh
Rozšíření stávající ČOV na plánovaných 16500 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Vinoře na veřejnou

kanalizaci. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomická studie koncepčního řešení Pobočné čistírny odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost.

730/239/1068 Čistírna odpadních vod Dolní Chabry, rozšíření; Návrh
Rozšíření stávající ČOV na plánovaných 8 000 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Dolních Chaber na veřejnou kanalizaci. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomické studie koncepčního řešení Pobočné čistírny odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost.

730/279/1069 Čistírna odpadních vod Koloděje, rozšíření; Návrh
Rozšíření stávající ČOV na plánovaných 4500 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Kolodějí na veřejnou kanalizaci. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomická studie koncepčního řešení Pobočné čistírny odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch v minulých letech, určených převážně k bydlení. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost.

730/930/1082 Čistírna odpadních vod Lipence, výhledové rozšíření; Návrh
Rozšíření Pobočné čistírny odpadních vod Lipence umožní odkanalizování rozvojových ploch v území Lipenců, včetně oblasti podél řeky Berounky, která není doposud na veřejnou kanalizaci připojena. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch v minulých letech, určených převážně k bydlení. Intenzifikace čistírny odpadních vod Lipence je již dokončena, Metropolitní plán navrhuje plochu pro další rozšíření této čistírny. Vymezeno podle dokumentace k územnímu řízení zpracované společností D plus projektová a inženýrská v letech 2011 a 2012.

730/966/1083 Čistírna odpadních vod Přední kopanina, zkapacitnění; Návrh
Rozšíření PČOV Lipence umožní odkanalizování rozvojových ploch v území Lipenců, včetně oblasti podél řeky Berounky, která není doposud na veřejnou kanalizaci připojena. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost.

730/956/1085 Čistírna odpadních vod Uhříněves, zkapacitnění; Návrh
Rozšíření stávající ČOV na plánovaných 25 000 EO umožní napojení stávajících i rozvojových území v oblasti Uhříněvsi a Dubče na veřejnou kanalizaci. Plánovaná kapacita čistírny vychází ze závěrů Technicko-ekonomická studie koncepčního řešení Pobočné čistírny odpadních vod a možnosti napojení na ÚČOV. Potřeba navýšení kapacity je vyvolána z důvodu nárůstu množství zastavitelných ploch

v minulých letech, určených převážně k bydlení. Čistírna odpadních vod je vymezená na podkladech vyjádření správce Pražská vodohospodářská společnost. Čistírna je navržena k zachování využití pro kalové hospodářství a zpracování kalů z okolních pobočných čistíren.

Z důvodu nutnosti zajištění odkanalizování území, kde není možné gravitační napojení na centrální stokovou síť Metropolitní plán vymezuje konkrétní prvky infrastruktury. Umožnění přečerpání splaškových vod do vyšších tlakových pásem nebo sběrači zajišťuje spolehlivost stokové sítě a umožňuje to rozvoj území. Nezbytné plochy jsou vymezeny podle podkladů a vyjádření správce (Pražská vodohospodářská společnost a.s.), případně v návaznosti na územní a urbanistické studie nebo podrobné projekty. S vymezením čerpacích stanic pro přepojení částí povodí souvisí i vymezení navazujících nových výtlačných i gravitačních sběračů a vymezení stávajících sběračů vedoucích gravitačně k rušeným čistírnám ke zrušení.

730/196/1031 Čerpací stanice Božanovská; Návrh
Plánovaná ČSOV Božanovská umožní, po ukončení provozu Pobočné čistírny odpadních vod Xaverov, odvedení odpadních vod z oblasti Xaverova pomocí sběrače Xaverov (730/-/21) do povodí ÚČOV. Vymezení ČS je převzato z Generelu odvodnění, II. detailní fáze Východ, zpracovaného v r. 2011.

730/975/1035 Čerpací stanice Strnady; Návrh
ČSOV Strnady umožní pomocí sběrače Strnady (730/-/16) napojení oblasti Strnady na veřejnou kanalizaci a odvedení odpadních vod do povodí Pobočné čistírny odpadních vod Zbraslav. Kanalizační sběrač a čerpací stanice tvoří zásadní infrastrukturní prvky území, jejichž vymezení je nutná v kontextu navržených transformačních ploch lokality Strnady. Umístění čerpací stanice je vymezeno na základě podkladu Pražské vodohospodářské společnosti a.s. a bylo součástí platného územního plánu.

730/949/1050 Čerpací stanice Újezd u Průhonic; Návrh
Je plánována výstavba čerpací stanice odpadních vod v prostoru stávající čistírny odpadních vod pro výhledovou kapacitu 13 000 EO. Návrh čerpací stanice je proveden dle závěru navržených ve studii proveditelnosti, kterou si nechal zpracovat správce kanalizační soustavy společnost Pražské vodohospodářské společnosti. Výstavba ČSOV je správcem připravována jako investiční akce č. 1/1/L38/00.

730/240/1063 Čerpací stanice Kamýcká; Návrh
Z důvodu zajištění dostatečné kapacity kanalizační sítě pro oblast Suchdola a Sedlece je plánováno zrušení stávající ČSOV a její nahrazení novou ČSOV Kamýcká, ze které budou odpadní vody odváděny pomocí plánovaného sběrače Sedlec (730/-/47) směrem na ÚČOV. Pro stavbu již bylo vydáno stavební povolení, které nabylo právní moci dne 22.3.2025.

730/251/1064 Čerpací stanice Holyně; Návrh
Na místě stávající Pobočné čistírny odpadních vod Holyně bude nově vybudována ČSOV, která bude přečerpávat odpadní vody do nového sběrače Holyně (730/-/39) a následně sběračem Barrandov (730/-/35) do povodí ÚČOV. Na stavbu čerpací stanice bylo 23.9.2025 vydáno stavební povolení.

730/383/1080 Čerpací stanice Brandejsův statek; Návrh
Plánovaná ČSOV bude pomocí sběrače Brandejsův statek (730/-/36) převádět odpadní vody z oblasti Suchdola a Výhledů, včetně rozvojových oblastí, na ÚČOV Praha. Čerpací stanice bude dále přečerpávat odpadní vody z plánované čerpací stanice Spálený Mlýn (730/962/1081).

730/962/1081 Čerpací stanice Spálený mlýn; Návrh
Plánovaná ČSOV bude pomocí sběrače Spálený mlýn (730/-/37) odvádět odpadní vody z oblasti Starého Suchdola přes plánovanou ČSOV Brandejsův statek (730/383/1080) do povodí ÚČOV. Soustava čerpacích stanic Spálený mlýn a Brandejsův stek umožní přepojení celého povodí Suchdola, které je v současnosti napojeno na ČOV Roztoky, na ÚČOV.

730/162/1084 Čerpací stanice Avia Letňany; Návrh
Plánovaná ČSOV bude pomocí kanalizačního napojení Avia Letňany (730/-/42) převádět odpadní vody z rozvojových ploch v daném území na ÚČOV Praha.

730/256/1086 Čerpací stanice Lochkov; Návrh
Z důvodu odkanalizování rozvojových částí východního Lochkova je navrhována nová ČSOV Lochkov, která bude pomocí výtlačného kanalizačního potrubí (730/-/44) napojena veřejnou kanalizaci.

730/246/1087 Čerpací stanice Sobín; Návrh
Výstavba ČSOV Sobín umožní přepojení celého povodí stávající čistírny odpadních vod Sobín, která je plánována ke zrušení, do povodí ÚČOV. V areálu stávající Pobočné čistírny odpadních vod bude vybudována nová čerpací stanice odpadních vod. Výtlak bude v ulici Ke Zličínu napojen na již vybudovaný výtlak. Pro stavbu bylo dne 25.3.2026 vydáno stavební povolení.

Pro zajištění dostatečné flexibility při podrobném projektování staveb a zajištění možnosti provádět částečné úpravy v rámci územních studií a jiných podrobnějších dokumentací, lze v souladu s vymezením Metropolitního plánu zaměňovat části kanalizačních sběračů vymezených jako výtlak a gravitačních sběračů.
V podrobnosti Metropolitního plánu není praktické stanovovat rozhraní mezi gravitací a výtlakem příliš konkrétně – dopad do území je přitom velmi malý a spíše je důležité umožnit prověřovat k životnímu prostředí šetrnější řešení.

730/-/2 Čistírna odpadních vod Běchovice – Sběrač H, kanalizace splašková gravitační, připojení; Návrh
Napojení čistírny odpadních vod Běchovice na sběrač H v Běchovicích je navrženo s ohledem na omezení připojování,

vyhlášené jejím správcem v důsledku plného vytížení. Po prodloužení kanalizačního sběrače H z Dolních Počernic do Běchovic bude možno povodí čistírny odpadních vod na tento sběrač a Ústřední čistírnu odpadních vod přepojit. Čistírnu, která je technologicky zastaralá a je v provozu již 50 let, bude možno následně vyřadit z provozu. Trasa napojení je vymezena dle dokumentace pro územní řízení zpracované atelierem Wipro z roku 2008.

730/-/3 Kmenová stoka B, kanalizace jednotná gravitační, přeložka; Návrh
Z důvodu nevyhovujících spádových a kapacitních poměrů jsou vymezeny koridory pro přeložky kmenové stoky B v Holešovicích, která má za úkol vyřešit nevyhovující spádové poměry, které způsobují zanášení kmenové stoky B vedené v Holešovicích podél levého břehu Vltavy. Přeložka kmenové stoky B je vedena kratší cestou přes lokalitu Nové Bubny. V nedávné době byla na této stoce vybudovaná nová shybka pod Vltavou u Štvanice. Vymezený koridor odpovídá dokumentaci Přeložka kmenové stoky “B“ včetně shybky nové stoky “B“ (Sweco, 2025) a je vymezen v dostatečné šířce pro případné drobné korekce, které ale musí respektovat hydrodynamická pravidla. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TV522 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/22).

730/-/7 Sběrač A2-3, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh
Prodloužení sběrače A2-3 v Komořanech umožní odkanalizování dalších rozvojových ploch v Komořanech a odvedení odpadních vod do Ústřední čistírny odpadních vod. Zároveň bude možno vyřadit z provozu čistírnu odpadních vod Komořany a její povodí přepojit na navrhovaný sběrač. Trasa sběrače je vymezena dle dokumentace pro územní řízení, DIPRO, spol. s r.o., 2008.

730/-/8 Sběrač Folimanka, kanalizace jednotná gravitační; Návrh
Sběrač Folimanka vedoucí z Vršovic do Nového Města je rovněž navržen s ohledem na nevyhovující spádové a kapacitní poměry v Nuslích a části Vršovic, které přetrvávají na sběrači CXII. Sběrač Folimanka navržený podél pravého břehu Botiče odlehčí přetíženému sběrači CXII vedenému podél levého břehu Botiče. Trasa je převzata ze studie, zpracované společností Ko-Ka s r.o. z roku 2009.

730/-/9 Sběrač G, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh
Prodloužení sběrače G z Dubče do Uhříněvsi umožní vyřadit z provozu čistírnu odpadních vod Uhříněves a využít její areál pro kalovou koncovku pobočných čistíren odpadních vod. Odpadní vody budou prostřednictvím sběrače G a následně kmenové stoky F odvedeny do Ústřední čistírny odpadních vod. První úsek trasy sběrače od místa napojení na stávající sběrač G až k čistírně odpadních vod Uhříněves je vymezen dle dokumentace pro územní řízení zpracované společností Ko-Ka s.r.o. Druhý úsek sběrače od čistírny odpadních vod Uhříněves do Kolovrat je navržen dle studie zpracované atelierem Wipro.

730/-/10 Sběrač H, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh
Za účelem zajištění budoucího odkanalizování lokalit Újezd nad Lesy a Klánovice je v Metropolitním plánu vymezen koridor pro možné prodloužení sběrače H. Navržené řešení počítá s gravitační kanalizací, do které bude zaústěna čistírna odpadních vod Újezd nad Lesy, čímž se vytvoří technické podmínky pro rozvoj území a napojení na centrální kanalizační systém.

730/-/11 Sběrač H4, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh
Prodloužením sběrače H4 z Dolních Počernic do Svépravic se vyřeší nedostatečná kapacita čistírny odpadních vod Svépravice, kde bylo jejím správcem vyhlášeno omezení připojování v důsledku plného vytížení, a umožní napojit výtlakem oblast Xaverova a též jižní a jihovýchodní oblast Horních Počernic. Po přepojení povodí čistírny do sběrače H4, bude možno čistírnu odpadních vod vyřadit z provozu. Trasa sběrače je převzata ze studie proveditelnosti zpracované atelierem Wipro v roce 2009.

730/-/15 Sběrač Sobín etapa II, kanalizace splašková výtlak, připojení; Návrh
Napojení čistírny odpadních vod Sobín na stoku D je navrženo s ohledem na omezení připojování vyhlášené jejím správcem v důsledku plného vytížení. Z důvodů technických problémů a vzhledem k ekonomické neefektivitě bylo vyhodnoceno jako vhodnější řešení přepojení povodí čistírny odpadních vod na Motolský sběrač, který odvede odpadní vody do Ústřední čistírny odpadních vod než rozšiřování lokální čistírny. Trasa napojení je vymezena na základě podkladů Pražské vodohospodářské společnosti a.s. a navazuje na již realizovaný úsek.

730/-/16 Sběrač Strnady, kanalizace splašková výtlak; Návrh
Z důvodu umožnění napojení oblasti Strnady na stokovou síť Zbraslavi se navrhuje čerpací stanice Strnady. Odpadní vody budou prostřednictvím výtlakového sběrače Strnady vedeny na čistírnu odpadních vod Zbraslav. Kanalizační sběrač a čerpací stanice tvoří zásadní infrastrukturní prvky území, jejichž vymezení je nutné v kontextu navržených transformačních ploch lokality Strnady. Umístění čerpací stanice je vymezeno na základě podkladu Pražské vodohospodářské společnosti a.s. a bylo součástí ÚP SÚ.

730/-/17 Sběrač Točná, kanalizace splašková výtlak; Návrh
Pro napojení oblasti Točné na stokovou síť se navrhuje čerpací stanice Točná v Praze 12. Odpadní vody budou vedeny výtlakovým sběračem Točná do Cholupic a odtud dále gravitačním sběračem do Modřan a následně do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově. Čerpací stanice je vymezena na základě podkladu Pražské vodohospodářské společnosti a.s. a byla součástí ÚP SÚ. Do realizace čerpací stanice Točná zůstane v provozu stávající čistírna odpadních vod.

730/-/18 Sběrač Třebonice, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh

Prodloužení sběrače K–P ze Stodůlek do Třebonic (Sběrač Třebonice) umožní odkanalizování Třebonic, kde není ještě dobudována splašková kanalizace, včetně napojení nových rozvojových ploch, na stokovou síť města a odvedení odpadních vod do Ústřední čistírny odpadních vod.

730/-/20 Sběrač Xaverov, kanalizace splašková gravitační; Návrh
V souvislosti s plánovaným ukončením provozu lokální čistírny odpadních vod Xaverov, která využívá zastaralou technologii nevhodnou k modernizaci, se navrhuje vybudování nové čerpací stanice odpadních vod Božanovská. Odpadní vody z dotčeného území budou vedeny částečně gravitačně do stokové sítě Horních Počernic a odtud dále do Ústřední čistírny odpadních vod Praha na Císařském ostrově. Gravitační řešení přispívá k energetické efektivitě systému a umožňuje spolehlivý odvod splaškových vod v souladu s technickými požadavky a Metropolitním plánem. Vymezení čerpací stanice je převzato z Generelu odvodnění, II. detailní fáze Východ, zpracovaného v r. 2011.

730/-/21 Sběrač Xaverov, kanalizace splašková výtlak; Návrh
V souvislosti s plánovaným ukončením provozu lokální čistírny odpadních vod Xaverov, která využívá zastaralou technologii nevhodnou k modernizaci, se navrhuje vybudování nové čerpací stanice odpadních vod Božanovská. Odpadní vody z dotčeného území budou vedeny částečně výtlačným potrubím do stokové sítě Horních Počernic a odtud dále do Ústřední čistírny odpadních vod Praha na Císařském ostrově. Výtlačné řešení umožňuje překonání výškových rozdílů a technických omezení terénu, čímž zajišťuje spolehlivý provoz a napojení území na centrální kanalizační systém. Vymezení čerpací stanice je převzato z Generelu odvodnění, II. detailní fáze Východ, zpracovaného v r. 2011.

730/-/22 Štolový přivaděč Drasty výtlak; Územní rezerva
Jedná se o záměr přejatý z nadřazené dokumentace, koridor územní rezervy je vymezen pro ochranu případného záměru (štola pro výtlak kalů) částečného vymístění kalového hospodářství z ústřední čistírny odpadních vod. Jednou z možností dříve sledovaného budoucího rozvoje areálu je transport kalů k dalšímu zpracování mimo území Prahy na území Drastů. Dále je nezbytné prověřovat celkovou koncepci čištění odpadních vod v rámci regionu. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem RTV521 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/21).

730/-/23 Nátokový labyrint kmenových stok B a D na Ústřední čistírnu odpadních vod, kanalizace jednotná gravitační; Návrh
Pro optimalizaci nátoku splaškových vod na Ústřední čistírnu odpadních vod, která v nedávné době prošla významným rozšířením o novou vodní linku, a k jejich převedení do hlavní čerpací stanice byl na základě koncepce nátoku odpadních vod požadavku Pražské vodohospodářské společnosti a.s. navržen nátokový labyrint - levý břeh pro napojení kmenových stok B a D kolektorem ACK a nátokový labyrint - pravý břeh (již realizováno) pro napojení kmenových stok E a F.Jedná se o zásadní modernizaci infrastruktury sloužící pro centralizaci nakládání s odpady.

730/-/24 Kmenová stoka B – Vrbenského, kanalizace jednotná gravitační, přeložka; Návrh
Z důvodu nevyhovujících spádových a kapacitních poměrů jsou vymezeny koridory pro přeložky kmenové stoky B v Holešovicích, která má za úkol vyřešit nevyhovující spádové poměry, které způsobují zanášení kmenové stoky B vedené v Holešovicích podél levého břehu Vltavy. Metropolitní plán vymezuje koridor pro návrh přeložky Kmenové stoky B – Vrbenského v souladu s nadřazenou dokumentací a urbanistickou studií, koridor umožňuje koordinovat záměr s budoucí strukturou zástavby, je vymezen v dostatečné šířce. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TV555 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/55).

730/-/25 Výhledové prodloužení sběrače H do Klánovic, kanalizace splašková gravitační; Územní rezerva
Za účelem zajištění budoucího odkanalizování lokality Klánovice je v územním plánu vymezen koridor územní rezervy pro možné prodloužení sběrače H. Navržené řešení počítá s gravitační kanalizací, která bude zaústěna do čistírny odpadních vod Újezd nad Lesy v směru východně na Klánovice. Od čistírny odpadních vod Újezd nad Lesy bude sběrač H trasován na západ k napojení do stokové soustavy, je třeba dále posoudit konkrétní dopady na životní prostředí (včetně ekonomického posouzení).

730/-/30 Místní sběrač Točná, kanalizace splašková výtlak; Návrh
Slouží k odkanalizování jižní části Točná, v napojení na navrhovanou Čerpací stanici Točná. Jedná se o navrhovanou kanalizační soustavu, která má za úkol odvézt odpadní vodu na stávající stokové sítě směrem na Cholupice a odtud dále gravitačním sběračem do Modřan a následně do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově. Propojení na stávající infrastrukturu zároveň umožňuje optimalizaci stokové sítě a provozní spolehlivost systému. Kanalizační síť je navržena s ohledem na morfologii terénu, technické možnosti a budoucí rozvoj území.

730/-/31 Místní sběrač Točná, kanalizace splašková gravitační; Návrh
Slouží k odkanalizování severní části Točná, v napojení na navrhovanou Čerpací stanici Točná. Jedná se o navrhovanou kanalizační soustavu, která má za úkol odvézt odpadní vodu na stávající stokové síti směrem na Cholupice a odtud dále gravitačním sběračem do Modřan a následně do Ústřední čistírny odpadních vod na Císařském ostrově. Gravitační řešení minimalizuje provozní náklady a zajišťuje spolehlivý odvod splašků s ohledem na konfiguraci terénu. Propojení na stávající infrastrukturu zároveň umožňuje optimalizaci stokové sítě a provozní spolehlivost systému. Kanalizační síť je navržena s ohledem na morfologii terénu, technické možnosti a budoucí rozvoj území.

730/-/32 Sběrač Svépravice, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh
Prodloužení gravitačního sběrače od čerpací stanice odpadních vod V Lukách je potřebné pro odkanalizování plánovaných rozvojových ploch ve východní části Horních Počernic, vzájemně v koordinaci

s prodloužením sběrače H4 k čistírně odpadních vod Svépravice. Jelikož čistírna odpadních vod Svépravice byla správcem vyhlášená jako kapacitně nedostačující, zprovoznění sběrače Svépravice a přidružených staveb technické infrastruktury umožní odvedení odpadních vod směrem na Ústřední čistírnu odpadních vod Praha. Čistírnu odpadních vod Svépravice bude možno následně vyřadit z provozu. Prodloužení sběrače zároveň zvyšuje kapacitní rezervu kanalizační soustavy a umožňuje napojení budoucí zástavby. Vymezení trasy rozváděcího vodovodního řadu vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a. s. a je vymezeno v návaznosti na územní studii Horní Počernice východ (gogolák + grasse, 2023).

730/-/33 Sběrač H2, kanalizace splašková výtlak, prodloužení Horní Počernice; Návrh
V návaznosti na lokalitu Horní Počernice, je plánováno prodloužení sběrače H2 z Dolních Počernic, směrem k rozvojovým plochám Horní Počernice východ, za účelem odkanalizování dalších rozvojových částí území. Z důvodu nedostatečné kapacity stávající čistírny odpadních vod Svépravice, se vyřeší odkanalizování odpadních vod z lokality Horní Počernice směrem na Ústřední čistírnu odpadních vod Praha. Stavba technické infrastruktury má potenciál pro odkanalizování nejen plánovaných rozvojových ploch, ale v souvislosti se zrušením čistírny odpadních vod Svépravice, také celých Horních Počernic. Stavba navazuje na sběrač Svépravice a sběrač H4. Prodloužení sběrače zároveň zvyšuje kapacitní rezervu kanalizační soustavy a umožňuje napojení budoucí zástavby a je vymezena v návaznosti na územní studii Horní Počernice východ (gogolák + grasse, 2023).

730/-/34 Sběrač Horní Počernice, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh
Sběrač Horní Počernice je nachází v severní části rozvojové lokality Horní Počernice východ. Prodloužení kanalizačního sběrače směrem k rozvojové ploše vzniklo za účelem odkanalizování nových částí území. Prodloužení sběrače zároveň zvyšuje kapacitní rezervu kanalizační soustavy a umožňuje napojení budoucí zástavby. Stavba technické infrastruktury navazuje také na prodloužení sběrače H2, H4 a sběrač Svépravice, které mají za úkol nahradit kapacitně nedostačující čistírnu odpadních vod Svépravice a odpadní vody z Horních Počernic svést směrem na Ústřední čistírnu vod Praha a je vymezena v návaznosti na územní studii Horní Počernice východ (gogolák + grasse, 2023).

730/-/35 Sběrač Barrandov, kanalizace splašková gravitační; Návrh
Řešení odkanalizování lokality je nezbytnou podmínkou pro její další rozvoj a je integrální součástí urbanistické studie. Metropolitní plán vymezuje trasu gravitačního sběrače splaškových vod s napojením na sběrač K–Q v Klukovicích. Prodloužení sběrače umožňuje odvod odpadních vod z nově navrhovaných i stávajících ploch, zvyšuje kapacitní rezervu kanalizační soustavy a vytváří technické předpoklady pro napojení budoucí zástavby. Gravitační charakter navrženého řešení přispívá k provozní efektivitě, minimalizaci energetických nároků a dlouhodobé udržitelnosti systému. Vymezení

trasy gravitačního kanalizačního sběrače vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a. s. a souvisí s urbanistickou studií na rozvoj území Pražské čtvrti – Nový Barrandov (A69 – architekti, 2020).

730/-/36 Sběrač Brandejsův statek, kanalizace splašková výtlak; Návrh
V souvislosti s rozvojovým potenciálem lokality Suchdol a v návaznosti na navýšení kapacitních rezerv kanalizační soustavy je v Metropolitním plánu vymezená trasa sběrače Brandejsův statek. Sběrač veden od Starého Suchdolu ústí do navrhované čerpací stanice odpadních vod Brandejsův statek. Mezi navrhovanou čerpací stanicí odpadních vod a stávajícím sběračem v komunikaci Kamýcká, vznikne propojení stokové soustavy. Vymezení trasy výtlačného kanalizačního sběrače vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a.s. Konkrétní trasu je potřeba koordinovat s projektem Pražského okruhu.

730/-/37 Sběrač Spálený mlýn, kanalizace splašková výtlak; Návrh
V souvislosti s rozvojovým potenciálem lokality Suchdol a v návaznosti na navýšení kapacitních rezerv kanalizační soustavy je v Metropolitním plánu vymezená trasa sběrače Spálený mlýn. Sběrač je veden severně v lokalitě Starý Suchdol, od navrhované čerpací stanice odpadních vod Brandejsův statek směrem na navrhovanou čerpací stanici odpadních vod Spálený mlýn. Mezi navrhovanou čerpací stanicí odpadních vod Spálený mlýn a stávajícím sběračem v komunikaci Kamýcká, vznikne propojení stokové soustavy. Sběrač je v drobné části realizován. Vymezení trasy výtlačného kanalizačního sběrače vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a.s. Konkrétní trasu je potřeba koordinovat s projektem Pražského okruhu, stavba včetně stavby nové čerpací stanice musí minimalizovat vliv na lesní pozemky a jiné přírodní plochy (pro podrobné technické řešení čerpací stanice je doplněn individuální regulativ).

730/-/38 Sběrač Holyně, kanalizace splašková gravitační; Návrh
V návaznosti na Sběrač Barrandov je v Metropolitním plánu navržené trasování sběrače Holyně. Jedná se o propojení navrhovaného stokového systému na odvedení odpadních vod v rozvojové lokalitě Pražská čtvrť. Navrhované řešení představuje propojení nového stokového systému s existující čerpací stanicí odpadních vod Holyně, a zároveň propojuje sběrač K–Q s touto stanicí. Sběrač Holyně je navržen jako gravitační splašková kanalizace, která umožní efektivní odvod odpadních vod z území, kde je možné využít přirozený spád terénu. Gravitační řešení je energeticky nenáročné, provozně spolehlivé a dlouhodobě udržitelné. Tímto řešením se vytváří technické podmínky pro rozvoj území, zajišťuje se ochrana životního prostředí a zároveň se posiluje kapacitní a provozní stabilita celé kanalizační soustavy.

730/-/39 Sběrač Holyně, kanalizace splašková výtlak; Návrh
V návaznosti na sběrač Barrandov je v Metropolitním plánu navržené trasování sběrače Holyně. Jedná se o propojení navrhovaného stokového systému na odvedení odpadních vod v rozvojové lokalitě

Pražská čtvrť. Navrhované řešení představuje propojení nového stokového systému s existující čerpací stanicí odpadních vod Holyně, a zároveň propojuje sběrač K–Q s touto stanicí. Sběrač Holyně je navržen jako výtlačná splašková kanalizace, která zajišťuje přečerpání odpadních vod z území, kde není možné gravitační napojení přímo na hlavní sběrače. Tlakové řešení umožňuje překonání výškových rozdílů a technických omezení terénu, čímž zajišťuje spolehlivý odvod splaškových vod do navazující stokové sítě.

730/-/40 Sběrač Zadní Kopanina, kanalizace splašková gravitační; Návrh
Slouží k odkanalizování lokality Zadní Kopaniny, v napojení na navrhovanou čistírnu odpadních vod Zadní Kopanina. Navrhovaná kanalizace je řešena v lokalitě, kde dosud neexistuje žádné napojení na Ústřední čistírnu odpadních vod. Cílem Metropolitního plánu je zajistit hygienicky bezpečný a technicky udržitelný odvod odpadních vod z území, které je aktuálně bez odpovídající infrastruktury s ohledem na přírodní hodnoty v území je tento stav neudržitelný. Kanalizační systém je navržen tak, aby umožnil napojení jednotlivých objektů na sběrač, který bude dále napojen na vhodnou čistírnu odpadních vod. Území Zadní Kopaniny není ekonomicky napojitelné na Ústřední čistírnu odpadních vod, proto je v tomto případě vhodné vybudovat lokální čistírnu.

730/-/41 Sběrač Újezd u Průhonic – Šeberov, kanalizace splašková výtlak; Návrh
Výtlačné potrubí od nové čerpací stanice odpadních vod Újezd u Průhonic je klíčovou součástí plánovaného přepojení městské části Praha – Újezd u Průhonic na Ústřední čistírnu odpadních vod Praha. Metropolitní plán stanovuje variantu trasování sběrače, který je již částečně realizován v jiné trase. Navržené řešení spočívá v napojení na stokovou síť prostřednictvím prodloužení sběrače v ulici Formanská, který se dále napojuje na kanalizační síť v lokalitě Šeberov. Rozšíření sběrače umožní efektivní přečerpání odpadních vod do centrálního systému a zároveň vytvoří kapacitní rezervu pro budoucí zástavbu. Tímto řešením se zajišťují technické podmínky pro rozvoj území, zlepšuje se ochrana životního prostředí a posiluje se provozní stabilita kanalizační infrastruktury. Kanalizační sběrač této dimenze je přípustné umísťovat i bez přímého vymezení, například v souběhu s jinými sítěmi v rámci uličních prostranství. Předpokládá se tedy další dílčí upřesnění konkrétní trasy ve vazbě na budoucí zástavbu. Trasa byla vymezena na podkladě připomínky Pražské vodohospodářské společnosti jako oprávněného investora stavby a je v souladu s dostupnými podkladovými dokumenty.

730/-/42 Kanalizační napojení Avia Letňany, kanalizace splašková výtlak; Návrh
Kanalizační napojení Avia Letňany navazuje na rozsáhlé transformační plochy vymezené v dané lokalitě. Vychází z potřeby zajištění odkanalizování území, které dosud není napojeno na centrální stokovou síť. Od čistírny odpadních vod Točná je navrženo výtlačné potrubí, které zajistí přečerpání odpadních vod do stávající stokové sítě, co umožní odvedení odpadních vod směrem na

Ústřední čistírnu odpadních vod Praha. Prodloužení sběrače zároveň zvyšuje kapacitní rezervu kanalizační soustavy a umožňuje napojení budoucí zástavby. Vymezení trasy výtlačného kanalizačního sběrače vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a.s. a navazuje na urbanistickou studii.

730/-/43 Sběrač G, prodloužení do Královic, kanalizace splašková gravitační; Územní rezerva
V návaznosti na plánované prodloužení kanalizačního sběrače G z Dubče do Uhříněvsi dochází k rozšíření kanalizačního systému o odbočku směrem do Královic. Z důvodu plánovaného zrušení stávající čistírny odpadních vod Uhříněves a prodloužení sběrače G ze severní části Prahy na jih, vzniká technická možnost odvádět odpadní vody z širšího území přímo do Ústřední čistírny odpadních vod Praha. V rámci tohoto řešení se navrhuje napojení lokalit Královice a Hájek u Uhříněvsi na centrální kanalizační soustavu. Propojení těchto lokalit na sběrač G a následně na Ústřední čistírnu odpadních vod Praha přispívá ke zvýšení kapacitní rezervy stokové sítě, zajišťuje provozní spolehlivost a vytváří technické podmínky pro další rozvoj území. Vymezení trasy výtlačného kanalizačního sběrače vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a.s.

730/-/44 Napojení čerpací stanice Lochkov, kanalizace splašková výtlak; Návrh
Stávající stoková síť v lokalitě Lochkov, odvádí odpadní vody do čistírny odpadních vod Lochkov, která se nachází na západní straně území. V rámci plánovaného rozvoje východní části Lochkova je navržena nová čerpací stanice odpadních vod Lochkov, jejímž cílem je napojení Lochkova na městskou kanalizační soustavu. Napojení je řešeno prostřednictvím výtlačného potrubí směrem k lokalitě Velká Chuchle. Vymezení trasy výtlačného kanalizačního sběrače vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a.s.

730/-/45 Napojení čerpací stanice Lochkov, kanalizace splašková gravitační; Návrh
Stávající stoková síť v lokalitě Lochkov odvádí odpadní vody do čistírny odpadních vod Lochkov, umístěné na západní straně území. V rámci plánovaného rozvoje východní části Lochkova je navržena nová čerpací stanice odpadních vod Lochkov, jejímž cílem je napojení této části na městskou kanalizační soustavu. Od čerpací stanice odpadních vod je navrženo výtlačné potrubí, které vede směrem k lokalitě Velká Chuchle. V místě s vhodnou konfigurací terénu se výtlačné potrubí napojuje na navrhovanou gravitační kanalizaci, která dále odvádí splaškové vody do stávající stokové sítě. Toto kombinované řešení umožňuje efektivní odvod odpadních vod z území, kde gravitační napojení není technicky možné, a zároveň zajišťuje provozní spolehlivost a kapacitní rezervu pro budoucí rozvoj území. Vymezení trasy gravitačního kanalizačního sběrače vychází z požadavků Pražské vodohospodářské společnosti a.s.

730/-/46 Sběrač Suchdol, kanalizace splašková gravitační, prodloužení; Návrh
V návaznosti na transformační potenciál lokality Nový Sedlec je navržen přesun stávající čerpací stanice odpadních vod, která se nachází v území určeném pro transformaci s obytným využitím. V rámci tohoto záměru se plánuje zrušení původní čerpací stanice odpadních vod a její nahrazení novou čerpací stanicí odpadních vod Kamýcká. Přesun čerpací stanice si vyžaduje úpravy v trasování kanalizačního sběrače, konkrétně sběrače Suchdol, který bude nově zaústěn do navrhované čerpací stanice odpadních vod Kamýcká. Odtud budou odpadní vody dále odváděny směrem k Ústřední čistírně odpadních vod Praha.

730/-/47 Sběrač Sedlec, kanalizace splašková výtlak; Návrh
V návaznosti na transformační potenciál lokality Nový Sedlec je navržen přesun stávající čerpací stanice odpadních vod, která se nachází v území určeném pro transformaci s obytným využitím. V rámci tohoto záměru se plánuje zrušení původní čerpací stanice a její nahrazení novou čerpací stanicí odpadních vod Kamýcká. Odtud budou odpadní vody dále odváděny směrem k Ústřední čistírně odpadních vod Praha pomocí nového kanalizačního sběrače vedoucího podél břehu Vltavy, a právě pro něj je navržen tento koridor.

730/-/48 Sběrač Letňany, kanalizace jednotná gravitační; Návrh
V rámci návrhu jednotné gravitační kanalizace (Sběrač Letňany), je plánováno technické propojení dvou kanalizačních soustav – kanalizačního sběrače Čakovice a sběrače Letňany. Toto propojení umožní efektivní odvod odpadních vod v rámci jednotného systému, který bude zaústěn do městské kanalizační sítě. Gravitační charakter navrženého řešení vychází z konfigurace terénu a umožňuje energeticky nenáročný provoz s vysokou spolehlivostí. Propojení sběračů zároveň zvyšuje kapacitní rezervu kanalizační soustavy, zlepšuje provozní stabilitu a vytváří technické podmínky pro další rozvoj území.

Z důvodu zpomalení odtoků ze zpevněných ploch a z dopravních staveb při srážkových událostech a usazení plavených částí pro zlepšení kvality vody v recipientech se navrhují dešťové usazovací nádrže: Cínovecká, Lipence, Pekařská, Puchmajerova, Řeporyje I, a SN 6 v Komořanech. Dešťové usazovací nádrže jsou vymezeny podle studií nebo projektových dokumentací ve vazbě na dopravní stavby a podle podkladů Pražské vodohospodářské společnosti a.s.

Z důvodu zadržení zvýšeného množství odváděných srážkových vod dešťovou kanalizací do recipientů v období vydatných srážek se ve spolupráci s Pražskou vodohospodářskou společností a.s. navrhují retenční nádrže: Spořilov 2., Štěrboholy, Thomayerova nemocnice a Újezd u Průhonic I. a II. Jejich účelem je zachycovat zvýšené množství srážkových vod v období intenzivních srážek a transformovat přívalové srážky odváděných dešťovou kanalizací. Retenční nádrže po akumulaci příslušného objemu vody budou řízeným odtokem odvádět vodu do dešťové kanalizace, resp.

recipientu a svým způsobem budou nahrazovat retenční schopnost krajiny.

Z důvodu zlepšení kvality vody v recipientech se na odlehčovacích stokách jednotné kanalizace navrhují záchytné nádrže: Třebešovská, Branická, Freyova, Jeremenkova, Mezitraťová, Nad Elektrárnou, V Podzámčí, Prosecká, Výtoň, Na Slupci, Vršovická, Velimská, Hodkovská, Ryšánka, Psychiatrická léčebna, Vrbova, Zálesí, Parléřova, Chodovská, Voctářova, Krčská, Povltavská, Primátorská, Hloubětínská vozovna, Plzeňská I., Záchytná nádrž před čistírnou odpadních vod Miškovice a záchytná nádrž včetně čerpací stanice – nátokový labyrint levý břeh. Jejich účelem je zachycovat zředěné odpadní vody v období intenzivních dešťových srážek, které se doposud vypouštěly z odlehčovacích komor do recipientu bez čištění. Po skončení dešťových srážek budou tyto odpadní vody přečerpány nebo gravitačně odvedeny na Ústřední čistírnu odpadních vod. Uvedeným opatřením nebudou drobné vodní toky na území Prahy zatěžovány organickými nečistotami a druhou neméně významnou funkcí záchytných nádrží je, že tvoří součást protipovodňových opatření na stokové síti. Při povodních neumožňuje vzdutá hladina vody volné odtékání zředěných odpadních vod do recipientu a tyto nádrže vytvoří na nezbytně nutnou dobu akumulační prostor pro jejich zachycení.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.07.03 Ilustrace odkanalizování území

Energetické sítě

K článku 137
Zásobování teplem

Systém centrálního zásobování teplem na území hlavního města Prahy představuje významnou součást technické infrastruktury zajišťující spolehlivé, energeticky efektivní a environmentálně příznivé dodávky tepla. Metropolitní plán zohledňuje existenci a rozsah stávajících soustav centrálního zásobování teplem a vychází z platné Územní energetické koncepce hl. m. Prahy a ze Státní energetické koncepce České republiky, které stanovují jako veřejný zájem rozvoj nízkoemisních systémů zásobování teplem a postupné snižování závislosti na lokálních spalovacích zdrojích.
V souladu se základním právním rámcem, zákon č. 458/2000 Sb. (energetický zákon) a související předpisy, zakotvuje Metropolitní plán přednostní využití soustav centrálního zásobování tepelnou energií jako podporovaný princip v rámci územního plánování.
To je zároveň v souladu s Územní energetickou koncepcí hl. m. Prahy, která stanovuje požadavky na efektivní využívání energií a její distribuci.

Na pravém břehu Vltavy je centrální zásobování teplem tvořeno propojenou Pražskou teplárenskou soustavou. Tato soustava představuje páteřní infrastrukturu městského významu a její stabilní provoz je podmínkou zajištění dodávek tepla pro rozsáhlá území

města. Metropolitní plán proto vymezuje hlavní tepelný napáječ, který je veden z elektrárny Mělník (nejvýznamnějšího zdroje tepla) přes výtopnu Třeboradice a teplárnu Malešice do oblasti Jižního Města a Modřan s odbočkou na Černý Most, a další nadřazená vedení tepelných napáječů odpovídající měřítku územního plánu. Celoročně je do Pražské teplárenské soustavy dodáváno teplo i ze spalovny Malešice. Vymezení těchto prvků sleduje ochranu stávající infrastruktury, možnost její obnovy a případného rozvoje a zajištění dlouhodobé provozní bezpečnosti soustavy.

V rámci probíhajících změn v energetice a teplárenství i v Praze probíhají změny, zejm. v rovině zdrojů tak, aby byly plněny klíčové politiky Evropské unie (EU), unijní i vnitrostátní legislativu vztahující se k oblasti energetiky, národní a regionální strategické dokumenty. Tento rámec představuje soubor zásad, politik a dlouhodobých cílů, které určují směřování státu, města či stakeholderů v dané problematice. Slouží k definici základních hranic pro vývoj daného odvětví, dekarbonizaci, rozvoj obnovitelných zdrojů energie, zvýšení energetické účinnosti, posílení energetické bezpečnosti a snížení energetické závislosti. To se v pražském systému centrálního zásobování teplem promítá v uplatňování kombinace technologie KVET (kombinovaná výroba elektřiny a tepla) na stávajících zdrojích tepla (např. Elektrárna Mělník), což přináší provozní flexibilitu a vysokou účinnost, a návrh nových zdrojů tepla na bázi tepelných čerpadel – zejména v plánovaném energocentru EGC, což umožní naplňovat rostoucí legislativní požadavky na podíl tepla z obnovitelných zdrojů. Klíčovou roli v robustním a nízkoemisním základu budoucího energetického mixu Prahy hrají také zařízení pro energetické využití odpadu (ZEVO), která přispívají k udržitelnému nakládání s odpady a zároveň stabilní výrobě tepla. Společně tak tyto zdroje vytvářejí komplexní a efektivní řešení pro budoucí tepelné potřeby města. Navrhované koridory pro tepelné napáječe propojují vše v jeden efektivní funkční celek. Uvedené je vymezeno na podkladě dokumentací Využití energetického potenciálu odpadních vod z ÚČOV Praha pro vytápění a chlazení (nejen) lokality Bubny-Zátory (Tomáš Špirek, Green Energy Consulting, Tomáš Voříšek, SEVEn Energy, červen 2020) a Strategie teplárenství hl. m. Prahy, analytický podklad a návrh okrajových podmínek (ČVÚT UCEEB, 2025).

Budoucnost mají alternativní zdroje tepla a chladu, důležitá je výstavba energocentra v Ústřední čistírně odpadních vod a efektivnější využívání tepelné energie ze spalovny odpadu v Malešicích. Stávající rozvody tepla je možné propojovat rozvojem kolektorové sítě v centru Prahy.

740/-/10 Tepelný napáječ Energocentrum - Holešovice; Návrh
740/-/11 Tepelný napáječ Energocentrum - Juliska; Návrh
740/-/12 Tepelný napáječ propojení ZEVO Malešice a Výtopny Malešice; Návrh
V pravobřežním systému došlo v minulých letech k realizaci tepelného napáječe Libeň – Holešovice, což umožnilo rozšíření horkovodní soustavy z elektrárny Mělník na levý břeh Vltavy do areálu teplárny Holešovice. V rámci posílení energetické

soběstačnosti Prahy je do budoucna připravováno využití nízkopotenciálního tepla obsaženého ve vypouštěných odpadních vodách z Ústřední čistírny odpadních vod. V návaznosti na tento záměr je při Ústřední čistírně odpadních vod plánováno umístění energocentra nízkopotenciálního tepla, které má v budoucnu sloužit k vytápění Prahy 6 v rámci propojení s výtopnou Juliska a transformačního území Bubny – Zátory. Pro umístění tohoto záměru Metropolitní plán vymezuje konkrétní plochu společně s koridory pro umístění tepelných napáječů: Tepelný napáječ Energocentrum – Holešovice a Tepelný napáječ Energocentrum – Juliska. Oba záměry spolu se záměrem Tepelný napáječ propojení ZEVO Malešice a Výtopny Malešice, byly vymezeny na základě koncepčního zokruhování systému zásobovaní teplem a souvisí s vybudováním energocentra v Ústřední čistírně odpadních vod a s případným budoucím propojením teplárenských soustav pomocí kolektorové sítě.

740/-/5 Tepelný napáječ kotelna LL16 V Bambouskách, propojení; Návrh

Na základě požadavku provozovatele sítě Pražská Teplárenská, a.s., byl navržen tepelný napáječ ze systému Pražské teplárenské soustavy pro kotelnu LL16 v Bambouskách. Důvodem vymezení je propojení stávající ostrovní soustavy na páteřní systém zásobování teplem, čímž dojde ke zvýšení efektivity a bezpečnosti zásobování teplem v dané lokalitě. Vymezení přispívá ke spolehlivosti a stabilitě celého systému centrálního zásobování teplem.

Systém centrálního zásobování teplem na levém břehu Vltavy je tvořen ostrovními soustavami. K vymezení této infrastruktury neexistuje dostatečně podrobné prověření pro zanesení soustavy do závazné části dokumentu. Vymezování tak významné technické infrastruktury a s ní spojených limitů by proto bylo předčasné. Metropolitní plán proto s propojováním těchto ostrovních soustav, případně s jejich napojením na mimopražský zdroj tepla nepočítá.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.07.04 Ilustrace zásobování teplem a kolektorů

K článku 138
Zásobování plynem a ropovody

Plynofikace Prahy je zajišťována soustavou vzájemně propojených vysokotlakých, středotlakých a nízkotlakých plynovodních sítí napájených z vnitrostátního vysokotlakého plynovodu s tlakem nad 40 barů. Nová plynofikace na území města je realizována zejména plynovody a přípojkami středotlakých a nízkotlakých úrovní.

Velká část území města i regionu nemají centrální zásobování teplem. Pro tato území je zásadní zásobování plynem, systém plynovodů je stabilizovaný. Metropolitní plán proto nenavrhuje plošné rozšiřování plynovodní infrastruktury, ale vymezuje pouze nezbytné úpravy a přeložky stávajících vedení vyvolané realizací nadřazených dopravních staveb, zejména staveb Pražského okruhu, a dále

omezený rozsah nových vysokotlakých vedení a regulačních stanic nezbytných pro zajištění zásobování vymezených rozvojových území města.

V souvislosti s plánovanými úseky Pražského okruhu jsou vymezeny následující prvky:

751/-/1 Vysokotlaký plynovod Bohnice - Čimice (Pražský okruh), přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 519, která je v současnosti zpracovávána. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TP273 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/73).

751/-/2 Vysokotlaký plynovod Březiněves - Ďáblice (Pražský okruh), přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 519, která je v současnosti zpracovávána.

751/-/6 Vysokotlaký plynovod s tlakem nad 40 barů Kolovraty (Pražský okruh), přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 511, která je v současnosti zpracovávána.

751/-/7 Vysokotlaký plynovod s tlakem nad 40 barů Hájek u Uhříněvsi (Pražský okruh), přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 511, která je v současnosti zpracovávána.

751/-/8 Vysokotlaký plynovod Ruzyně - Přední Kopanina (Pražský okruh), přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 518, která je v současnosti zpracovávána. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TP271 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/71).

751/-/9 Vysokotlaký plynovod Suchdol (Pražský okruh), přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 518, která je v současnosti zpracovávána. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TP272 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/72).

751/-/20 Vysokotlaký plynovod Nebušice (Pražský okruh), přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 518, která je v současnosti zpracovávána.

751/-/21 Vysokotlaký plynovod Letiště Václava Havla Praha, přeložka; Návrh
V návaznosti na plánované dopravní řešení území a v souladu se ZÚR je vymezen koridor přeložky vysokotlakých plynovodů, který vytváří územní podmínky pro realizaci stavby Pražského okruhu. Uvedený prvek je dále koordinován s projektovou dokumentací ke stavbě 518, která je v současnosti zpracovávána. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TP271 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/71).

751/-/4 Vysokotlaký plynovod Heliport Ruzyně, připojení; Návrh
Pro zajištění zásobování plynem v souvislosti s rozvojovými aktivitami ve vazbě na Letiště Václava Havla Praha je vymezen vysokotlaký plynovod a regulační stanice Heliport Ruzyně. Jedná se o koordinovanou plánovanou stavbu přípojky a regulační stanice s přeložkami vysokotlakého okružního plynovodu souvisejícího s výstavbou stavby 518 Pražského okruhu a s výstavbou železniční tratě na Letiště Václava Havla Praha.

Tyto záměry lze považovat za součást výstavby Pražského okruhu a zároveň za úpravu stávajících plynovodů (jde o nezbytné přeložky plynovodů ležících v trase dálničního tělesa). Předmětné přeložky jsou vymezeny na základě podrobnějších dokumentací pro dané stavby dle předaných podkladů Ředitelství silnic a dálnic ČR. Koridory jsou vymezené v dodatečné šířce pro upřesnění vedení, trasa se totiž na základě dohod v území vyvíjí (i na základě závěrů stanoviska SEA) Umístění přeložek plynovodů úzce souvisí s umístěním valů a jiných krajinných úprav a v podrobnosti Metropolitního plánu není vhodné návrh příliš předurčit. Stále ale platí zásada sdružování vedení sítí k sobě pro zajištění menší fragmentace krajiny. Jako vedlejší stavby mohou dílčí přeložky dokonce vybíhat z vymezených koridorů. Více také viz odůvodnění čl. 119.

Mimo potřeby přeložek v souvislosti s výstavbou Pražského okruhu a posílení plynárenské infrastruktury, Metropolitní plán dále vymezuje prvky vysokotlakých plynovodů s významem pro zajištění stability a dlouhodobého rozvoje energetického systému města:

751/-/5 Vysokotlaký plynovod Horní Počernice východ; Návrh
Pro zajištění zásobování plynem rozvojové lokality Horní Počernice východ je vymezen vysokotlaký plynovod a regulační stanice Horní Počernice – Východ na základě podkladu provozovatele plynárenské sítě Pražské plynárenské distribuce, a. s. (jedná se o prvky nadmístního významu překračující hranici Prahy vymezené nad rámec ZÚR a uvedené v kapitole 13 textové části odůvodnění MPP) a v souladu s Územní studií Horní Počernice – východ (gogolák + grasse, 2023) (nová regulační stanice je umístěna na hranici zastavitelného území). Tento záměr je nutné dále koordinovat se Středočeským krajem.

751/-/11 Vysokotlaký plynovod rozšíření koryta Vltavy pod Modřanským jezem, přeložka; Návrh
Za účelem zkapacitnění koryta toku pro provádění zvýšených vodních stavů a zlepšení plavebních podmínek formou návrhu přírodě blízkých protipovodňových opatření se navrhuje rozšíření koryta Vltavy pod Modřanským jezem, s čím souvisí také přeložka vysokotlakého plynovodu pro zajištění bezpečného a funkčního provozu plynárenské soustavy v nových prostorových podmínkách. Koridor byl vymezen v návaznosti na změnu ÚP SÚ.

Ropovody
V souladu s PÚR a ZÚR je vymezen koridor pro zdvojení potrubního vedení ropovodu Družba určený pro zabezpečení spolehlivosti a zvýšení kapacity přepravy strategické suroviny z Ruské federace do Česka ke zpracování v rafineriích Kralupy nad Vltavou a Litvínov a k uskladnění v tankovištích ropy včetně diverzifikace přepravy ropy přes území Česka.

Jedná se o koridor 752/-/1 Ropovod Družba, zdvojení; Návrh, technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TP470 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/70).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.07.05 Ilustrace zásobování plynem a ropovodů

K článku 139
Zásobování elektrickou energií

Dnešní fungující systém zásobování elektrickou energií je nutné postupně dále rozšiřovat s ohledem na zvyšující se potřeby města. posilování přenosové soustavy je zásadním veřejným zájmem pro zajištění udržitelného rozvoje města souvisejícího s rozvojem výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů energie, rostoucí elektromobilitou a potřebou zvýšit odolnost města proti blackoutům. Tématem zásobování elektrickou energií regionu se podrobně zabývala ÚS

PMR, která ke koncepčnímu řešení uvádí: *„Mezi hlavní faktory ovlivňující směřování rozvoje přenosové soustavy patří zejména vývoj v oblasti zdrojové základny a spotřeby elektrické energie. Přímým průmětem těchto faktorů na rozvojovou a plánovací činnost v přenosové soustavě jsou žádosti o připojení nových výroben, elektrických odběrů nebo potřeby navýšení transformačních či přenosových kapacit. Z pohledu zdrojové základny v ČR je aktuálně řešeno široké spektrum žádostí od připojení nových jaderných elektráren přes paroplynové elektrárny až po obnovitelné zdroje v podobě fotovoltaických a větrných elektráren. To je doprovázeno postupným útlumem klasických uhelných elektráren. Zejména výrobny z obnovitelných zdrojů energie připojované do distribuční soustavy společně s předpokládaným růstem spotřeby pak kladou vzrůstající nároky na rozvoj transformační vazby mezi přenosovou a distribuční soustavou. Obecně instalovaný výkon obnovitelných zdrojů roste napříč Evropou a vlivem změn počasí se projevuje změnami fyzikálních toků elektrické energie v propojené soustavě již v současné době. Neopomenutelným faktorem ovlivňujícím v čím dál větší míře rozvojové plány přenosové soustavy je postupný útlum sítě 220 kV. Ta sice v současné době plní více méně záložní funkci a je provozována paralelně s mnohem robustnější soustavou 400 kV, která již od 60. let 20. století zajišťuje základní funkci přenosové soustavy. Nadále je však tato soustava 220 kV nezbytná pro vyvedení výkonu již do ní připojených zdrojů, napájení stále významného počtu uzlových oblastí provozovatelů distribučních soustav a ve východní části ČR i propojení se zahraničními přenosovými soustavami. Z důvodu vyčerpané přenosové kapacity sítě 220 kV je již neperspektivní její další obnovování či dokonce rozvoj. Strategií provozovatele přenosové soustavy je síť 220 kV postupně utlumit a nahradit soustavou 400 kV. Ačkoli je již tato strategie postupně naplňována, docílení finálního stavu přenosové soustavy bez napěťové hladiny 220 kV je očekáváno až za horizontem roku 2040.“*

Při vymezování ploch a koridorů Metropolitní plán vychází z celostátních strategických dokumentů a studií a respektuje vymezení nadmístních koridorů z nadřazené dokumentace (primárně koridorů zvláště vysokého napětí 400kV), další koridory jsou vymezeny v návaznosti na urbanistické a územní studie nebo v souvislosti s jinými záměry (typicky přeložky související s výstavbou dopravní infrastruktury). Při vymezování koridorů Metropolitní plán v maximální míře využívá souběhu nebo nahrazení stávajících vedení, aby byl nový dopad do území co nejmenší.

Pro zajištění zásobování elektrickou energií na území Prahy na úrovni distribuční sítě velmi vysokého napětí 110 kV a dále z hlediska potřeb celostátní přenosové soustavy zvláště vysokého napětí 400 kV společnosti ČEPS, a.s., se navrhují plochy elektrických stanic – transformačních stanic 110/22 kV a 400/110 kV, trakčních napájecích stanic 110/22 kV, dále koridory nadzemních vedení 110 kV a 400 kV, koridory kabelových tunelů, včetně územních rezerv pro některé záměry. S ohledem na pozitivní vliv na životní prostředí a krajinu je přípustné navržené nadzemní vedení realizovat jako podzemní a

zároveň modernizovat stávající nadzemní trasy na podzemní, přesné vymezení konkrétních míst ale záleží na podrobnějším prověření.

760/-/16 Nadzemní elektrické vedení 400 kV Transformační stanice Hradec – Transformační stanice Řeporyje; Návrh
Z důvodu zajištění kapacitního posílení přenosové soustavy a zvýšení provozní spolehlivosti zásobování elektrickou energií v oblasti Prahy je navrženo vymezení trasy nadzemního elektrického vedení 400 kV mezi transformačními stanicemi Hradec a Řeporyje. Toto přímé propojení představuje strategický prvek v rámci rozvoje přenosové infrastruktury, který umožní efektivní přenos výkonu, posílení stability sítě a vytvoření technických podmínek pro napájení rozvojových území. Zdvojení vedení je navrhováno v souladu s PÚR a je součástí ZÚR pod kódem TE81 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/81).

760/-/17 Nadzemní elektrické vedení 400 kV Transformační stanice Chodov - Transformační stanice Čechy Střed; Návrh
Z důvodu zajištění kapacitního posílení přenosové soustavy a zvýšení provozní spolehlivosti zásobování elektrickou energií pro hlavní město Prahu a okolní regiony je navrženo zdvojení nadzemního vedení 400 kV (V415) mezi transformačními stanicemi Chodov a Čechy Střed. Zdvojení je navrhováno dle studie společnosti ČEPS, a.s. převážně v koridoru stávajícího vedení V 415. Zdvojení vedení je navrhováno v souladu s PÚR. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TE80 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/80).

760/-/18 Nadzemní elektrické vedení 400 kV Transformační stanice Prosenice – Transformační stanice Řeporyje; Návrh
Z důvodu posílení kapacity přenosové soustavy a zajištění spolehlivého zásobování elektrickou energií pro Prahu a okolí je navrženo vymezení trasy nadzemního elektrického vedení 400 kV mezi transformačními stanicemi Prosenice a Řeporyje. Toto přímé propojení představuje strategický prvek v rámci rozvoje energetické infrastruktury, který umožní efektivní přenos výkonu, zvýšení provozní stability a vytvoření technických podmínek pro napájení rozvojových oblastí. Zdvojení vedení je navrhováno v souladu s PÚR.

760/-/19 Nadzemní elektrické vedení 400 kV Transformační stanice Sever – vedení V 410; Návrh
Z důvodu posílení kapacity přenosové soustavy a zajištění spolehlivého zásobování elektrickou energií pro Prahu a okolí je navrženo vymezení trasy nadzemního elektrického vedení 400 kV pro nahrazení vedení o napětí 200 kV. Vedení v maximální míře využívá stávající koridory a je vymezeno v území se stávajícími ochrannými pásmy. V území severně od Dolních Chaber je vedeno trasou dále od zástavby v koordinaci s koridorem Pražského okruhu. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TE83 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/82).

760/-/23 Nadzemní elektrické vedení 400kV napojení elektrické stanice Malešice; Návrh
Z důvodu zvýšení přenosové schopnosti a provozní spolehlivosti elektrické soustavy v oblasti hlavního města Prahy je navrženo vymezení nadzemního elektrického vedení 400 kV pro napojení elektrické stanice Malešice. Toto vedení umožní zapojení transformační stanice Malešice do přenosové soustavy 400 kV, čímž dojde k posílení stávající distribuční infrastruktury 110 a 220 kV. Realizace záměru přispěje k bezpečnému a stabilnímu zásobování elektrickou energií, umožní efektivní přenos výkonu mezi uzlovými body sítě a vytvoří technické podmínky pro další rozvoj území. Zdvojení vedení je navrhováno v souladu s PÚR. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TE88 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/88).

760/-/24 Nadzemní elektrické vedení 400kV napojení elektrické stanice Chodov; Návrh
Z důvodu zvýšení přenosové schopnosti a provozní spolehlivosti elektrické soustavy v oblasti hlavního města Prahy je navrženo vymezení nadzemního elektrického vedení 400 kV pro napojení elektrické stanice Chodov. Toto vedení umožní zapojení transformační stanice Chodov do přenosové soustavy 400 kV, čímž dojde k posílení stávající distribuční infrastruktury 110 a 220 kV. Realizace záměru přispěje k bezpečnému a stabilnímu zásobování elektrickou energií, umožní efektivní přenos výkonu mezi uzlovými body sítě a vytvoří technické podmínky pro další rozvoj území. Zdvojení vedení je navrhováno v souladu s PÚR. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TE90 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/90).

760/-/2 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Běchovice – Transformační stanice Benešov, přeložka; Návrh
Přeložka vedení 2 × 110 kV transformační stanice Běchovice – transformační stanice Benešov je navrhována v souvislosti a koordinaci s trasou Pražského okruhu, v souladu s platným územním rozhodnutím.

760/-/5 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Červený vrch – Transformační stanice Sever, lokalita Suchdol, přeložka; Návrh
Přeložky vedení 2 × 110 kV transformační stanice Červený vrch – transformační stanice Sever. Přeložky jsou navrhovány v souvislosti a koordinaci s trasou Pražského okruhu. V trase skrz lokalitu Suchdol jsou elektrická vedení trasována po tělese tunelu Pražského okruhu. Důvodem nové trasy je krom zkoordinování s dopravní stavbou Pražského okruhu také respektování navrhovaných rozvojových ploch v lokalitě Suchdol. Pražského okruhu. V návaznosti na závěry stanoviska EIA ke stavbě Pražského okruhu je pro tuto přeložku vymezen zvláště široký koridor, ztotožněný s koridorem Pražského okruhu, aby bylo možné záměry flexibilně koordinovat. Elektrické vedení je nutné v maximální míře přizpůsobit vedení okruhu, aby byl dopad na urbanizované území, otevřenou krajinu i přírodní a kulturní hodnoty co nejmenší. Ideálním řešením je koordinovaný průchod všech staveb územím Suchdola společně v co nejužším koridoru.

760/-/6 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Dříň – Transformační stanice Sever, přeložka; Návrh
Přeložky vedení 2 × 110 kV transformační stanice Dříň – transformační stanice Sever. Přeložky jsou navrhovány v souvislosti a koordinaci s trasou Pražského okruhu. V trase skrz lokalitu Suchdol jsou elektrická vedení trasována po tělese tunelu Pražského okruhu. Důvodem nové trasy je krom zkoordinování s dopravní stavbou Pražského okruhu také respektování navrhovaných rozvojových ploch v lokalitě Suchdol. Elektrické vedení se napájí na trasu směrem do Středočeského kraje k transformovně Dříň. Pražského okruhu a byly převzaty z ÚP SÚ. V návaznosti na závěry stanoviska EIA ke stavbě Pražského okruhu je pro tuto přeložku vymezen zvláště široký koridor, ztotožněný s koridorem Pražského okruhu, aby bylo možné záměry flexibilně koordinovat. Elektrické vedení je nutné v maximální míře přizpůsobit vedení okruhu, aby byl dopad na urbanizované území, otevřenou krajinu i přírodní a kulturní hodnoty co nejmenší. Ideálním řešením je koordinovaný průchod všech staveb územím Suchdola společně v co nejužším koridoru.

760/-/8 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Horní Počernice, připojení; Návrh
Z důvodu zajištění připojení navrhované transformační stanice Horní Počernice (110/22 kV) k nadřazené přenosové soustavě je navrženo vymezení trasy nadzemního elektrického vedení 110 kV. Trasa vedení je vedena podél Pražského okruhu mezi Černým Mostem a Horními Počernicemi, s odbočením z plánované linie vedení spojující transformační stanice Malešice – Běchovice – Měcholupy. Vymezení vedení umožní bezpečné a spolehlivé napájení nové stanice, posílení kapacity distribuční sítě a vytvoření technických podmínek pro rozvoj území.

760/-/9 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Chodov – Transformační stanice Uhříněves; Návrh
Z důvodu zajištění kapacitního a provozně spolehlivého připojení transformační stanice 110/22 kV Uhříněves na nadřazenou přenosovou soustavu je navrženo vedení 2 × 110 kV směrem k transformační stanici 400/110 kV Chodov. Trasa vedení je vymezena na základě územního rozhodnutí, přičemž úsek mezi Chodovem a Křeslicemi je navržen na společných stožárech s vedením 2 × 400 kV Chodov – Čechy Střed. Toto technické řešení, dohodnuté mezi společnostmi ČEPS, a.s. a PREdistribuce, umožňuje efektivní využití koridoru, minimalizaci prostorových nároků a koordinaci energetické infrastruktury v území.

760/-/11 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Malešice – Transformační stanice Běchovice – Transformační stanice Měcholupy; Návrh
Z důvodu zajištění kapacitního a provozně spolehlivého propojení transformačních stanic 110/22 kV – Malešice, Běchovice, Měcholupy – je navrženo nadzemního elektrického vedení 110 kV. Toto propojení tvoří páteřní prvek distribuční soustavy v dané části Prahy, umožňuje efektivní přenos elektrické energie mezi jednotlivými

uzlovými body a zajišťuje stabilitu napájení pro stávající i rozvojové plochy.

760/-/14 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Třeboradice – Transformační stanice Kbely; Návrh
Z důvodu zajištění kapacitního, provozně spolehlivého a technicky efektivního napojení navrhované transformační stanice Kbely (110/22 kV) na nadřazenou distribuční síť, je navrženo vymezení trasy nadzemního elektrického vedení 110 kV. Napojení bude realizováno z transformační stanice Třeboradice, která tvoří významný uzel v síti 110 kV. Vymezení vedení umožní přenos elektrické energie do nové stanice a posílení napájení v severovýchodní části Prahy. V rámci projednání bylo prověřeno alternativní trasování vedení s negativním výsledkem s ohledem na zásah do Středočeského kraje a na nepředvídatelný souběh s vedením Pražského okruhu. Metropolitní plán vedení vymezuje v dlouhodobě sledované trase.

760/-/15 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Východ – Transformační stanice Sever; Návrh
Vedení 4 × 110 kV transformační stanice Východ – transformační stanice Sever je navrhováno z důvodu rekonstrukce a zároveň pro vymístění stávajícího vedení 2 × 110 kV z prostoru sídlišť Prosek, Střížkov a Kobylisy. Je využito koridoru stávajícího vedení 2 × 110 kV Malešice – Sever, který byl z větší části vymezen již v ÚP SÚ a upřesněn podrobnější dokumentací k územnímu řízení (zpracovala společnost Sudop Energo s.r.o.).

760/-/20 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Sever – Transformační stanice Třeboradice, přeložka; Návrh
Přeložka úzce souvisí se záměrem vedení 400 KV 760/-/19 Nadzemní elektrické vedení 400 kV Transformační stanice Sever – vedení V 410 a je zcela umístěna v tomto koridoru.

760/-/22 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Transformační stanice Červený vrch – Transformační stanice Sever, lokalita Jenerálka, přeložka; Návrh
Na základě posouzení změn ÚP SÚ, které probíhaly před přijetím Metropolitního plánu, byl vymezen koridor přeložky nadzemního elektrického vedení 110 kV Transformační stanice Červený vrch – Transformační stanice Sever v lokalitě Jenerálka. Samostatným důvodem pro jeho vymezení je úprava trasy stávajícího vedení tak, aby nedocházelo ke kolizi se zastavitelným území. Vymezení koridoru zajišťuje zachování funkce a spolehlivosti nadřazené distribuční sítě VVN 110 kV.

760/-/30 Nadzemní elektrické vedení 110 kV Chodov – Zbraslav; Návrh
Realizace nadzemního vedení 110 kV v nové trase zvýší spolehlivost dodávek elektrické energie do Zbraslavi, které bude součástí kritické infrastruktury. Dojde ke zvýšení přenosových schopností propojení transformační stanice Chodov s transformační stanicí Zbraslav. Posílení – zvýšení přenosových schopností propojení transformační stanice Zbraslav – transformační stanice Chodov umožní vyvedení výkonu z potenciální nové uzlové transformační stanice mezi

přenosovou a distribuční soustavou 400/110 kV. Přeložka vedení byla podrobně prověřena v rámci navazující dílčí studie v rámci krajinářské studie Příměstský park Soutok (Norma architekti, 2024) a bylo zvoleno řešení, které bude mít nejmenší dopad na přírodu a krajinu. Koridor vymezený v Metropolitním plánu respektuje výsledky studie.

760/-/31 Nadzemní elektrické vedení 110V napojení elektrické stanice Sychrov 2; Návrh
Z důvodu zajištění spolehlivého napájení distribuční sítě v Horních Počernicích je navrženo vymezení koridoru pro nadzemní elektrické vedení 110 kV, které bude napojeno na elektrickou stanici Sychrov 2 (transformovna 110/22 kV). Vymezení vedení umožní připojení nových odběrných míst, posílení kapacity sítě a zajištění provozní stability v rámci rozvojových ploch. Vymezení trasy elektrického vedení vychází z požadavků Pražská energetika, a.s.

760/-/32 Nadzemní elektrické vedení 110V napojení elektrické stanice Prosek; Návrh
Z důvodu zajištění spolehlivého napájení distribuční sítě Letňan, je navrženo vymezení koridoru pro nadzemní elektrické vedení 110 kV, které bude napojeno na elektrickou stanici Prosek (transformovna 110/22 kV). Vymezení vedení umožní připojení nových odběrných míst, posílení kapacity sítě a zajištění provozní stability v rámci rozvojových ploch. Vymezení trasy elektrického vedení vychází z požadavků Pražská energetika, a.s.

Využití kabelových kolektorů je navržené jako doplnění stávající sítě, primárně v hustě zastavěném centru města, urbanisticky exponovaných lokalitách nebo ve specifických případech, jako je areál Letiště Václava Havla Praha. Metropolitní plán doplňuje síť kabelových tunelů pro distribuční soustavu v místech: Kabelový tunel Karlín, Smíchov sever, Michle, Ruzyně, Strašnice, propojení Karlín a Hlávkův most a Kabelový tunel Měcholupy. V Metropolitním plánu jsou navrhovány pouze kabelové tunely, samostatné kabelové trasy o nižších napětích nejsou v Metropolitním plánu vymezeny.

Z hlediska rozvoje distribuční soustavy a pro zajištění dostatečné odběrné kapacity, Metropolitní plán navrhuje plochy pro tyto transformační stanice:

760/302/1002 Transformační stanice Strašnice 110/22 kV ; Návrh
Transformační stanice Strašnice je z důvodu bezproblémového vyvedení výkonu do sítě 110 kV a 22 kV navrhována na Třebešíně v místě koncové šachty K 25 stávajícího kabelového tunelu. V ÚP SÚ byla tato plocha vymezena jako územní rezerva, její plocha byla upřesněna dle vybrané varianty a studie proveditelnosti investora PREdistribuce, z 06/2006. Návrh transformační stanice souvisí se zvýšení spolehlivosti dodávek elektrické energie v centrálních částech města.

760/925/1003 Transformační stanice Suchdol 110/22 kV; Návrh
Metropolitní plán vymezuje umístění transformační stanice z důvodu v lokalitě Suchdol 110/22 kV, se kterou společnost PREdistribuce

uvažuje, přičemž její výstavba je závislá na rozvoji předmětné lokality. Plocha a umístění bude dále koordinována s výstavbou Pražského okruhu., S cílem minimalizovat dopad na krajinu bude umístění transformační stanice koordinováno s mimoúrovňovou křižovatkou, transformační stanice bude umístěna v jejím těsném sousedství nebo dokonce uvnitř křižovatky tak, aby nevznikaly zbytkové prostory a docházelo k fragmentaci krajiny.

760/119/1005 Transformační stanice Dejvice 110/22 kV; Návrh
Pro umístění transformační stanice Dejvice je navrhován vhodně umístěný pozemek u tramvajové smyčky Podbaba, protože dříve sledovaný pozemek u výtopny Juliska, který již neslouží teplárenským účelům, bude využit pro umístění obytné zástavby. Návrh transformační stanice souvisí se zvýšení spolehlivosti dodávek elektrické energie v centrálních částech města.

760/778/1006 Trakční napájecí stanice Liboc 110/22 kV; Návrh
Pro napájení železniční trakční sítě je navrhována trakční napájecí stanice 110/22 kV Liboc včetně připojení na nadzemní vedení 110 kV (jedná se o součást výstavby nové železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava Havla Praha vymezené v nadřazené dokumentaci).

760/614/1008 Transformační stanice Řeporyje 400/110 kV, rozšíření; Návrh
Plánované rozšíření rozvodny Řeporyje vychází z potřeby posílení kapacity a spolehlivosti elektrizační soustavy v oblasti Prahy a Středočeského kraje. Záměr navazuje na koridory vymezené v nadřazené dokumentaci. Rozšíření rozvodny přispěje k vyšší stabilitě dodávek elektrické energie, umožní efektivnější řízení toků v přenosové soustavě. Rozšíření je navrhováno v souladu s PÚR.

760/944/1009 Transformační stanice Dubeč 110/22 kV; Návrh
Transformační stanice Dubeč, včetně připojovacího koridoru 110 kV je navrhována s ohledem na výhledové potřeby zásobování rozvojových ploch ve východní části města (zejména na území Dolních Počernic a Štěrbohol), její realizace však není z hlediska potřeb v době přijetí Metropolitního plánu v dohledné době aktuální. V ÚP SÚ byla plocha transformovny vymezena na jiném místě jako územní rezerva, nyní je v návrhu z hlediska budoucího zásobovaného území posunuta západněji blíže zástavbě Štěrbohol.

760/921/1011 Transformační stanice Kbely 110/22 kV; Návrh
Transformační stanice Kbely je navrhována s ohledem na potřebu zajištění spolehlivého zásobování elektrickou energií pro rozvojové plochy ve východní části hlavního města Prahy. V ÚP SÚ byla transformační stanice vymezena jako územní rezerva, přičemž Metropolitní plán jejich vymezení dále zpřesňuje s ohledem na hranice pozemků a využití území. Navrhovaná stanice bude napojena na stávající transformační stanici Třeboradice prostřednictvím vedení 110 kV, čímž se zajistí kapacitní posílení distribuční soustavy a umožní připojení nových odběrných míst.

760/719/1012 Transformační stanice Písnice 110/22 kV; Návrh
Transformační stanice Písnice včetně připojovacího koridoru vedení 110 kV je navrhována především pro zajištění napájení nové trasy metra D a je umístěna těsně vedle stávajícího vedení 2 × 110 kV. Oproti ÚP SÚ došlo k úpravě tvaru a velikosti plochy v návaznosti na ostatní vrstvy Metropolitního plánu a s ohledem na lepší využitelnost a koordinaci sousední zástavby

760/918/1013 Transformační stanice Horní Počernice 110/22 kV; Návrh
Transformační stanice Horní Počernice je navržená s ohledem na potřeby zásobování rozvojových ploch ve východní části města. V ÚP SÚ byla transformovna vymezena jako územní rezerva, vymezení je Metropolitním plánem upřesněno s ohledem na hranice pozemků. Transformační stanice Horní Počernice je napojena navrhovaným vedením velmi vysokého vedení 110 kV Malešice – Běchovice – Měcholupy.

760/603/1014 Transformační stanice Sever 400/110 kV; Návrh
Pro potřeby Prahy i metropolitního regionu je navrhována výstavba transformační stanice 400/110 kV Sever umístěné v sousedství stávající transformační stanice 110/22 kV Sever, včetně jejího připojení odbočkou z vedení V 410 Výškov – Čechy Střed. Vymezení koridoru vedení bylo upřesněno na základě studie společnosti ČEPS, a.s. z r. 2015. Vymezení transformační stanice Sever je navrhováno v souladu s PÚR. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TE86 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/86).

760/604/1015 Transformační stanice Ruzyně 110/22 kV; Návrh
Transformační stanice Ruzyně je navrhována pro potřeby Letiště Václava Havla Praha a umístěna na jeho pozemcích.

760/580/1016 Transformační stanice Malešice 400/110 kV, rozšíření; Návrh
Rozšíření transformační stanice Malešice o novou napěťovou hladinu 400/110 kV představuje strategický krok v rámci modernizace a posílení přenosové soustavy hlavního města Prahy. Nová transformace 400/110 kV bude napojena na nadřazenou síť ČEPS a umožní přímé zásobování distribuční sítě 110 kV, čímž se výrazně zvýší stabilita a flexibilita napájení v oblasti Malešic a širšího okolí. Rozšíření transformační stanice Malešice je navrženo v souladu s PÚR. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TE87 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/87).

760/620/1017 Transformační stanice Chodov 400/110 kV, rozšíření; Návrh
Stávající rozvodna, provozovaná na hladinách 400 a 110 kV, bude rozšířena v rámci stávajícího areálu. Cílem rozšíření je posílení kapacity a provozní spolehlivosti přenosové soustavy Prahy. Rozšíření umožní efektivnější transformaci výkonu z přenosové do distribuční sítě, čímž se zvýší stabilita dodávek elektrické energie pro významnou část Prahy. Stavba je v návaznosti nadzemním elektrickým vedením 400 kV s napojením TR Chodov – TR Čechy Střed. Rozšíření transformační stanice Chodov je navrženo v souladu

s PÚR. Technická infrastruktura je součástí ZÚR pod kódem TE89 (kód před změnou č.15 ZÚR - 700/Z/89).

760/910/1020 Transformační stanice pro západní vstup rychlého spojení; Návrh
Transformační stanice je v Metropolitním plánu vymezena na základě požadavku Ministerstva dopravy. Vymezení transformační stanice souvisí s napájením trakčního vedení v tunelu Praha – Beroun a vychází z projektového prověření Berounského tunelu. Napojení trafostanice je plánováno z rozvodny Řeporyje.

760/633/1021 Transformační stanice Zbraslav; Návrh
Na základě požadavku ČEPS, a.s., je navržena transformační stanice Zbraslav 400/110 kV jako klíčový prvek pro posílení energetické infrastruktury v jihozápadní části Prahy. Umístění stanice je zvoleno strategicky – v těsné blízkosti stávajícího nadzemního vedení 400 kV a zároveň v blízkosti existující transformační stanice Zbraslav 110/22 kV. Toto řešení umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění spolehlivého napájení rozvojových území. Součástí plochy bude posílení nebo přestavba stávající transformační stanice 110/22 kV. Vymezení transformační stanice umožní výhodně využít nevyužité a obtížně napojitelné zastavitelné plochy v sousedství bývalé skládky.

760/158/1022 Transformační stanice Východ 110/22 KV; Návrh
Na základě požadavku PREdistribuce, Metropolitní plán vymezuje novou plochu pro transformační stanici Východ 110/22 kV. Stávající transformovna je ve stavu, který si vyžaduje kompletní obnovu. Stav rozmístění jednotlivých technologických celků by byl během rekonstrukce v rámci areálu velice komplikovaný. Proto se vyčlenil sousední pozemek pro vybudováni nové transformovny, která by v rámci rozmístění technologie splňovala potřeby a standardy současné distribuce. Transformovna umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění spolehlivého napájení rozvojových území.

760/192/1023 Transformační stanice Depo Písnice 110/22 kV; Návrh
Na základě požadavku PREdistribuce, Metropolitní plán vymezuje umístění nové transformační stanice Depo Písnice 110/22 kV.
V návaznosti na výstavbu metra D a souvisejícího Depa pro metro D, se predikuje budoucí nedostatek transformačního výkonu. Z toho důvodu je v dotčené lokalitě potřeba vybudovat novou transformovnu. Transformovna umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění spolehlivého napájení rozvojových území. Záměr bude koordinován s transformační stanicí Písnice a s urbanistickou studii pro novou čtvrť v okolí Depa Písnice.

760/683/1024 Transformační stanice Trojmezí 110/22 KV; Návrh
Na základě požadavku PREdistribuce, Metropolitní plán vymezuje umístění nové transformační stanici Trojmezí 110/22 kv. V návaznosti na navrhované rozvojové lokality, se predikuje nedostatek

transformačního výkonu pro zvyšující se potřeby obyvatel ze stávající distribuční sítě. Transformovna umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění spolehlivého napájení rozvojových území.

760/080/1025 Transformační stanice Prosek 110/22 kV; Návrh
Na základě požadavku PREdistribuce, Metropolitní plán vymezuje umístění nové transformační stanice Prosek 110/22 kV. V návaznosti na rozsáhlé rozvojové plány v lokalitě Letňany, se predikuje nedostatek transformačního výkonu a zvyšující se potřeby obyvatel. Připojení na transformovnu proběhne z transformační stanice Východ. Transformovna umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění spolehlivého napájení rozvojových území.

760/177/1026 Transformační stanice Sychrov 2 110/22 kV; Návrh
Na základě požadavku společnosti PREdistribuce, je v Metropolitním plánu vymezeno umístění nové transformační stanice Sychrov 2. Její návrh reaguje na potřebu posílení distribuční soustavy a zajištění dostatečné odběrné kapacity ve stále se rozvíjející severovýchodní části hlavního města Prahy. Transformovna umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění spolehlivého napájení rozvojových území.

760/610/1027 Transformační stanice Stodůlky 110/22 kV; Návrh
Na základě požadavku společnosti PREdistribuce, je v Metropolitním plánu vymezeno umístění nové transformační stanice Stodůlky. Její návrh reaguje na potřebu posílení distribuční soustavy a zajištění dostatečné odběrné kapacity ve stále se rozvíjející západní části hlavního města Prahy. Transformovna umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění spolehlivého napájení rozvojových území.

760/778/1028 Transformační stanice Liboc 110/22 KV; Návrh
Na základě požadavku společnosti PREdistribuce, je v Metropolitním plánu vymezeno umístění nové transformační stanice Liboc 110/22 kV. V návaznosti na výstavbu nové železniční trati Praha – Kladno, je v dané ploše plánovaná nová transformační stanice s odpojením nové stanice Trakčního napájení. PRE distribuce a.s, plánuje napojení Trakční napájecí stanice právě z transformovny Liboc. Transformovna umožňuje efektivní propojení přenosové a distribuční soustavy, přičemž výkon z nové stanice bude vyveden do stávající distribuční infrastruktury pro zajištění dostatečné odběrné kapacity území.

760/186/1029 Transformační stanice Měcholupy 110/22 KV, přestavba; Návrh
Na základě požadavku společnosti PREdistribuce, je v metropolitním plánu vymezeno umístění transformační stanice Měcholupy.
V souvislosti s rekonstrukcí této transformační stanice dojde

k uvolnění velké části pozemků. Kde je umístěna stávající technologie transformační stanice. Modernizace transformační stanice bude vhodně zapadat rozvojové lokality.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.07.06 Ilustrace zásobování elektrickou energií

Ostatní systémy

K článku 140
Kolektory

Na základě Aktualizace generelu kolektorizace inženýrských sítí v centrální části hlavního města Prahy z roku 2005, zpracovaného společností Ingutis, s.r.o., v 05/2014 jsou navrhovány koridory pro ražené kolektory 2. kategorie, které slouží pro ukládání sítí technické infrastruktury převážně nadmístního a distribučního významu, bez přímé vazby na zásobování jednotlivých objektů. Aktualizace byla zpracována na základě připomínek městských částí a s ohledem na jejich požadavky byla v průběhu projednání MPP kolektorová síť v centru Prahy doplněna o ideový návrh rozšíření kolektorů do větších transformačních lokalit na území městských částí Praha 3, Praha 5, Praha 7, Praha 8 a Praha 9, přičemž Metropolitní plán přímo vymezuje jen koridory pro kolektory v centru a kolektory významné pro budoucí propojení a zokruhování systémů zásobování teplem.

V oblasti centra města je v návaznosti na stávající kolektorovou síť, zejména kolektor Centrum I, navrhováno více tras kolektorů 2. kategorie:

Kolektor Centrum II uzavírá kolektorem 2. kategorie centrální oblast Nového Města s vybudovaným systémem kolektorů 3. kategorie (distribučních) a umožní zokruhování sítí v této oblasti. Kolektor Centrum I – rozšíření umožní kolektorizaci severní oblasti Nového Města a bude propojen s kolektorem Hlávkův most.
Kolektor Staré Město zajistí obslužnost jednotlivých medií pro výhledové kolektory 3. kategorie v severní oblasti Starého Města.
Na levém břehu Vltavy je navrhován kolektor Malá Strana, s propojením pod Vltavou s kolektory Staré Město, který zajistí navrhovanou kolektorizaci údolní části Malé Strany, a dále s pokračováním do oblasti Smíchova (navrhované kolektory Smíchov II a Smíchov III, směřující do transformačních lokalit v oblasti Smíchovského nádraží). Na stávající systém bude napojen kolektor Holešovice – Bubny obsluhující transformační lokalitu s propojením do teplárny Holešovice, kam bude zapojen tepelný napáječ z navrženého energocentra. Další významná prodloužení systému umožní výstavba kolektorů pod Vltavou – kolektory Štefánikův most a Jiráskův most.

Kolektor Karlov propojí navrhovaný kolektor Centrum – Smíchov do prostoru vodojemu Karlov, zajistí převedení tlakových pásem do středu města a budoucí přepásmování vodovodních řadů.

Kolektor Žižkov II propojí kolektorový systém Centrum se stávajícím kolektorem Žižkov, na který by v budoucnu navázaly kolektory Žižkov III. Kolektor Rohanský ostrov napojí lokalitu Karlínské nábřeží a transformační lokalitu Rohanské nábřeží.

S kolektory Holešovice – Bubny, Žižkov III, Kolbenova 1 a Kolbenova 2 je uvažováno pro napojení větších transformačních lokalit v dynamicky se rozvíjejících částech města. Uvnitř těchto velkých rozvojových ploch je počítáno z upřesnění vedení kolektorů až na základě podrobnějších dokumentací a nejsou proto do Metropolitního plánu zahrnuty.

Rozvoj kolektorové sítě je zcela zásadní pro zajištění udržitelného rozvoje centra města v souladu s principy ochrany kulturního dědictví. Předpokládaná změna v zásobování Prahy teplem si vyžádá vzájemné propojení systémů právě středem města a kolektory budou v tomto úkolu hrát důležitou roli. V poslední době byl rozvoj kolektorové sítě s ohledem na ekonomickou náročnost spíše pomalý, lze ale právě ve spojitosti s větším využitím pro zásobování teplem předpokládat zrychlení výstavby a postupné naplnění generelu.

příloha č. 1 příloha kapitoly 9 odůvodnění
09.07.04 Ilustrace zásobování teplem a kolektorů

K článku 141
Elektronické komunikace

Pražská územně plánovací dokumentace historicky rozeznávala systémy elektronických komunikací jako svébytnou kategorii, subsystém, důležitý hlavně pro rozvoj telekomunikací. Vymezovaly se plochy pro telefonní ústředny, významné vysílače a později pro datová centra. V rámci digitalizace a modernizace elektronických komunikací ale došlo k zásadní změně přístupu, miniaturizace a větší decentralizace již v dnešní době nevyžaduje vymezování rozsáhlých ploch pro specifická zařízení elektronických komunikací. Metropolitní plán ve svém původním návrhu vymezoval pouze jednu plochu pro datové centrum, zkušenosti s rozvojem města ale ukázaly, že datová centra bez problému vznikají na jiných místech a bez přímého vymezení (Dolní Chabry, Praha 15) a v dnešní době územní plán není schopný předvídat vznik podobných zařízení. S ohledem na rychlou modernizaci není územní plánování dostatečně flexibilní. Regulativy využití přitom podobnou infrastrukturu připouští umísťovat prakticky kdekoliv. Z toho důvodu bylo v průběhu projednání rozhodnuto o vypuštění návrhů zařízení elektronických komunikací, některá významná zařízení (vysílače) jsou stále vymezená jako stav. Záměr na výstavbu datového centra na Slatinách je stále v souladu s regulativy Metropolitního plánu.

Využívání existující pasivní infrastruktury a sdružování tras při stavbě komunikací snižuje náklady a omezuje opakované výkopy. Budování sdílené otevřené optické sítě pak zajišťuje rovný přístup více operátorů a podporuje konkurenceschopnost digitální infrastruktury města. Zařízení pro elektronické komunikace Metropolitní plán

vymezuje jako stávající v grafické části Z 03, jedná se hlavně o telekomunikační vysílače (Úvaly, TV Praha Město, Strahov, Petřín) a datové centrum CE Colo. Pro stavby technické infrastruktury je přímo v textové části stanoveno, že nepodléhají posuzování dle pravidel výškové regulace. Ostatní budovy a jiné stavby musí respektovat samostatně vymezené limity v území plynoucí z existence vysílačů.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.07.07 Ilustrace ostatních systémů technické infrastruktury

K článku 142
Odpadové hospodářství

Odpadové hospodářství je klíčovou součástí technické infrastruktury města a jeho správná organizace zajišťuje environmentální, sociální a ekonomickou udržitelnost Prahy a je tedy základním předpokladem udržitelnosti v environmentálním i sociálním pilíři.

Hlavním cílem a trendem moderního odpadového hospodářství je maximální míra využití odpadů a minimalizace jejich skládkování. Základním předpokladem pro využití odpadu jako druhotné suroviny je jeho druhová homogenita. Proto je velmi důležité rozšiřovat a prohlubovat systém zajišťující maximální separaci odpadu už u původce (obyvatel města a jiných fyzických a právnických osob). Osoby, které vyseparují odpad, musí mít možnost jeho separovaného odložení. K předávání odpadů slouží síť stanovišť sběrných nádob na separovaný odpad a síť dalších zařízení na sběr odpadů. Základní kostru systému tvoří sběrné dvory, malé sběrné dvory, sběrny surovin, autovrakoviště, kompostárny a jiné. Metropolitní plán dále nepočítá s rozšířením ďáblické skládky a navrhuje ji k rekultivaci (od roku 2019 zde již není odpad skládkován, areál slouží pouze jako sběrný dvůr a třídící centrum).

Plán odpadového hospodářství hl. m. Prahy – obce (nahrazující původní POH hl. m. Prahy jako původce odpadů schválený v prosinci 2012) byl schválen usnesením Rady hl. m. Prahy č. 418 ze dne 28. 2. 2017.

Metropolitní plán vymezuje plochy pro následující záměry:

790/633/1001 Sběrný dvůr Lipence; Návrh
Jedná se o nový záměr zařízení pro nakládání s odpady, navržený v rozvojové ploše s produkčním využitím. Sběrný dvůr o předpokládané rozloze cca 0,4 ha má za cíl zajistit dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné místo pro třídění, dočasné shromažďování a předávání odpadů k dalšímu využití nebo odstranění. Zařízení bude sloužit především pro potřeby městských částí Lipence a Zbraslav, přičemž jeho umístění provozní efektivitu a minimalizaci dopadů na okolní prostředí.

790/953/1002 Sběrný dvůr Kolovraty; Návrh
Jedná se o nový záměr zařízení pro nakládaní s odpady (sběrný dvůr a kompostárna). Zařízení se předpokládá o rozloze cca 3 ha a má za

cíl zajistit dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné místo pro třídění, dočasné shromažďování a předávání odpadů k dalšímu využití nebo odstranění. Zařízení je umístěno v městské části Kolovraty a bude sloužit obyvatelům Kolovrat, Nedvězí a Lipan.

790/615/1004 Sběrný dvůr Ovčín; Návrh
Jedná se o nový záměr zařízení pro nakládaní s odpady, navržený v rozvojové ploše s produkčním využitím. Sběrný dvůr je umístěn u ulice K Austisu, v blízkosti Pražského okruhu, v těsné návaznosti na provozovnu stavebnin a podnikatelský dvůr. Zařízení se předpokládá o rozloze 0,5 ha a má za cíl zajistit dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné místo pro třídění, dočasné shromažďování a předávání odpadů k dalšímu využití nebo odstranění. Má za úkol odstranit deficit a intenzivní poptávku po sběrném dvoře v městské části Praha – Slivenec a okolních obcí.

790/610/1007 Sběrný dvůr Stodůlky; Návrh
Jedná se o nový záměr zařízení pro nakládaní s odpady. Zařízení se předpokládá o rozloze cca 0,5 ha a má za cíl zajistit dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné místo pro třídění, dočasné shromažďování a předávání odpadů k dalšímu využití nebo odstranění. Sběrný dvůr Stodůlky je umístěn v městské části Praha 13 a bude sloužit obyvatelům městské části.

790/580/1008 Dotřiďovací centrum Štěrboholy; Návrh
Na základě studie pro řešení průmyslové zóny Štěrboholy je vymezeno dotřiďovací centrum Štěrboholy. Jedná se o zařízení, kde se směsný komunální odpad bude v uzavřených halách třídit na jednotlivé recyklovatelné složky, které pak budou odváženy k dalšímu zpracování. Nerecyklovatelný spalitelný zbytek se bude přesouvat k energetickému využití do sousedící spalovny Malešice. Plocha pro dotřiďovací centrum Štěrboholy se totiž nachází v těsném sousedství areálu zařízení pro energetické využívání odpadů Malešice a je optimálně umístěna z hlediska dalších technologických návazností. Dotřiďovací centrum ve Štěrboholském areálu navazuje na zařízení pro nakládaní s odpady.

790/623/1009 Sběrný dvůr Běchovice; Návrh
Jedná se o rozšíření existujícího zařízení pro nakládaní s odpady. Zařízení se předpokládá o rozloze cca 0,6 ha a má za cíl navýšit kapacitu pro dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné třídění, dočasné shromažďování a předávání odpadů k dalšímu využití nebo odstranění. Sběrný dvůr Běchovice je umístěn v městské části Praha – Běchovice a bude sloužit obyvatelům městské části. Dvůr je umístěn v areálu bývalých „Výzkumných ústavů“ a Metropolitní plán plochu, potřebnou pro rozšíření vymezuje jako transformační plochu s produkčním využitím.

790/931/1012 Kompostárna Zbraslav; Návrh
Metropolitní plán navrhuje plochu pro kompostárnu Zbraslav, plocha pro potřebu MČ je v kontaktu s čistírnou odpadních vod, kde je zajištěna velmi dobrá dopravní obsluha a jsou eliminovány rušivé vlivy na obyvatele. Vymezovaná plocha je o rozloze cca 0,3 ha.

790/928/1013 Sběrný dvůr Střížkov; Návrh
Jedná se o nový záměr zařízení pro nakládaní s odpady, který účelně využívá zbytkové zpevněné plochy v blízkosti dopravní infrastruktury a zároveň je dobře dostupný obyvatelům sídlišť.

790/902/1016 Kompostárna Běchovice; Návrh
Jedná se o nový záměr zařízení pro nakládaní s odpady. Zařízení se předpokládá o rozloze cca 0,5 ha. V rámci předpokládaného ukončení provozu lokální čistírny odpadních vod Běchovice po jejím přepojení na sběrač H, se navrhuje nahradit čistírnu odpadních vod za kompostárnu. Kompostárna je vymezená v městské části Praha – Běchovice a měla by sloužit pro její potřeby a pro bezprostřední okolí.

790/580/1017 Rozšíření zařízení pro nakládání s odpady Štěrboholy - Návrh
Na základě studie pro řešení průmyslové zóny Štěrboholy je vymezena další plocha pro rozšíření zařízení pro nakládání s odpady na místě odepisovaného ložiska pro budoucí rozšíření tohoto areálu, protože se jedná o nejdůležitější pražské centrum pro likvidaci odpadů, a i do budoucna je nutné počítat se zvyšujícími se požadavky na ekologičtější linky zařízení pro nakládání s odpady i se zvyšujícím se množstvím odpadů samotných v důsledku růstu města. Jeden centralizovaný areál na vhodném místě v Praze je pro takové centrum ideální. Pro předtřídění odpadu před převozem do tohoto nového centra pro nakládání s odpady budou na levém břehu využívány drobnější zařízení, ideálně napojená na železnici. Pro obsluhu centra pro nakládání s odpady je Metropolitním plánem vymezena železniční vlečka, takže odpady bude možné na území města přepravovat způsobem nezatěžujícím životní prostředí. Záměr souvisí s odepsáním ložiska pro těžbu nerostů, volné území je praktické s ohledem na charakter okolí využít pro rozšíření stávajícího i navrženého areálu.

790/606/1018 Třídící centrum Uhelné sklady; Návrh
Přímo byla vymezena plocha pro umístění předtřiďovacího centra Uhelné sklady, využívat ale bude možné i další místa, i mimo území Prahy. Na základě městských strategií bylo v minulosti vyhledáváno území pro umístění dotřiďovacího centra na levém břehu Vltavy. Původní záměr na výstavbu centra v Řeporyjích s ohledem na požadavky samosprávy Metropolitní plán nesleduje. Předpokládá se, že s využitím železniční dopravy bude stačit jedno centrum pro nakládání s odpady ve Štěrboholech, s případným doplněním dalších center na území Středočeského kraje. Pro zajištění svozu odpadu a jeho přetřídění je ale nutné najít vhodné plochy i na druhé straně města – s ohledem na regulaci ÚP SÚ a dostupnost kolejové dopravy i Pražského okruhu je pozemek u Uhelných skladů vhodný.

790/630/1020 Kompostárna Sychrov; Návrh
Jedná se o nový záměr zařízení pro nakládaní s odpady. Cílem je vytvořit ekologicky šetrné zařízení pro zpracováni biologického odpadu. Zařízení přispěje ke snížení množství směsného komunálního odpadu a podpoří cirkulární hospodářství. Kompostárna je vymezená v rozvojové ploše s produkčním využitím v lokalitě Suchdol v městské části Horní Počernice.

790/872/1021 Sběrný dvůr Vypich; Návrh
Jedná se o záměr zařízení pro nakládaní s odpady. Sběrný dvůr je umístěn v lokalitě Šafránka, v blízkosti Břevnovské radiály. Zařízení má za cíl zajistit dostupné, bezpečné a ekologicky šetrné místo pro třídění, dočasné shromažďování a předávání odpadů k dalšímu využití nebo odstranění. Má za úkol odstranit deficit a intenzivní poptávku po sběrném dvoře v městské části Praha 6 a v jejím okolí.

Vymezené záměry jsou v souladu s Plánem odpadového hospodářství hl. m. Prahy.

Na základě projednání návrhu Metropolitního plánu se některé plochy pro nakládání s odpady lokálního charakteru ukázaly jako překonané, záměry se realizují jinde. V dlouhém procesu pořizování územního plánu není vhodné detailně sledovat každé zařízení pro nakládání s odpady a z toho důvodu byla v textové části uvedena pravidla pro umisťování některých zařízení i nad rámec přímého vymezení Metropolitním plánem. Zařízení slučitelná s charakterem lokality jsou tak umisťována na základě obecných pravidel – v lokalitách s produkčním využitím bez přímého vymezení, přičemž v rekreačních lokalitách je tato možnost omezena výjimečně na kompostárny. Zařízení místního významu, která svým rozsahem neodpovídají měřítku územního plánu, je přípustné umisťovat kdekoliv, pokud nejsou v rozporu s cílovým charakterem lokality. Pro zařízení lokálních kompostáren tak není nutné pořizovat změny. To je významný krok pro urychlení projektů městských částí pro ekologické odpadové hospodářství přímo v místě, tato lokální drobná řešení mimo měřítko územního plánu mají zásadní vliv pro hospodaření s odpady celé Prahy. Metropolitní plán by měl sledovat primárně koncepci nakládání s odpady v celoměstském pohledu a není nutné, aby vymezoval všechna lokální zařízení konkrétními plochami (postačují obecná pravidla).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.07.07 Ilustrace ostatních systémů technické infrastruktury

Část osmá:
Veřejná vybavenost

K článku 143
Společná ustanovení veřejné vybavenosti

Pro účely Metropolitního plánu je přejata definice veřejné vybavenosti z § 8 PSP: „*Veřejná vybavenost zahrnuje stavby, zařízení a pozemky občanského vybavení podle § 2 odst. 1 písm. m) bodu 3 stavebního zákona a stavby, zařízení a pozemky pro obchod a služby.*“

Citace PSP odkazuje na znění § 2 stavebního zákona účinné do 31. 12. 2020. V posledním účinném znění stavebního zákona bylo občanské vybavení definováno v § 2 odst. 1 písm. m) bod 3 jako „*stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva*“.

Z těchto definic a z odůvodnění §8 PSP vyplývá, že na území Prahy je veřejná vybavenost pojímána šířeji než občanské vybavení dle definice stavebního zákona, a proto jsou do veřejné vybavenosti zařazeny i plochy pro obchod, služby a pracovní příležitosti, a také plochy pro rekreaci, relaxaci a sport.

Oproti definici ve stavebním zákoně je nově upraveno a rozšířeno v NSZ v § 10 odst. 1 písm. d)*: „občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící k zajištění základních potřeb obyvatel, zejména pro vzdělávání, výchovu a sport, sociální a zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu a ochranu obyvatelstva,“.* Doplněním „zajišťování základních potřeb“ je původně uváděná definice rozšířena a zahrnuje rovněž obchod, služby a pracovní příležitosti tak, jak jsou v metropolitním definovány.

Veřejná vybavenost je v Metropolitním plánu rozlišena na:

a) komerční vybavenost,

kterou se rozumí zejména budovy, jiné stavby a pozemky sloužící pro obchod, služby a pracovní příležitosti (jedná se tedy zejména o areály obchodu, služeb, areály zahrnující správní budovy – administrativu apod);

b) občanskou vybavenost,

kterou se rozumí zejména budovy, jiné stavby a pozemky sloužící pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva apod. (rozsah veřejné občanské vybavenosti je totožný s rozsahem občanského vybavení dle § 2 odst. 1 písm. m) bodem 3 stavebního zákona);

c) rekreační vybavenost,

kterou se rozumí budovy, jiné stavby a pozemky sloužící pro sport, rekreaci a relaxaci, tedy zahrnují širokou škálu těchto zařízení od budov pro vrcholový sport po veřejnosti přístupná sportoviště pod širým nebem, dále i se sportem související obchod, služby, ubytování a administrativa, pokud se jedná o

max. 30 % plochy záměru a nedojde k omezení primárního využití, čímž jsou vytvořeny podmínky pro vznik a rozvoj částečné polyfunkce typické pro stávající sportovní areály.

Na základě projednání návrhu Metropolitního plánu (požadavek Ministerstva obrany) byly mezi občanskou vybavenost zařazeny i stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu, adekvátně k plochám VVA v ÚP SÚ. V těchto plochách se zpravidla nachází vojenské budovy a areály nebo jiné areály sloužící pro bezpečnostní složky státu.

Veřejná vybavenost se vymezuje pouze v zastavitelném území z důvodu, že téměř vždy se jedná anebo se bude jednat o stavby a zařízení, které svým charakterem do zastavitelného území (zastavitelných lokalit) patří a v době vydání Metropolitního plánu byly i součástí zastavěného území. Rekreační vybavenost v otevřené krajině je buď územním plánem nepostihnutelná, protože se jedná o neregulované děje bez územního průmětu nebo je vyjádřena plochami podrobnějšího strukturálního členění.

V rámci jednotlivých kategorií veřejné vybavenosti lze konkrétní účel zaměňovat, protože definice konkrétního účelu je mimo podrobnost Metropolitního plánu.

K článku 144
Regulace veřejné vybavenosti

Regulace veřejné vybavenosti odpovídá vymezení ostatních prvků návrhu v Metropolitním plánu, jakými jsou například náměstí nebo parky, jež se také podílejí na kvalitě života ve městě. Vymezení prvků veřejné vybavenosti pomocí plochy, bodu nebo procentuálního vyjádření je provedeno v souladu se Zadáním, kde jsou tyto způsoby uvedeny v kapitole II. A. 3. 3.: *Plochy pro umístění občanské vybavenosti budou ve výkresové dokumentaci zobrazeny dle potřeby jako plochy, linie nebo body / značky.* Rozdělení jednotlivých typů vychází ze znalosti prostředí a míry předvídatelnosti.

Metropolitní plán veřejnou vybavenost vymezuje:

a) grafickými regulativy, vymezením lokalit, ploch a bodů veřejné vybavenosti na základě § 8 odst. (2) PSP. Grafické vymezení odpovídá zobrazení konkrétní plochy nebo bodu, tak jak je obvyklé. Pro rozsahem významné plochy veřejné vybavenosti je užito vymezení lokality veřejné vybavenosti, pro jednotlivé návrhy je užito vymezení ploch veřejné vybavenosti. V případech, kdy není možné vymezit přesnou hranici plochy, je užito vymezení bodem.

b) parametrickými regulativy. Parametrické vyjádření reprezentuje podíl ploch, které je potřeba v dané T/R ploše pro veřejnou vybavenost vymezit s ohledem na předepsaný cílový charakter lokality. Tento způsob je navržen kvůli zajištění flexibility rozvoje v transformačních a rozvojových územích, u nichž není účelné stanovit konkrétní umístění.

Iniciace veřejné vybavenosti je v Metropolitním plánu zajištěna tím, že veřejnou vybavenost lze umisťovat v rámci zastavitelného území téměř kdekoliv, tzn. v privilegované míře a za předpokladu, že budou splněny další podmínky stanovené Metropolitním plánem pro konkrétní lokalitu či plochu. Tato regulace vychází vstříc požadavkům zjištěným během přípravy Metropolitního plánu, zejména z konzultací s městskými částmi. Z důvodu dosažení co možná nejvyšší míry dostupnosti veřejné, zejména občanské vybavenosti, je vysoká míra iniciace a privilegovanosti v Metropolitním plánu přiznána veřejné vybavenosti v lokalitách a plochách s obytným využitím. Pro veřejnou vybavenost jsou také stanovena další ustanovení na zastavitelnost a výškovou regulaci s cílem zvýhodnění umisťování vybavenosti, což je popsáno v příslušných částech odůvodnění. Rozsah vymezené veřejné vybavenosti byl aktualizován na základě vyhodnocení podaných připomínek a námitek, právní kontinuity a koordinován se změnami ÚP SÚ, jež probíhaly v době pořizování MPP, s relevantními územními nebo urbanistickými studiemi. Výměry občanské vybavenosti byly následně vyhodnoceny z hlediska dostatečnosti (viz odůvodnění k článku 164 – v části Bilance občanské vybavenosti).

Vyhodnocení návrhů občanské a rekreační vybavenosti z ÚP SÚ
V souladu se Zadáním Metropolitního plánu, byly inventarizovány všechny plochy s rozdílným způsobem využití a veřejně prospěšné stavby v oblasti veřejného vybavení vymezené v ÚP SÚ, případně v Konceptu 09, a na základě vyhodnocení jejich aktuálnosti byly na základě konkrétního uvážení některé plochy přejaty do Metropolitního plánu, důvody jsou podrobněji popsány v odůvodnění k článku 146 v kapitole 9 odůvodnění Metropolitního plánu pro společné jednání. V dalších kolech projednání MPP došlo k úpravám dle vyhodnocení podaných připomínek a námitek.

Metropolitní plán zvyšuje celkové výměry rekreační a občanské vybavenosti vůči ÚP SÚ s tím, že ho v tomto ohledu nahrazuje několika způsoby regulace veřejné vybavenosti, které rozlišují rozsah, existující využití a charakter dotčeného území, a to s různou mírou podrobnosti a flexibility. Tento diverzifikovaný přístup lépe odpovídá různorodým potřebám změn či stabilizace veřejné vybavenosti v území, a přitom stále zajišťuje její minimální rozsah. Více viz graf č. 4 a graf č. 5 v příloze.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.17 Grafy bilancí občanské a rekreační vybavenosti

K článku 145
Lokality veřejné vybavenosti

Pro regulaci rozsáhlých areálů nebo čtvrtí pro vybavenost v měřítku lokality jsou vymezeny lokality veřejné vybavenosti, tedy lokality s typem struktury (09) struktura areálů vybavenosti, výjimečně i s typem struktury (11) parkový areál. Lokality s typem struktury (09) struktura areálů vybavenosti jsou jako lokality veřejné vybavenosti

vymezeny vždy. Druh lokality vybavenosti je potom určen kombinací využití a typu struktury.

Lokality komerční vybavenosti jsou zastavitelné produkční lokality s typem struktury (09) areálů vybavenosti. Jedná se typicky o neohrazené veřejně přístupné areály. Mezi lokality komerční vybavenosti patří zejména obchodní zóny (například Areály Černý Most).

Lokality občanské vybavenosti jsou zastavitelné obytné lokality s typem struktury (09) areálů vybavenosti, nebo zastavitelné rekreační lokality s typem struktury (11) parkový areál. První jmenované jsou především nemocnice (například Vojenská nemocnice, Nemocnice Na Bulovce), kampusy vysokých škol (například Zemědělská univerzita, Koleje Strahov) a vědeckovýzkumné ústavy (například Ústavy AV v Kunraticích), dále také historické areály dnes většinou využívané pro kulturní účely (například Strahovský klášter). Druhé jmenované jsou zpravidla areály s historickým významem, které mají nižší míru využití a převážně nestavební charakter (např. Vyšehrad).

Lokality rekreační vybavenosti jsou zastavitelné rekreační lokality s typem struktury (09) areálů vybavenosti, výjimečně struktury (11) parkový areál. Patří mezi ně lokality velkých sportovních staveb (například Stadion Strahov, Eden, Chuchelské závodiště) nebo lokality, ve kterých jsou seskupena rekreační zařízení (například Výstaviště).

V lokalitách veřejné vybavenosti je omezeno přípustné využití tak, aby bylo chráněno hlavní využití lokality pro stanovený druh vybavenosti, smyslem je zachování převažujícího funkčního využití a prostorových rezerv pro jeho budoucí rozvoj, například pro rozsáhlejší komplexy specifických využití, které v jiných lokalitách může být obtížnější umisťovat a zároveň do metropole patří nebo jsou pro ni dokonce kritické.

V lokalitách komerční vybavenosti je rozšířeno přípustné využití o budovy a jiné stavby občanské a rekreační vybavenosti. Tato využití je v území vhodné kombinovat a umožnit vznik polyfunkčních komplexů či budov, které v jiných lokalitách a podmínkách jednotlivých ploch vybavenosti může být obtížnější umisťovat. Zároveň komerční využití je tak konkurenceschopné, že není doplněnými druhy vybavenosti ohroženo, a naopak je na sebe může synergicky vázat. Lokality komerční vybavenosti se typicky nachází v blízkosti nadřazených systémů dopravy, a tak tyto podmínky využití spolu s dobrou dopravní dostupností mohou efektivně zvyšovat vybavenost širšího území.

V lokalitách veřejné vybavenosti se zpravidla nevymezují plochy veřejné vybavenosti (dle čl. 146) stejného druhu, vzhledem k tomu, že se jedná o téměř shodné možnosti využití. Výjimečně je vymezena plocha stejného druhu, která tak vylučuje umístění dalších budov a jiných staveb neomezujících využití lokality (jež jsou jinak v lokalitě vybavenosti přípustné).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.08.01 Ilustrace stávající veřejné vybavenosti k ochraně

K článku 146
Plochy rezervované pro doplnění veřejné vybavenosti

Navrhování konkrétních zařízení a ploch veřejné vybavenosti je v každém územním plánu problematické. Plán je vizí budoucnosti, která je zpracovávaná na základě současného fyzického i právního stavu v území, a zohledňuje na základě současných dostupných znalostí potřeby a požadavky, které jsou dnes známé, ale mohou se v čase měnit i s ohledem na proměnlivé potřeby obyvatel a proměnu životního stylu, způsobu obživy, trávení volného času apod. K naplňování vize pak dochází v průběhu času, kdy se území i konkrétní nároky na něj (a zejména na vybavenost v něm) zásadně proměňují. Proto Metropolitní plán navrhuje plochy veřejné vybavenosti (byť na základě konkrétního deficitu či záměru) pouze pro dva základní druhy vybavenosti (občanská vybavenost a rekreační vybavenost) v souladu s tím, jak je veřejná vybavenost definována v § 8 PSP. Metropolitní plán nevymezuje komerční vybavenost jako návrh, neboť je očekávatelné, že plochy určené ke komerčním účelům mohou být umisťovány flexibilně samostatně, případně v částech budov, za předpokladu splnění dalších regulativů stanovených v MPP pro konkrétní plochu. Takovýmto přístupem je sledováno a umožněno flexibilní využití rezervovaných ploch v průběhu času.

Konkrétní vymezení ploch veřejné vybavenosti je obdobné vymezení ploch a koridorů dopravní nebo technické infrastruktury, hranice ploch je přípustné měnit, pokud jejich minimální rozloha zůstane zachována. Plocha je rezervována pro konkrétní typ vybavenosti, takže v daném místě je omezeno využití stavebního bloku.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.08.02 Ilustrace navržené veřejné vybavenosti

K článku 147
Veřejná vybavenost vymezená bodem

Bodem vymezuje Metropolitní plán novou veřejnou vybavenost v transformačních a rozvojových plochách doplňující stávající struktury (čl. 76) tam, kde nelze definovat přesné umístění či konkrétní tvar areálu, případně není vhodné fixovat konkrétní řešení na úrovni územního plánu. V krycím listu lokality je uvedena minimální požadovaná rozloha pozemku určeného pro vybavenost. Požadovaná minimální rozloha veřejné vybavenosti nebo její části, daná bodovou značkou, musí být zcela umístěna uvnitř stanoveného okolí bodu vymezeného graficky ve výkresu a zároveň v příslušné T/R ploše. V případě, že se jedná o skupinu [T+R] ploch, bude veřejná vybavenost umístěna v této skupině [T+R] ploch, bez ohledu na vnitřní hranice jednotlivých ploch.

Samotné požadavky vymezené bodem a požadovaná minimální rozloha veřejné vybavenosti byly vymezovány na základě právní kontinuity ÚP SÚ, koordinovány se změnami ÚP SÚ (pořizovanými v době pořizování MPP), případně s relevantními územními nebo urbanistickými studiemi aktuálními v době pořizování MPP.

Vybavenost vymezená bodem stanovuje konkrétní požadavek (výměru areálu), který ale dává flexibilní možnost různých řešení v budoucnosti (přesný tvar a umístění, majetkoprávní vypořádání). V praxi uplatňování ÚP SÚ byl tento problém často řešen nevhodným postupem, kdy bylo území blokováno nejen do doby vzniku podrobnější dohody (např. ve formě územní studie), ale až do doby, kdy byla tato podrobná dohoda zpětně propsána do změny územního plánu, ta byla projednána, vydána a nabyla účinnosti. To v praxi znamenalo výrazné prodloužení doby mezi uzavřením dohody a odblokováním území z hlediska povolování záměrů, značnou administrativní náročnost a deformaci hierarchického systému plánování, kdy jsou do územního plánu přenášeny dohody neodpovídající jeho úrovni podrobnosti. Zavedením flexibilní regulace vybavenosti Metropolitní plán v pražském prostředí tuto situaci narovnává a dává odpovídající prostor podrobnějším územně plánovacím dokumentacím, územním studiím a dalším konkrétním dohodám v území.

S ohledem na legitimitu a rovné zacházení je navíc často přinejmenším problematické bez konkrétní dohody v území zatížit umístěním vybavenosti konkrétního vlastníka v situaci, kdy je potřeba této vybavenosti vyvolána i výstavbou na pozemcích jiných vlastníků.

Na základě vyhodnocení výsledků prvního veřejného projednání jsou v Metropolitním plánu vymezeny i některé navrhované, svým významem a velikostí drobné areály nebo objekty občanské vybavenosti (např. některé mateřské školy), které byly vyhodnoceny jako podstatné pro udržení dohod nad budoucí podobou jednotlivých území.

Část z nich má stanoven individuální regulativ „Veřejnou občanskou vybavenost vymezenou bodem je výjimečně přípustné umístit jako (…) m^2 hrubých podlažních ploch uvnitř hranice stanoveného okolí bodu.“ V tomto případě lze požadavek na pozemek o určité výměře, nahradit umístěním budovy nebo její části o výměře X m^2 HPP. Velikost pozemku v tomto případě, pro prokázání souladu s Metropolitním plánem, nehraje roli. Při splnění požadavku ve formě m^2 HPP je možné občanskou vybavenost kombinovat v rámci jednoho polyfunkčního záměru nad sebou s dalšími účely užívání (např. mateřská škola v přízemí bytového domu), za předpokladu splnění ostatních regulativů Metropolitního plánu. V tomto případě se na tuto budovu/pozemek nevztahují úlevy stanovené Metropolitním plánem pro budovy/pozemky občanské vybavenosti (např. čl. 103 odst. 2 nebo čl. 95 odst. 2). V případě posouzení kapacity HPP dle čl. 96 se požadované množství HPP občanské vybavenosti nezapočítává do započitatelné hrubé podlažní plochy záměru dle čl. 96 odst. 3. Při výpočtu HPP_{reg} se však hodnota $P_{záměr}$ nadále zkracuje o Metropolitním plánem požadovanou rozlohu pozemku pro

občanskou vybavenost. Splněním požadavku ve formě m^2 HPP tedy nelze zvyšovat celkovou přípustnou kapacitu HPP běžné zástavby (s jinými účely užívání než občanská vybavenost).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.08.02 Ilustrace navržené veřejné vybavenosti

K článku 148
Parametrické regulativy veřejné vybavenosti

Pro zajištění dostatečného množství pozemků pro realizaci kapacit občanské vybavenosti v územích s nově navrhovanou zástavbou stanovuje Metropolitní plán v oblastech nových struktur dle čl. 77 minimální podíl občanské vybavenosti (OV_{min}). Hodnota koeficientu OV_{min} stanovuje procentuální podíl pozemků z celkové rozlohy oblasti nových struktur, který je určený pro umístění areálu občanské vybavenosti.

Tento regulativ je zvolen tam, kde není definováno přesné umístění či konkrétní tvar areálu, případně není vhodné fixovat konkrétní řešení na úrovni územního plánu (více viz také odůvodnění k čl. 77).

Hodnoty těchto parametrů jsou zpravidla stanoveny na základě koordinace s ÚP SÚ a jeho změnami pořizovanými v době pořizování Metropolitního plánu, s přihlédnutím k aktuálním (v době pořizování MPP) a relevantním územním nebo urbanistickým studiím. Hodnoty jsou přizpůsobeny tak, aby Metropolitní plán nebránil rozvoji území podle těchto dokumentací.

Bylo také přihlíženo k bilancím občanské vybavenosti, které byly průběžně modelovány ve vztahu ke stávajícím a navrženým kapacitám zástavby (podrobně viz odůvodnění k čl. 164 – část Bilance občanské vybavenosti).

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.08.02 Ilustrace navržené veřejné vybavenosti

K článku 149
Ochrana stávající veřejné vybavenosti

Ochrana stávající veřejné vybavenosti vychází z požadavků na ochranu a rozvoj hodnot v území vyplývajících z § 18 odst. 4 stavebního zákona z důvodu nezbytnosti ochrany stávající veřejné vybavenosti, zejména občanské a rekreační, které se nejvýznamněji podílí na kvalitě života ve městě, Metropolitní plán stanovuje síť hlavní stávající veřejné vybavenosti k zachování.

Stávající služby označuje bodem nebo bodem a plochou a stanovuje podmínky jejich ochrany. V území je nutné zachovat veřejnou vybavenost dle vymezeného rozsahu, přesné umístění plochy je možné měnit. Občanská vybavenost k zajištění obrany a bezpečnosti státu se rozlišuje samostatným grafickým označením v legendě.

V Metropolitního plánu byla vymezena vrstva ploch veřejné vybavenosti dle následujících podkladů a principů:

- Plochy byly vymezovány pro areály a větší solitérní objekty, které se podílejí na utváření struktury zástavby. Plochy zpravidla nebyly vymezovány pro jednotlivé budovy obklopené jinou zástavbou, které tvoří jen malou část stavebního bloku a pro vybavenost, která se nachází pouze v malé části budovy; tato vybavenost byla vymezena pouze bodem a tak požadavek na zachování je vztažen k jejímu aktuálnímu významu bez nutné vazby na rozsah pozemku.
- Občanská vybavenost byla vymezena zejména pro školství, zdravotnictví, záchranné složky, významné kulturní instituce apod. Zpravidla se nevymezovaly objekty pro správu města, kanceláře úřadů apod. Rozsáhlé komplexy ministerstev a podobných celostátních úřadů byly zpravidla vymezeny,
- Církevní stavby Metropolitní plán zpravidla jako stávající občanskou vybavenost nevymezuje, Kostely, modlitebny a podobné objekty jsou běžnou součástí zástavby, jejich zřizování je obecně přípustné dle stanoveného využití, v souladu s cílovým charakterem.
- Podkladem pro vymezení občanské vybavenosti byla bodová vrstva návrhu Metropolitního plánu pro společné jednání, rozsah vymezení ploch VV v ÚP SÚ, data ÚAP (funkční systémy, využití území, prostupnost území – ploty areálů a veřejná přístupnost) a průzkum Současného stavu využití území hl. m. Prahy. Dalším podkladem pro vymezování veřejné vybavenosti byly majetkoprávní vztahy a hierarchický význam vymezované instituce.
- Rekreační vybavenost byla zpravidla vymezena nad areály sportovních a rekreačních zařízení, jako jsou atletická, fotbalová, tenisová, baseballová a další školská, klubová či veřejně přístupná hřiště, dále stadiony, bazény, koupaliště, velodromy a jiná obdobná zařízení. Pouze body byly vymezeny zbývající důležité menší sportovní stavby nebo tělocvičny, někdy se jedná pouze o části budov s jiným využitím. Podkladem pro vymezení rekreační vybavenosti byla vrstva návrhu Metropolitního plánu pro Společné jednání, rozsah vymezení ploch SP v ÚP SÚ, data ÚAP (funkční systémy, využití území, prostupnost území – ploty areálů a veřejná přístupnost) a průzkum Současného stavu využití území hl. m. Prahy.
- Vyznačení rozsahu veřejné vybavenosti vycházelo z průzkumu Současného stavu využití území hl. m. Prahy se zohledněním vymezení veřejných prostranství, parku ve volné zástavbě apod. a přiměřeně dle katastru nemovitostí. Ve srovnání s rozsahem ploch v ÚP SÚ je Metropolitní plán přesnější. U některých staveb a areálů bylo nutné zjednodušení, odpovídající měřítku územního plánu.
- Areály veřejné vybavenosti v rámci modernistické struktury jsou charakteristické nižší zástavbou, ta je jejich typickou vlastností v případě posouzení více úrovní výškové regulace, podrobnost vymezení ploch v lokalitách s typem struktury (07)

Modernistická struktura byla významnější než v jiných lokalitách.

Stávající veřejná vybavenost je z důvodů výsledků projednání připomínek zobrazena v obou hlavních výkresech, v grafické části Z 02 a Z 03, přestože se jedná o infrastrukturu. Tento nesystémový krok lze částečně odůvodnit tím, že metoda vymezování ploch úzce souvisela s rozsahem areálů, takže se částečně jedná i o prvek struktury. Přesto není poloha stávající vybavenosti v legendě logicky umístěná a neodpovídá zbylým částem dokumentace. Smyslem vymezení vybavenosti i ve výkrese Z 02 je více upozornit na vymezené regulativy a zvýšit čitelnost vrstev Metropolitního plánu v detailu jednotlivých lokalit, celková koncepce ale zůstává čitelná i ve výkrese Z 03.

Stávající komerční vybavenost
Komerční vybavenost byla (kromě lokalit komerční vybavenosti dle čl. 145) vymezena pouze v lokalitách s typem struktury (07) modernistická struktura, a to kvůli velmi nízké flexibilitě těchto struktur dané úzkým provázáním jejich typologie s konkrétní funkcí a regulativem parku ve volné zástavbě (dle článku 94).
V modernistických strukturách je tedy velmi omezené množství vhodných disponibilních prostorů pro tento typ vybavenosti. Je tedy možné, že v případě nahrazení významného objektu komerční vybavenosti jiným využitím, by ani silná poptávka po těchto službách nemusela zajistit jeho náhradu. V jiných typech struktur je možné a účelné se spolehnout na samovolný vznik v rámci všeobecně smíšeného využití.

Stávající komerční vybavenost byla vymezena nad stávajícími areály nebo solitérními objekty, ve kterých dominuje neobytné využití (polyfunkční mix komerčních ploch, zdravotnictví, kultury a dalších), původně koncipovanými jako subcentra modernistických sídlišť a dotvářejícími jejich hmotovou kompozici. Konkrétní vymezení vychází ze stavu v území – využití, parcelace, vlastnické struktury a specifických požadavků samosprávy v rámci projednání. Plochy nejsou nutně vymezeny po obvodu stávajících budov a často obsahují i přilehlá prostranství, zachovávají tak určitou flexibilitu vyvažující poměrně striktní regulativ parku ve volné zástavbě (dle článku 94), jenž typicky na plochy přímo navazuje. Přesné umístění plochy je také možné měnit, nicméně pouze bez zmenšení nebo zvětšení její rozlohy a nikoli v rozporu s pravidly tohoto navazujícího regulativu, zejména pravidla dle čl. 94 odst. 3. Plochy nejsou svázány s konkrétními budovami, které jimi jsou dotčeny, ve smyslu památkové ochrany, a umožňují jakýkoli záměr přestavby, který splňuje prostorovou a funkční podrobnost regulativu. Tato flexibilita je dále podpořena speciálním pravidlem výškové regulace dle článku 103 odst. 3, viz odpovídající odůvodnění. Smyslem tohoto vymezení je stabilizace rozsahu stávajících center komerční vybavenosti v modernistické struktuře při zachování jejich základních prostorových vztahů a s nutnou mírou flexibility, nikoli vytváření předpokladů pro jejich plošnou expanzi.

Plochy komerční vybavenosti nebyly vymezeny nad stávajícími objekty svou hmotou málo významnými v kontextu kompozice sídlišť, přestože odpovídají definovanému využití. Dále nebyly vymezeny v místech vydaných územních rozhodnutí (typicky polyfunkčních staveb s byty), ve kterých by zúžením využití nebyla zaručena právní kontinuita smíšeného využití, a tedy předvídatelnost z pohledu vlastníků. Dále nebyly vymezeny v případě rozsáhlejších záměrů přestaveb, často v souvislosti se stanovenou mírou využití v ÚP SÚ, a byly nahrazeny obytnou transformační plochou s požadavkem umístění komerční vybavenosti v přízemí, případně i v dalším navazujícím podlaží zástavby. V neposlední řadě nebyly plochy komerční vybavenosti vymezeny v případě výslovného požadavku samosprávy v rámci projednání.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.08.01 Ilustrace stávající veřejné vybavenosti k ochraně

Část devátá:
Jiná ustanovení

09/ Hlava I
Veřejně prospěšné stavby a opatření, stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu, plochy asanací

K článku 150
Vymezení veřejně prospěšných staveb, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

Veřejně prospěšné stavby jsou v Metropolitním plánu vymezovány v souladu s ustanoveními §170 stavebního zákona.

Veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření jsou v souladu s přílohou č. 7, odst. 2, písm. c) vyhlášky č. 500/2006 zobrazeny ve Výkrese veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření a asanací (výkres Z04 grafické části MPP), jsou rovněž vypsány v krycích listech lokalit (KLZ / 900) a jejich výčet je uveden v příloze č. 2/900 textové části Metropolitního plánu (v tabulkách).

Vzhledem k povaze veřejného zájmu zpravidla MPP vymezuje všechny návrhy dopravní a technické infrastruktury (nedílné součásti veřejné infrastruktury) jako veřejně prospěšné stavby. Tyto záměry jsou součástí koncepce fungování celého systému právě z toho důvodu, že odpovídají měřítku územního plánu. Realizovat prvky celoměstských koncepcí je jednoznačně veřejným zájmem. Návrhy dopravní a technické infrastruktury jsou s ohledem na trvalý charakter plošného záboru vymezeny jako veřejně prospěšné stavby s možností odejmutí vlastnického práva (vyvlastnění).

V souladu s pojetím jednotného standardu Metropolitní plán vymezuje VPS jako atribut (vlastnost) jiného prvku. Návrhová plocha buď je anebo není veřejně prospěšnou stavbou. Výkres Z04 grafické části MPP je tedy prostým zobrazením těch ploch a koridorů, které jsou v datovém modelu označené jako VPS nebo VPO, geometrické vymezení je shodné jako v hlavním výkrese. Výkres Z04 dále doplňuje vymezení staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu.

Ve výjimečných případech stavba navržená Metropolitním plánem nemá v hlavním výkrese graficky vymezený koridor a potom je koridor veřejně prospěšné stavby odvozen od osy liniové značky nebo středu bodové značky s přihlédnutím k okolnímu území. Rozhodující pro institut odejmutí vlastnického práva je vždy výkres Z04 grafické části, který upřesňuje možné umístění stavby na konkrétní pozemky. Jedná se zejména o podzemní sítě nebo záměry vedené uličním prostranstvím, například kolektory, kanalizační sběrače nebo cyklotrasy. Rozsah vymezené plochy nebo koridoru veřejné stavby

odpovídá vymezení bodové nebo liniové značky a vychází z technických parametrů daných staveb s přihlédnutím k ostatním vrstvám MPP a měřítku územního plánu, a to pouze v nutné velikosti.

V textové části MPP je stanoveno, že za součást veřejně prospěšné stavby se považují i stavby vedlejší (související s hlavní stavbou, v souladu s § 2, odst. 9 stavebního zákona a ve smyslu například definic zákona č. 416/2009 Sb., liniového zákona, který upravuje postupy pro umísťování infrastruktury včetně souvisejících staveb), i kdyby byly mimo vymezenou plochu nebo koridor. Toto upřesnění je nezbytné, protože v rámci výstavby dopravní nebo technické infrastruktury je často nutné zajistit přeložky sítí a komunikací nižšího řádu, které není možné v podrobnosti územního plánu zobrazit a zároveň mohou být předkládány do relativně velké vzdálenosti od koridoru. Takové jednoznačně související stavby lze považovat za nedílnou součást veřejně prospěšné stavby. Viz čl. 5, odst. 2, písm. b) a c) textové části MPP. Toto ustanovení odpovídá požadavkům ministerstva dopravy jakožto příslušného dotčeného orgánu, který dbá na rozvoj veřejné infrastruktury, je v souladu se zmíněnou legislativou.

Metropolitní plán pro dopravní infrastrukturu vymezuje VPS v následujících kategoriích:

Vymezení veřejně prospěšných staveb pro stavby dopravní infrastruktury obecně

Jako veřejně prospěšné stavby se stanovují vlastní stavby dopravní infrastruktury, související zařízení a bezprostředně stavbou vyvolané investice (stavby vedlejší, i pokud se nacházejí mimo vymezený koridor) a dále plochy a koridory sloužící k realizaci a řádnému užívání staveb dopravní infrastruktury pro stanovený účel.
V grafické části je zpravidla zobrazen výsledný průmět pouze hlavních staveb v podrobnosti územního plánu, podrobnější řešení plošného rozsahu souvisejících investic bude vymezeno v dokumentaci k územnímu řízení příslušné stavby. Vymezení VPS nemusí vždy postihovat v plném rozsahu všechny související a vyvolané nároky, které jsou nesporně vázány na stavbu hlavní, a stavby vedlejší jsou tak rovněž veřejně prospěšnými stavbami, viz výše.

Metropolitní plán vymezuje veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury konkrétní plochou nebo koridorem, přičemž platí:

a) Liniové stavby dopravní infrastruktury jsou v grafické části vymezeny zpravidla pomocí koridorů generovaných od os jednotlivých staveb nebo konkrétnějším obrysem nároků stavby, je-li znám. Předpokládá se, že vymezené koridory dostatečně postihují území potenciálně dotčené stavbou včetně souvisejících investic, jako jsou např. protihluková opatření, resp. dotčené případnou potřebou odejmutí nebo omezení vlastnických práv k pozemkům a stavbám, avšak nemusí vždy postihovat v plném rozsahu všechny související a vyvolané nároky (zejména např. přeložky a vedení sítí technické infrastruktury), které, protože jsou vázány na stavbu hlavní, jsou rovněž veřejně prospěšnými stavbami.

b) Zařízení a objekty dopravní infrastruktury jsou v grafické části vymezeny zpravidla pomocí ploch generovaných od středů bodových značek daných prvků případně konkrétním obrysem nároků stavby, je-li znám. Další pravidla platí obdobně jako u koridorů.
c) V rámci plošně vyjádřeného rozsahu veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury se zpravidla nepředpokládá uplatnění institutu vyvlastnění ke stavbám ve stabilizovaném území, ani pro průběh tras liniových tunelových úseků staveb dopravní infrastruktury, ale Metropolitní plán to připouští.
d) Hranice a šířky koridorů pro pozemní komunikace byly přiměřeně stanoveny v návaznosti na §30 zákona č. 30/1997 Sb., zákon o pozemních komunikacích.
e) Ochrana území pro provozování a zřizování staveb drážní infrastruktury a vymezení veřejně prospěšných staveb pro navrhované stavby železniční infrastruktury je upravena v § 7, § 8 a § 9 č. 266/1994 Sb., zákona o drahách, ve znění pozdějších předpisů.

Veřejně prospěšné stavby pro komunikační síť
V podrobnosti Metropolitního plánu se sleduje vybraná komunikační síť, tedy komunikace v ucelené síti dle koncepce dopravní infrastruktury, které jsou pro zajištění obsluhy území nenahraditelné a nezpochybnitelné. Velké množství ploch a koridorů vymezených pro komunikační síť navazuje na nadřazenou dokumentaci. Obecně se vždy jedná o veřejnou dopravní infrastrukturu, zajištění obsluhy města je v jednoznačném veřejném zájmu. Plochy a koridory VPS pro komunikační síť mají vždy individuálně odůvodněný účel vymezení v příslušných částech této kapitoly odůvodnění MPP, viz odůvodnění k čl. 118, 119 a 120. Individuální odůvodnění lze považovat za odůvodnění veřejného zájmu na umístění stavby v konkrétním místě a v daném rozsahu.

Některé prvky dopravní infrastruktury, u komunikační sítě se typicky jedná o přeložky stávajících komunikací, napojení komunikací nižší třídy nebo mimoúrovňové křižovatky, jsou nedílnou součástí jiného koridoru. Takové prvky nejsou vymezeny jako samostatné plochy VPS a zpravidla nejsou odůvodněny individuálně, ale souhrnně s jiným nadřazeným koridorem.

Veřejně prospěšné stavby pro veřejnou dopravu
Veřejná doprava je v návaznosti na Plán udržitelné mobility nejvýznamnějším dopravním módem pro hromadnou dopravu lidí po městě. Už z názvu vyplývá, že se jedná o veřejnou službu, její rozvoj a posilování je jednoznačně ve veřejném zájmu. Stavby pro veřejnou dopravu mají často významný dopad na okolí, a proto je jejich účel a přínos vždy jednotlivě odůvodněn v příslušných částech této kapitoly odůvodnění MPP, viz odůvodnění k čl. 121, 122, 123, 124 a 125. Individuální odůvodnění lze považovat za odůvodnění veřejného zájmu na umístění stavby v konkrétním místě a v daném rozsahu.

Některé prvky dopravní infrastruktury, u veřejné dopravy se typicky jedná o stanice a vestibuly metra, jsou nedílnou součástí jiného koridoru. Takové prvky nejsou vymezeny jako samostatné plochy

VPS a zpravidla nejsou odůvodněny individuálně, ale souhrnně s jiným nadřazeným koridorem.

Veřejně prospěšné stavby pro železniční dopravu
Železniční doprava je v návaznosti na Plán udržitelné mobility nejkapacitnějším dopravním módem pro hromadnou dopravu lidí po regionu. Z podstaty železnice jako veřejné služby vyplývá, že její rozvoj a posilování je jednoznačně ve veřejném zájmu. Stavby pro železnici mají často významný dopad na okolí, Metropolitní plán vymezuje plochy a koridory pro železniční dopravu ve velkém množství na základě Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha pro významnou modernizaci, a proto je jejich účel a přínos vždy jednotlivě odůvodněn v příslušných částech této kapitoly odůvodnění MPP, viz odůvodnění k čl. 126. Individuální odůvodnění lze považovat za odůvodnění veřejného zájmu na umístění stavby v konkrétním místě a v daném rozsahu. Většina z prvků železniční dopravy je vymezeno na základě nadřazené dokumentace.

Některé prvky dopravní infrastruktury, u železniční dopravy se typicky jedná o stanice a zastávky, jsou nedílnou součástí jiného koridoru. Takové prvky nejsou vymezeny jako samostatné plochy VPS a zpravidla nejsou odůvodněny individuálně, ale souhrnně

Veřejně prospěšné stavby pro bezmotorovou dopravu
Navržené koridory pro významné cyklotrasy, pro které z jejich povahy propojení dvou bodů v měřítku územního plánu není vhodné vymezit přesný a do budoucna neměnný koridor, jsou jako VPS vymezeny jen výjimečně na základě projednání. Jako VPS jsou vymezeny výhradně nadřazené trasy ze Systému cyklotras, které jsou v dostatečné míře prověřené a jsou vymezeny ve veřejném zájmu. Navržená propojení pro nové cyklotrasy, pro které z jejich povahy propojení dvou bodů v měřítku územního plánu není vhodné vymezit přesný a do budoucna neměnný koridor. Konkrétně se jedná o cyklotrasy podél Vltavy a Berounky, prostupnost podél vodních toků je veřejným zájmem a význam pro mobilitu v Praze je v tomto případě zcela nezpochybnitelný (řeka je hlavní kompoziční a rekreační osou města, viz základní koncepce v čl. 10, odst. 5 textové části MPP), navazuje i na celostátní priority PÚR a ZÚR. Dále jsou jako VPS vymezeny drážní promenády, které využívají ideálních sklonových podmínek bývalých těles železnice (promenáda nad Kladenskou tratí, cyklotrasa na bývalé trati ve Strašnicích a cyklotrasa na Nákladovém nádraží Žižkov), tyto trasy jsou včetně navazujících úseků v území zcela jasně trasovatelné – kopírují vedení železniční tratě – a zajistí významnou prostupnost mezi čtvrtěmi. Dále jsou jako VPS vymezeny cyklotrasy podél nádraží Libeň a tzv. severovýchodní cyklistická magistrála, což jsou podrobně prověřené záměry na rozvoj cyklodopravy podél železničních tratí, které mají zcela mimořádný přínos pro rozvoj bezmotorové dopravy, bez jejich realizace je jen obtížné pokračovat v realizaci lokálních propojení v okolí.

Významné cyklotrasy, které jsou vymezeny jako VPS jsou vždy individuálně odůvodněny, viz odůvodnění čl. 127. Ostatní vymezené významné cyklotrasy jsou odůvodněny souhrnně.

Významné stavby pro bezmotorovou dopravu jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby jen ve vybraných případech. Stanovování koridorů veřejně prospěšných staveb by bylo v tomto případě v rozporu s regulativy Metropolitního plánu, které umožňují určitou flexibilitu v umístění staveb a ve svém důsledku by velmi často ztížilo jejich realizaci. Bezmotorová doprava je na hraně podrobnosti územního plánu a zdůvodnění veřejného zájmu na konkrétní umístění stavby jako prvku v rámci koncepce celého města je obtížné, protože pro tyto stavby existuje často více variant umístění, která územní plán nedokáže ve svém detailu vzájemně posoudit, a jejich umístění je zpravidla optimalizováno až následně v navazujících řízení s ohledem na místní podmínky. Proto Metropolitní plán vymezuje pevné koridory veřejně prospěšných staveb pro rozvoj bezmotorové dopravy jen ve vybraných případech. Vybrané významné stavby pro bezmotorovou dopravu, u nichž je jednoznačně určeno prostorové vedení a současně je prokázán celoměstský význam a nezastupitelnost daného propojení. U těchto staveb veřejný zájem na zajištění kontinuální a bezpečné bezmotorové dopravy převažuje nad omezením vlastnických práv v dotčeném území.

Významné stavby pro bezmotorovou dopravu, které jsou vymezeny jako VPS jsou vždy individuálně odůvodněny, viz odůvodnění čl. 126. Ostatní stavby pro bezmotorovou dopravu jsou buď součástí jiného koridoru VPS nebo jsou odůvodněny souhrnně.

Veřejně prospěšné stavby pro leteckou dopravu
Stavby pro leteckou dopravu obvykle představují velký zásah do okolí a mohou potenciálně způsobovat vysokou zátěž životního prostředí. Z toho důvodu je jejich účel vždy individuálně odůvodněn se zaměřením na společenský přínos a veřejný zájem. Nová paralelní dráha na Letišti Václava Havla Praha je vymezena na základě nadřazené dokumentace, jednotlivá letiště jsou vždy součástí veřejné infrastruktury. Více viz odůvodnění čl. 129.

Veřejně prospěšné stavby pro vodní dopravu
Rozvoj vodní dopravy je jednoznačně ve veřejném zájmu, protože zajišťuje ekologickou kapacitní nákladní dopravu v souladu s Plánem udržitelné mobility. Vymezení vodní cesty je dané zákonem a navazuje na nadřazenou dokumentaci, viz podrobně kapitola 2 textové části odůvodnění MPP. Vltavská vodní cesta je vymezena jako součást systému TEN-T a je stávající. Metropolitní plán vymezuje plochy VPS pro rozvoj přístavu Radotín a přístavu Libeň, více k individuálnímu popisu jejich účelu viz odůvodnění čl. 130.

Vymezení veřejně prospěšných staveb pro stavby technické infrastruktury obecně
Návrhy technické infrastruktury jsou uvedeny jako veřejně prospěšné stavby zpravidla vždy, i když v případě některých podzemních staveb to není zcela nutné. Metropolitní plán ale konkrétní podobu staveb nepředjímá, takže jejich definování jako veřejně prospěšné stavby je účelné. Pro protipovodňová opatření Metropolitní plán nevymezuje plochy a koridory veřejně prospěšných staveb, ale vymezuje je jako veřejně prospěšná opatření.

Dostatečně kapacitní technická infrastruktura, která je robustní a odolná je základním předpokladem pro fungování města. Z toho důvodu je součástí veřejné infrastruktury a její opodstatněný rozvoj je jednoznačně ve veřejném zájmu.

Koridory liniových veřejně prospěšných staveb technické infrastruktury jsou ve výkrese Z04 grafické části MPP vymezeny konkrétním koridorem, který je obvykle vymezen odvozením od osy dané liniové stavby v předpokládaném rozsahu pro realizaci stavby nebo konkrétnějším obrysem nároků stavby, je-li znám. Vymezení nemusí vždy v plném rozsahu postihovat všechny související a vyvolané nároky, které, protože jsou vázány na stavbu hlavní, jsou rovněž veřejně prospěšnými stavbami. U koridoru pro vedení zvláště vysokého vedení 400 kV jsou s ohledem na zásadní strategický celostátní význam vymezeny výrazně širší koridory, které umožní větší flexibilitu při umisťování stavby a následném vymezení ochranného pásma. V grafické části je zpravidla zobrazen výsledný průmět pouze hlavních staveb v podrobnosti územního plánu, podrobnější řešení plošného rozsahu souvisejících investic bude vymezeno navazujícím řízení příslušné stavby.

Veřejně prospěšné stavby pro povrchové vody
V rámci prevence proti suchu i proti povodním se v MPP vymezují plochy pro realizaci nových vodních ploch. Vodní plochy mají významný rekreační význam, jsou součástí zelené infrastruktury a pro postupnou revitalizaci krajiny a zvyšování ekologické stability jsou nezbytné. Péče o krajinu je jednoznačně ve veřejném zájmu. Dále Metropolitní plán vymezuje koridory pro revitalizaci a zřizování nových vodních toků.

Účel vymezení vodních toků je individuálně vysvětlen v odůvodnění čl. 132, vymezení vodních ploch je odůvodněno souhrnně. Toto odůvodnění lze považovat za posouzení nezbytnosti vymezení ploch a koridorů VPS a za odůvodnění veřejného zájmu.

Veřejně prospěšné stavby pro protipovodňovou ochranu
Veřejný zájem na zajištění ochrany proti povodním je jednoznačný, vplývá z potřeby chránit majetek a zdraví osob před přírodními katastrofami. Vymezená protipovodňová ochrana, včetně ploch pro poldry v krajině, je z pohledu účelu vymezení odůvodněna souhrnně v odůvodnění čl. 133.

Veřejně prospěšné stavby pro zásobování vodou
Jednotlivé záměry na doplnění sítě zásobování vodou jsou odůvodněny z hlediska účelu a nezbytnosti vymezení vždy individuálně v rámci odůvodnění čl. 135.

Veřejně prospěšné stavby pro odkanalizování území
Jednotlivé koridory vymezené pro kanalizační sběrače a stoky a plochy pro čistírny odpadních vod nebo čerpací stanice jako významná zařízení na doplnění kanalizační sítě jsou odůvodněny z hlediska účelu a nezbytnosti vymezení vždy individuálně v rámci odůvodnění čl. 136. Drobná další zařízení na kanalizační síti –

retenční nádrže, záchytné nádrže a dešťové usazovací nádrže jsou s ohledem na rozsah vymezených ploch odůvodněny souhrnně.

Veřejně prospěšné stavby pro zásobování teplem
Jednotlivé záměry na doplnění sítě zásobování teplem jsou odůvodněny z hlediska účelu a nezbytnosti vymezení vždy individuálně v rámci odůvodnění čl. 137.

Veřejně prospěšné stavby pro zásobování plynem a ropovody
Jednotlivé záměry na doplnění sítě zásobování plynem a vymezený koridor pro ropovod jsou odůvodněny z hlediska účelu a nezbytnosti vymezení vždy individuálně v rámci odůvodnění čl. 138.

Veřejně prospěšné stavby pro kolektory
Vymezené kolektory jsou s ohledem na svůj význam a malý dopad na území při realizaci (jedná se o podzemní stavby menšího rozsahu) odůvodněny souhrnně v rámci odůvodnění čl. 140.

Veřejně prospěšné stavby pro zásobování elektrickou energií
Jednotlivé záměry na doplnění sítě zásobování elektrickou energií jsou odůvodněny z hlediska účelu a nezbytnosti vymezení vždy individuálně v rámci odůvodnění čl. 139. Vymezené kabelové tunely jsou s ohledem na svůj význam a malý dopad na území při realizaci (jedná se o podzemní stavby menšího rozsahu) odůvodněny souhrnně.

Veřejně prospěšné stavby pro odpadová hospodářství
Jednotlivé plochy pro zřízení zařízení odpadového hospodářství jsou odůvodněny z hlediska účelu a nezbytnosti vymezení vždy individuálně v rámci odůvodnění čl. 142.

Vymezení veřejně prospěšných staveb pro občanskou vybavenost
Metropolitní plán nevymezuje žádné veřejně prospěšné stavby pro občanskou vybavenost pro vyvlastnění, ale pouze pro uplatnění předkupního práva dle čl. 152. Důvodem je snaha učinit naplňování ploch občanské vybavenosti flexibilnější a tím pádem jednodušeji reagovat na současné deficity a potřeby občanské vybavenosti (v současnosti vymezené veřejně prospěšné stavby se reálně využívají jen zcela minimálně, a naopak blokují odlišná řešení a odlišná využití ploch pro jiný typ vybavenosti, než předpokládají dohody v území a urbanistické studie). Proto nebylo přistoupeno k vymezení veřejně prospěšných staveb pro občanskou vybavenost, ale v omezené míře k flexibilnější formě předkupního práva, více viz odůvodnění k čl. 152 níže. Metropolitní plán ale i tak vytváří podmínky pro doplňování občanského vybavení jednak vymezením značného množství konkrétních ploch rezervovaných pro občanské vybavení, stanovením dalších forem požadavků na jeho umisťování a privilegovanými podmínkami pro umisťování občanského vybavení, jakožto nástrojů pro dosažení naplňování koncepce veřejné vybavenosti a nástrojů pro ochranu stávající veřejné vybavenosti spolu s regulativy pro vysokou ochranu stávající veřejné vybavenosti.

K článku 151
Vymezení veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a ploch asanací, pro která lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

Metropolitní plán vymezuje veřejně prospěšná opatření, stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a plochy asanací, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit – odejmout v souladu s § 170 stavebního zákona, a to ve výkresu Z 04 grafické části. Jsou rovněž vypsány v krycích listech lokalit (KLZ / 900) a jejich výčet je uveden v příloze č. 2/900 textové části Metropolitního plánu (v tabulkách).

Veřejně prospěšná opatření pro ochranu před povodněmi a jinými přírodními katastrofami
Metropolitní plán vymezuje veřejně prospěšná opatření k odejmutí vlastnického práva zahrnující prvky ochrany před povodněmi a jinými přírodními katastrofami. Jako veřejně prospěšná opatření ochrany před povodněmi a jinými přírodními katastrofami jsou vymezena navrhovaná plošná protipovodňová opatření. Odůvodnění těchto prvků je obsaženo v části odůvodnění technické infrastruktury (část sedmá kapitoly 9).

Veřejně prospěšná opatření nejsou vymezována pro individuálně zajišťovaná protipovodňová opatření a nemusí být nutně vymezena pro dílčí plošná protipovodňová opatření nacházející se na pozemcích, které nejsou v soukromém vlastnictví.

Veřejně prospěšná opatření pro založení prvků ÚSES
Metropolitní plán nevymezuje veřejně prospěšná opatření pro založení prvků ÚSES. Zákon o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb. ve svém § 4 odst. 1 mj. stanovuje, cit.: „Ochrana systému ekologické stability je povinností všech vlastníků a uživatelů pozemků tvořících jeho základ; jeho vytváření je veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát.“ Stavební zákon. umožňuje tento veřejný zájem na vytváření ÚSES vyjádřit v územně plánovací dokumentaci prostřednictvím opatření nestavební povahy sloužícího k rozvoji anebo ochraně přírodního dědictví - § 2 odst. 1 písm. o). Tímto veřejně prospěšným opatřením tedy může být skladebná část, tzn. biocentrum či biokoridor ÚSES, ovšem pouze taková, která je určena k založení. Účelem vymezení formou VPO je vyvlastnit, tzn. odejmout nebo omezit práva k pozemkům a stavbám, které jsou potřebné pro založení ÚSES.

Vymezení ÚSES jako celku v obecně závazné územně plánovací dokumentaci disponuje adekvátní právní silou pro prosazení územní ochrany pozemků pro účely ÚSES. V praxi není za dobu existence závazného vymezování ÚSES a ustanovení možnosti vymezit ÚSES formou VPO známo, že by k vyvlastnění na základě vymezení VPO v územním plánu, byť v jediném případě, došlo. Na základě § 171 odst. 1 písm. b stavebního zákona je VPO určeno pro vymezení nových prvků ÚSES, tedy výhradně pro nefunkční části ÚSES. Ve škále 0— 100 % „funkčnosti“ biocenter a biokoridorů lze hranici mezi ještě funkčním a již nefunkčním nalézt velmi obtížně, pokud vůbec.

Přitom i v případech relativně jednodušších je na místě zkoumat rovněž funkčnost dílčích částí biocenter a biokoridorů, funkčnost z hlediska prostorové spojitosti systému či ekologických vazeb atd. V těchto souvislostech je zřejmé, že rozhodnout bezrozporně a zároveň přezkoumatelně, na které pozemky vztáhnout možnost vyvlastnění, nejde. Vymezení ÚSES se dotýká mnoha vlastníků, kteří doposud nebyli ve svých právech k užívání pozemků omezeni. Omezit vlastnické právo těchto vlastníků možností vyvlastnění by bylo obtížně odůvodnitelné.

Veřejně prospěšná opatření ochrany archeologického dědictví
Metropolitní plán nevymezuje žádná veřejně prospěšná opatření archeologického dědictví, protože tento institut se v praxi nevyužívá. Příslušné dotčené orgány v rámci projednání návrhu Metropolitního plánu s tímto postupem souhlasily, podstatné pro ochranu archeologických památek je jejich správné vymezení mezi limity v území dle jiných právních předpisů.

Veřejně prospěšná opatření zvyšující retenční schopnost území
Metropolitní plán nevymezuje žádná veřejně prospěšná opatření zvyšující retenční schopnost území, a to z toho důvodu, že v rámci koncepce technické infrastruktury a celkové koncepce uspořádání území (zastavěného i otevřené krajiny) Metropolitní plán navrhuje taková řešení, která vytvářejí podmínky pro zvyšování retenčních schopností území obecně. Tato řešení jsou popsána a odůvodněna v části technické infrastruktury.

Stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu
Na základě dohody s Ministerstvem obrany byly vymezeny plochy pro stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu dle podkladů poskytnutých dotčeným orgánem. Tyto plochy jsou vymezeny v grafické části Z 04, Ministerstvo obrany a Ministerstvo vnitra se k umísťovaným stavbám v těchto plochách vyjadřuje závazným stanoviskem v souladu s §175 stavebního zákona. Nad rámec těchto ploch v Praze existují ještě další následující významná zájmová území ministerstva obrany vymezená jako limity v území:

Ochranné pásmo Letiště Kbely**,** které je nutno respektovat podle ustanovení § 37 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání. V tomto vymezeném území (dle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona) lze umístit a povolit nadzemní stavbu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany. Z důvodu bezpečnosti letového provozu je nezbytné projednat rovněž výstavbu vodních ploch, výsadbu vzrostlých dřevin, zakládání nových porostů, zakládání nových nebo rozšíření původních skládek, rozšíření stávajících nebo povolení nových těžebních prostorů, realizaci staveb či zařízení tvořících dominanty v terénu, vysílačů, vzdušných vedení vysokého napětí a velmi vysokého napětí, fotovoltaických elektráren, speciálních staveb, zejména staveb s vertikální ochranou (např. střelnice, nádrže plynu, trhací jámy) – viz ÚAP – jev 102a. V tomto vymezeném území může být výstavba omezena nebo zakázána. Součástí ochranných pásem letišť je ochranné pásmo se zákazem

staveb. V tomto ochranném pásmu je zákaz realizace neleteckých staveb. V zájmu ochrany zdraví je nezbytné současně respektovat ochranné pásmo hlukové letiště.

Vzdušný prostor pro létání v malých a přízemních výškách LK D, který je vymezeným územím Ministerstva obrany dle ustanovení § 175 odst. 1 stavební zákona. V tomto vymezeném území, jenž je shodné s horizontální hranicí vymezeného vzdušného prostoru určeného k ochraně letového provozu na letištích a letadel letících na okruhu, který je nutno respektovat podle ustanovení § 41 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, lze umístit a povolit výstavbu vysílačů, výškových staveb, staveb tvořících dominanty v terénu, větrných elektráren, speciálních staveb, zejména staveb s vertikální ochranou (např. střelnice, nádrže plynu, trhací jámy), venkovního vedení vysokého napětí a velmi vysokého napětí, rozšíření stávajících nebo povolení nových těžebních prostorů jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany

Ochranná pásma radiolokačních zařízení MO, která je nutno respektovat podle ustanovení § 37 zákona č. 49/1997 Sb. o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb. o živnostenském podnikání (viz ÚAP – jev 102a). V těchto vymezených kruhových územích ochranného pásma (dle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona) lze umístit a povolit do 5 km od letištního radaru (sektor B) veškerou výstavbu a do 30 km od letištního radaru (sektor C) níže uvedené stavby jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany. Jedná se o výstavbu (včetně rekonstrukce a přestavby) větrných elektráren, výškových staveb, venkovního vedení vysokého napětí a velmi vysokého napětí, základnových stanic mobilních operátorů. V takto vymezeném území ochranných pásem radiolokačních zařízení může být výstavba omezena nebo zakázána. Součástí radionavigačních zařízení letiště je NDB (Non-Directional Beacon – nesměrový radiomaják) s kruhovým vymezeným územím o poloměru 250 m (§ 175 odst. 1 stavebního zákona).

Koridor radioreléových směrů – vymezené zájmové území pro nadzemní stavby (dle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona), které je nutno respektovat v kontinuitě na ustanovení zákona č. 222/1999 Sb. o zajišťování obrany ČR a zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích. V části koridoru radioreléových směrů s atributem výšky 50 lze umístit a povolit nadzemní výstavbu jen na základě stanoviska Ministerstva obrany (dle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona) – viz ÚAP – jev 82a. V případě kolize může být výstavba omezena. V části koridoru radioreléových směrů s atributem výšky 100 lze umístit a povolit nadzemní výstavbu přesahující 30 m n.t. jen na základě stanoviska Ministerstva obrany (dle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona) – viz ÚAP – jev 82a. V případě kolize může být výstavba omezena.

Koridor podzemních sdělovacích sítí – vymezené zájmové území pro podpovrchové stavby a veškeré zemní práce (dle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona), které je nutno respektovat v kontinuitě s

ustanovením zákona č. 222/1999 Sb. o zajišťování obrany ČR a zákona č. 127/2005 Sb. o elektronických komunikacích. V tomto vymezeném území lze umístit a povolit stavbu spojenou s prováděním zemních prací jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany – viz mapový podklad, ÚAP – jev 82a.

Zájmová území objektů důležitých pro obranu státu
(viz ÚAP – jev 107), je nutno respektovat ve smyslu § 29 odst. 2 písm. a) zákona č. 222/1999 Sb., o zajišťování obrany České republiky a vymezené území Ministerstva obrany ve smyslu § 175 odst. 1 stavebního zákona.

Ve vymezeném území objektů důležitých pro obranu státu a jejich zájmových územích vně objektů chránících související TI (dle ustanovení § 175 odst. 1 stavebního zákona) lze umístit a povolit stavbu jen na základě závazného stanoviska Ministerstva obrany

Plochy pro asanaci
Plochy pro asanaci nejsou vymezeny. Na území Prahy nebyly shledány žádné plochy v území, pro které by bylo nutné použít tohoto nástroje. Byla provedena podrobná analýza potenciálu transformačních ploch zahrnující i plochy brownfieldů a hodnocena jejich zátěž. Na základě analýzy i s ohledem na celkovou koncepci byly pro jednotlivé plochy stanoveny regulace v souladu s cílovým charakterem lokalit, který by měl zaručit rozvoj a ochranu hodnot.

K článku 152
Vymezení veřejně prospěšných staveb pro uplatnění předkupního práva

Metropolitní plán vymezuje plochy pro uplatnění předkupního práva pro stavby občanského vybavení. Na základě výsledků veřejného projednání došlo k doplnění vymezení těchto ploch ve vazbě na vymezení v ÚP SÚ. Dle prověření požadavků, stavu v území a jakým způsobem jsou vymezeny v upraveném návrhu Metropolitního plánu bylo vymezení ploch občanského vybavení (jako ploch rekreační a občanské vybavenosti dle čl. 146) zatíženo předkupním právem ve formě seznamu parcel, pro které bude toto předkupní právo po vydání Metropolitního plánu zapsáno do katastru nemovitostí. Jedná se především o místa, kde byla VPS vymezená již v ÚP SU (v rámci principu právní kontinuity) a vybavenost tam dosud nebyla realizována, ačkoliv bylo bilancováno, že je v místě potřeba. Dále v místě nebyla nalezena jiná vhodná místa v majetku municipality. Tím se to liší od míst, kde jsou nově vymezeny T/R plochy, ve kterých byl upřednostněn nástroj, který byl na základě stávající praxe vyhodnocen jako efektivnější – podmíněnost plánovací smlouvou (dle čl. 160 textové části MPP).

800/055/2016 Rekreační vybavenost o rozloze 7136 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění rekreační vybaveností v souvislosti s rozšířením sportovišť FTVS UK. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na

dostatek rekreační vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit tohoto druhu služeb, viz Prognóza obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze 2023–2050 (IPR Praha, 2024, dále jen POV).

800/070/2264 Vltavská filharmonie o rozloze 28697 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území určená pro umístění prioritní městské stavby a urbanisticky i celostátně významné budovy Vltavské Filharmonie, a to v pozici prověřené podkladovou urbanistickou studií a rozsahu odpovídajícímu architektonické soutěži, podle níž se stavba bude pravděpodobně realizovat.

800/118/2013 Občanská vybavenost o rozloze 7570 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území určená pro doplnění záměru v oblasti bezpečnosti – občanskou vybaveností a vymezena v nové pozici z důvodu zkompaktnění zastavitelného území. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit těchto služeb.

800/183/2301 Občanská vybavenost o rozloze 13805 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby základních a středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/183/2303 Občanská vybavenost o rozloze 3442 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby základních a středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/215/2347 Občanská vybavenost o rozloze 7179 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti

a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/216/2133 Občanská vybavenost o rozloze 9482 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění záměru městské části – občanské vybavenosti, a to v rozsahu odpovídajícím potřebám občanské vybavenosti pro návrhové množství obyvatel na území městské části, zejména školství. Vyhodnocení tohoto rozsahu je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/216/2165 Rekreační vybavenost o rozloze 1589 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění rekreační vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek rekreační vybavenosti pro pokrytí budoucích potřeb a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit tohoto druhu služeb, viz POV.

800/235/2036 Občanská vybavenost o rozloze 12300 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/237/2231 Občanská vybavenost o rozloze 28640 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností a vymezena v upravené pozici z důvodu zkompaktnění zastavitelného území v návaznosti na prověření v urbanistické studii Terminál Sever (UNIT architekti, 2024) a v rozsahu odpovídajícím potřebám občanské vybavenosti pro návrhové množství obyvatel na území městské části i lokality, zejména školství. Vyhodnocení tohoto rozsahu je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit těchto služeb, viz POV.

800/238/2345 Občanská vybavenost o rozloze 14493 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností v návaznosti na existující areál základní školy. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických

přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo zdravotnictví, viz POV.

800/248/2302 Občanská vybavenost o rozloze 12008 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností a rozšířena v návaznosti na existující areál a záměr městské části. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby základních a středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/248/2352 Výjezdové centrum složek záchranného systému Řeporyje o rozloze 34245 m²; Návrh
Plocha byla vymezena dle požadavku DO na přesun plochy pro Výjezdové centrum složek Integrovaného záchranného systému na vhodnou pozici ve vztahu ke komunikační síti a v nutném rozsahu.

800/254/2008 Občanská vybavenost o rozloze 13006 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/260/2046 Občanská vybavenost o rozloze 4892 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo sociální péče, viz POV.

800/260/2154 Rekreační vybavenost o rozloze 7201 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění rekreační vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek rekreační vybavenosti, konkrétně rozšíření stávajícího rekreačního areálu pro pokrytí budoucích potřeb a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit tohoto druhu služeb, viz POV.

800/267/2009 Občanská vybavenost o rozloze 9506 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného

zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo sociální péče, viz POV.

800/273/2012 Občanská vybavenost o rozloze 18683 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo sociální péče, viz POV.

800/274/2276 Občanská vybavenost o rozloze 23525 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území určená pro doplnění záměru městské části – občanskou vybavenost, konkrétně školní a sportovní areál. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit těchto služeb, viz POV.

800/378/2032 Občanská vybavenost o rozloze 6919 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, viz POV.

800/378/2284 Rekreační vybavenost o rozloze 11389 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění záměru městské části – rekreační vybavenosti. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek rekreační vybavenosti pro pokrytí budoucích potřeb při naplnění ostatních navržených kapacit.

800/386/2025 Občanská vybavenost o rozloze 4307 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo sociální péče, viz POV.

800/395/2168 Rekreační vybavenost o rozloze 12629 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění rekreační vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek rekreační vybavenosti pro pokrytí budoucích potřeb a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit tohoto druhu služeb, viz POV.

800/406/2380 Občanská vybavenost o rozloze 3180 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo sociální péče, viz POV.

800/513/2033 Občanská vybavenost o rozloze 3450 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo sociální péče, viz POV.

800/523/2035 Občanská vybavenost o rozloze 22231 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění občanskou vybaveností. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby základních a středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství nebo sociální péče, viz POV.

800/524/2034 Občanská vybavenost o rozloze 14905 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ a rozšířena v rámci zkompaktnění zastavitelného území jakožto část území určená pro doplnění občanskou vybaveností. Na území městské části lze očekávat zvýšení potřeby základních a středních škol, toto vyhodnocení je podrobně popsáno níže v odůvodnění k čl. 164 - Bilance občanské vybavenosti a v grafických přílohách 09.10.15 a 09.10.16. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit některých služeb, jako např. školství, zdravotnictví nebo sociální péče, viz POV.

800/621/2119 Občanská vybavenost o rozloze 4191 m²; Návrh
Plocha byla převzata z ÚP SÚ jakožto část území dlouhodobě určená pro doplnění záměru v oblasti bezpečnosti – občanskou vybaveností. Bez vymezení této plochy by byly výrazně omezeny nástroje samosprávy pro zajišťování veřejného zájmu na dostatek občanské vybavenosti a při naplnění ostatních navržených kapacit nelze vyloučit možný výrazný deficit těchto služeb.

K článku 153
Vymezení veřejných prostranství pro uplatnění předkupního práva

Metropolitní plán nevymezuje žádné plochy pro uplatnění předkupního práva pro veřejná prostranství. Důvodem je velmi komplikované odůvodnění konkrétní plochy, pro kterou by mělo být předkupní právo uplatněno.

Nová veřejná prostranství jsou obvykle součástí nově umísťované zástavby, kterou MPP s ohledem na své měřítko zpravidla nevymezuje v detailu jednotlivých budov (parcel). Z praktického hlediska tak není možné naplnit zákonný požadavek na přesné vymezení veřejně prospěšné stavby, a v důsledku by ani nebylo možné takové opatření konkrétně odůvodnit.

09/ Hlava II
Kompenzační opatření, územní rezervy

K článku 154
Stanovení kompenzačních opatření

Kompenzační opatření podle § 50 odst. 6 stavebního zákona nejsou stanovena.

K článku 155
Územní rezervy dopravní a technické infrastruktury

Metropolitní plán v souladu s § 43 odst. 1 stavebního zákona a s přílohou č. 7 vyhlášky č. 500/2006, dále v souladu s PÚR a ZÚR a zejména s požadavkem Zadání vymezuje plochy a koridory územních rezerv. Jako územní rezervy jsou v Metropolitním plánu vymezovány prvky systémů dopravní a technické infrastruktury, které jsou koncepčně sledovány a tvoří součást systému dopravní a technické infrastruktury, ale přímo nesouvisí s bilančními nebo jinými nároky vyplývajícími z celkového návrhu Metropolitního plánu, případně nejsou prověřeny v takové míře, aby bylo možné je přesně vymezit a toto vymezení odůvodnit. Plochy a koridory územních rezerv představují územní ochranu pro budoucí nutné umístění konkrétního prvku, předpokládá se ale další podrobné prověření technických a provozních aspektů dané stavby.

Na základě prověření nezbytnosti jejich vymezení k naplnění cílů rozvoje Prahy v průběhu zpracování návrhu Metropolitního plánu jsou územní rezervy vymezeny pouze pro plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury, protože při prověřování ostatních záměrů (zvláště občanské vybavenosti a veřejných prostranství, pro které mělo být dle Zadání Metropolitního plánu vymezení územních rezerv rovněž prověřeno) se ukázalo, že další potřeby města je možné zajistit jejich přímým vymezením v Metropolitním plánu a není tedy

nutné je zatěžovat pořízením následných změn Metropolitního plánu v případě vymezení územních rezerv.

Výčet všech územních rezerv je uveden v příloze č. 2 textové části Metropolitního plánu (v tabulkách), kde je ke každé územní rezervě stejně jako jiným prvkům Metropolitního plánu přiřazen číselný kód a název. V grafické části Metropolitního plánu jsou územní rezervy znázorněny grafickým zákresem dle legendy a označeny příslušným číselným kódem. Symbol odpovídá logice grafického zobrazení návrhů, plocha nebo koridor je podobně jako u návrhů zobrazen jako šedou barvou šrafovaná plocha s opačným směrem šrafy než u navržených ploch a koridorů. Všechny plochy a koridory územních rezerv jsou vymezeny jako překryvné a adekvátně pro ně platí Metropolitním plánem obecně stanovená ustanovení pro posuzování ploch a koridorů. Tento logický přístup integrování územních rezerv do koncepcí infrastruktury je pro posouzení systémů zásadní. Úplně ale neodpovídá představám státu o jednotném standardu územně plánovacích dokumentací, ve kterém se předpokládá samostatná a s návrhem nepropojená evidence územních rezerv v oddělené datové vrstvě. V Metropolitním plánu se, v souladu s legislativou, používá lepší způsob rozlišení návrhů a rezerv atributem v jedné společné vrstvě. V rámci převodu do jednotného standardu bude zřejmě nutné územní rezervy vyjmout z datových vrstev infrastruktury a zobrazovat je jiným způsobem. Tento postup je zřejmý kvůli splnění požadavků vyhlášky ve výkrese Z01, kde musí být bez jasného důvodu zobrazeny všechny územní rezervy. Územní rezervy jsou vymezeny pro doplnění systémů infrastruktur.

V odůvodnění Metropolitního plánu jsou důvody vymezení územních rezerv popsány rovněž v ostatních příslušných tematických kapitolách a v kapitolách posuzující soulad s nadřazenými dokumentacemi a jinými podklady.

Dopravní infrastruktura
Z důvodů přehlednosti a komplexní vzájemné provázanosti koncepcí všech systémů dopravní infrastruktury, je dopravní řešení včetně územních rezerv vymezených pro plochy a koridory řešeno v části šesté textové části Metropolitního plánu. Z tohoto důvodu je také odůvodnění vymezení územních rezerv popsáno v odůvodnění dopravní infrastruktury.

Odůvodnění územních rezerv převzatých a upřesněných z PÚR a ze ZÚR je uvedeno v kapitole 2 odůvodnění.

Technická infrastruktura
Z důvodů přehlednosti a komplexní vzájemné provázanosti koncepcí všech systémů technické infrastruktury, je řešení koncepce technické infrastruktury včetně územních rezerv vymezených pro plochy a koridory řešeno v části sedmé textové části Metropolitního plánu. Z tohoto důvodu je také odůvodnění vymezení územních rezerv popsáno v odůvodnění technické infrastruktury.

Odůvodnění územních rezerv převzatých a upřesněných z PÚR a ze ZÚR je uvedeno v kapitole 2 odůvodnění.

Podmínky ověření budoucího využití
V souladu s přílohou č. 7 vyhlášky č. 500/2006 Metropolitní plán stanovuje podmínky pro prověření budoucího využití územních rezerv v rámci všech stanovených regulativů.

Z výše uvedeného výčtu vyplývá, že velká část územních rezerv je vymezena na základě požadavků vyplývajících z PÚR a následně převzatých do ZÚR a dalších územních rezerv vymezených v ZÚR. Protože podle § 36 odst. 1 stavebního zákona lze územní rezervu vymezenou v zásadách územního rozvoje změnit na plochu nebo koridor pouze na základě aktualizace zásad územního rozvoje, je pro prověření těchto územních rezerv odkázáno na jejich prověření v rámci změny ZÚR.

09/ Hlava III
Územní plány vymezených částí Prahy, podmíněnost

K článku 156
Systém územně plánovací dokumentace Prahy

Pro založení jednotného systému územně plánovacích dokumentací pro území Prahy je určující legenda a pojmy Metropolitního plánu, spolu se způsobem zpracování Metropolitního plánu. Je předpokladem, že z legend jednotlivých výkresů mohou být odvozeny i legendy podrobnějších dokumentací a územně plánovacích podkladů. Předpokladem je i postupné sjednocení zobrazování shodných prvků a názvů i způsobu vymezení prvků v ÚAP a v ZÚR podobně jako v Metropolitním plánu.

Předpoklad sjednocení systému kapitol i shodného popisu jednotlivých jevů přispěje ke srozumitelnosti a uživatelské přívětivosti všech stupňů i částí různých dokumentací a umožní prvky jednoznačně porovnávat a zpřesňovat napříč měřítky.

Z ustanovení § 43 odst. 4 stavebního zákona vyplývá, že může být současně pořízen územní plán pro vymezenou část Prahy, který může zpřesnit Metropolitní plán. ÚPčP bude zpracován ve struktuře dané Metropolitním plánem.

Územní plán vymezené části Prahy

K článku 157
Obecná ustanovení ÚPčP

Možnost souběžné existence Územního plánu Prahy a územních plánů vymezených částí hl. m. Prahy na území hlavního města, nezbytnost jejich provázanosti a závaznost Metropolitního plánu pro ÚPčP jednoznačně vyplývá z ustanovení § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona.

Z ostatních ustanovení stavebního zákona ani prováděcí vyhlášky č. 500/2006, týkajících se způsobu pořizování nebo obsahových náležitostí územního plánu, nevyplývají žádné požadavky pro ÚPčP.

Oba územní plány (Metropolitní plán i ÚPčP) jsou územními plány, se stejnými požadavky na obsah textových i grafických částí dokumentace, podléhající stejnému procesnímu postupu pořizování.

Požadavek na vymezení a popis ÚPčP vyplývá z požadavků Zadání na vytvoření uceleného, logického a vzájemně provázaného systému územně plánovací dokumentace hl. m. Prahy, cit.: *„Územní plán hl. m. Prahy bude součástí uceleného, logického a vzájemně provázaného systému územně plánovací dokumentace města – bude pořízen a vydán pro celé území hl. m. Prahy v souladu s § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona. Druhou úrovní územně plánovací dokumentace budou následující územní plány pro vymezenou část území hlavního města Prahy, pro něž bude pořízení územního plánu v podrobnějším měřítku nezbytné.“*

„– Následně pořízené územní plány pro vymezené části Prahy budou vydány v podrobnějším měřítku, v souladu s § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona a vyhláškou.“

„– K zajištění tohoto uceleného a jednotného systému územního plánování v hl. m. Praze Metropolitní plán prověří a vyznačí území, pro něž bude pro jejich specifickou polohu, význam, rozsah anebo nedostatečnou určitost podmínek uspořádání nebo využití předepsán požadavek nebo stanovena podmínka pořízení územního plánu pro vymezenou část území hl. m. Prahy ve smyslu ustanovení § 43 odst. 4 a 5 stavebního zákona. Metropolitní plán, zpracovaný v souladu se stavebním zákonem a s přílohou č. 7 vyhlášky bude kromě definice území, pro která bude pořízen územní plán pro vymezenou část území hl. m. Prahy, stanovovat podmínky využití daného území, umožňující příslušným stavebním úřadům rozhodovat o území v souladu se stavebním zákonem. Tato dílčí území mohou být vymezena bez ohledu na hranice městských částí nebo hranice jednotlivých katastrálních území, kritériem pro jejich vymezení bude shodný charakter problémů v území, které bude nutné ověřit a řešit v podrobnějším měřítku, než je měřítko Metropolitního plánu. Předpokládá se, že půjde zejména o rozsáhlejší území transformační a rozvojová nebo o území s potřebou stanovení podrobnějších podmínek pro vymezení a uspořádání veřejných prostranství.“

„K zajištění nezbytné přehlednosti, srozumitelnosti a vzájemné provázanosti systému jednotlivých úrovní územně plánovacích dokumentací hl. m. Prahy vytvoří Metropolitní plán podmínky pro jednotný způsob zpracování územně plánovací dokumentace Prahy.“

Vymezení částí území Prahy určených pro přednostní pořízení ÚPčP, stanovení požadavků na jejich zpracování a vzájemný vztah Metropolitního plánu a ÚPčP je z hlediska souladu se stavebním zákonem a jeho prováděcími předpisy podrobněji odůvodněn

v kapitole 4. odůvodnění a z hlediska souladu se Zadáním v kapitole 12. odůvodnění.

Upřesnění struktury zástavby v rámci ÚPčP je možné bez nutnosti pořízení změny Metropolitního plánu, neboť toto zpodrobnění a upřesnění je možné provést v rozsahu regulativů stanovených v Metropolitním plánu. Jde zejména o upřesnění infrastruktury a koridorů pro infrastrukturu jakož i podrobnější členění na stavební a nestavební bloky, tedy upřesnění struktury. ÚPčP může dále zpřesnit regulativy vztažené na lokality, nesmí se tak ale stát v rozporu s koncepcemi Metropolitního plánu.

Do rozhodnutí o pořízení nebo do zadání ÚPčP lze upřesnit prvky regulačního plánu, které může ÚPčP obsahovat, jak je uvedeno v § 43, odst. 3 stavebního zákona po novele z roku 2017, která nabyla účinnosti dne 1. 1. 2018.

Respektovat a v plném rozsahu převzít v ÚPčP je nutné:
- všechny regulativy stanovené na lokality
- nadřazenou síť dopravní infrastruktury
- nadřazenou síť technické infrastruktury

Toto vyplývá z požadavku na respektování Metropolitního plánu, jeho závaznosti vůči ÚPčP zakotveného přímo v § 43 odst. 5 stavebního zákona.

Výkresy, jež jsou součástí grafické části územního plánu, se vydávají dle § 13 vyhlášky č. 500/2006, v měřítku 1: 5.000 nebo 1:10.000. Hlavní výkres Metropolitního plánu je zpracován v měřítku 1: 10.000. Je předpokladem, že výkresy ÚPčP budou zpracovány v detailnějším měřítku, tedy s přesnějším a podrobnějším zobrazením jevů v mapě. Upřesňování jednotlivých regulativů a prvků, ale nesmí být v rozporu s koncepcemi Metropolitního plánu. Zpodrobňovat, zpřesňovat, popř. doplňovat lze vybrané prvky struktury, infrastruktury, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření (popsáno dále).

Rozhodování v území není podmíněno vydáním ÚPčP, neboť k tomu není opora ve stavebním zákoně. S ohledem na dosavadní zkušenost se stavebními uzávěrami v Praze pro velká rozvojová území, jež částečně pokrývají i území doporučená k přednostnímu pořízení ÚPčP, nejsou navržena žádná území pro stanovení stavebních uzávěr. Dosud se totiž v Praze nepodařilo, kromě několika málo výjimek, území pod stavebními uzávěrami od roku 2000 vyřešit a zpracovat pro ně podrobnější studie. Takovouto dobu uvalení stavební uzávěry lze považovat za nepřiměřeně dlouhou a obdobné situaci se snaží Metropolitní plán předejít.

Metropolitní plán vymezuje prioritní území pro přednostní zpracování ÚPčP, přičemž:

- ÚPčP není podmínkou pro rozhodování v území

- Možnost pořizování ÚPčP nad rámec území vymezených pro přednostní zpracování ÚPčP vymezených v Metropolitním plánu je dána § 6 odst. 5 písm. a) stavebního zákona, o pořízení územního plánu rozhoduje Zastupitelstvo hl. m. Prahy v samostatné působnosti.
- Způsob vymezení území pro pořízení ÚPčP. Řešené území zahrnuje zpravidla celou plochu jedné nebo více lokalit, popř. souhrn celistvých ploch několika lokalit, v odůvodněných případech může být hranice vedena přes jednotlivé plochy. Zároveň jsou vymezená území vedena bez ohledu na hranice katastrálních území a hranice městských částí.
- ÚPčP může zpřesnit v případě potřeby regulativy vztažené na lokalitu, zároveň ale platí, že regulativy vztažené na lokalitu jsou pro ÚPčP závazné a jejich zpřesnění nesmí být v rozporu s koncepcemi Metropolitního plánu.

Vymezení částí území Prahy pro přednostní pořízení ÚPčP Metropolitní plán chápe a pojímá jako jednu z metropolitních priorit, které jsou v Metropolitním plánu stanoveny pro zajištění rozvoje hodnot i postavení Prahy a pro naplňování zásadních záměrů vývoje města. Jedná se o území, kam by město mělo přednostně soustředit svou pozornost a energii.

Smyslem a účelem pořízení podrobnější dokumentace není pokrytí celého území Prahy ÚPčP. Možnost pořízení ÚPčP pro další (libovolné) vymezené části Prahy mimo rámec území vymezených Metropolitním plánem tím není dotčena.

V průběhu zpracování Metropolitního plánu bylo zadáno a zpracováno několik specifických územních studií, které, ve formě odpovídající ÚPčP, prozkoumaly možnost provázání jednotlivých dokumentací. Tyto studie poskytly dostatečnou zpětnou vazbu pro stanovení požadavků na zpracování ÚPčP v Metropolitním plánu.

Odůvodnění vymezení částí území Prahy pro pořízení ÚPčP
Postup vymezení částí území Prahy pro přednostní zpracování ÚPčP vycházel z vyhodnocení tří hlavních zdrojů:

1. Takzvané území tlaků. Zpracovatel obdržel v červnu 2015 tzv. území tlaků od pořizovatele (Odboru územního rozvoje Magistrátu hl. m. Prahy). Obdržená území zahrnují všechna potenciální území, kde probíhá, nebo mohou probíhat komplikovanější řízení k povolování staveb, případně jsou na tato území kladeny požadavky směřující až ke změně ÚP SÚ, což signalizuje potřebu podrobnějšího řešení území. Tato území byla zaslána formou seznamu obsahujícího pracovní název a komentář k území spolu se schematickým vyznačením na mapě Prahy. Tento podklad byl zpracovatelem digitalizován a výsledkem bylo celkem 36 území.

2. Území určená městskými částmi. Během dubna až června 2015 a opakovaně v průběhu dubna až května 2016 zpracovatel konzultoval se všemi městskými částmi podobu

veřejného zájmu. Součástí konzultací bylo také ověření vymezení území, kde zpracovatel vnímá potřebu podrobnější úrovně plánu – ÚPčP. Konzultace probíhaly nad mapou, do níž byly zpracovatelem zaznamenány požadavky a připomínky městských částí. Poznámky týkající se vymezení území pro zpracování ÚPčP byly poté digitalizovány a reflektovány při závěrečném vymezení území. Další podněty od městských částí byly přijaty formou připomínek v rámci projednání.

3. Území vybraná zpracovatelem. Tato území tvoří souhrn území, v nichž jsou zohledněny části města:

- zahrnuté v metropolitních prioritách,
- které jsou důležité pro dotvoření koncepcí města (zejména urbanistické koncepce a koncepce krajiny),
- území v ÚP SÚ vymezená jako velká rozvojová území a rozvojové plochy rekreace a krajiny,
- významná místa transformací a rozvojů v jádrech a centrech městských částí a zároveň území s potřebou stanovení podrobnějších podmínek pro vymezení a uspořádání veřejných prostranství.

Pro vyhodnocení a návrh území pro pořízení ÚPčP byla použita metoda plošného průniku tří získaných zdrojů území a současně byla jako rozhodné kritérium preferována území přímo navázaná na vymezené metropolitní priority. Vybraná území pod plošnou památkovou ochranou byla doplněna v průběhu projednání na základě dohody s Ministerstvem kultury.

V rámci úprav návrhu Metropolitního plánu pro opakované veřejné projednání obdržel zpracovatel od určeného zastupitele žádost o aktualizaci schématu metropolitních priorit, tak aby lépe odpovídalo aktuálním prioritám Prahy, v návaznosti na aktualizace metropolitních priorit byly aktualizovány i území pro přednostní zpracování ÚPčP.

Výsledkem procesu prověřování území a následné revize včetně sesouladění s aktuálními prioritami Prahy je vymezení území, která by měla být určena pro přednostní zpracování ÚPčP, jejichž seznam je součástí legendy S 01 Schématu metropolitních priorit v grafické části MPP.

Jednotlivá území pro přednostní zpracování ÚPčP

Památková rezervace v hl. m. Praze a vybrané památkové zóny

Území pod plošnou památkovou ochranou v centru města byly doplněny na základě požadavku Ministerstva kultury a uzavřené dohody v průběhu projednání. Pro další stanovení priorit, upřesnění vymezení a definici dalších podmínek je hlavním městem pořizována speciální územní studie Památkové rezervace v hl. m. Praze. Smyslem pořízení těchto ÚPčP je doplnit podrobnější regulaci pro chráněná stabilizovaná území, která v detailu popíše hodnoty území v místech, kde se ukáže, že regulační plán není vhodnou dokumentací.

Nové Bubny – Štvanice

Území Nové Bubny – Štvanice je nejvýznamnějším transformačním územím v Praze, největší transformační území v blízkosti Památkové rezervace v hl. m. Praze s modernizací železniční tratě, která protíná území, s limity záplavových území, dopravní a technické infrastruktury (záložní zdroj teplárny, Magistrála, metro, železniční stanice Praha – Holešovice). Území dotvoří plnohodnotnou městskou čtvrť v souladu s požadavky ZÚR a odlehčí přetíženému centru města na území Památkové rezervace v hl. m. Praze. Z výčtu prvků, které se na území nacházejí, je velké množství zařazeno do metropolitních priorit.

Rohanský ostrov – Libeň

Území navazuje na nejstarší předměstí Prahy – Karlín a nachází se v exponované části Vltavského meandru. Obdobně jako Nové Bubny – Štvanice se území nachází v blízkosti Památkové rezervace v hl. m. Praze a jako takové již prochází dílčí transformací. Mnohé plochy lze označit jako brownfieldy, které dříve sloužily pro přístavy a překladiště. Území má velký potenciál, nachází se podél hlavních městských bulvárů a tříd, navazuje na již provedenou výstavbu v Karlíně. Současně se zde nachází centrum Prahy 8. Území dotvoří plnohodnotnou městskou čtvrť v souladu s požadavky ZÚR a odlehčí přetíženému centru města na území Památkové rezervace v hl. m. Praze a přispěje k rozvoji lokálního centra pro Prahu 8.

Hradčanská

Vymezené území se nachází na jednom z nejvýznamnějších metropolitních bulvárů – na Diametru spojujícím západ a východ metropole. Zároveň se nachází na hlavní příjezdové trase z Letiště Václava Havla Praha do hlavního města. Území je limitováno existencí staveb dopravní a technické infrastruktury – stávajících, v realizaci i zamýšlených. Je to zároveň příležitost pro rozvoj území, které se nachází nad stanicí metra, je přímo napojeno na tramvajovou síť a autobusy městské i příměstské, a ústí zde jedno z propojení na Městský okruh (tunelový komplex Blanka). Navíc je zde vedení rychlodráhy na letiště z centra města, která zde bude mít v místě dnešní stanice Praha – Dejvická svoji stanici. Toto území může být v budoucnu jednou z bran do Prahy, výchozí místo k Pražskému hradu na stanici rychlodráhy z Letiště a v těsné blízkosti centra, technických vysokých škol, výzkumných ústavů a dalších významných aktivit na území městských částí Prahy 6 a Prahy 7. (Zdroj: Koncepční rozvaha o území: Městský Boulevard Letná – Prašný Most, 2014)

Pelc –Tyrolka

Toto významné území pro vstup a příjezd do metropole ze severovýchodní části Prahy se nachází v sousedství Troje a Dolních Holešovic. Jedná se o jedinečnou konfiguraci terénu, přítomnosti významných inženýrských staveb a zároveň místo ze kterého se otevírá další pohled na Prahu. Přítomnost mnoha významných objektů a areálů veřejné vybavenosti činí řešení tohoto území prioritou.

Elektra – Harfa – Kolbenova

Vedle území Nových Bubnů – Štvanice druhé nejvýznamnější transformační území, které má potenciál navázat na Holešovickou transformaci a posílit rozvoj a zkvalitnění města i služeb na pravém břehu Vltavy. Součástí souvislostí území je i park Rokytka, který může posílit kvalitu života jak obyvatel Prahy 9 tak obyvatel širšího centra. Podstatnou skutečností je možnost rozvoje služeb v kombinaci s bydlením, vytvoření plnohodnotné městské čtvrti dle požadavků ZÚR, které by pomohlo rozšíření centra hlavního města i mimo Památkovou rezervaci v hl. m. Praze.

Nákladové nádraží Žižkov

Nákladové nádraží Žižkov je jedním ze tří nákladových nádraží, která v minulosti zásobovala Prahu a její průmyslové areály. Tento původní smysl pozbyl svého opodstatnění a území projde transformací, přičemž se nachází v oblasti s přímými vazbami na centrum a s velkým potenciálem pro dotvoření této části Prahy 3. Bude velmi důležité stanovit přesnější rozsah veřejných a uličních prostranství v návaznosti na okolní strukturu a s ohledem na budovu Nákladového nádraží Žižkov.

Bohdalec – Slatiny – V Korytech

Toto území se nachází na rozhraní městských částí Praha 4 a Praha 10, které patří k MČ s nejvyšším počtem obyvatel. Z tohoto důvodu je řešení území prioritou, ačkoliv je z hlediska přístupnosti a současného dopravního napojení ukázkou typické tzv. vnitřní periferie. Na druhou stranu se nachází v území, kde je možnost napojení na veřejnou dopravu (jak tramvají, tak vlakem). Území je vhodné pro smíšenou výstavbu s důrazem na bydlení, které by mohlo nabídnout v těsném sousedství stávajícího centra.

Smíchovské nádraží

Jedná se o další území brownfieldů, které se nachází z části na plochách sloužících pro železniční dopravu a přináležejících k Nádraží Praha-Smíchov, a jako takové již prochází dílčí transformací. U nádraží Praha-Smíchov se předpokládá jeho kapacitnější napojení na Hlavní nádraží a také napojení na navrženou vysokorychlostní trať směrem na Plzeň. Zároveň se území nachází v těsné blízkosti Památkové rezervace v hl. m. Praze a na opačném břehu řeky Vltavy oproti Vyšehradu. Z výše zmíněných důvodů je proto pořízení ÚPčP přispěním k řešení rozšíření tzv. centra města v Památkové rezervaci v hl. m. Praze a zároveň přispění k revitalizaci ploch brownfieldů na území Prahy 5.

Letiště Václava Havla

Letiště Václava Havla Praha je nejvýznamnějším leteckým uzlem v Česku a zajišťuje hlavní přepravní leteckou kapacitu. Jedná se o významný dopravní uzel, spojující Česko a Prahu s ostatními metropolemi světa. V ZÚR i v PÚR je uvedena stavba paralelní dráhy pro vzlety a přistávání. S tím souvisejí možné změny v území a potřeba upřesnění charakteru jednotlivých ploch v jednotlivých lokalitách v návaznosti na připravovanou stavbu paralelní dráhy. Zároveň je plánována a ve fázi projektové přípravy zpracována modernizace trati Praha – Kladno s odbočkou na Letiště Václava

Havla Praha, která bude mít vliv na uspořádání veřejných prostranství, a to v měřítku a míře, které neodpovídá úrovni Metropolitního plánu, ale bude vhodné vazby a propojení veřejných prostranství i jejich přesné vymezení řešit v ÚPčP a s ohledem na vývoj projektu železničního spojení.

Radlice

Území Radlic a jejich transformace navazuje na postupný rozvoj města a služeb, také v návaznosti na rozvoj brownfieldu železničního nádraží na Smíchově. Z důvodu jiného charakteru, než je Smíchovské nádraží, je toto území vymezeno samostatně. Zahrnuje plochy bývalého areálu Waltrovka a souvisejícího území, jehož rozvoj bude možné plně rozvinout po dostavbě Radlické radiály. Jako území, které se nachází mezi Vidoulí a parkem na Dívčích Hradech, má svůj velký význam pro dotvoření nejen Prahy 5 ale i širšího centra města.

Západní Město – Jihozápadní Město

Rozvojové plochy Západního města navazují na zrealizované a dosud dostavované Jihozápadní město. Jedná se o jedno z největších rozvojových území určených dlouhodobě pro bytovou výstavbu v Praze, jak v bytových domech, tak v rodinných domech. Vznikne zde plnohodnotná čtvrť v souladu s požadavky ZÚR. Z tohoto důvodu je pořízení ÚPčP pro toto území žádoucí.

Nové Letňany

Rozvojové plochy velkého rozsahu se nacházejí v severovýchodním segmentu města a jsou velmi dobře dopravně dostupné. Přestože území je dlouhodobě určené k zastavění, je potřeba jeho účel a využití v podrobnosti ÚPčP upřesnit, a to i s ohledem na veřejný zájem, který reprezentuje blízkost areálů letiště a areálu výstaviště.

Terminál Sever

Rozvojová oblast Terminálu Sever počítá s vytvořením integrovaného přestupního uzlu v návaznosti na novou železniční stanici, což umožňuje propojení rezidenční, obchodní a dopravní funkce. Železniční uzel bude součástí navržené vysokorychlostní tratě směrem z Prahy na sever státu do Lovosic, Litoměřic, Ústí nad Labem a Drážďan. Součástí projektu bude také napojení na tramvajovou trať, která propojí stávající i nové navržené rezidenční čtvrti.

Depo Písnice

Území na rozhraní Písnice a Kunratic představuje transformaci z průmyslové a zemědělské oblasti na novou městskou čtvrť v návaznosti na dopravní terminál a budoucí stanici metra D. Lokalita Na Kálku představuje území s potenciálem dotvoření městské čtvrti a nabídky kvalitního bydlení s dobrou dostupností na dopravní síť a napojením na rekreační oblasti Písnice–Šeberov.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.09.01 Ilustrace území pro přednostní zpracování UPčP

K článku 158
Vybrané prvky struktury pro zpřesnění v ÚPčP

Z důvodu zachování kontinuity a provázanosti Metropolitního plánu a ÚPčP a zároveň návaznosti obou územních plánů na nadřazenou územně plánovací dokumentaci, kterou jsou ZÚR, a také k nezbytnosti zajištění právní jistoty pro rozhodování v území, je součástí požadavků Metropolitního plánu na zpracování ÚPčP souhrn vybraných prvků struktury vymezených nebo stanovených v Metropolitním plánu pro zpřesnění v ÚPčP.

Grafické a parametrické regulativy zejména veřejných prostranství, která jsou v Metropolitním plánu vymezena linií, bodem nebo parametrickým regulativem (koeficient UP_{min} a PP_{min}), budou v ÚPčP zpřesněna a vymezena plochou, přičemž musí být zachován charakter a prostupnost území navržená v Metropolitním plánu. Jedná se o ustanovení, které umožňuje v ÚPčP v podrobnějším měřítku zpřesnit jevy vymezené v Metropolitním plánu.

Grafické regulativy na veřejnou vybavenost vymezenou bodem a parametrické regulativy na občanskou vybavenost (koeficient OV_{min}) budou v ÚPčP zpřesněny a vymezeny plochou, přičemž musí respektovat regulativy Metropolitního plánu, například požadovanou minimální velikost veřejné vybavenosti danou Metropolitním plánem. Jedná se o ustanovení, které umožňuje v ÚPčP v podrobnějším měřítku zpřesnit jevy vymezené v Metropolitním plánu.

Základní jednotkou ÚPčP je blok, který musí být zobrazován a regulován ve vrstvách dle systému Metropolitního plánu. ÚPčP tedy vymezí a upřesní stavební a nestavební bloky, které musí svými parametry respektovat v souhrnu požadavky na T/R plochy dané Metropolitním plánem. V případě kapacit řešeného území budou veškeré kapacity vztaženy na jednotlivé stavební bloky.

Při vymezení veřejných prostranství (uličních prostranství, náměstí a parků) ÚPčP stanoví jejich hierarchii, což lze učinit zejména v nižších úrovních hierarchie uličních prostranství, ale je-li hierarchie předepsána, musí být zachována a převzata z Metropolitního plánu. ÚPčP vymezuje veřejná prostranství, je proto žádoucí určit městské dominanty, popřípadě orientační body. ÚPčP také může stanovit podrobnější členění stavebních bloků (vnitrobloky, zahrady, park ve volné zástavbě, pěší prostupnost).

Výškovou regulaci lze převést pro jednotlivé stavební bloky, kde ÚPčP stanoví hladiny regulovaného počtu podlaží (RNP) v souladu s Metropolitním plánem. Zde může dojít ke zpřesnění Metropolitním plánem určeného rozmezí podlažnosti na plochy do stavebních bloků v návaznosti na vymezené veřejné prostranství a jeho hierarchií. Důvodem pro toto vymezení je, že ÚPčP respektuje lokality, výškovou regulaci, ale zároveň není jeho základní jednotkou lokalita, ale plocha jednotlivých stavebních i nestavebních bloků. Pro každou hranu bloku může stanovit odlišně výškové uspořádání s ohledem na podrobnost a přesnost zobrazení.

ÚPčP může stanovit regulovanou výšku na plochy o rozměrech 50 x 50 m, je-li to s ohledem na charakter území vhodné. Takové zpodrobnění je možné na území Památkové rezervace v hl. m. Praze, přiměřeně také v území památkových zón. Jedná se o možnost, kterou Metropolitní plán dává pro zpracování území, které mají výraznou členitost, jsou chráněny obecnými předpisy (Památkovým zákonem) a není možné ani účelné stanovovat výškovou regulaci na bloky.

V otevřené krajině může dojít ke změně vymezení ploch podrobnějšího strukturálního členění, jestliže budou změny v souladu s regulativy pro plochy otevřené krajiny. V otevřené krajině je možné změnit jednotlivé podrobné strukturální členění, avšak musí zůstat zachovány regulativy a pravidla pro provádění změn v krajině a pravidla pro stupeň ekologické stability.

K článku 159
Vybrané prvky infrastruktury pro zpřesnění v ÚPčP

ÚPčP v případě potřeby upřesní plochy a koridory infrastruktury a následně je může využít v souladu s čl. 117 odst. 4 resp. čl. 131.V případě potřeby lze doplnit síť a zařízení dopravní infrastruktury zejména tam, kde je podrobněji vymezeno veřejné prostranství. Jedná se o upřesnění vymezení prvků dopravní infrastruktury, související se změnou měřítka a odpovídající podrobnosti ÚPčP.

ÚPčP zpřesňuje vymezení jednotlivých prvků ÚSES v návaznosti na prvky vymezené v Metropolitním plánu a v souladu s požadavky na vymezení prvků ÚSES. Jedná se o upřesnění vymezení prvků ÚSES, související se změnou měřítka.

V případě potřeby lze doplnit síť a zařízení technické infrastruktury zejména tam, kde je podrobněji vymezeno veřejné prostranství. Jedná se o upřesnění vymezení prvků technické infrastruktury, související se změnou měřítka a odpovídající podrobnosti ÚPčP.

V plochách, kde je veřejná vybavenost stanovená parametricky nebo bodovou značkou ÚPčP tento požadavek zpřesní a vymezí tuto vybavenost plošně. V odůvodněných případech je možné vymezit nové plochy veřejné vybavenosti, a to zejména ve vztahu k veřejnému prostranství v podobě její určení v parteru. Toto pravidlo umožňuje to, co se od ÚPčP očekává: distribuci konkrétní veřejné vybavenosti v území v měřítku a souvislostech odpovídajících měřítku ÚPčP.

Z § 43 odst. 5 stavebního zákona vyplývá pro ÚPčP závaznost a respektování v Metropolitním plánu vymezených VPS a VPO. V případě potřeby je však možné jejich vymezení zpřesnit (zmenšit, resp. zúžit plochy nebo koridory) v měřítku ÚPčP, nebo navrhnout VPS a VPO nové, mimo jiné i VPS pro občanskou vybavenost nebo VPO pro veřejná prostranství, tzn. jedná se zejména o prvky, které budou v ÚPčP v souladu s Metropolitním plánem upřesněny (viz čl.

158, odst. 1). Jde o předpoklad, s nímž Metropolitní plán pracuje, obdobně jako u jiných vrstev plánu upřesňuje ÚPčP jednotlivé prvky.

Podmíněnost

K článku 160
Plochy, v nichž je rozhodování v území podmíněno uzavřením plánovací smlouvy

K návrhu MPP bylo uplatněno mnoho požadavků od různých subjektů – zejména od městských částí, přes zástupce veřejnosti až po dotčené vlastníky, na zakotvení podmíněnosti rozhodování o změnách v území buď regulačním plánem nebo územní studií, a to požadavky sice v řadě případů v odlišné formě, avšak zpravidla s obdobnými cíli, které lze shrnout do dvou hlavních oblastí či kritérií.

Prvním kritériem bylo zajištění koncepčního a komplexního řešení vybraných území z hlediska urbanistického a z hlediska požadovaného podrobnějšího prověření (ve smyslu znemožnění tzv. salámové metody). Druhým kritériem pak bylo zajištění kontroly a kontrolovatelnosti vývoje daného území v rámci adekvátního řešení veřejné infrastruktury a jejích vyvolaných deficitů souvisejících se zvýšením míry využití území, ať už vymezením nových zastavitelných ploch či jiným zhodnocením pozemků. Přičemž tento druhý okruh de facto směřuje k požadavkům na určitou formu etapizace, podmíněnosti veřejnou infrastrukturou či požadavky kompenzovat navýšení míry využití území různými formami plnění ve smyslu transparentního, předvídatelného a závazného způsobu stanovení požadavků ze strany veřejného sektoru vůči sektoru soukromému.

Všechny obdržené připomínky, zásadní připomínky, námitky a stanoviska byly roztřízeny do několika okruhů, komplexně a ve vzájemných souvislostech posouzeny a vyhodnoceny tak, aby bylo možné nalézt co největší míru shody a uspokojení požadavků účastníků ve smyslu průniku cílů jednotlivých okruhů požadujících určité formy podmíněnosti při respektování faktu, že požadavky jsou často protichůdné, ale územně plánovací dokumentace musí být dohodou v území v právě jedné podobě. Proto bylo v rámci vážení veřejných zájmů postupováno následovně, resp. tak, jak je uvedeno níže v odůvodnění k článkům 160 až 163.

Z obdržených připomínek a námitek vyplynuly požadavky na podmíněnost územními studiemi a regulačními plány (viz odůvodnění k čl. 162 a 163), požadavky na zapracování pořizovaných změn ÚP SÚ (v době pořizování MPP) nenárokově zhodnocujících pozemky, požadavky na zohlednění uzavřených smluv a dohod v úrovni samosprávy hl. m. Prahy a městských částí, požadavky na kontrolovatelnost nenárokového navyšování míry využití území prostřednictvím návrhu MPP, jakož i požadavky na transparentnost, rovný přístup a primárně pak právní kontinuitu. Všechny tyto okruhy a požadavky byly komplexně a ve vzájemných souvislostech prověřeny. Na základě jejich prověření bylo vyhodnoceno, že požadavkům je možno komplexně vyhovět efektivnější a účelnější

cestou (vyhovění částečné či vyhovění jinak), a to de facto ve smyslu požadavků připomínkujících, byť byly některé požadavky vzájemně protichůdné. Bylo proto zvoleno řešení, které je nejvhodnější z hlediska sledovaného cíle, a které co nejméně zasahuje do práv dotčených vlastníků, jak je podrobně odůvodněno níže, kde je objasněno, proč byla zvolena podmíněnost plánovacími smlouvami.

Podmíněnost rozhodování v území označuje stav, kdy vydání správního aktu nezbytného pro povolení staveb (záměrů) může být závislé na naplnění specifických požadavků a podmínek určených územním plánem. Stanovení podmíněnosti rozhodování v území prostřednictvím územního plánu představuje klíčový nástroj pro zajištění kvalitního a udržitelného územního rozvoje. Tento regulační mechanismus umožňuje koordinovaný přístup k rozvoji území namísto fragmentované výstavby, která by mohla vést k nekontrolovanému růstu zástavby nerespektujícímu celkovou koncepci rozvoje města a jeho vybraných lokalit. Nástroje podmíněnosti poskytují rámec pro komplexní posouzení dopadů záměrů na širší územní kontext a zajištění jeho souladu s dlouhodobými rozvojovými cíli.

Tento přístup také pomáhá identifikovat a řešit potenciální konflikty s okolní zástavbou, přírodními hodnotami nebo infrastrukturou ještě před zahájením povolovacího procesu. Nová výstavba často generuje zvýšené nároky na stavby dopravní, technické infrastruktury a veřejné vybavenosti, které mohou být díky podmíněnosti v předstihu adekvátně vyřešeny. Podmíněností je mimo jiné předcházeno situacím, kdy by nová výstavba zatěžovala již kapacitně vyčerpanou infrastrukturu bez odpovídající kompenzace, a zajišťuje také kompatibilitu nových záměrů s existujícím prostředím. Prostřednictvím stanovených podmínek lze zajistit adekvátní rozložení soukromé a veřejné výstavby a případně i příspěvek stavebníka k rozvoji veřejně prospěšné infrastruktury.

Současně lze podmíněností dosáhnout i kvalitnějších urbanistických řešení na detailní úrovni, kterou územní plán svou obecností nemůže poskytnout. Zatímco územní plán stanoví pouze základní parametry využití území, podmíněnost mnohdy umožňuje rozpracování konkrétního prostorového uspořádání respektujícího místní podmínky a zajišťujícího optimální využití území. Na rozdíl od rigidních regulativů v územních plánech umožňuje podmíněnost mnohdy přizpůsobit konkrétní požadavky specifickým charakteristikám jednotlivých záměrů a dané lokality. Stanovené podmínky mohou reagovat na aktuální potřeby a podmínky v území, což zajišťuje flexibilitu regulace při zachování jejích základních cílů. Tato adaptabilita je zvláště důležitá v dynamicky se měnícím městském prostředí. Tento postup umožňuje zapojení více relevantních aktérů do formování podoby daného území a vede k vyšší kvalitě výsledné zástavby a lepší integraci nových záměrů do stávající urbanistické struktury.

Na základě výše uvedeného je zřejmé, že podmíněnost rozhodování v území představuje vhodný a účelný regulační nástroj, který přináší významné výhody pro kvalitní územní rozvoj. Jedná se o nástroj

zajišťující koordinovaný, udržitelný a ekonomicky efektivní rozvoj území.

Do návrhu MPP byl proto na základě vyhodnocení výsledků projednání a zohlednění všech obdržených připomínek doplněn regulativ do textové i grafické části, na základě, kterého bude v určitých plochách rozhodování v území podmíněno uzavřením plánovací smlouvy (dále zkráceně podmíněnost plánovací smlouvou) dle § 81 odst. 3 ve spojení s § 323 odst. 9 a 10 NSZ. V rámci procesu pořizování MPP byly podrobně vyhodnoceny všechny možné varianty podmíněnosti rozhodování v území, které stavební zákon umožňuje – jedná se zejména o dohodu o parcelaci, regulační plán, územní studii, etapizaci, stavební uzávěru a další související nástroje. Na základě této analýzy byl regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou vyhodnocen jako nejvhodnější.

Plánovací smlouva je specifický typ veřejnoprávní plánovací smlouvy, jejíž uzavírání umožňuje § 130 a násl. nového stavebního zákona. Jedná se smlouvu, která je uzavírána mezi stavebníkem a obcí, městskou částí hlavního města Prahy nebo krajem nebo vlastníkem veřejné infrastruktury (případně i s dalšími třetími subjekty), a jejímž obsahem je vzájemná povinnost stran poskytnout si součinnost při uskutečnění ve smlouvě uvedeného záměru a postupovat při jeho uskutečňování ujednaným způsobem. Stavební zákon taktéž pracuje s pojmem plánovací smlouvy, jedná se ale o jiné plánovací smlouvy, než jak je upravuje nový stavební zákon v § 130 a násl. Stavební zákon explicitně označuje jako plánovací smlouvu jen dohodu o tom, že se stavebník bude podílet na vybudování nové nebo úpravách stávající veřejné infrastruktury, a kterou lze zakotvit jako podmínku pro vydání regulačního plánu na žádost (viz § 66 odst. 2 stavebního zákona).

Uzavřením plánovací smlouvy lze v režimu nového stavebního zákona podmínit rozhodování v území, a to buď v ploše a koridoru stanoveném územním plánem (§ 81 odst. 3 nového stavebního zákona) nebo u záměru vymezeného regulačním plánem (§ 86 odst. 3 nového stavebního zákona). Je-li rozhodování v území podmíněno uzavřením plánovací smlouvy, nemůže stavební úřad povolit výstavbu v dané ploše do doby, než bude plánovací smlouva v souladu s podmínkami stanovenými v územním plánu nebo regulačním plánu uzavřena.

I přesto, že je MPP pořizován ještě podle stavebního zákona, tak v něm lze na základě přechodného ustanovení § 323 odst. 10 nového stavebního zákona vymezit v souladu s § 81 odst. 3 nového stavebního zákona plochu nebo koridor, v němž je rozhodování v území podmíněno uzavřením plánovací smlouvy podle § 130 nového stavebního zákona. Podle zákonodárce je žádoucí, aby bylo obcím umožněno tento institut podmíněnosti využít i v případech, kdy je územní plán (nebo jeho změna) pořizován podle stavebního zákona, neboť tento institut přináší transparentní a efektivní nastavení podmínek rozvoje v území (viz důvodová zpráva k vládnímu návrhu zákona, kterým se mění zákon č. 211/2000 Sb., o Státním fondu podpory investic, ve znění pozdějších předpisů – sněmovní tisk č.

564). Pokud zákonodárce tuto možnost aproboval, není dán žádný důvod, aby nebylo této možnosti v MPP využito. V opačném případě by totiž musely být zvoleny mnohem méně efektivní nástroje podmíněnosti, na jejichž základě by nebylo možné efektivně dosáhnout cílů, které MPP sleduje, a které mnohdy více zasahují do práv dotčených vlastníků (v podrobnostech viz níže). Pokud by tato možnost nebyla využita nyní, mohla by být využita až v rámci změny MPP, což je proces, který může trvat i několik let. Z těchto důvodů bylo rozhodnuto o postupu podle § 323 odst. 10 ve spojení s § 81 odst. 3 nového stavebního zákona, a tedy k zakotvení regulativu PPS do MPP.

Vzhledem k tomu, že je ve vybraných plochách nutné za účelem udržitelného rozvoje území Prahy stanovit podrobnější regulaci využití dotčených ploch (k odůvodnění této potřeby v podrobnostech viz níže), bylo rozhodnuto o zakotvení regulativu podmíněnosti plánovací smlouvou. V rámci procesu pořizování MPP byly pečlivě zváženy veškeré možnosti regulace těchto ploch, které stavební zákon umožňuje, a byla zvolena podmínka uzavření plánovací smlouvy jako regulativ, který je ze všech těchto možností nejvhodnější (ke vhodnosti a dalším pilířům testu proporcionality viz níže).

Pravidla pro aplikaci regulativu podmíněnosti plánovací smlouvou byla stanovena tak, že bude-li předmětem povolování stavebního úřadu záměr, který má být umístěn a realizován v ploše vymezené Metropolitním plánem jako plocha podmíněná plánovací smlouvou, záměr bude naplňovat parametry stanovené v čl. 160 odst. 2 a současně se nebude jednat o jednu z výjimek stanovených v čl. 160 odst. 3, musí být k žádosti o povolení tohoto záměru předložena též plánovací smlouva splňující požadavky vymezené MPP. Do doby, než bude takováto plánovací smlouva stavebnímu úřadu předložena, nemůže stavební úřad záměr povolit. Podle čl. 160 odst. 2 se regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou aplikuje v případě, že započitatelná hrubá podlažní plocha záměru podle čl. 96 odst. 3 převyšuje hodnotu HPP_{ref}. Pokud započitatelná hrubá podlažní plocha záměru hodnotu HPP_{ref} nepřevyšuje, podmínka uzavření plánovací smlouvy se neaplikuje (zpravidla se bude jednat o záměry, které svým rozsahem nepřevyšují míru využití území, kterou bylo možné využít podle ÚP SÚ – blíže viz níže).

Z důvodu právní kontinuity a nezatížení vlastníků nad rámec jejich legitimního očekávání stanovuje MPP pravidlo, že podmíněnost plánovací smlouvou bude aplikována pouze v rozsahu rozdílu realizovatelných HPP dle návrhu MPP oproti ÚP SÚ, tj. stávajícímu právnímu stavu. Z tohoto důvodu byla nově definována hodnota HPP_{ref}, tj. referenční hodnota množství HPP, které je de facto „právně nárokové“. HPP_{ref} se stanoví dle schématu, které je součástí přílohy č. 3, jako součin plochy záměru nebo jeho části ležící v ploše podmíněné plánovací smlouvou a v tomto schématu uvedeného referenčního koeficientu. Referenční koeficienty jsou stanoveny pouze pro plochy, v nichž je rozhodování v území podmíněno plánovací smlouvou.

Referenční hodnota HPP_{ref} byla odvozena od právního stavu z koeficientů KPP ÚP SÚ, převedenou na hodnoty referenčního koeficientu jednotnou metodikou s určitou rezervou v rámci přijatelné tolerance nenárokového navýšení HPP, a to z důvodu absorpce určité dílčí odchylky či nepřesnosti ploch mezi ÚP SÚ a Metropolitním plánem. Zpravidla se jednalo o navýšení KPP o 0,1 do koeficientu C, navýšení KPP o 0,2 do koeficientu J a navýšení KPP o 0,3 od koeficientu K a výše, což z důvodu právní kontinuity a jednotného přístupu odpovídá metodice pro transformaci koeficientů mezi oběma územními plány ve smyslu úpravy metodiky stanovení míry využití území v T/R plochách, která je popsaná v části odůvodnění k článku 96, na základě vypořádání obdržených vyjádření a vyhodnocení výsledků veřejného projednání. V případech, kdy v ÚP SÚ není stanovena míra využití území pomocí koeficientu KPP (primárně v plochách stabilizovaných) byl z důvodu jednotného přístupu, právní kontinuity a předvídatelnosti využit tzv. fixní koeficient KPP dle přílohy č. 4 Metodiky spoluúčasti investorů na rozvoji území hl. m. Prahy, opět z důvodu jednotného přístupu navýšený o určitou rezervu v rámci přijatelné tolerance nenárokového navýšení HPP s totožnými principy jako u ploch s kódem. Příloha č. 4 Metodiky spoluúčasti investorů na rozvoji území hl. m. Prahy stanovila jednotný přístup k plochám, které nemají stanovenou míru využití území dle ÚP SÚ, a to na základě celopražské analýzy průměrné míry využití území ve stabilizovaných územích pomocí dat Územně analytických podkladů (zastavěné ploch a jejich podlažnost). Výstup této analýzy je uveden jako příloha P.194 kapitoly 15 textové části odůvodnění, postup je také zdůvodněn v příloze č. 6 Metodiky spoluúčasti investorů na rozvoji území hl. m. Prahy. Podmíněnost plánovací smlouvou tak bude reflektovat právní stav i právní kontinuitu, a nebude tak nepřiměřeně zasahovat do práv vlastníků dotčených pozemků.

Konkrétní plochy, v nichž je rozhodování v území podmíněno uzavřením plánovací smlouvy, byly vydefinovány zejména na základě výrazného navýšení kapacity v daném místě (jako hranice pro vymezení podmíněnosti byla použita hranice zhodnocení nad 3 000 m^2 HPP) jako reakce na nenárokově navyšovanou kapacitou území, zpravidla díky zapracování v době pořizování MPP nevydané změny ÚP SÚ. Hodnota 3000 m^2 byla zvolena jako hranice, která je prakticky aplikovaná v rámci požadavků, které Zastupitelstvo stanovilo skrze Metodiku spoluúčasti investorů na rozvoji území hl. m. Prahy. Při změně ÚP SÚ nad tuto hodnotu bylo dle dosavadní praxe požadováno uzavření plánovací smlouvy (dříve smlouvy soukromoprávní) s městskou částí, při navýšení nad 30 000 m^2 pak bylo požadováno uzavření smlouvy trojstranné za účasti hl. m. Prahy. Tato podmíněnost je tak vymezována zpravidla v místech, kde se předpokládá rozsáhlejší transformace nebo rozvoj území a kde jsou požadavky na koordinaci území pro zajištění funkčního urbanistického celku klíčové.

Lze proto shrnout, že stanovením podmíněnosti plánovací smlouvou tak nedochází k nepřiměřeným zásahům do vlastnických práv stavebníků. Podmíněnost totiž nebude nijak omezovat zastavitelnost dotčených pozemků zpětně, ale pouze v rozsahu navýšené kapacity, nově stanovené v MPP.

Je předpokladem, že plánovací smlouvy budou uzavírány postupně. S ohledem na významný skokový nárůst rozvojových kapacit MPP oproti ÚP SÚ tak bude možné zajistit postupný náběh těchto kapacit s ohledem na rozhodnutí samosprávy. Tento postupný náběh je vhodný jak z hlediska administrativního, tak technického a hospodářského, kdy k akceleraci výstavby v rozvojových a transformačních územích bude docházet postupně a kontrolovaně. To může být zásadní například pro časování realizace veřejné infrastruktury.

V tomto smyslu bylo kladně vyhověno i mnoha připomínkám a námitkám v rámci veřejného projednání směřujícím k zabránění skokového zvýšení kapacity území bez adekvátního zajištění veřejné infrastruktury, a v důsledku i nenárokovému zhodnocení pozemků prostřednictvím vydání MPP, neboť vymezením podmíněnosti plánovacími smlouvami je právě toto riziko zcela minimalizováno. Požadavkům směřujícím právě na zajištění kontroly a přiměřené toleranci nad nenárokovým zhodnocováním pozemků tedy bylo vyhověno. Z tohoto důvodu došlo i k vymezení podmíněnosti plánovací smlouvou nově tam, kde v návrhu MPP pro veřejné projednání již byly zapracovány (v době pořizování MPP) pořizované změny ÚP SÚ, nebo kde již byla v dříve projednávaných verzích Metropolitního plánu vymezena vyšší míry využití území dané T/R plochy oproti ÚP SÚ.

Podmínka uzavření plánovací smlouvy se neaplikuje na několik kategorií záměrů, a to ze tří zásadních důvodů. Za prvé, u změn účelu užívání stávajících staveb by se jednalo o nepřiměřený zásah do práv vlastníků, kteří pouze mění způsob využití existující stavby, aniž by realizovali novou výstavbu přinášející do území nové externality. Za druhé, stavby veřejné vybavenosti, veřejně prospěšné stavby a veřejně prospěšná opatření jsou ve většině případů realizovány právě ve veřejném zájmu a často jako reakce na dopady soukromých investičních záměrů – nedává proto smysl zatěžovat tyto stavby povinností uzavírat plánovací smlouvu. Za třetí, záměry městských částí hl. m. Prahy, hl. m. Prahy a jím zřízených právnických osob na pozemcích ve výlučném vlastnictví hl. m. Prahy jsou z podmíněnosti vyňaty, neboť by se de facto jednalo o nicotný regulativ – hlavní město by v těchto případech uzavíralo plánovací smlouvu samo se sebou či svými organizacemi na vlastních pozemcích, což postrádá praktický smysl.

Lhůta pro uzavření plánovací smlouvy byla v souladu s § 81 odst. 3 stavebního zákona stanovena v délce 6 let ode dne nabytí účinnosti MPP. Lhůta pro uzavření plánovací smlouvy byla stanovena s ohledem na to, aby bylo co nejméně zasaženo do práv dotčených vlastníků a s ohledem na to, aby byl předmětný regulativ způsobilý dosáhnout sledovaného smyslu a účelu. Délka 6 let je s ohledem na všechny sledované zájmy adekvátní a přiměřená, a to i s ohledem na délku plánování realizace a povolování stavebních záměrů.
S ohledem na tyto skutečnosti nemůže regulativ, který bude platný po dobu 6 let od nabytí účinnosti MPP, nepřiměřeně zasáhnout do práv vlastníků.

Plochy podmíněné plánovací smlouvou jsou vymezeny pouze v rámci T/R ploch. Pokud je plochou podmíněnosti plánovací smlouvou dotčena část T/R plochy nebo skupiny [T+R] ploch, podmínka uzavření smlouvy se uplatňuje pouze v dotčené části T/R plochy nebo skupiny [T+R] ploch. Ve stabilizovaném území se plochy podmíněné plánovací smlouvou nevymezují. Plochy podmíněné plánovací smlouvou jsou graficky zobrazeny v grafické části ve výkrese Z 01 a uvedeny v KLZ/900, výčet těchto ploch je uveden v příloze č. 2/900. Každá plocha podmíněna plánovací smlouvou je doplněna Krycím listem podmíněnosti v příloze č. 3. Krycí list podmíněnosti obsahuje výčet informací a regulací stanovených Metropolitním plánem pro plochu podmíněnou plánovací smlouvou včetně schématu s referenčním koeficientem.

Krycí listy podmíněnosti jsou generovány ve formátu pdf s rozměrem papíru A4 s ohledem na technické možnosti běžného uživatele a budou součástí výdejových dat geoportálu. Krycí listy podmíněnosti obsahují identifikační číslo dané plochy, lhůtu pro její uzavření, základní obsah plánovací smlouvy včetně individuálně stanovených požadavků na její obsah (pokud jsou stanoveny), výčet transformačních a rozvojových ploch, případně skupin [T+R] ploch, které jsou podmíněním plánovací smlouvou dotčeny, a schéma pro stanovení hodnoty HPP_{ref} včetně referenčního koeficientu. Jednotlivá schémata referenčního koeficientu pro stanovení hodnoty HPP_{ref} zobrazují tyto koeficienty pouze pro konkrétní plochu podmíněnou plánovací smlouvou, pro kterou je daný krycí list podmíněnosti, a jsou zobrazeny v měřítku 1: 10 000.

Posouzení proporcionality zavedení podmíněnosti plánovací smlouvou

Jakákoli regulace může jistým způsobem zasahovat do práv dotčených vlastníků, a proto při pořizování MPP bylo důkladně posouzeno, zda je zavedení podmíněnosti v souladu se zásadou proporcionality. V souladu s ustálenou rozhodovací praxí byl proveden test proporcionality (viz např. nález Ústavního soudu ze dne 8. 12. 2015, sp. zn. Pl.ÚS 5/15), v rámci, kterého byly zkoumány čtyři níže uvedené základní parametry:

a) **kritérium legitimnosti cíle**: zda regulativ sleduje legitimní cíl;

b) **kritérium vhodnosti**: zda regulativ umožňuje dosáhnout sledovaný cíl a je k jeho dosažení vhodný;

c) **kritérium potřebnosti**: zda nelze sledovaného cíle lépe dosáhnout jiným šetrnějším způsobem;

d) **kritérium proporcionality v užším slova smyslu**: zda zájem na zavedení regulativu převažuje nad zájmem na ochranu základních práv regulativem dotčených vlastníků (zejména vlastnického práva).

Naplnění jednotlivých kritérií je uvedeno níže v rámci odůvodnění zavedení tohoto regulativu a způsobu jeho zavedení.

K legitimnosti cíle a k veřejnému zájmu zakotvení podmíněnosti plánovací smlouvou

Mezi základní povinnosti hl. m. Prahy patří péče o všestranný rozvoj svého území a svých občanů. Tato péče je výrazem činnosti orgánů města jako veřejnoprávní korporace, které vykonávají svěřenou veřejnou správu ve veřejném zájmu. Výkon působnosti města – ať už jde o koncepční řízení rozvoje území, zajišťování veřejné infrastruktury, ochranu hodnot území nebo vyvažování různých veřejných zájmů – je vždy činností ve veřejném zájmu. Obec při tom nevystupuje jako nositel soukromého zájmu, nýbrž jako správce a koordinátor veřejných úkolů na svém území.

Všestranný rozvoj je zajišťován mimo jiné i prostřednictvím územního plánování (jako územní rozvoj). Územní plán je klíčovým koncepčním nástrojem územního plánování, který slouží k naplňování jeho cílů a úkolů. Jeho hlavním smyslem je usměrňovat rozvoj území tak, aby byl udržitelný, vyvážený a v souladu se stavebním zákonem. Územní plán stanovuje základní zásady organizace území, vymezuje, jaké stavební činnosti jsou v jednotlivých částech území přípustné, a vytváří rámec pro ochranu veřejných zájmů i koordinaci záměrů a stavebních činností. Jeho účelem je zajistit, aby rozvoj obce odpovídal jejím konkrétním podmínkám a potřebám obyvatel, a zároveň respektoval zákonné požadavky a dotčené veřejné zájmy. Územní plán je v tomto smyslu praktickým závazným nástrojem, kterým obec promítá své cíle do prostoru, určuje pravidla pro využití území a směřuje jeho rozvoj tak, aby byl dlouhodobě udržitelný, funkční a prospěšný pro komunitu, která v něm žije.

Vzhledem k tomu, že se v některých vymezených T/R plochách výrazně navyšuje míra využití území oproti stavu vymezenému v ÚP SÚ, bylo v procesu pořizování MPP důkladně zváženo, jak podmínky využití území v těchto plochách regulovat, aby byl zajištěn udržitelný rozvoj území. Jako nejvhodnější řešení byla zvolena právě podmíněnost rozhodování uzavřením plánovací smlouvy.
Jak plyne z výše uvedeného, podmínka uzavření plánovací smlouvy jako podmínka pro rozhodování o změnách v území byla do MPP zakotvena za účelem koordinace stavební činnosti investorů v dotčených plochách tak, aby byly vytvořeny podmínky pro udržitelný rozvoj území a zvyšování kvality vystavěného prostředí, architektury a stavební kultury. Hl. m. Praha bude tedy prostřednictvím uzavírání těchto plánovacích smluv zajišťovat jeden ze svých hlavních úkolů, a to péči o všestranný rozvoj území a svých občanů. Tento cíl je nepochybně legitimní a odůvodněný.

Jednání mezi stavebníkem, hl. m. Prahou anebo městskou částí hl. m. Prahy o podmínkách a obsahu plánovací smlouvy umožňuje podrobněji koordinovat budoucí rozvoj dotčeného území, v němž je rozhodování podmíněno uzavřením plánovací smlouvy. To v závěru také přispívá ke zvýšené kvalitě a posílení koordinovaného rozvoje takové lokality.

Podmínka uzavření plánovací smlouvy jako podmínka rozhodování v území je tedy ve veřejném zájmu. Pokud by naopak podmínka uzavření plánovací smlouvy jako podmínka rozhodování

v území Prahy zakotvena nebyla, mohlo by dojít k negativnímu zásahu do veřejných zájmů, neboť by mohlo dojít k nekontrolovatelnému rozmachu stavební činnosti na dotčených plochách, které na to nemohou být bez toho, aniž by byly dále podrobněji koordinovány mezi stavebníkem, hl. m. Prahou anebo městskou částí hl. m. Prahy, dostatečně připraveny.

Ke vhodnosti zavedení regulativu podmíněnosti plánovací smlouvou

K zakotvení předmětného regulativu bylo přistoupeno zejména s cílem vytvořit co nejlepší podmínky pro novou výstavbu, neboť Česko, a především Praha, čelí dlouhodobé bytové krizi vyvolané nedostatkem bytových jednotek a v evropském kontextu nadměrnou délkou povolovacích procesů, jež jsou v řadě případů ovlivněny parametry územního plánování a limity dosud platné plánovací dokumentace. Předmětný regulativ sleduje vyvážené nastavení rozvoje území tak, aby bylo umožněno pokračování výstavby tam, kde jsou splněny podmínky udržitelného rozvoje, a současně byla vyloučena realizace záměrů, jež by neúměrně zatížily dotčené lokality bez zajištění odpovídajících kompenzačních opatření.

Podle § 18 odst. 1 stavebního zákona je cílem územního plánování vytvářet předpoklady pro výstavbu a pro udržitelný rozvoj území, založený na vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel, při respektování potřeb současné generace bez ohrožení podmínek života generací budoucích. Podmínění rozhodování v území uzavřením plánovací smlouvy napomáhá koordinovanému rozvoji, zajištění odpovídající infrastruktury a kompenzaci zvýšené zátěže území způsobené intenzivnějším využitím jeho kapacit. Plánovací smlouvy současně vytvářejí flexibilní rámec pro individualizaci podmínek konkrétních záměrů při zachování obecných principů udržitelného rozvoje a umožňují cílený vstup municipality do diskuse o podobě záměrů.

V rámci procesu pořizování MPP byly posouzeny možné varianty podmíněnosti rozhodování z hlediska jiných dostupných institutů a bylo vyhodnoceno, že podmínění uzavřením plánovací smlouvy je pro sledovaný účel nejvhodnějším nástrojem. Regulativ splňuje kritérium vhodnosti (je způsobilý dosáhnout sledovaného cíle), kritérium potřebnosti (méně omezující alternativy nejsou schopny zajistit srovnatelnou míru koordinace rozvoje a zajištění infrastruktury) a kritérium přiměřenosti v užším smyslu (vyvážený poměr mezi veřejným zájmem na udržitelném rozvoji a zásahy do práv stavebníků). Zakotvením regulativu bude zajištěno, že výstavba nebude povolena bez paralelního řešení potřeb dotčeného území vyvolaných daným záměrem; tím se naplňuje sledovaný veřejný zájem a respektují se limity vyplývající z právního řádu.

Zakotvený regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou je odůvodněn potřebou koordinovaného a udržitelného rozvoje území Prahy, je v souladu se stavebním zákonem a naplňuje cíle územního plánování. Požadavek uzavření plánovací smlouvy jako podmínky pro rozhodování v území představuje přiměřený, zákonný a efektivní

nástroj k zajištění vyvážení dopadů intenzivnějšího využití území. Kritérium vhodnosti tak, jak je vyžadováno k naplnění proporcionality regulace, je proto naplněno.

K potřebnosti – posouzení jednotlivých nástrojů podmíněnosti rozhodování v území

MPP je v souladu s přechodným ustanovením § 323 odst. 9 nového stavebního zákona pořizován dle dosavadních právních předpisů, tedy dle stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů. Obsah MPP tak musí odpovídat obsahu územního plánu předpokládanému stavebním zákonem. Současně je nicméně nutné respektovat také § 324 nového stavebního zákona, podle kterého platí, že části územně plánovací dokumentace vydané podle stavebního zákona, které nemohou být podle nového stavebního zákona její součástí, se nepoužijí a při nejbližší změně musí být z této dokumentace vypuštěny. Z toho důvodu bylo nezbytné vymezit v MPP pouze takové podmínky, které umožňuje stavební zákon a které současně mohou být obsaženy v územním plánu i podle nového stavebního zákona.

Stavební zákon umožňuje podmínit nebo omezit rozhodování v území v územním plánu následujícími nástroji:

a) smlouvou s vlastníky pozemků a staveb, které budou dotčeny navrhovaným záměrem, jejímž obsahem musí být souhlas s tímto záměrem a souhlas s rozdělením nákladů a prospěchů spojených s jeho realizací (tj. dohodou o parcelaci) (§ 43 odst. 2 stavebního zákona);
b) zpracováním územní studie (§ 43 odst. 2 stavebního zákona);
c) vydáním regulačního plánu (§ 43 odst. 2 stavebního zákona);
d) etapizací, resp. stanovením pořadí provádění změn v území (§ 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona); nebo
e) stavební uzávěrou (§ 97 a násl. stavebního zákona) – nejedná se o nástroj podmíněnosti rozhodování, ale o územní opatření, na jehož základě lze v nezbytné míře omezit či zakázat stavební činnost na vymezeném území.

Nový stavební zákon umožňuje podmínit rozhodování v území v územním plánu následujícími nástroji:

a) pořízením územní studie (§ 81 odst. 4 nového stavebního zákona);
b) vydáním regulačního plánu (§ 81 odst. 4 nového stavebního zákona);
c) uzavřením plánovací smlouvy (§ 81 odst. 3 nového stavebního zákona);
d) architektonickou nebo urbanistickou soutěží (§ 81 odst. 5 nového stavebního zákona);
e) etapizací, resp. stanovením pořadí provádění změn v území (§ 81 odst. 5 nového stavebního zákona).
f) stavební uzávěrou (§ 123 a násl. nového stavebního zákona) - nejedná se o nástroj podmíněnosti rozhodování, ale o územní opatření, na jehož základě lze v nezbytné míře omezit či zakázat stavební činnost na vymezeném území.

U každého z těchto nástrojů podmíněnosti byla provedena analýza jejich možného použití v rámci MPP, a to i s ohledem na ustanovení § 324 nového stavebního zákona (nemožnost užití určitých částí územně plánovací dokumentace přijaté dle stavebního zákona po nabytí účinnosti nového stavebního zákona). Níže je předestřeno základní shrnutí této analýzy.

I. Dohoda o parcelaci

Dohoda o parcelaci je dle § 43 odst. 2 stavebního zákona definována jako smluvní ujednání s vlastníky pozemků a staveb, jež budou dotčeny plánovaným záměrem, přičemž jejím obsahem musí být souhlas s daným záměrem a souhlas s rozdělením nákladů a přínosů spojených s jeho realizací. Institut dohody o parcelaci ve smyslu § 43 odst. 2 stavebního zákona však nový stavební zákon již neupravuje. V případě, že by v MPP bylo rozhodování o změnách v území podmíněno sjednáním dohody o parcelaci, tato podmínka by se s ohledem na § 322 odst. 1 a § 324 nového stavebního zákona neaplikovala, což potvrzuje i důvodová zpráva k novému stavebnímu zákonu. Důvodová zpráva k novému stavebnímu zákonu dále konstatuje, že institut dohody o parcelaci byl v určitém rozsahu nahrazen plánovacími smlouvami.

Lze proto shrnout, že absence právní úpravy dohod o parcelaci v novém stavebním zákoně neumožňuje aplikaci tohoto nástroje v MPP. Z tohoto důvodu nebyla dohoda o parcelaci zvolena jako vhodný nástroj ke stanovení podmíněnosti rozhodování v území.

II. Územní studie

Územní studie je v souladu s § 25 a násl. a § 61 písm. a) stavebního zákona územně plánovacím podkladem. Jedná se o nepominutelný podklad pro pořízení územního plánu či rozhodování v území, od kterého se ale lze na základě podrobného odůvodnění odchýlit (srov. FIALOVÁ, Eva. § 30 [Územní studie]. In: MACHAČKOVÁ, Jana a kol. Stavební zákon. 3. vydání. Praha: C. H. Beck, 2018, s. 127).

Úprava podmíněnosti rozhodování v území územní studií je ve stavebním zákoně a novém stavebním zákoně koncipována obdobně. V případě podmíněnosti se jedná o územní studii zpřesňující řešení stanovené územním plánem, která je někdy označována také jako tzv. upřesňující územní studie.

Upřesňující územní studie by měla především prověřovat určité území v souvislosti s navrhovaným řešením/záměrem a posoudit možnosti jeho realizovatelnosti v rámci využití stanoveného v územním plánu. Tento přístup podporuje i NSS, který uvedl, že: "*považuje za nesprávné, aby vhodnost území pro využití určitým způsobem byla územní studií prověřována až poté, kdy je toto využití území závazně stanoveno územním plánem (pokud nejde o situaci předvídanou v § 42 odst. 2 stavebního zákona). Postup odpůrce by měl být spíše opačný: vhodnost území pro určité využití by měl prověřit případně i prostřednictvím územní studie ještě předtím, než závazně stanoví využití území vydáním územně plánovací dokumentace. Územní studie má tedy zásadně charakter podkladu*

pro pořizování územně plánovací dokumentace [...] a neměla by sloužit k nahrazení úkolů územně plánovací dokumentace samotné." (viz rozsudek NSS ze dne 20. 1. 2010, č. j. 1 Ao 2/2009-86).

Podmínky pro pořízení územní studie by tedy měly směřovat ke konkrétnímu řešení problémů v území, které by mohly významně ovlivňovat nebo dále podmiňovat jeho využití a uspořádání. V rámci zadání upřesňující územní studie se může obsahově jednat zejména o upřesnění prostorového řešení území, upřesnění umístění veřejných prostranství, veřejné vybavenosti, dopravní a technické infrastruktury, prověření náročnosti odpovídajících kapacit a v neposlední řadě umístění staveb jako takových apod.

Územní studie je tedy primárně územně plánovacím podkladem, který slouží k navrhování, prověřování a posuzování možných řešení vybraných problémů v území a má podpůrnou, nikoli regulační povahu. Tomu odpovídá i forma její závaznosti. Při rozhodování v území ji stavební úřad zohlední, avšak může se od ní odchýlit, pokud odchylku řádně odůvodní. Z toho plyne zásadní slabina pro účely podmíněnosti, jelikož nelze garantovat, že řešení obsažená v územní studii (včetně návrhů řešení veřejné infrastruktury a veřejné vybavenosti) budou při povolování záměrů skutečně vynucena a realizována.

Dalším praktickým limitem je rozsah řešení území prostřednictvím územní studie. Ta se standardně zpracovává pro celé území, v němž je rozhodování podmíněno její existencí. Teoreticky lze uvažovat o „dílčí“ studii pro ucelenou část, ta však musí prokázat urbanistické, dopravní a inženýrské návaznosti. To v praxi vede buď k požadavku na široké, časově i odborně náročné vymezení, nebo naopak k riziku, že „odemkne“ jen část území a zbytek zůstane blokován, aniž by bylo zřejmé, jak a kdy se docílí celkové funkční provázanosti. Paradoxně může vypracovaná studie fakticky determinovat umístění dalších staveb a záměrů, přestože je formálně nezávazná (viz např. rozsudek NSS ze dne 18. 2. 2021, č.j. 9 As 164/2020-32). Zároveň ale podmínka zpracování územní studie nepřináší jistotu, že tyto navazující prvky někdo skutečně zrealizuje.

Určitou limitaci využití podmíněnosti rozhodování v území územní studií lze spatřovat také v automatickém zániku omezení změn v území v případě, že data o územní studii nebudou v přiměřené, resp. ve znění nového stavebního zákona maximální 6leté lhůtě, od účinnosti MPP vložena do evidence územně plánovací činnosti, resp. do národního geoportálu územního plánování (viz § 43 odst. 2 stávajícího stavebního zákona a § 81 odst. 4 nového stavebního zákona).

Územní studie je tedy vhodná k prověření a upřesnění řešení a k posouzení kapacit a návazností, není však nástrojem, který by umožnil zajištění předvídatelného a časově koordinovaného rozvoje v celém dotčeném území.

Z těchto důvodů územní studie nepředstavuje nejvhodnější instrument podmíněnosti rozhodování v území tam, kde je cílem

nejen prověřit řešení, ale též zajistit závaznou koordinaci rozvoje a skutečnou realizaci veřejné infrastruktury v přímé vazbě na realizované záměry.

Blíže viz odůvodnění k čl. 163 MPP.

III. Regulační plán

Regulační plán je nejpodrobnější územně plánovací dokumentací, která musí být v souladu s územním plánem a zásadami územního rozvoje.

Možnost podmínit rozhodování v území vydáním regulačního plánu stanoví § 43 odst. 2 stavebního zákona a § 81 odst. 4 nového stavebního zákona. Právní úprava je ve stavebním zákoně a novém stavebním zákoně v zásadě obdobná (s výjimkou zrušeného regulačního plánu na žádost). V případě, že by MPP stanovil podmíněnost rozhodování v území vydáním regulačního plánu z podnětu, byl by tento „zámek“ aplikovatelný i podle nového stavebního zákona.

Primárním smyslem regulačního plánu je detailně stanovit podmínky pro využití pozemků a prostorové uspořádání staveb. Nepředstavuje ale nástroj, který by měl zajišťovat včasnou realizaci související dopravní a technické infrastruktury či veřejné vybavenosti vyvolané záměrem.

V případě podmíněnosti regulačním plánem je princip „odemykání“ území k jeho možným úpravám založen pouze na jednom okamžiku, kterým je vydání regulačního plánu. Tím dojde najednou k „odemčení“ celého území, které bylo do jeho vydání pro rozhodování v tomto území „uzamčeno“. Tuto „celistvost“ regulačního plánu je možné modifikovat využitím institutu etapizace, tj. stanovením pořadí změn v území (viz níže). Jak stávající právní úprava, tak nový stavební zákon umožňují přistoupit k etapizaci změn v území i v rámci regulačního plánu, pokud je tomu potřeba a jedná se o účelně využitou regulaci. Zahrnutí etapizace do podmíněnosti rozhodování v území regulačním plánem ale zvyšuje míru nepřehlednosti a komplikovanosti takové úpravy, což s sebou může přinášet rovněž vyšší riziko sporů a napadení ze strany vlastníků. I při využití etapizace zůstává regulační plán primárně technicko-urbanistickým nástrojem, který neposkytuje jistotu časové koordinace výstavby veřejné infrastruktury se stavebními záměry.

MPP by v takovém případě musel být doplněn o návrh zadání regulačních plánů, což by s ohledem na míru detailu a časový rámec pořizování bylo značně obtížné vypracovat a projednat. Regulační plán také umožňuje odemykání území pouze jako celku, nikoli po příslušných částech, čímž by vznikla případná nutnost kombinovat podmínku regulačního plánu s etapizací. Tato kombinace by ale významně zvýšila složitost a nepřehlednost právní úpravy a riziko jejího napadení ze strany dotčených vlastníků.

Současně nelze ignorovat časovou náročnost pořizování regulačního plánu, která je významně vyšší než vyjednání a uzavření plánovací smlouvy se stavebníkem, což se v praxi potvrdilo i při pořizování regulačních plánů na základě ÚP SÚ. I z tohoto důvodu se varianta podmíněnosti plánovací smlouvou jeví jako vhodnější řešení než podmíněnost rozhodování v území regulačním plánem.

Regulační plán tedy sice zpřesňuje prostorové řešení a uspořádání území, není však vhodným nástrojem podmíněnosti tam, kde je cílem nejen upřesnit podobu rozvoje, ale též koordinace s realizací infrastruktury a veřejné vybavenosti. Podmíněnost rozhodování v území zpracováním regulačního plánu proto z uvedených důvodů není vhodným ani efektivním způsobem regulace, neboť není způsobilý naplnit účel, který je regulací MPP sledován. Z těchto důvodů nebyl regulační plán vyhodnocen jako nejvhodnější instrument podmíněnosti rozhodování v území.

Blíže viz odůvodnění k čl. 162 MPP.

IV. Etapizace

Další nástroj podmíněnosti představuje etapizace, jejímž účelem je postupné uvolňování ploch určených pro zástavbu. Realizuje se především prostřednictvím vázání zástavby určitých pozemků na míru zastavěnosti jiných pozemků či výstavbu veřejné infrastruktury a podobné podmínky (srov. nález Ústavního soudu ze dne 9. 11. 2017, sp. zn. I. ÚS 655/17, bod 83).

Jako jeden z úkolů územního plánování označuje § 19 odst. 1 písm. f) stavebního zákona etapizaci, tj. stanovování pořadí provádění změn v území. Prováděcím právním předpisem upravujícím náležitosti obsahu územního plánu je etapizace vymezena jako jeho fakultativní část, přičemž ke stanovení pořadí změn v území se má přistoupit v případě, pokud je to účelné (viz bod I. odst. 2 písm. e) přílohy č. 7 k vyhlášce č. 500/2006). Téměř totožně je etapizace upravena v § 81 odst. 5 nového stavebního zákona. Bude-li tedy v MPP stanovena podmínka pořadí provádění změn v území, toto pravidlo bude aplikovatelné i za účinnosti nového stavebního zákona.

Stavební zákon ani nový stavební zákon neobsahují pro stanovení etapizace žádné konkrétní podmínky, kterými může být etapizace podmíněna. Podmínky etapizace pro její zákonné stanovení v územním plánu však musí sledovat existenci věcných důvodů pro odložení plánované výstavby (legitimního cíle) a možnost dosáhnout etapizací tohoto sledovaného cíle (kritérium vhodnosti) (viz rozsudek NSS ze dne 25. 3. 2021, č. j. 7 As 30/2020-34, bod [36]) To lze mimo dalších dovodit i z rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 4. 9. 2020, č.j. 5 As 194/2019-32, ve kterém soud uvedl, že: „[…] *etapizace výstavby je ze své povahy založena na věcných důvodech, které vyžadují odložení plánované výstavby do doby, kdy na ni bude připraveno okolní území obce.“*

Cílem územního plánování podle § 18 odst. 1 stavebního zákona a § 38 odst. 1 nového stavebního zákona je vytvářet předpoklady pro

udržitelný rozvoj území; tento cíl představuje legitimní účel etapizace stanovený v územním plánu. Udržitelný rozvoj území spočívá ve vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území. Takový rozvoj uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích.

Současně z judikatury (viz rozsudek NSS ze dne 20. 9. 2020, č. j. 5 As 194/2019-32) vyplývá, že při stanovování etapizace (pořadí provádění změn v území) v územním plánu je nezbytné dbát na zachování kontinuity a koherence prováděných změn, a to i s ohledem na legitimní očekávání a práva vlastníků jednotlivých pozemků, tj. etapizací nelze odkládat či blokovat již jednou naplánovaný (územním plánem povolený) rozvoj v území.

Odložení realizace další etapy do okamžiku, kdy investorem bude zrealizováno plnění, které představuje podmínku pro odblokování takové etapy, musí být založeno na věcných důvodech sledujících veřejné zájmy na udržitelný rozvoj území či jiné cíle územního plánování. Etapizace je tedy přípustná v případech, kdy by umožnění využití plochy/pozemku bez splnění podmínky etapizace vedlo ke vzniku nefunkčního prostředí města či nevhodnému rozvoji města. Z pohledu výše uvedeného si proto lze představit, že odblokování etapy bude podmíněno určitými plněními investora, s nimiž pracuje např. i Metodika (např. výstavba mateřské školy, realizace ČOV apod.). Tato plnění musí být věcně odůvodněna veřejným zájmem na udržitelný rozvoj území Prahy či jiným cílem územního plánování. Jak je ale již uvedeno výše, požadavky daného území se mohou měnit v čase. Stanovením takovýchto podmínek etapizace by se mohlo řešení obsažené v MPP rychle stát neaktuálním.

Etapizace by mohla být použitelným nástrojem pro stanovení podmíněnosti v MPP, ač nenaplňuje všechny požadavky hl. m. Prahy. Negativním rysem tohoto nástroje je však jeho velice nízká flexibilita z hlediska přizpůsobení plnění podle aktuálních potřeb v daném čase a v dotčeném místě. Etapizace má sloužit především pro ochranu před výstavbou, než bude realizována potřebná infrastruktura apod. Nejedná se o institut umožňující jednoduše stanovit požadavky na plnění investora a další ujednané podmínky spolupráce jako podmínku pro odemknutí etapy. Současně by podmínky pro odemknutí etapy musely být stanoveny přímo v MPP a bylo by možné je měnit pouze změnou MPP. Rizikem etapizace také může být zablokování rozvoje území v případě, kdy nebudou splněny podmínky prvotních etap.

Na základě všech výše uvedených skutečností nebyla etapizace posouzena jako nejvhodnější nástroj ke stanovení podmíněnosti rozhodování v území.

V. Stavební uzávěra

Podle § 97 odst. 1 stavebního zákona územní opatření o stavební uzávěře v nezbytné míře omezuje či zakazuje stavební činnost na vymezeném území, jestliže by mohla zkomplikovat nebo vyloučit budoucí využití území v souladu s připravovanou územně plánovací

dokumentací, pokud bylo rozhodnuto o jejím zpracování nebo o zpracování její změny, nebo podle jiného rozhodnutí či opatření v území, jímž se upravuje využití území. Kompetentním správním orgánem pro vydání územního opatření je podle § 98 odst. 1 stavebního zákona rada obce, na jejímž území má být územní uzávěra uplatněna. Nový stavební zákon upravuje územní opatření o stavební uzávěře podobně ve svém § 123 a násl., přičemž základní podmínky pro vydání stavební uzávěry definuje stejně jako stavební zákon.

Stavební uzávěra představuje nástroj územního plánování, který spočívá v řešení mimořádných situací a individuálních případů prostřednictvím specifických regulačních požadavků. Stavební uzávěra má povahu mimořádného opatření s dočasným charakterem, které by mělo být vydáváno pouze na nezbytně potřebnou dobu. Tímto nástrojem lze omezit nebo zakázat stavební aktivity, jež by mohly ohrozit nebo vyloučit budoucí využití určitého území. Klíčovými charakteristikami stavební uzávěry jsou její účelovost a dočasnost, které ji odlišují od standardních stavebních předpisů a regulací.

Uplatněním stavební uzávěry dochází k podstatnému zásahu do ústavně chráněného vlastnického práva majitelů nemovitostí zasažených tímto opatřením, proto musí být takové omezení v souladu se základním principem proporcionality. Zásah do práv vlastníků postižených stavební uzávěrou musí být legitimní, vhodný, nezbytný a přiměřený (viz test proporcionality) (viz např. nález Ústavního soudu ze dne 4. 2. 1997, sp. zn. Pl. ÚS 21/96, nebo nález Ústavního soudu ze dne 17. 10. 2017, sp. zn. IV. ÚS 1378/16). Přiměřenost omezení vlastnického práva musí být zajištěna jak po věcné, tak po časové stránce. Stavební uzávěra se tedy projevuje v podstatě jako dočasné omezení vlastnického práva, které může být spojeno se vznikem majetkové újmy. Pokud k této situaci dojde, stavební zákon s ní spojuje poskytnutí náhrady. Podle § 102 odst. 1 stavebního zákona přísluší náhrada tomu vlastníkovi nemovitosti nebo stavby, jehož práva k nemovitosti nebo stavbě byla územním opatřením o stavební uzávěře omezena a byla mu tím způsobena majetková újma.

Nástroj stavební uzávěry není možné používat pro dlouhodobou nebo permanentní ochranu území proti zástavbě; k tomuto účelu slouží územní plán, do kterého je nutné začlenit omezení stavebních aktivit na příslušném území (srov. rozsudek NSS ze dne 13.02.2014, č. j. 7 As 75/2013). Územní opatření o stavební uzávěře představuje nejzazší prostředek k předcházení potenciálnímu riziku vzniku nové zástavby v oblasti, pro kterou obec nebo kraj zamýšlejí jiné využití, aniž by se tyto záměry dosud odrazily v územně plánovací dokumentaci.

Vzhledem k tomu, že se jedná o dočasné uzamknutí výstavby v území za účelem vyřešení konkrétního řešení území, právní úprava stavební uzávěry nepočítá s postupným „odemykáním" daného území. Území je celkově „odemčeno“ až v případě, kdy je přijat nový územní plán nebo změna územního plánu, z důvodu jejichž pořízení byla stavební uzávěra vydána.

Vzhledem k tomu, že stavební uzávěra slouží úplně k jiným účelům, než který je sledován regulací dotčených ploch, je tento institut k naplnění tohoto účelu zcela nevhodný. Ze všech uvedených důvodů není pořízení stavební uzávěry namísto zakotvení regulativu podmíněnosti plánovací smlouvou vůbec vhodný.

VI. Plánovací smlouva

Potřeba zavedení podmíněnosti rozhodování v území uzavřením plánovací smlouvy byla podrobně odůvodněna již výše. Tato forma podmíněnosti je způsobilá naplnit specifické potřeby hl. m. Prahy tak, aby byl zajištěn stavební rozvoj na území Prahy, který bude udržitelný.

V případě regulativu podmíněnosti plánovací smlouvou postačuje v MPP stanovit pouze základní obsah a podmínky uzavření plánovací smlouvy. Není tedy nezbytné předem detailně specifikovat konkrétní podobu plnění ani vypracovávat komplexní řešení pro všechna dotčená „uzamčená“ území. Tato flexibilita umožňuje přizpůsobit konkrétní podmínky a závazky specifickým charakteristikám jednotlivých lokalit a projektů a době, ve kterých budou tyto povolovány a realizovány. Zasmluvněné řešení nemusí nutně vycházet z předpokladů, které panovaly v době přijímání MPP, ale budou vycházet z aktuálních potřeb dotčené plochy.

Tento nástroj umožňuje také postupné zpřístupňování území po jednotlivých částech dle aktuálních možností jednotlivých stavebníků. Ve většině případů na sobě nebudou stavebníci závislí a budou moci svou část území „odemknout“ nezávisle na svých sousedech, což lze považovat za zásadní benefit oproti ostatním výše popsaným nástrojům podmíněnosti rozhodování v území.

Podmíněnost logicky souvisí se sledovanými cíli územního plánování, kterých nelze dosáhnout jiným, méně omezujícím způsobem, neboť takový nástroj ani neexistuje. Alternativou podmíněnosti jsou rigidnější regulativy, které neumožňují dosažení stanovených cílů za současné minimalizace zásahu do práv dotčených vlastníků. Oproti jiným regulativům je regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou nástrojem flexibilním, který umožňuje reagovat na aktuální podobu i potřeby dotčeného území. Bez jakékoli regulace by mohlo docházet k nekontrolované zástavbě s negativními dopady na infrastrukturu a kvalitu života obyvatel. Dotčené plochy jsou významnými lokalitami z pohledu dalšího rozvoje Prahy; ponechání jejich výstavby bez jakékoli regulace by bylo nevyužitou příležitostí k zásadnímu vylepšení veřejného prostoru a životní úrovně v Praze. Alternativní nástroje podmíněnosti byly podrobně analyzovány a porovnány mezi sebou a pořizovatel dospěl k závěru, že potřebám hl. m. Prahy nejvíce vyhovuje právě nástroj podmíněnosti uzavřením plánovací smlouvy. Jiné nástroje (např. podmíněnost územní studií, regulačním plánem či etapizací) vykazovaly značná negativa a nevýhody oproti podmíněnosti plánovacími smlouvami.

Regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou je způsobilý dosáhnout cíle koordinace rozvoje území při vyšší intenzitě využití území ve

srovnání s jinými alternativami podmíněnosti. Požadavek uzavřít plánovací smlouvu se dotýká pouze rozsahu nově přiznané („nadstavbové“) kapacity, přičemž neomezuje dříve existující (v ÚP SÚ) možnosti míry využití konkrétních ploch/území.

Na základě všech výše uvedených skutečností byla podmíněnost uzavřením plánovací smlouvy posouzena jako nejvhodnější nástroj ke stanovení podmíněnosti rozhodování v území.

K vážení zájmů – přiměřenost zásahu do práv vlastníků v důsledku zakotvení podmíněnosti plánovací smlouvou

Regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou dopadá výhradně na plochy, u nichž MPP výrazně navyšuje míru využití území oproti ÚP SÚ. Z povahy věci tak nejde o restriktivní či zpřísňující opatření vůči stávajícímu právnímu stavu, ale o regulaci podmíněného „nadstandardního“ využití, které je nově umožněno. MPP v těchto případech mění regulaci ve prospěch dotčených vlastníků, neboť navýšení míry využití území zpravidla vede ke zvýšení tržní hodnoty pozemků a k rozšíření spektra možných záměrů. Regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou pouze stanovuje podmínku (uzavření plánovací smlouvy) pro využití této „nově přiznané kapacity“, pakliže započitatelná hrubá podlažní plocha záměru podle čl. 96 odst. 3 převyšuje hodnotu HPP_{ref}.

V řadě případů bylo navýšení míry využití území v MPP iniciováno podněty vlastníků (podávanými původně k ÚP SÚ a následně zohledněnými při tvorbě MPP). Tyto podněty byly vyhodnoceny v rámci zákonného procesu, nicméně je nutno akcentovat, že na takovou změnu neexistuje subjektivní veřejné právo vlastníka; jedná se o diskreční úpravu územně plánovací dokumentace v rámci výkonu samostatné působnosti obce. Zakotvení regulativu podmíněnosti plánovací smlouvou proto nemůže být vnímáno jako „odebrání“ stávajících práv (před nabytím účinnosti MPP), nýbrž jako nastavení podmínky pro využití nové, nad rámec právním stavem ÚP SÚ umožněné kapacity, na kterou nemají vlastníci právní nárok.

Regulativ podmíněnosti plánovací smlouvy navíc nemění ani neomezuje možnost vlastníků využívat své pozemky v rozsahu, který jim náležel podle ÚP SÚ před nabytím účinnosti MPP. Pokud vlastník zvolí záměr, který nepřekračuje původní míru využití území, regulativ podmíněnosti plánovací smlouvy se na něj neuplatní a uzavření plánovací smlouvy se nevyžaduje. Postavení dotčených vlastníků se tak ve vztahu k „původní“ kapacitě nezhoršuje, nedochází k omezení již existujících oprávnění ani k zásahu do podstaty vlastnického práva. Regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou se uplatní pouze v případě, že vlastník hodlá využít navýšenou kapacitu území, kterou mu MPP nově poskytuje.

Regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou má dočasnou povahu. V souladu s § 81 odst. 3 stavebního zákona je stanovena lhůta pro uzavření plánovací smlouvy v délce 6 let ode dne nabytí účinnosti MPP. Tato dočasnost dále oslabuje intenzitu zásahu do práv vlastníků a podporuje předvídatelnost a právní jistotu.

Aplikace podmíněnosti plánovacími smlouvami v návrhu MPP, resp. uzavření samotné podmiňující plánovací smlouvy mezi stavebníkem a hl. m. Prahou, dále přináší mnoho výhod, a to pro všechny smluvní strany. Předmětem plánovací smlouvy je mimo jiné dohoda nad podobou dotčeného území, což v praxi znamená, že před uzavřením plánovací smlouvy, a tedy před rozhodnutím o změně využití území (zpravidla povolení záměru), dojde ke koncepčnímu a komplexnímu prověření dotčeného území v příslušné podrobnosti. Zavedením regulativu podmíněnosti plánovací smlouvou tedy dojde k dosažení cílů, které byly uplatněny připomínkujícími v rámci procesu pořizování MPP, kteří se dovolávali zakotvení regulativu podmíněnosti územními studiemi nebo regulačním plánem, které však s ohledem na jejich nevhodné využití pro tyto případy nebyly zvoleny. Plánovací smlouva s sebou přináší možnost rychlejší, efektivnější a flexibilnější dohody v území mezi soukromým investorem na straně jedné a municipalitou, která hájí zájmy svého území a svých občanů, na straně druhé, o rozvoji a podobě dotčeného území. To vše i podle dosavadní praxe uzavírání smluv o spolupráci podle Metodiky přináší mnohé benefity pro všechny zúčastněné strany a zejména pak pro udržitelný a efektivní rozvoj dotčeného území.

Omezení vlastnických práv je tak proporcionální k významu sledovaného veřejného zájmu a k přínosům, které vlastníci z navýšených kapacit získávají. Současně jsou splněna i dílčí kritéria v rámci zásad subsidiarity a minimalizace zásahů:

Zásah má ústavně legitimní a zákonně opřený důvod:

Zásah spočívá v ochraně veřejného zájmu na udržitelném územním rozvoji, koordinaci výstavby a zajištění adekvátní infrastruktury. Tyto cíle jsou zakotveny v platné právní úpravě územního plánování, zejména ve stavebním zákoně.

Zásah je činěn v nezbytně nutné míře:

Podmíněnost se uplatňuje pouze tam, kde je objektivně potřebná pro koordinaci rozvoje území. Kritéria pro aktivaci podmíněnosti byla koncipována tak, aby reflektovala skutečnou potřebu regulace na základě míry využití území a jeho infrastrukturních kapacit, nikoli plošně na všechny transformační a rozvojové plochy. Regulace se omezuje pouze na využití navýšených kapacit oproti stávajícímu územnímu plánu.

Zásah je činěn nejšetrnějším ze způsobů vedoucích rozumně k zamýšlenému cíli:

Byl zvolen flexibilní mechanismus plánovacích smluv, který umožňuje individuální přístup k jednotlivým záměrům a dohodu mezi smluvními stranami o konkrétních podmínkách. Tento nástroj je méně omezující než rigidní regulativy a poskytuje možnost přizpůsobit regulační požadavky specifickým charakteristikám jednotlivých záměrů. Lhůta šesti let pro uzavření plánovací smlouvy zajišťuje, že podmíněnost není trvalá.

Zásah je činěn nediskriminačním způsobem:

Regulace je garantována jednotným uplatňováním objektivních kritérií na všechny vlastníky, kteří mají srovnatelné postavení (tj. vlastní

pozemky v plochách, ve kterých je ve větší míře navyšována míra využití území). Všechny plochy podmíněnosti byly vymezeny na základě jednotných kritérií.

Zásah je činěn s vyloučením libovůle:

Vyloučení libovůle je zajištěno transparentním vymezením ploch podmíněných plánovací smlouvou v grafické části MPP, jasně stanovenými kritérii pro aktivaci podmíněnosti a předvídatelným rámcem pro uzavírání plánovacích smluv. MPP poskytuje objektivní a ověřitelná pravidla, která vylučují svévolné rozhodování správních orgánů. Základní obsah plánovacích smluv je předem stanoven, což zajišťuje předvídatelnost regulace.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že navrhovaná úprava podmíněnosti splňuje všechna kritéria testu proporcionality a představuje přiměřený a zákonný zásah do vlastnických práv, který je plně odůvodněn ochranou veřejného zájmu na kvalitním a udržitelném územním rozvoji Prahy.

Regulativ podmíněnosti plánovací smlouvou dopadá pouze na nově navýšenou míru využití území, ponechává nedotčený dosavadní rozsah míry využití území dle předchozí územně plánovací dokumentace, je časově limitován a sleduje legitimní veřejný zájem na udržitelném a koordinovaném rozvoji dotčených lokalit. Z těchto důvodů nepředstavuje nepřiměřený zásah do práv dotčených vlastníků a obstojí v testu proporcionality. Veřejný zájem na udržitelném rozvoji a ochraně funkční kapacity území tak z výše uvedených důvodů převažuje nad zásahem do práv vlastníků, který je minimální a vyvážený souvisejícími benefity.

Pro zajištění předvídatelnosti, legitimity, srozumitelnosti a úplnosti je také nutné uvést, že výše uvedené podmínky může naplnit i plánovací smlouva uzavřená před nabytím účinnosti MPP. Již před jeho vydáním a nabytím účinnosti byly totiž uzavírány plánovací smlouvy ke změnám ÚP SÚ, které byly následně věcně z pohledu regulace „implementovány“ též do MPP. Hl. m. Praha v takovém případě nebude požadovat uzavření další „podmiňující“ plánovací smlouvy, když k dané ploše byla před nabytím účinnosti MPP uzavřena plánovací smlouva dle Metodiky, pokud naplňuje všechny požadavky na obsah plánovací smlouvy zakotvené v MPP a která byla uzavřena v souladu s § 130 an. nového stavebního zákona. I plánovací smlouvy uzavřené před nabytím účinnosti samotného MPP tak mohou „odemykat“ plochy vymezené MPP a mohou být předloženy jako příloha žádosti o vydání povolení záměru. Pokud by konkrétní plánovací smlouva nenaplňovala požadavky vymezené MPP a smluvní strany by měly vůli, aby tato plánovací smlouva dané území „odemykala“, předpokládá se uzavření dodatku k takové plánovací smlouvě. Shodně to bude platit v případech, kdy např. MPP umožňuje výstavbu více HPP než změna ÚP SÚ, ke které byla plánovací smlouva původně uzavřena.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.09.02 Ilustrace ploch podmíněných plánovací smlouvou

K článku 161
Základní obsah plánovací smlouvy

Metropolitní plán v souladu s § 81 odst. 3 NSZ stanovuje základní obsah plánovací smlouvy, podmínky a lhůtu pro její uzavření. Podle § 81 odst. 3 nového stavebního zákona má územní plán stanovit pouze podmínky a základní obsah plánovací smlouvy. Nejedná se tedy o vyčerpávající specifikaci obsahu budoucí smluvní úpravy. Tuto interpretaci podporuje také znění Pomůcky k aplikaci plánovacích smluv Ministerstva pro místní rozvoj z roku 2024, ve které MMR k podmiňující plánovací smlouvě uvádí, že*: „Uzavření těchto typů plánovacích smluv je tedy předvídatelné, každý investor předem ví, že ho čeká povinnost uzavření plánovací smlouvy, je obeznámen se základními parametry obsahu budoucí plánovací smlouvy, a zná i důvody této povinnosti.“* Detailní specifikace vzájemných závazků smluvních stran bude předmětem jednání o obsahu plánovací smlouvy. Výsledný obsah uzavřené plánovací smlouvy však musí korespondovat se základním obsahem stanoveným MPP. Tento rámec představuje závazné východisko pro smluvní ujednání.

MPP proto v čl. 161 upravuje pouze základní náležitosti plánovací smlouvy. Jedná se o:

a) identifikace záměru a smluvních stran, včetně vymezení řešeného území a pozemků, na kterých má být záměr uskutečněn,

Toto vymezení je základní informací pro stavební úřad, aby mohl správně vyhodnotit naplnění podmínky stanovené územním plánem, konkrétně identifikaci vztahu mezi stavebníkem a smluvní stranou plánovací smlouvy. Dále pak plánovací smlouvou řešené území nemusí být shodné s plochou podmíněnou plánovací smlouvou vymezenou v MPP, může být menší i větší. Pakliže je menší, musí stavební úřad vyhodnotit rozsah splnění podmínky pouze v části území, a tedy odvodit důsledky pro rozhodování.

b) identifikace základních parametrů záměru a závazek stavebníka se od těchto parametrů neodchýlit s výjimkou nepodstatných odchylek, vymezených v plánovací smlouvě,

Požadovaným obsahem je dále stanovení základních parametrů záměru. Tedy soubor obecných urbanistických principů, které musí záměr, který má být v rámci řešeného území plánovací smlouvou umístěn, dodržet. Základní parametry záměru jsou stanoveny dohodou stran individuálně v rámci jednotlivé plánovací smlouvy, přičemž jejich výčet, komplexita a podrobnost jsou zvoleny dle rozsahu, umístění a druhu záměru. Na základě vyhodnocení praktické aplikace (viz uzavřené plánovací smlouvy na území hl. m. Prahy) lze uvést, že interval řešení se pohybuje od pouhého stanovení maximální kapacity HPP po komplexní strukturální regulační výkresy.

Obsahem plánovací smlouvy má být i závazek stavebníka se od těchto parametrů neodchýlit. Tím bude zaručeno, že stavebník

realizuje v dotčené ploše pouze takový záměr, jehož dopady na územní rozvoj a veřejné zájmy byly předem ze strany hl. m. Prahy posouzeny, a že na tyto dopady bude adekvátním způsobem reagováno právě v plánovací smlouvě. Prostřednictvím tohoto regulativu lze pružněji reagovat na aktuální potřeby dotčené plochy i co do její podrobnější regulace. Tímto je de facto vyhověno požadavkům na podmíněnost regulačním plánem anebo územními studiemi, avšak s více benefity z pohledu veřejných zájmů, procesní ekonomie i dopadů do práv vlastníků dotčených regulativem podmíněnosti plánovací smlouvou. Při uzavírání plánovací smlouvy bude totiž tvořena dohoda mezi stavebníkem a Prahou o podobě dotčené plochy (území), a to způsobem, který je mnohem efektivnější a vhodnější než v případě regulativu podmíněnosti územní studií nebo regulačním plánem, a to jak co do sledovaného cíle, tak co do dopadů do práv stavebníka (resp. vlastníka pozemků).

Díky stanovení základních parametrů výstavby v plánovací smlouvě tak může Praha do jisté míry regulovat novou výstavbu a ovlivňovat její podobu a funkčnost, resp. projednávat a zajišťovat její urbanistické prověření a požadovat adekvátní kvalitu, např. na platformě území studie či jiné prověřovací podkladové studie, které mohou být nedílnou součástí samotné plánovací smlouvy.

Základní parametry budou stanoveny vždy s ohledem na udržitelný rozvoj území ve vztahu k územnímu plánování, vytváření co nejlepších příležitostí a podmínek pro život lidí, vlivu na urbanismus, kvalitu a vybavenost veřejného prostoru, životní prostředí a společnost. Je logické, že navyšuje-li se nenárokově kapacita skrze novou ÚPD, výstavbu nelze realizovat bez toho, aniž by byl zohledněn též její dopad na infrastrukturu a občanskou vybavenost. V rámci plánovací smlouvy by proto mělo být na základě návrhu stavebníka a následné vzájemné dohody mezi Prahou a stavebníkem v ideálním případě dosaženo shody/koordinace ohledně příspěvku stavebníka k rozvoji veřejné infrastruktury a občanské vybavenosti. Takové řešení je v zájmu obou stran – umožňuje samosprávě koordinovat navýšení kapacity infrastruktury pro novou výstavbu a zároveň zvyšuje atraktivitu a funkčnost záměru stavebníka, který na kvalitní infrastruktuře a občanské vybavenosti rovněž závisí.

c) závazek smluvních stran poskytnout si v souladu s plánovací smlouvou součinnost při uskutečnění záměru, který je předmětem plánovací smlouvy, a postupovat při jeho uskutečňování ujednaným způsobem,

V podmiňujících plánovacích smlouvách lze také detailně nastavit podmínky spolupráce mezi stavebníkem, městskou částí Prahy a Prahou při výstavbě záměru stavebníka. Současně se v ní samospráva může zavázat k poskytnutí součinnosti při přípravě a realizaci záměru stavebníka (v rámci své samostatné působnosti) a případně také k jiným povinnostem veřejnoprávní povahy (např. nepodávat opravné prostředky či po určitou dobu nezměnit vydaný MPP). Tím bude zvýšena právní jistota na straně stavebníka i municipality v řízení o povolení záměru a následně i v rámci jeho realizace.

Předmětem závazků smluvních stran plánovací smlouvy mohou být jakékoli závazky zakotvené v § 131 nového stavebního zákona. Veřejnoprávní závazky municipalit jsou upraveny taxativním výčtem; naopak soukromoprávní závazky municipalit a stavebníka jsou tvořeny výčtem příkladným. Aby se mohla Praha zavázat k poskytování součinnosti a jiným závazkům dle § 131 nového stavebního zákona, musí být nejprve postaveno najisto, jak bude daný záměr stavebníka vypadat. Proto je v MPP stanoveno, že základním obsahem plánovací smlouvy musí být též vymezení základních parametrů záměru stavebníka, které je stavebník povinen při realizaci svého záměru dodržet.

d) závazek stavebníka poskytnout hl. m. Praze, nebo se souhlasem hl. m. Prahy městské části hl. m. Prahy nebo třetí osobě, dohodnuté finanční nebo nefinanční plnění a závazek oprávněné osoby toto plnění převzít,

Závazky stavebníka budou v plánovací smlouvě upraveny dle konkrétního případu a plnění stavebníka dle plánovací smlouvy by mělo být úměrné sledovanému cíli. Z toho důvodu ani nelze v MPP sjednat žádné závazky stavebníka konkrétně, dohoda o nich musí být ponechána až na jednání o konkrétní plánovací smlouvě. V opačném případě by nebyla zajištěna dostatečná flexibilita dohody mezi stavebníkem a municipalitou s ohledem na aktuální podmínky v území. Pokud by součástí MPP byly podrobné podmínky ohledně předmětu plnění stavebníka, mohlo by to též překračovat přípustnou míru podrobnosti pro obsah územního plánu stanovenou v § 43 odst. 1 stavebního zákona, což by mohlo být podle judikatury v rozporu se zákonem (viz např. rozsudek NSS ze dne 27. 9. 2017, č.j. 4 As 138/2017-33, č. 3649/2017 Sb. NSS). Konkrétní principy stanovení rozsahu plnění je dále upřesňován metodikou samosprávy.

e) adekvátní instituty k zajištění a/nebo utvrzení závazků smluvních stran.

Na základě vyhodnocení budoucího postupu stanoveného novým stavebním zákonem bylo dospěno k závěru, že stavební úřad při vyhodnocování splnění podmínky dané územním plánem vyhodnocuje pouze samotný fakt uzavření plánovací smlouvy. Vyhodnocení plnění soukromoprávních závazků mu nepřísluší. Z tohoto důvodu je nezbytné, aby smlouva obsahovala adekvátní zajišťovací instituty pro plnění těchto závazků. Tyto instituty jsou dále upřesňovány metodikou samosprávy.

Díky obecné formulaci požadavků na plánovací smlouvu bude také snadnější doložení splnění požadavků souvisejících s podmínkou plánovací smlouvy stavebnímu úřadu v řízení o povolení záměru. Stavební úřad nebude nucen v rámci řízení přezkoumávat výši plnění stavebníka, resp. její soulad s výpočtem stanoveným v MPP.

Vedle toho může plánovací smlouva obsahovat i jiné závazky, na kterých se smluvní strany dohodnou (čl. 161 odst. 3). Základní obsah může být nad rámec článku 161 odst. 1 pro konkrétní plochu individuálně doplněn (v aktuálním návrhu Metropolitního plánu jsou

tyto individuální požadavky stanoveny na základě požadavků vzešlých z projednání s DO). Pokud je základní obsah individuálně doplněn, je tato informace uvedena v KLZ/900. Znění individuálně stanovených požadavků na základní obsah pro konkrétní plochu je pak uvedeno v příloze č. 3 Krycí listy podmíněnosti u jednotlivého krycího listu pro danou plochu podmíněnou plánovací smlouvou, pro kterou jsou individuálně stanoveny požadavky na její obsah.

Stanovení konkrétních principů a jednotného rámce pro přípravu plánovacích smluv je věcí samostatného rozhodnutí samosprávy. ZHMP pro zajištění předvídatelnosti a transparentnosti přípravy plánovacích smluv rozhodlo o kodifikaci tohoto rámce ve formě Metodiky spoluúčasti investorů na rozvoji území hl. m. Prahy. Jedná se samostatný materiál schválený ZHMP a stanovuje detailní podmínky a rámec pro podobu uzavíraných plánovacích smluv. Na základě toho může stavebník předjímat nároky na podobu smluv. Po důkladném zvážení bylo vyhodnoceno, že budou ponechány tyto specifické požadavky (například výši tarifů, konkrétní smluvní ujednání) v rámci samostatného materiálu a nebudou součástí MPP, tedy materiálu ve formě opatření obecné povahy, která se pro materiál tohoto charakteru jeví jako méně vhodná.

Lze tedy konstatovat, že uzavření podmiňující plánovací smlouvy tak významně přispěje k všestrannému a harmonickému rozvoji Prahy. Takovéto řešení lze zároveň označit za vzájemně výhodné řešení mezi soukromým a veřejným sektorem, neboť nenárokové navýšení kapacity území dle změn ÚP SÚ (pořizovaných během pořizování MPP) je možné do návrhu MPP zapracovat. Zároveň bude zajištěno, že takový postup nebude jakkoli poškozovat vlastníka pozemku a jeho legitimní očekávání a současně toto řešení poskytuje samosprávě určitou formu garance či kontroly nad takovýmto nenárokovým zhodnocením pozemků skrze ÚPD při očekávaném postupu dle Metodiky. S ohledem na legitimní očekávání vlastníků a požadavky na transparentní, rovné a předvídatelné postupy municipality tak bude i při uzavírání podmiňujících plánovacích smluv reflektována dosavadní praxe Prahy při uzavírání plánovacích smluv (resp. dříve smluv o spolupráci). Tím bude současně zajištěno, že závazky stran plánovací smlouvy budou vyvážené a odůvodněné.

K článku 162
Plochy podmíněné regulačním plánem

Metropolitní plán nevymezuje plochy ani koridory, ve kterých je podmínkou rozhodování o území vydání regulačního plánu. Možnost zakotvení podmíněnosti rozhodování v území regulačními plány byla v souladu se Zadáním Metropolitního plánu řádně prověřena a na základě tohoto prověření a na základě vyhodnocení připomínek k návrhu pro veřejné projednání (2022) bylo rozhodnuto, že tento regulativ nebude v Metropolitním plánu zakotven, neboť jeho prostřednictvím nelze dosáhnout efektivně sledovaného cíle (k tomu viz blíže odůvodnění k čl. 160 MPP a odůvodnění níže). Namísto toho byl zvolen regulativ podmíněnosti plánovacími smlouvami, jehož zakotvením bylo rámcově vyhověno požadavkům připomínkujících,

respektive tím bylo dosaženo smyslu a účelu požadavků sdělených v připomínkách tak, aby byly současně nejlépe a nejefektivněji současně dosaženy cíle a úkoly územního plánování.

Podle Zadání měla být podmínka pořízení regulačního plánu stanovena pouze v odůvodněných případech po prověření, že pro určité plochy nebo koridory není pro jejich specifickou polohu, význam nebo rozsah, možné stanovit dostatečně určité podmínky uspořádání nebo využití území. Metropolitní plán je však zpracován takovým způsobem, že umožňuje plnohodnotné rozhodování o území celé Prahy.

Vymezená plocha nebo koridor, pro které je stanovena podmínka následného vydání regulačního plánu, jsou do doby jeho vydání a nabytí účinnosti de facto pod stavební uzávěrou. Toto opatření je tedy významným zásahem do vlastnických práv majitelů pozemků a staveb v předmětném území. Mimo skutečnosti uvedené výše, zpracovatelem dále také nebylo v průběhu zpracování návrhu Metropolitního plánu identifikováno žádné natolik problematické území Prahy, ve kterém by byl tak zásadní zásah do vlastnických práv opodstatněný a odůvodnitelný.

Na velká rozvojová území vymezená v ÚP SÚ byly stanoveny stavební uzávěry do doby, než bude zpracováno podrobné řešení jejich rozvoje. Tyto stavební uzávěry byly schváleny spolu s ÚP SÚ a platily od roku 2000 nepřetržitě až do platnosti vybraných ustanovení nového stavebního zákona (zákon č. 283/2021 Sb.), avšak stejně nepřispěly k žádnému posunu a k pořízení regulačních plánů. ÚPčP lze, pokud se uvede v jeho pořízení nebo v zadání, pořídit s prvky regulačního plánu, tak jak to umožňuje novela stavebního zákona platná od 1. 1. 2018, což do určité míry regulační plány nahrazuje. V rámci veřejného projednání (2022) návrhu Metropolitního plánu bylo uplatněno mnoho požadavků různými subjekty, od městských částí, přes zástupce veřejnosti až po dotčené vlastníky, směřujících k požadavkům směřujícím k podmínění rozhodování v území u vybraných ploch pořízením podrobnější územně plánovací dokumentace, konkrétně regulačním plánem (dále také zkráceně podmíněnost regulačním plánem). Jak je uvedeno níže (čl. 163) v rámci území Prahy se pro docilování podrobnějšího prověření území a dosažení koordinace veřejných a soukromých zájmů nejvíce osvědčilo pořizování územních studií pořizovatelem, které de facto regulační plán nahrazují, i přes to, že nejsou pro rozhodování v území závazné. Jsou však zpravidla respektovány samosprávou, vlastníky, úřadem územního plánování, stavebními úřady i dalšími subjekty, a proto běžně postačí pro regulaci klíčových území.

Regulační plán není efektivním nástrojem již z toho důvodu, že zákonné požadavky na jeho formu jsou příliš svazující, kdy se z každodenní praxe ukazuje, vzhledem k odlišnostem různých prověřovaných území jak z hlediska velikosti a volby měřítka, tak z hlediska obsahové struktury, že je zásadní, aby mohl být flexibilně a na míru přizpůsoben obsah zadání, podle kterého bude daný podrobnější podklad pořizován. Regulační plán není vhodným nástrojem i z důvodu jeho přílišné rigidity a komplikované možnosti

jeho změn poté, co je proces jeho pořízení dokončen. Mají-li zúčastněné subjekty zájem na tom se od regulačního plánu odchýlit, nezbývá než projít celým komplikovaným procesem pořízení změny regulačního plánu, který může mít za následek zcela zbytečné průtahy, ale především pak to, že veřejný ani soukromý sektor nejsou nikterak motivovány podporovat pořizování regulačních plánů jako takových, neboť jsou si vědomy časových a finančních komplikací, které by vyvolaly neustálou potřebu změn regulačních plánů. Tím však není myšleno zpochybňování urbanistické koncepce dané regulačním plánem či snaha „prolomit“ nebo obcházet pravidla daná regulačním plánem, ale pouhý vývoj reality v území a změna potřeb v čase (např. v území řešeném Územní studií Holešovice – Bubny – Zátory vyvstala nutnost dílčí úpravy věcného řešení na základě podrobnější technického a statického posouzení podzemní koordinace sítí a dopravní infrastruktury, které nemohlo být známo bez takovéhoto podrobného a specializovaného ověření) či podrobnější technické prověření území a vyvolaná reakce na něj, což jsou aspekty, které zkrátka nebyly a nemohly být známy v době pořízení původní dokumentace, a to zvlášť v Praze, kde vzniká extrémní tlak na koordinaci území a kde se okolnosti vyvíjejí mimořádně rychle a dynamicky tak, že je územní plánování nedokáže včas následovat.

Další ze zásadních nevýhod regulačního plánu je jeho pasivní forma plánování, tedy restriktivní charakter v případě absence dohody, který může vést až k režimu vyvlastnění, tj. ubírá se cestou sporů, blokace území. Ať tak či onak, nezbytnou soukromoprávní rovinu regulační plán zajistit nedokáže a snadno se může stát, že na konkrétních pozemcích bude ve výsledku vymezena např. kýžená veřejná vybavenost, ale stane se tak pouze na papíře, protože k realizaci, majetkovému vypořádání či dohodě v území zkrátka nemusí vůbec nikdy dojít. Ukazuje se proto, že místo vyvlastnění a restriktivního nařizování vede cesta skrze aktivní plánování, tedy iniciaci, diskusi a dohodu, tj. např. právě skrze dojednání plánovací smlouvy obsahující i grafickou část.

V neposlední řadě pak podmíněnost regulačním plánem nenaplňuje očekávání v tom smyslu, že při využití tohoto institutu by přímo v územním plánu muselo být obsaženo zadání pro daný regulační plán (regulační plány), pročež je zcela zřejmé, že při tak náročném procesu zpracování, projednání a vypořádání veškerých náležitostí, které jsou na územní plán Prahy kladeny, již nelze naložit další podrobnost a komplikace do již tak komplikovaného procesu pořizování tím, že by se návrh MPP doplnil ještě o několik zadání regulačních plánů, která by musela být projednána společně s návrhem MPP. Lze jednoznačně konstatovat, že při stávajících legislativních požadavcích kladených na pořízení územního plánu Prahy, jak po stránce procesní a obsahové, ve městě s 57 městskými částmi, pokrývajícího území de facto celého kraje a řešícího 496 km^2, s mnoha dotčenými orgány až v úrovni ústředních správních orgánů (ministerstev), zkrátka nelze naložit ještě další podrobnost a obsah k projednávání.

Výše uvedené důvody vyplývají ze zkušeností z praxe, které byly při vypořádávání připomínek požadujících podmíněnost regulačním plánem posuzovány. Lze shrnout, že je dle zkušeností z praxe prokázáno, že regulační plán není vhodným nástrojem v rámci územního plánování Prahy, natož aby územní plán dokonce regulační plán v některém území požadoval pořídit povinně. Z těchto důvodů nebylo vyhověno požadavkům na podmíněnost regulačním plánem.

K článku 163
Plochy podmíněné územní studií

Metropolitní plán nevymezuje plochy a koridory v nichž je podmínkou pro rozhodování o změnách v území zpracování územní studie.

Možnost zakotvení podmíněnosti rozhodování v území územními studiemi byla v souladu se Zadáním Metropolitního plánu řádně prověřena a na základě tohoto prověření a na základě vyhodnocení připomínek k návrhu pro veřejné projednání (2022) bylo rozhodnuto, že tento regulativ nebude v Metropolitním plánu zakotven, neboť jeho prostřednictvím nelze dosáhnout efektivně sledovaného cíle (k tomu viz blíže odůvodnění k čl. 160 MPP a odůvodnění níže) – jeho vymezení zejména není opodstatněné ani by nebylo účelné. Namísto toho byl zvolen regulativ podmíněnosti plánovacími smlouvami (viz odůvodnění k čl. 160 a 161), jehož zakotvením bylo rámcově vyhověno požadavkům připomínkujících, respektive tím bylo dosaženo smyslu a účelu požadavků sdělených v připomínkách tak, aby byly současně nejlépe a nejefektivněji současně dosaženy cíle a úkoly územního plánování.

Stejně jako u regulačního plánu měla být podmínka zpracování územní studie podle Zadání Metropolitního plánu stanovena pouze v odůvodněných případech po prověření, že pro určité plochy nebo koridory není pro jejich specifickou polohu, význam nebo rozsah možné stanovit dostatečně určité podmínky uspořádání nebo využití území. Metropolitní plán je však zpracován, jak už bylo uvedeno výše, takovým způsobem, že umožňuje plnohodnotné rozhodování o území celé Prahy a zaručuje udržitelný rozvoj území Prahy.

Metropolitní plán obsahuje dostatečně přísné regulativy pro zajištění fungujícího městského prostředí i pro kontrolu kapacit transformačních a rozvojových ploch. Celé území Prahy je podrobně regulováno definicí charakteru území.

V rámci veřejného projednání (2022) návrhu Metropolitního plánu bylo uplatněno mnoho požadavků od různých subjektů – od městských částí, přes zástupce veřejnosti až po dotčené vlastníky, směřujících k požadavkům k podmínění rozhodování v území u vybraných ploch pořízením podrobnějšího územně plánovacího podkladu – územní studie (dále také zkráceně podmíněnost územní studií). V rámci území Prahy patří pořizování územních studií pořizovatelem – úřadem územního plánování pro území Prahy, kterým je odbor UZR MHMP, mezi běžně a úspěšně využívané

nástroje územního plánování, které docilují odborné i politické dohody nad podrobnějším řešením konkrétních území, na základě prověření pořizovatelem a určeným zastupitelem. Benefity územních studií lze spatřovat ve flexibilitě procesu pořízení i v jejich formě, díky čemuž operativně a relativně rychle mohou posloužit pro další úvahy o rozvoji složitých území a zároveň zkoordinovat veřejné a soukromé zájmy. Nad rámec zákona v Praze zároveň v rámci osvědčené praxe jsou všechny územní studie veřejně projednávány, a to včetně relevantních dotčených orgánů, a připomínky jsou vypořádány.

Územní studie jsou přitom pořizovány, aniž by byla povinnost jejich pořízení stanovena územním plánem. Z důvodu značných nevýhod zakotvení podmíněnosti pořízením územní studie přímo v MPP však nebyla tato forma podmíněnosti rozhodování shledána ani jako vhodná, ani jako účelná. I přes všechny benefity územních studií rozvedených výše nelze za stávajících legislativních možností doporučit, aby bylo využito nástroje podmíněnosti územními studiemi, protože z mnohaleté praxe v Praze se ukázalo, že nelze s jistotou na mnoho let dopředu fixně v územním plánu stanovit, která forma podrobnějšího podkladu bude, pro jaké území vhodná. Není vhodné zatížit území takovouto formou určité „stavební uzávěry“, neboť v některých územích může zcela adekvátně územní studii pořízenou pořizovatelem nahradit jiná forma dohody v území, byla-li profesionálně a nadstandardně projednána s veřejností, samosprávou i všemi dalšími relevantními účastníky.

Jako příklad lze uvést Urbanistickou studii Nový Barrandov na území Městské části Praha 5, zpracovanou v roce 2020 architektonickým atelierem A69 – architekti, s. r. o. nebo Urbanistickou studii s prvky regulačního plánu Nákladového nádraží Žižkov na území Městské části Praha 3, zpracovanou IPR a schválenou RHMP 19. 9. 2022, a mnoho dalších.

U takovýchto studií bylo učiněno mnoho kol projednávání s různými účastníky, byly kladně projednány samosprávou a panuje odborná shoda nad jejich urbanistickou kvalitou. I přes to však nejsou a nikdy dle stavebního zákona nemohou být územní studií pořízenou pořizovatelem. Bylo by však zcela zbytečné, v rozporu se správním řádem ve smyslu zásady hospodárnosti a procesní ekonomie a zároveň zbytečně blokační, kdyby pro tato území byla dodatečně pořizována územní studie zcela formalisticky jen proto, že by to vyžadoval územní plán, když veškeré cíle, které by měla územní studie ve shodě s těmito jmenovanými „pouze podkladovými studiemi“ zajistit, již byly adekvátně splněny, a to i v totožném měřítku.

Vzhledem ke správním úvahám uvedeným výše (viz i odůvodnění k čl. 160), v souladu s každodenními zkušenostmi a praxí Prahy za posledních mnoho let, lze konstatovat, že na základě všech dostupných informací a se zvážením všech relevantních faktů a zkušeností nelze vyhovět požadavkům na podmíněnost územní studií v MPP.

Je však třeba dodat, že požadavek na podmíněnost územní studií či jinou formou podrobnějšího podkladu de facto nahrazují regulativy návrhu MPP v T/R plochách v oblastech nových struktur, kde je stanovena tzv. parametrická regulace (procentuální požadavek na podíl veřejných prostranství a občanské vybavenosti), která svým pojetím dociluje téhož cíle a chrání velká transformační a rozvojová území jako celek, zabraňuje „salámové metodě“ a vyžaduje dosažení dohody v území na platformě podrobnějšího prověření adekvátním podkladem, např. právě pořízením územní studie, která je zpravidla tím nástrojem, kterým se nejčastěji předpokládá splnění tohoto požadavku daného parametrickým regulativem.

Obdobně je k regulaci větších území, u kterých je zásadní zajištění koordinace celku při současné garanci umístění určité formy veřejného zájmu, jako je např. park či občanská vybavenost, přistupováno i ÚP SÚ, který pro takto vymezená území výslovně požaduje doložit splnění těchto požadavků prostřednictvím právě územní studie či zastavovacího plánu (bez bližší definice), přičemž bez tohoto nástroje není možné doložit soulad s územním plánem, resp. rozhodovat o změnách v území.

Nad rámec výše uvedeného, vzhledem k novému nástroji podmíněnosti plánovacími smlouvami, který je podrobněji popsán výše viz odůvodnění k čl. 160 a 161, je třeba dodat, že i tento nový regulativ přispívá k určité formě zohlednění a vyhovění připomínek z tohoto okruhu požadavků, které požadovaly podmíněnost územními studiemi, a to proto, že součástí plánovacích smluv pro větší území zpravidla bývá regulační výkres, hlavní výkres územní studie či jiná forma zastavovacího plánu, kterému poskytuje plánovací smlouva potřebnou závaznost. Z tohoto úhlu pohledu tak lze označit požadavky na podmíněnost územní studií za akceptované a zapracované, resp. že jim bylo vyhověno jinak.

Část desátá:
Závěrečná ustanovení

Vyhodnocování plánu

K článku 164
Vyhodnocování Metropolitního plánu

Pro zpracování Metropolitního plánu byl připraven nový bilanční model, jehož cílem je odhad potenciálu jednotlivých částí území a jeho výsledky slouží k hodnocení důsledků navržených úprav. Model vychází z regulace míry využití území k zastavění stanovené pro jednotlivé transformační a rozvojové plochy a kvalifikovaného odhadu možného nárůstu kapacit zástavby ve stabilizovaném území. Na základě těchto vstupních dat se za pomoci bilančního modelu generují bilance hrubých podlažních ploch, počtu bydlících a pracujících osob v jednotlivých místech, čímž vzniká obraz o distribuci kapacit v území. V každé fázi přípravy plánu umožňuje tento model ověřovat vyváženost návrhu z hlediska distribuce kapacit v rámci města a s tím plynoucí nároky na infrastrukturu. Výsledky bilančních výpočtů pro HPP, počet obyvatel a pracujících následně vstupují jako datový podklad do navazujících výpočtů potřebných kapacit infrastruktury (dopravní model, potřeby technické infrastruktury, bilance občanské vybavenosti), které jsou samostatně popsány dále v odůvodnění k tomuto článku, a stejně tak i do hodnocení vlivů návrhu Metropolitního plánu na udržitelný rozvoj území (Vyhodnocení vlivu územně plánovací dokumentace na udržitelný rozvoj území).

Výsledné bilance obsahují informace o stávajících kapacitách, předpokládaném nárůstu a výsledných kapacitách při naplnění návrhu Metropolitního plánu. Výsledné bilance pro jednotlivé T/R plochy a stabilizované části lokalit lze v závislosti na dalším uplatnění agregovat nebo přepočítat na jiné územní jednotky (lokality, bilanční územní celky, městské části, dopravní zóny atp.).

Základní popis postupu je rozdělen na výpočet potenciálu v T/R plochách a ve stabilizovaném území.

Pozn. Vzorce v následujících vysvětleních pro výpočet HPP kombinují slovní spojení s matematickými symboly – symbol „=“ znamená rovná se/rovno, symboly „“ nebo „×“ znamenají operaci násobení, symboly „/“ nebo „÷“ znamenají dělení, symbol „-“ znamená odečítání, symbol „+“ znamená součet. Označení T/R neznamená podíl, ale souhrnné označení transformačních a rozvojových ploch případně skupiny [T+R] ploch.*

Metodika výpočtu HPP v T/R plochách
Bilanční jednotkou jsou transformační a rozvojové plochy nebo skupiny [T+R] ploch. Pro skupiny [T+R] ploch platí, že se regulace vztahuje k celé skupině bez ohledu na hranice jednotlivých dílčích ploch, a proto jsou skupiny [T+R] bilancovány vždy jako by to byla jedna plocha (dále se pro účely tohoto článku pod zkratkou T/R

plocha rozumí transformační nebo rozvojová plocha nebo skupina [T+R] ploch).

Bilancování množství HPP v T/R plochách vychází z navržených regulativů pro stanovení míry využití území k zastavění dle čl. 75–77.

T/R plochy v Metropolitním plánu obsahují řadu požadavků na nové městské parky, náměstí a veřejnou vybavenost. Tyto požadavky mají zásadní vliv na kapacitu jednotlivých ploch. Z toho důvodu je prvním krokem bilancování kapacit určení, jak velká část plochy bude využita pro parky a náměstí, jakou část budou tvořit pozemky veřejné vybavenosti a jakou ostatní zástavba.

V městských parcích a náměstích Metropolitní plán v kombinaci s PSP stanovuje velmi přísné limity pro vznik nových budov, objem HPP v těchto částech tak bude minimální, a proto není bilancován.

Veřejná vybavenost se často svou typologií a způsobem zastavění pozemku výrazně liší od ostatní zástavby a je proto bilancována zvlášť. Obdobně jako u parků a náměstí se samostatně bilancuje pouze požadovaná veřejná vybavenost (vymezená plochou, bodem nebo koeficientem OV_{min} dle čl. 146–148).

Způsob bilancování ostatní zástavby lze rozdělit na dvě kategorie na základě toho, zdali je pro danou T/R plochu stanoveno regulované množství hrubých podlažních ploch HPP_{reg} (jsou pro ni stanoveny kvantitativní koeficienty Z_z a V_z určující kapacitu T/R plochy přímo, viz odůvodnění k čl. 96) či nikoliv.

Bilanční model také obsahuje redukční koeficient (P_{red}), použitý pouze výjimečně, a to typicky pro T/R plochy ve střetu s rozsáhlými koridory dopravní a technické infrastruktury, u kterých nelze realisticky očekávat naplnění kapacity umožněné Metropolitním plánem v plné výši. V některých případech se jedná o T/R plochy, které začleňují stávající stavby technické a dopravní infrastruktury do zastavitelného území a jsou vymezeny pouze z formálních důvodů. Tento bilanční redukční koeficient P_{red} určuje podíl plochy, kterou je možné standardním způsobem využít pro běžnou zástavbu.

<u>Bilancování požadované veřejné vybavenosti v T/R plochách</u>
Kapacita HPP požadovaných pozemků vybavenosti je pro účely bilancování počítána samostatně, a to zvlášť pro občanskou vybavenost (HPP_{OV}) a rekreační vybavenosti (HPP_{RV}). Vzhledem k tomu, že HPP ploch pro občanskou a rekreační vybavenost není zpravidla Metropolitním plánem přímo stanovena, je pro odhad jejich kapacity je použita reprezentativní hodnota zastavění pozemku budovami 30 % pro občanskou vybavenost a 20 % pro rekreační vybavenost v kombinaci s průměrnou podlažností dle regulace Metropolitního plánu. Tyto hodnoty byly stanoveny odborným odhadem na základě analýzy vzorku areálů vybavenosti realizovaných v Praze v posledních 15 letech, s přihlédnutím k jejich prostorovým rezervám a efektivitě využití pozemku. Průměrná podlažnost ($NP_{průměr}$) je vypočtena jako vážený průměr z ploch výškové regulace nad danou T/R plochou. Přípustnost ustoupeného

podlaží je zohledněna připočtením 0,75 NP. Z důvodu specifického využití a s tím související typologie staveb občanské a rekreační vybavenosti a jejich výškového uspořádání, které u vyšší zástavby mnohdy nedosahuje průměrné výškové úrovně okolní zástavby, je pro občanskou vybavenost průměrná podlažnost zastropována na hodnotě 6, pro rekreační vybavenost je pak vždy počítáno s $NP_{průměr}$ sníženým o 1 podlaží.

Pro požadované pozemky veřejné vybavenosti platí:

*HPP_{OV} = požadovaná minimální rozloha pozemků občanské vybavenosti v dané T/R ploše * 30 % * $NP_{průměr}$*

Přičemž pro účely bilancování HPP_{OV} platí že $NP_{průměr} \leq 6$.

*HPP_{RV} = požadovaná minimální rozloha pozemků rekreační vybavenosti v dané T/R ploše * 20 % * ($NP_{průměr}$ - 1)*

Zastavitelné T/R plochy s regulovaným množstvím hrubých podlažních ploch (se stanovenými koeficienty Z_z a V_z)
V T/R plochách v oblastech nových struktur (čl. 77) a ve většině T/R ploch doplňujících stávající struktury (čl. 76) Metropolitní plán stanovuje regulované množství hrubých podlažních ploch – HPP_{reg} (čl. 96). Základní míra využití území je v těchto T/R plochách tedy stanovena přímo, a to pomocí koeficientů Z_z a V_z.

Za podmínek stanovených v čl. 96 odst. 5 a 7 je přípustné umístit i záměr s vyšší kapacitou. Dále mohou být v těchto plochách realizovány omezené kapacity s pracovními místy, které nepodléhají posouzení množství HPP dle čl. 96 odst. 1 (posouzení nepodléhají plochy dle čl. 96. odst. 3, písm. b) e). Tyto možnosti realizace vyšších kapacit byly v bilančním modelu zohledněny a byly vyhodnoceny jejich dopady. Překročení HPP_{reg} je přípustné pouze za stanovených podmínek a nelze tedy předpokládat plošné navýšení v plné výši pro všechny tyto T/R plochy. Pro účely bilancování byl proto stanoven odhadovaný podíl využití možnosti navýšení kapacity na 25 % (s předběžnou opatrností je stanovena spíše vyšší hodnota, než jaká je očekávána na základě pravděpodobnosti naplnění podmínek stanovených v čl. 96).

Koeficienty Z_z a V_z včetně přípustného navýšení kapacity HPP_{reg} jsou popsány podrobněji v odůvodnění k čl. 96. Koeficienty Z_z a V_z jsou stanoveny individuálně pro danou T/R plochu, pro přípustné navýšení (viz odst. 5 čl. 96) platí, že koeficient Z_z lze navýšit o 5 procentních bodů pro typ struktury (01) rostlá, (02) bloková, (03) hybridní, (04) heterogenní a o 10 procentních bodů pro typ struktury (05) vesnická, (06) zahradní město, (07) modernistická, (08) areály produkce, (09) areály vybavenosti a (10) lineární.

Pro T/R plochy s regulovaným množstvím hrubých podlažních ploch s typem struktury (01), (02), (03), (04) platí:

*HPP = ((rozloha T/R plochy - požadovaná vybavenost - požadovaná plocha parků a náměstí) * (Z_z + 5 % * 0,25) * V_z * P_{red}) + HPP_{RV} + HPP_{OV}*

Pro T/R plochy s regulovaným množstvím hrubých podlažních ploch s typem struktury (05), (06), (07), (08), (09) a (10) platí:

*HPP = ((rozloha T/R plochy – požadovaná vybavenost - požadovaná plocha parků a náměstí) * (Z_z + 10 % * 0,25) * V_z * P_{red}) + HPP_{RV} + HPP_{OV}*

Zastavitelné T/R plochy bez regulovaného množství hrubých podlažních ploch (bez stanovených koeficientů Z_z a V_z)
V malých rozvojových plochách navazujících na stávající struktury (čl. 75) a v části T/R ploch doplňující stávající struktury (některé plochy s typem struktury (08) areály produkce, (09) areály vybavenosti a (10) lineární; čl. 76) není Metropolitním plánem stanoveno regulované množství hrubých podlažních ploch (koeficienty Z_z a V_z), nelze tedy kapacitu určit přímo.

Pro výpočet kapacity HPP těchto ploch byly stanoveny adekvátní ekvivalenty – vychází se z průměrného počtu RNP ploch výškové regulace Metropolitního plánu a z reprezentativní hodnoty zastavění plochy (Z_{typ}) pro daný typ struktury.

Reprezentativní hodnoty zastavění Z_{typ} byly stanoveny na základě kvalifikovaného odhadu a analýzy jednotlivých struktur a slouží pouze pro účely bilančního modelu.

typ struktury	Z_{typ}
(01) rostlá struktura	45%
(02) bloková struktura	35 %
(03) hybridní struktura	35 %
(04) heterogenní struktura	25 %
(05) vesnická struktura	20 %
(06) struktura zahradního města	20 %
(07) modernistická struktura	25 %
(08) struktura areálů produkce	50 %
(09) areály vybavenosti – obytné využití	30 %
(09) areály vybavenosti – produkční využití	50 %
(09) areály vybavenosti – rekreační využití	20 %
(10) lineární struktura	20 %

Pro strukturu (09) areály vybavenosti byla tato hodnota Z_{typ} stanovena i s přihlédnutím k danému způsobu využití z důvodu typicky výrazně odlišného prostorového uspořádání. Předpokládané hodnoty zastavění 30 % pro strukturu (09) v obytném využití (občanská vybavenost) a 20 % pro strukturu (09) v rekreačním využití (rekreační vybavenost) se používají i pro bilance požadovaných pozemků vybavenosti v T/R plochách s jinými typy struktur (viz výše).

Průměrná podlažnost ($NP_{průměr}$) je vypočtena jako vážený průměr z ploch výškové regulace nad danou T/R plochou. Pro všechny typy struktur je zohledněna přípustnost ustoupeného podlaží připočtením 0,75 NP. Pokud je Metropolitním plánem navržena výšková regulace

s hladinou věží, je regulace pro konkrétní místo věží zahrnuta do výpočtu průměrné podlažnosti (maximální RNP dle hladiny věží a podíl, pro který je hladinu věží možné uplatnit).
Pro T/R plochy s typem struktury (08) areály produkce a (09) areály vybavenosti v produkčním nebo rekreačním využití je v bilancích počítáno s $NP_{průměr}$ sníženým o 1 podlaží. Z důvodu specifické typologie zástavby se v těchto strukturách nepředpokládá plné využití prostorových regulativů MPP.

Pro T/R plochy bez regulovaného množství hrubých podlažních ploch s typem struktury (08) areály produkce a (09) areály vybavenosti v produkčním nebo rekreačním využití platí:

$$HPP = ((\text{rozloha T/R plochy} - \text{požadovaná vybavenost} - \text{požadovaná plocha parků a náměstí}) * Z_{typ} * (NP_{průměr} - 1) * P_{red}) + HPP_{RV} + HPP_{OV}$$

Pro ostatní T/R plochy bez regulovaného množství hrubých podlažních ploch platí:

$$HPP = ((\text{rozloha T/R plochy} - \text{požadovaná vybavenost} - \text{požadovaná plocha parků a náměstí}) * Z_{typ} * NP_{průměr} * P_{red}) + HPP_{RV} + HPP_{OV}$$

Nestavební a nezastavitelné T/R plochy
Nestavební a nezastavitelné T/R plochy jsou navrženy primárně pro nestavební účely, objem HPP v těchto částech tak bude minimální, a proto není bilancován. Bilanční model zde obsahuje pouze aktuální stávající hodnoty hrubých podlažních ploch na základě prostorových dat IPR Praha o stavu území.

Metodika výpočtu HPP ve stabilizovaném území
Bilanční jednotkou jsou stabilizované části jednotlivých lokalit. Bilancování množství HPP ve stabilizovaném území vychází z regulace míry využití území k zastavění dle čl. 74. Regulativy stanovující míru využití území k zastavění jsou ve stabilizovaném území nastaveny tak, aby byl ochráněn stávající charakter a hodnoty území a nová zástavba se kontextuálně přizpůsobovala okolí. Bilancování navýšení kapacit ve stabilizovaném území neznamená narušení stávajícího charakteru stabilizovaných částí lokalit, ale je nutné jej vnímat jako přirozený proces obnovy města jako je postupné zastavování proluk, konverze stávajících objektů, přistavování nástaveb nebo využití podkroví.

Výchozím bodem pro hodnocení kapacit stabilizovaného území je určení stávajícího množství hrubých podlažních ploch v jednotlivých lokalitách na základě prostorových dat IPR Praha o stavu území.

Na základě analýz prostorových rezerv a vývoje stavebního fondu byl stanoven odborný odhad potenciálního nárůstu celkového objemu HPP v jednotlivých typech struktur zastavitelných stavebních lokalit. Hodnotou $S_{nárůst}$ se rozumí procentuální nárůst HPP ve stabilizované části lokality oproti stávajícímu objemu HPP a byla stanovena ve třech úrovních – 2 %, 5 % a 20 % v závislosti na stanoveném typu struktury.

typ struktury	$S_{nárůst}$ (%)
(01) rostlá struktura	2
(02) bloková struktura	2
(03) hybridní struktura	5
(04) heterogenní struktura	5
(05) vesnická struktura	5
(06) struktura zahradního města	5
(07) modernistická struktura	2
(08) struktura areálů produkce	20
(09) struktura areálů vybavenosti	20
(10) lineární struktura	20

Struktury (01) rostlá struktura a (02) bloková struktura jsou konsolidované struktury v centru Prahy a jeho širším okolí s nízkým výskytem proluk ve stabilizovaných částech lokalit, lze proto předpokládat spíše zásahy drobného rozsahu jako jsou nástavby, přístavby nebo využití některých podkroví. Potenciál stabilizovaných částí lokalit s typem struktury (07) modernistická struktura je výrazně limitován především fixací parku ve volné zástavbě (čl. 94) Metropolitním plánem a specifickou typologií panelových bytových domů. Podkroví se zde téměř nevyskytují. Těmto typům struktur byla stanovena nízká hodnota potenciálního nárůstu HPP.

Stabilizovaným částem lokalit s typy struktur (03) hybridní struktura, (04) heterogenní struktura, (05) vesnická struktura a (06) struktura zahradního města byl stanoven střední potenciál pro doplnění zástavby.

Vyšší potenciální nárůst HPP ve stabilizovaném území je bilancován u lokalit s typem struktury (08) struktura areálů produkce. V těchto lokalitách se i ve stabilizovaném území předpokládá vyšší míra změn související s proměňujícími se provozy jednotlivých areálů (rozšíření nebo nahrazení halových objektů, případně dostavba méně rozsáhlých budov mezi nimi, současně lze pro tuto strukturu přiměřeně překročit maximální počet RNP stanovený dle čl. 98 s ohledem na charakter území). Velkou část stávajících produkčních areálů Metropolitní plán zařazuje do stabilizovaného území, protože se zde nepředpokládá výrazná změna charakteru území, avšak často je zde značný prostor pro racionalizaci a zefektivnění jejich využití. Předpokládaný vyšší nárůst HPP byl z obdobných důvodů stanoven i pro (09) strukturu areálů vybavenosti a (10) lineární strukturu.

Pro stabilizované části zastavitelných stavebních lokalit tedy platí:

$$HPP = HPP_{stav} * (100\ \% + S_{nárůst})$$

Ve stabilizovaných částech zastavitelných nestavebních lokalit a nezastavitelných lokalit není, vzhledem k jejich poměrně přísné regulaci v Metropolitním plánu, předpokládán znatelný nárůst objemu zástavby. Tyto plochy představují rozlohou cca 44 % z rozlohy Prahy, stávající objem HPP zde však představuje pouze cca 0,5 % z celkového objemu. I případný (a vysoce nepravděpodobný) vyšší procentuální nárůst v některé z lokalit by tak představoval kapacitu pod rozlišovací schopností bilančního modelu. Výsledné hodnoty HPP proto u těchto ploch pro potřeby bilancí odpovídají současnému stavu.

Pro stabilizované části zastavitelných nestavebních lokalit a nezastavitelných lokalit tedy platí:

$HPP = HPP_{stav}$

Metodika výpočtu bydlících a pracujících
Počet bydlících a pracujících je odhadem potenciálního množství obyvatel, ekonomické aktivity a jejich rozložení v území města při naplnění kapacit daných Metropolitním plánem. Slouží k návazným bilancím dopravní a technické infrastruktury a vybavenosti, a dále k vyhodnocení vlivů MPP na udržitelný rozvoj území. Výsledky pro jednotlivé lokality umožňují získat obraz distribuce bydlících a pracujících ve městě, který může sloužit k dalším úvahám o jeho možném fungování a rozvoji.

Výpočet
Stávající *počty bydlících*, *pracujících* a stávající množství HPP vychází z prostorových dat IPR Praha aktuálních k roku zpracování MPP.
Nárůst *počtu bydlících* a *počtu pracujících* vychází z kalkulovaného nárůstu HPP (viz odůvodnění k tomuto článku výše), který je pro potřeby odhadu rozdělen zjednodušeně na HPP pro práci a HPP pro bydlení. Nárůst *počtu bydlících* a *počtu pracujících* je vypočten s pomocí následujících koeficientů pro každou strukturu a využití:

- *Podíl bydlení v TR plochách* a *podíl bydlení ve stabilizovaném území* je předpokládané procento zástavby sloužící k bydlení z celkového nárustu HPP.
- *Podíl bytových domů* a *podíl rodinných domů* je odhadované procentuální rozdělení potenciální zástavby sloužící k bydlení mezi dvě typologie a je z něho odvozen průměrný *standard bydlení* pro daný typ struktury.
- *Standard bydlení* je odhadované průměrné množství m^2 HPP zástavby sloužící k bydlení na jednoho bydlícího. Je vypočten jako průměr ze standardů bytových a rodinných domů vážený jejich vzájemným podílem.
- *Standard práce* je odhadované průměrné množství m^2 HPP zástavby sloužící k práci na jednoho pracujícího. *Počet pracujících* je kalkulován z nárůstu HPP zbylého po odečtení procent *podílu bydlení*.

Nárůst *počtu bydlících* a *počtu pracujících* je vypočten následujícími vzorci:

Počet bydlících = ∑HPP × *Podíl bydlení* ÷ *Standard bydlení*
Počet pracujících = ∑HPP × (100 % - *Podíl bydlení*) ÷ *Standard práce*

tabulka koeficientů:

využití	struktura		podíl bydlení v TR plochách	podíl bydlení ve stabil. území	podíl bytových domů	podíl rodinných domů	standard bydlení	standard práce
obytná	(01)	rostlá	20	20	100	0	48	44
	(02)	bloková	60	60	100	0	48	44
	(03)	hybridní	70	15	100	0	48	35
	(04)	heterogenní	70	65	85	15	50	44
	(05)	vesnická	80	80	15	85	62	44
	(06)	zahradního města	85	85	25	75	60	44
	(07)	modernistická	85	85	100	0	48	44
	(09)	areálů vybavenosti	0	10	50	50	56	90
produkční	(03)	hybridní	0	0				35
	(04)	heterogenní	0	0				44
	(07)	modernistická	0	0				44
	(08)	areálů produkce	0	2	50	50	56	110
	(09)	areálů vybavenosti	0	0				90
	(10)	lineární	0	2	50	50	56	110
rekreační	(09)	areálů vybavenosti	0	10	50	50	56	110

Zdůvodnění hodnot koeficientů

Hodnoty koeficientů byly stanoveny na základě explorační analýzy dat o stavu v území. Graf č. 1 zobrazuje průměrný prostorový standard neboli m^2 HPP na jednoho bydlícího či pracujícího (vodorovná osa) a podíl bydlících a pracujících (svislá osa) pro každou lokalitu s alespoň 1000 bydlícími či pracujícími. Hodnoty o stavu v území byly definovány následovně:

Průměrný prostorový standard = ∑HPP ÷ (Počet bydlících + Počet pracujících)

Podíl bydlících + Podíl pracujících = 1

Podíl bydlení (a k němu komplementární podíl práce) byl stanoven zvlášť pro TR plochy a stabilizované území. Podíl bydlení ve stabilizovaném území byl odvozen z explorační analýzy stávajících podílů bydlících a pracujících. V TR plochách se předpokládá vznik zástavby nové, jejíž konkrétní využití a typologie se budou řídit regulativy MPP a aktuálními (budoucími) potřebami, z toho důvodu je v TR plochách pro některé typy struktur odhadován jiný podíl bydlení, než v historické zástavbě (stabilizovaném území). U vybraných TR ploch hybridní (03) a heterogenní struktury (04) byl podíl bydlení individualizován z důvodu jejich specifické polohy, individuální regulace MPP anebo z důvodu, že je předpokládána realizace konkrétního zpracovateli známého záměru se specifickým podílem bydlení a práce.

Standard bytových domů byl určen datovou analýzou stabilizovaných částí vybraných obytných lokalit se zástavbou z bytových domů jako průměrně 48 m^2 HPP na jednoho bydlícího.

Lokalita	Název	Prům. prostor. standard	tis. m^2 HPP	Počet bydlících (stav)	Počet pracujících (stav)
83	Nová Libuš	37	54	1 430	20
137	Družstevní ochoz	45	150	3 220	130
180	U Letňanského lesoparku	54	259	4 580	180
521	Sídliště Zličín	53	263	4 650	300
550	Sídliště Spořilov I.	44	81	1 760	60
568	Sídliště Rohožník	40	99	2 310	160
Celkem		**48**	**906**	**17 950**	**850**

Standard rodinných domů byl určen datovou analýzou stabilizovaných částí vybraných obytných lokalit se zástavbou z rodinných či řadových domů jako průměrně 64 m^2 HPP na jednoho bydlícího.

Lokalita	Název	Prům. prostor. standard	tis. m^2 HPP	Počet bydlících (stav)	Počet pracujících (stav)
260	Lipence	59	148	2 290	220
270	Křeslice	79	90	1 090	60
278	Hájek	64	48	680	60
344	K Barrandovu	64	37	560	20
347	Nový Slivenec	69	37	500	30
352	Horní Krč	62	111	1 620	170
358	U Libuše	68	82	1 100	110
374	Horní Měcholupy	58	89	1 430	110
Celkem		**64**	**642**	**9 270**	**780**

Hodnoty standardů bytových a rodinných domů určené průměrem ze zástavby se příliš neliší od odhadu na základě aktuálně realizovaných staveb a údajů ze Sčítání 2021 [ČSÚ]. Hodnoty u nových celků zástavby se mohou lišit a v čase měnit v závislosti na tržní situaci, kterou nelze předjímat. V širším území lze v dlouhodobém horizontu očekávat vyrovnání těchto odchylek a spolu s klesající intenzitou využití u stárnoucí zástavby i přiblížení k průměrným hodnotám.

Podíly bytových a rodinných domů byly odhadnuty podle možností prostorových regulativů v daných strukturách, protože typologie jako takové MPP nereguluje. Vycházejí z množství HPP pod výškovou regulací 2 RNP, kde lze předpokládat zástavbu rodinnými domy, a 3 a více RNP, kde lze předpokládat zástavbu dominantně bytovými domy. Viz graf č. 2.

Standard práce byl na základě explorační analýzy dat o stavu v území rozlišen do čtyř různých hodnot podle konektivity dané struktury a využití v rámci města a její intenzity využití. Nejnižší hodnotu proto má hybridní struktura, kde se předpokládají menší prostorové nároky administrativy a služeb. Ve struktuře lineární, areálů produkce a areálů vybavenosti s reakreačním využitím byla stanovena nejvyšší hodnota s předpokladem prostornějších provozů výroby, logistiky nebo sportu. Ve struktuře areálů vybavenosti s

produkčním nebo obytným využitím byla stanovena vysoká hodnota s předpokladem naplnění komerčními komplexy, školstvím a sociální či zdravotní péčí. V ostatních strukturách byla stanovena hodnota blízká průměru předpokládající kombinaci výše zmíněných druhů ekonomických aktivit.

Souhrnné výsledky

V Praze je za předpokladu naplnění všech kapacit plánu odhadován narůst počtu bydlících ze stávajícího 1,38 mil. o 675 tis. na celkové 2,06 mil a počtu pracujících ze stávajících 966 tis. o 535 tis. na celkový 1,50 mil. Demografická prognóza pro danou městskou část pro rok 2050 je uvedena v krycím listu odůvodnění lokality.

Poměr bydlících a pracujících

Stávající poměr bydlících a pracujících v Praze je na základě dat IPR Praha cca 0,7 neboli 70 pracujících na 100 bydlících. Praha se tak výrazně liší od celostátního poměru 0,53 [Sčítání 2021, ČSÚ] a to z důvodu odlišné demografické skladby obyvatelstva s převahou skupin produktivního věku a z důvodu výrazné dojížďky z jiných obcí. Poměr kalkulovaného nárůstu bydlících a nárůstu pracujících je 0,79 a je mj. výsledkem velkého kalkulovaného nárůstu HPP v produkčních plochách, k jehož naplnění bude pravděpodobně docházet nižším tempem, a proto poměr není zcela indikativní. Dále je vyšší poměr předpokládán z důvodu růstu metropolitního regionu a zachování role Prahy jako centra pracovních příležitostí pro obyvatele bydlících i ve Středočeském kraji, na základě ÚS PMR a dat IPR Praha byl odhadnut potenciální nárůst obyvatel (490 tis. bydlících) ve Středočeském kraji a dojížďky (130 tis. pracujících). V Praze součet stávajících bydlících a pracujících spolu s jejich nárůstem tvoří výsledný poměr 0,73. Tato hodnota reflektuje kapacitní rezervu produkčních ploch, odlišnou demografii hlavního města a značnou dojížďku z jiných obcí i její potenciální nárůst vzhledem k širším vztahům s metropolitní oblastí. Bilancování regionu je podrobněji uvedeno v kapitole 10 odůvodnění. Širší vztahy jsou podrobněji popsány v kapitole 11 odůvodnění.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.10.01 Grafy bilancování bydlících a pracujících
09.10.03 Ilustrace stávající hustoty bydlících
09.10.04 Ilustrace návrhové hustoty bydlících
09.10.05 Ilustrace stávající hustoty pracujících
09.10.06 Ilustrace návrhové hustoty pracujících
09.10.07 Ilustrace stávajícího poměru bydlících a pracujících
09.10.08 Ilustrace návrhového poměru bydlících a pracujících

Dopravní model v Metropolitním plánu

Modelování dopravy pomocí matematických modelů představuje účinný nástroj pro dopravní inženýrství a rozvoj města. Dopravně inženýrské výpočty jsou jedním ze zásadních podkladů pro hodnocení dopravních systémů i jednotlivých staveb, slouží pro posuzování vlivů na životní prostředí a je součástí komplexního pohledu ve věci přínosů či dopadů na život města jako celku.
V dnešní době tento modelový nástroj ve většině případů nahrazuje

užívání koeficientu růstu dopravy, je doporučován dle normy a je vyžadován v projektech spolufinancovaných Evropskou unií.

Pro dopravní modelování se využívá prostředí PTV VISION (program VISUM a další) jednoho z nejvíce celosvětově užívaných modelovacích softwarů v dopravě od německé firmy PTV Karlsruhe. Dopravní modelování se používá pro predikce očekávaných stavů, zejména pro prognózu výhledových zátěží v automobilové a veřejné hromadné dopravě.

Pro Prahu zajišťují tuto činnost, tvorbu a správu, IPR Praha a Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a.s. Modelování dopravy v obou organizacích probíhá v koordinované spolupráci od počátku tohoto století. Poslání, zaměření a městem svěřené činnosti jsou v obou organizacích odlišné, a proto je různé i využití modelovacích nástrojů.
IPR Praha využívá dopravní model pro vzdálenější časové horizonty, typicky pro potřeby územního plánování Prahy, jeho scénářů, a pro ověření variant plánovaných tras dopravních sítí, včetně podkladů pro posuzování vlivů na udržitelný rozvoj a životní prostředí města.

<u>Princip výpočtu dopravního modelu</u>
Užívaný dopravní model vytvořený pro potřeby Prahy a okolí je čtyřstupňový (fázový), dezagregovaný, multimodální, iterační (sekvenční) mezomodel, využívající logitové funkce, založený na článcích aktivit (demand strata).

- Čtyřstupňový:
  1. KOLIK – objemy zdrojové/cílové dopravy „model aktivit“
  2. KAM – generování, distribuce vztahu „gravitační model“
  3. ČÍM – volba dopravního prostředku logitových funkcí „modal split“ neboli dělba
  4. KUDY – rozvrhování „zatížení jednotlivých parametrizovaných sítí“
- Dezagregovaný:
  rozdělení obyvatel do skupin se stejným, podobným dopravním chováním
- Multimodální:
  víceúčelový, dle úhlu pohledu i jen bi či trimodální. Automobilová doprava (osobní, pomalá), hromadná (metro, tramvaj, vlak, autobus), ostatní, kombinovaná
- Iterační:
  výpočetně se opakující (celý proces výpočtu a postupné vyrovnání 4. fáze)
- Mezomodel:
  z pohledu kombinace velikosti a účelu užívání se nejedná o typický makromodel ani mikromodel

Aby bylo možno co nejvěrohodněji modelovat dopravu ve výhledu, je třeba nejprve vytvořit multimodální mezomodel současného stavu, založený na článcích aktivit (účelech cest a jejich zastoupení). Pro jeho tvorbu se používají dostupné podklady, případně doplněné o nezbytné průzkumy a analýzy. Po prvotním vytvoření následuje kalibrace neboli nastavení velkého množství parametrů modelu. Po procesu kalibrace dochází k validaci, ověření výstupů modelu.

Vyhovují-li odchylky modelových a reálných hodnot daným kritériím, jsou přijatelná včetně popisu možných nejistot, je uznán model za validní a lze jej použít pro predikci, pro vytvoření, stavů (výhledových, variantních apod.).

Z praktických důvodů (velikost a možnosti parametrizovaných sítí) je vždy model rozdělen do dvou sítově oddělených parametrizovaných verzí, automobilové dopravy a veřejné hromadné dopravy. Část automobilové dopravy obsahuje i model dopravní poptávky (stupně 1–3), kde multimodalita celého modelu je v plném rozsahu zajištěna separačními maticemi, obsahující aktuální kvalitativní parametry dopravní nabídky i z verze hromadné dopravy (výstup z fáze 4 pro fázi 2 a 3), a výslednými interaktivními maticemi přepravních vztahů jednotlivých druhů dopravy (výsledky fáze 3 pro fázi 4).

Rozsah a metodika dopravního modelu

Územním rozsahem užívaného modelu jsou hranice Pražského metropolitního regionu, zde se zaměřením, variovanými výstupy na území Prahy. Z pohledu přesahu modelu za jeho hranice neboli vnějších vstupů, je využíván již existující nástroj, kterým je multimodální model osobní dopravy poskytnutý Ministerstvem dopravy ČR (národní model ČR). Zonální struktura tohoto makroskopického strategického modelu v rámci území ČR přibližně odpovídá členění na ORP či správní obvody větších měst, zahraniční územní celky mají obecně hrubší strukturu a s rostoucí vzdálenosti od hranic ČR jsou postupně více a více agregovány. Tyto vstupy se používají převážně invariantně.

Základem pro multimodální model je řada dostatečně rozsáhlých a kvalitních, nejlépe „periodických“ dopravních průzkumů, sledujících nejen počty vozidel či osob během dne v různých prostředcích automobilové a veřejné hromadné dopravy na příslušné dopravní síti (tj. kolik), ale i dopravní chování osob (odkud, kam, čím, proč a jak často). Z průzkumů, pomocí technických norem a odbornými odhady je možné definovat vlastnosti sítě pro stav a výhled, a to s vhodnou hustotou, síť automobilovou (důležitost, strukturovaná rychlost a kapacita, omezení aj.) a síť hromadné dopravy (linkové vedení jednotlivých subsystémů, jízdní doby a řády, kapacita aj.). Tyto parametrizované sítě lze chápat jako nabídku systému, která je napojena na části území (zóny se zdroji a cíli). Náplň území vyplývá ze socio-demografických dat a průzkumů, které mapují umístnění a složení obyvatel, pracovních příležitostí, vybavenosti území apod. Společně s dopravními průzkumy umožnují dezagregaci obyvatel z pohledu dopravního chování generující objemy dopravy neboli poptávku (1. fáze).

Pomocí gravitačního modelu pracujícího s průměrnými časovými maticemi z parametrizovaných sítí, tj. z nabídky a poptávky, popisem dopravního chování a aktivitami umožnují vytvořit matici přepravních vztahů (2. fáze), stále bez rozdělení na jednotlivé druhy dopravy. Následně jsou pomocí matematického modelu volby dopravního prostředku (3. fáze, logitové funkce, sofistikované indikátory) tyto vztahy rozděleny na jednotlivé druhy dopravy, s možností vyloučit předem určité skupiny z volby dopravního prostředku. Tato volba je

závislá na časových a finančních aspektech, jako jsou doba jízdy ve vozidle (individuální automobilová doprava nebo hromadná doprava), doba chůze (na zastávku, při přestupu, k automobilu), doba čekání (na prostředek hromadné dopravy), počet přestupů, cestovní náklady (zastoupení předplatitelů, cena jízdenek, palivo, strukturované parkovné a další), zohledněné případně vahou z průzkumů a analýz. Cílem modelu současného stavu je, aby dopravní chování, například modal split neboli dělba přepravní práce mezi prostředky dopravy, odpovídala dělbě z analýz současného stavu. Výpočet volby probíhá opakovaně až do momentu, kdy dostatečně souhlasí jak globální ukazatele (celkové počty cest, dělba mezi dopravními prostředky), tak i ukazatele lokální (počty cest mezi oblastmi a dělba přepravní práce mezi dopravními prostředky podle bilanční analýzy). Model je i následně validován metodou koeficientu determinance, v případě modelu u vnějších vstupů např. metodou GEH. Výsledná hodnota hovoří o kvalitě celého modelu, a to včetně popisu případných nejistot.

V dalším kroku dochází, již odděleně, k rozvrhování dopravních vztahů (4. fáze), jsou zatěžovány jednotlivé parametrizované sítě příslušnými maticemi z předchozích výpočtů a jsou porovnány s průzkumovými hodnotami. Pomocí odporových funkcí a dalších parametrů jsou pak postupy výpočtů násobně rekalibrovány.
V případě požadavků na ještě větší shodu na profilech, než bylo docíleno plně multimodálním výpočtem, mohou být dokalibrovány jednotlivé profily, ovšem bez vazby na předchozí fáze výpočtu (je tedy vhodné spíše pro jednotlivé dílčí úlohy).

<u>Dopravní model automobilové dopravy</u>
Parametrizovaná síť automobilové dopravy je ve stavech tvořena ve fázi kalibrace vybranou sítí současného stavu, po validaci a dokončené kalibraci pak sítí budoucí (od jen dopravního opatření, přes etapy blízkého horizontu až výhledové, strategické horizonty). Je tvořena komunikační sítí zahrnující dálnice, rychlostní silnice, silnice I. a II. třídy, nadřazený komunikační systém hl. m. Prahy: Pražský okruh, Městský okruh a radiály, dále sběrné místní komunikace a vybrané silnice III. třídy a obslužné místní komunikace (včetně aglomerace).

Struktura sítě
- 19.000 úseků (100 typů, definován rank (důležitost), strukturovaná rychlost V_o (zvlášť pro každý systém), kapacita, počet pruhů apod.)
- 8.000 bodů (min. polovina je křižovatkovými body, 80 typů, definování průměrného či skutečného zdržení pro daný pohyb dle typu křižovatky)
- 1.700 zón s 5.000 specifikovanými konektory (možnost „poddělení zóny“ neboli % rozvržení z dané zóny na více míst připojení v bodech a dále na síť)
- 60.000 dovolených pohybů včetně specifikované či zobecněné hodnoty zdržení (zvlášť pro každý systém)
- Systémy, druhy automobilové dopravy: Osobní Automobily, Pomalá vozidla včetně poddělení dle charakteru (hmotnost nebo interní a externí dle zdroje/cíle)

Výpočet intenzit automobilové dopravy

- pro všechny druhy vozidel najednou už od počátku, nelze opomenout ovlivňování osobních aut pomalými vozidly, snížení kapacity, skutečná rychlost
- metodou ekvilibrium*, postupného iteračního zatěžování pomocí různých impedančních (odporových) funkcí pro každou uvažovanou trasu a následnou volbu (ve více krocích s požadovanou odchylkou), kde výpočtový čas jízdy T_{cur} na úseku zohledňuje postupné čerpání kapacit dle typu komunikace (BPR_i)
- výpočet proveden ve vozidlech, prezentován jako Všechna/Pomalá vozidla za 0—24 hodin průměrného pracovního dne, pro hodinové výpočty není dostatečná datová základna, ale je možné orientačně odvozovat např. špičkovou hodinovou zátěž na úseku, kombinovanou se směrovou nerovností stanovenou průzkumem

*v současné době byl dokončen přechod na jiný systém rozvrhování související s upgradem SW (po zpracování DIP)

Z důvodu možnosti využívat statistické řady je model rozčleněn do tzv. dopravních zón, kde jejich hranice respektují většinou statistické jednotky dle ČSÚ, případně jsou optimalizovány, tvoří jejich části nebo naopak vznikají sloučením. Zóny jsou vázány v základním rozdělení na polohu na Praha – Aglomerace – Vnější vstupy a pro další náplně různých, i zcela odlišných parametrů zón jsou zavedena další rozlišení jako zpřesnění polohy ve městě, typ, charakter dle dopravotvorné aktivity, parkovací zóny, nákupní centra, komerční zóny, logistická centra aj. Pro model jsou k dispozici kvalitativně odlišná data pro Prahu a region, pro region jsou nedostatečná analytická data či nejednoznačné koncepční materiály, včetně jejich množství a případných aktualizací, avšak pro model Prahy vstupují jen jako modelové pozadí.

Základním stavebním kamenem pro náplň zón jsou počty obyvatel (vč. ekonomické aktivity), zaměstnanců, pracovních míst, míst ve školách, různé hrubé podlažní plochy apod. Počet a zastoupení cest, tzv. demand stratum, je dáno, balancováno zjednodušeně na poptávku, tj. na obyvatelstvo, nikoli na nabídku, tj. na počty míst. Vyhodnocením řady speciálních dopravních a dopravně-sociologických průzkumů za posledních cca 20 let a zapracováním aktualizovaných demografických údajů, a vyhodnocení příslušnými statistickými metodami, jako velikost a zastoupení vzorku apod., plyne následující:

- strukturování obyvatel dle věku a ekonomické aktivity z pohledu převažujícího používání prostředku, stále dělené dle účelu cest, v osobách
- zastoupení (balancování) >12 demand stratum (páry aktivit) z kombinací začátku či konců aktivit: bydliště, práce, škola, vysoká škola, ostatní, letiště, vstupy
- distribuce příslušných více než 12 strata s různými parametry pro časové vzdálenosti a použité logitové funkce (bez rozlišení použité dopravy)

- volba dopravy zdroje/cíle matice, hromadné nebo individuální automobilové, na základě systémově oddělených časových indikátorů, pracujících s finančním aspektem (spotřeba, parkovné, jízdné, hodnota času dle prostředku a účelu), opět různé a dělené podle účelu, v počtu osob
- sečtení dílčích matic hromadné dopravy v počtu osob a sečtení dílčích přenásobených matic automobilové dopravy (obsazenost dle účelu a polohy) v počtu vozidel

Obdobným postupem, ale s jinými parametry na základě dopravního chování a soustředěného zdroje či cíle se pak přistupuje k letištním cestujícím.

Matice vztahů z vnějších vstupů, matice pomalých vozidel včetně struktury a tranzitní matice jsou obecně vytvořeny jinými, zejména analytickými průzkumovými metodami nebo například výstupy z celostátních modelů dopravy. Vstupují do výpočtu zatížení od počátku, ale v dalších opakováních se již výrazně nemění. V případě hromadné dopravy postačí výše uvedené použít až pro fázi celkového zatížení sítě hromadné dopravy.

Pro modely výhledové jsou následně převzaty kalibrační parametry a použity společně s novými výhledovými sítěmi, upravenými daty z odborných demografických prognóz a prognózou vývoje bilancí dopravy. Může docházet zároveň k trendovým změnám původních (stavových) parametrů nejen sítí (změna hybnosti, obsazenosti, zavádění zón placeného stání, mýto, emisní zóny, práce z domova apod.).

<u>Dopravní model veřejné hromadné dopravy osob</u>
Parametrizovaná síť veřejné hromadné dopravy osob je obdobně jako u automobilové dopravy tvořena ve fázi kalibrace sítí současného stavu, po dokončení a validaci sítí určitého scénáře. Je tvořena sítí pojížděnou linkami systémů hromadné dopravy.

Struktura sítě:
- až 20.000 úseků (60 typů včetně strukturovaných pěších přestupů mezi systémy, definovaných možností provozu systémů hromadné dopravy, s možnou kapacitou)
- až 600 linek veřejné hromadné dopravy s až 3.000 jízdními řády (počty spojů a jízdní doby pro danou linku, včetně zdržení v zastávkách), tj. cca 40.000 spoji, s možností koordinace
- 8.000 bodů obsahujících více než 4.000 parametrizovaných zastávek (definována možnost zastavení daného systému apod.)
- 3.000 zón (sdružených do mainzones) s 16.000 specifickými konektory (možnost poddělení zóny neboli % rozvržení z dané zóny na více zastávek dle dostupnosti)
- systémy, druhy hromadné dopravy: metro, tramvaj, poddělení vlaků, autobus městský, příměstský, dálkový, regionální, dále pěšky a doplňkově areálový autobus a přívoz aj.

Výpočet intenzit veřejné hromadné dopravy osob:

zatížení sítě hromadné dopravy osobami metodou Headway-based, kde volbu trasy ze zdroje do cíle udává tzv. vnímaný cestovní čas; závisí zejména na dostupnosti zastávky, průměrné doby čekání plynoucí z frekvence spojů, doby jízdy, počtu přestupů a jejich délky; časové aspekty mají různé váhy dle vnímání cestujícími, obdobně je pro jednotlivé dopravní systémy hromadné dopravy uvažována spolehlivost (dodržování jízdního řádu × zpoždění), kde jako nejspolehlivější je uvažováno metro a jako nejméně spolehlivý autobus ovlivňovaný kongescemi, výpočet byl proveden v osobách odlišených dle používaného dopravního prostředku veřejné hromadné dopravy, prezentován za 24 hodin průměrného pracovního dne, pro hodinové výpočty není dostatečná datová základna, ale je možné orientačně odvozovat špičkovou hodinovou zátěž na úseku, kombinovanou však s případnou směrovou nerovností stanovenou průzkumem obdobně jako u poptávky, je v rámci VHD postiženo jiné chování strukturovaných letištních cestujících. Na rozdíl od modelu automobilové dopravy je v modelu hromadné dopravy pro napojení území na síť použit systém dezagregovaných zón a návazných volných konektorů s docházkou. V místě přestupových uzlů je pak navíc definována pěší vazba, přestup (typ a čas) nebo v případě sdružených zastávek časem přestupu mezi systémy přímo v zastávce (čas). Mimo kalibrace modelu(ů), spočívající v porovnávání různých globálních průzkumových a modelových hodnot (počty cest a jejich zastoupení, průměrná délka cest dle prostředku, dělba, objemy a vztahy dílčích matic apod.) a dále ve finální fázi pak sledování rozdílu v zatížení sítí automobilové dopravy a hromadné dopravy z průzkumů a v modelech, je účinným způsobem kalibrace a ověření průzkum projevených preferencí. V jeho rámci je srovnávána skutečná dělba přepravní práce konkrétní části zdroje/cíle matice z teoretického modelu a jsou rekalibrovány hodnoty aspektů, jejich váhy, modální konstanty, citlivost, případně další parametry modelu. Po rekalibraci je model za daných podmínek vyhodnocen koeficientem determinance. Jedná se o statistické porovnání reziduálních a celkových čtverců dělby pro jednotlivá pozorování, tedy o schopnost postaveného modelu postihovat rozdíly v dělbě od průměru. Vyhodnocení nyní používaného modelu formou determinance R2 proběhlo v roce 2023 a bylo dosaženo uspokojující hodnoty. V kontextu Prahy a její dnešní dělby mezi dopravními prostředky, jejím vývojem a očekávaným vypočteným rozdílem pro různé scénáře ve výhledu je zcela dostačující. Za daleko větší nejistotu ve výhledu lze považovat například skutečný vývoj v blízkosti hranic Prahy. Obdobně došlo k vyhodnocení vnějších vstupů do modelu z celostátního modelu provozovaného Ministerstvem dopravy, a to metodou GEH, kde byla konstatována nejistota pouze u objemově marginálních vstupů a bylo spíše přistoupeno ke strukturální změně objemů vzhledem k tranzitní dopravě.

<u>Zpřesnění modelu současného stavu pro modelování výhledových scénářů</u>

Pro tvorbu scénářů výhledového modelu byl nejprve zpřesněn model současného stavu, a to zejména marginální úpravou celkového počtu obyvatel Prahy a jeho rozložení (a s tím související návazné údaje), a dále byl na základě analýzy v rámci IPR Praha upraven i objem

a rozložení pracovních míst v Praze. Do modelové sítě byly zapracovány i případné stávající restrikce či regulativy, které vedly ke zmenšení případných lokálních nepřesností v zátěžích individuální automobilové dopravy. V modelu automobilové dopravy byl zapracován odhad v odlišnosti obsazenosti vozidel dle polohy zdroje/cíle dopravy. Byly zapracovány vnější vstupy na základě celostátního modelu (marginální úpravy objemů a větší úprava struktury z hlediska umístnění zdroje/cíle dopravy). V modelu hromadné dopravy je pak částečně zohledněno i možné strukturované zdržení prostředků hromadné dopravy na území Prahy mající vliv na přerozdělení v rámci subsystémů hromadné dopravy. Výsledkem je větší shoda s průzkumovými hodnotami na sítích, se zachováním sledovaných bilančních hodnot (bez rozhození modelu). Pro případné částečné validace se použil stavový model konce roku 2019 (tj. po zprovoznění tunelového komplexu Blanka a nových úseků metra A), pro porovnání s každoročním sčítáním Technické správy komunikací, a.s., a po dlouhé době prováděným Komplexním průzkumem metra 2015, a tedy ještě bez vlivu následné pandemie covid-19. V současné době se obdobné děje v souvislosti přechodu na novou verzi SW, a tedy strukturně mírně odlišný výpočet, včetně porovnání se stavem 2023.

Z pohledu srovnání modelu stavu a průzkumových hodnot (kalibrace) se pohybují globální ukazatele převážně od 90 do 110 procent, jedná se o bilanční strukturované počty jízd (Praha – Praha, Praha – Aglomerace apod.), kordonové sčítání včetně řezů, výkony na sledovaných, vybraných sítích, strukturovanou dělbu přepravní práce (Praha, Aglomerace), průměrné délky cest dle prostředku, zastoupení účelu cest apod. Lze tedy konstatovat soulad s průzkumovými hodnotami.

Výhledové scénáře dopravního modelu

V rámci aktualizace výhledového modelu (verze 2023), který je dále využíván zejména pro potřeby vzájemného posouzení ÚP SÚ a Metropolitního plánu, došlo k úpravě bilancí a sítí dle uvedených plánů. Oproti původnímu odůvodnění pro období výhledu byly vytvořeny z pohledu demografického vývoje Prahy modely potenciálové, v případě Metropolitního plánu výrazně převyšující střední variantu prognózy vývoje k roku 2050. Nejde o konkrétní rok, ale o období, kdy by mohly být výhledové (dosud nerealizované) dopravní stavby dokončeny. K tomuto období je vztažen demografický vývoj a vnější celostátní vstupy do území, který by měl být v okolí Prahy. Tento horizont bude pravděpodobně růstovým vrcholem předcházejícím následné stagnaci, poklesu, či dalšímu nevýraznému nárůstu obyvatel. Základními výhledovými scénáři jsou výhledový (potenciálový) model ÚP SÚ a model Metropolitního plánu, rozvoj za hranicí Prahy byl uvažován invariantně, a to na úrovni střední prognózy.

Model ÚP SÚ je v modelovém prostředí vlastně aktualizací, revizí dat, tj. sítí automobilové a veřejné dopravy, a územního rozvoje včetně platných změn. Uvažuje se v horizontu roku 2050 se základním demografickým údajem – dosažení cca 1,7 milionu obyvatel, a tomu odpovídajícímu počtu pracovních příležitostí či ekonomicky aktivních

obyvatel plynoucích z předpokládaného vývoje území v Praze. Více než 25% růst obyvatel v Praze mírně překračuje střední variantu prognostického vývoje, převyšuje odhad uváděný projekcí dle Českého statistického úřadu. V modelovém území aglomerace je uvažován do 1 milionu obyvatel a 30% růst přilehlé části aglomerace odpovídá zvýšenému původnímu odhadu dle projekce pro celý Středočeský kraj.

Struktura modelu Metropolitního plánu je totožná, mění se pouze jeho náplň. Nejzásadnější rozdíly z pohledu dopravního modelu jsou zejména v hromadné dopravě, výrazně více nových tramvajových tratí, a dále je prodlouženo metro D až na Náměstí Republiky, je uvažována přestavba železničního uzlu Praha, včetně Rychlých spojení. Z pohledu kombinované dopravy je zapracován rozdíl kapacit parkovišť P+R oproti modelu ÚP SÚ. Komunikační síť individuální automobilové dopravy je velmi mírně odlišná: podoba východní části Městského okruhu, Zlíchovský most, lokální spojení a odlišnosti komunikací. Hlavním demografickým vstupem je více než 2 miliony obyvatel v Praze, odpovídající úplnému naplnění kapacit transformačních a rozvojových ploch vymezených v Metropolitním plánu. Bilance a demografické prognózy Metropolitního plánu jsou podrobněji uvedeny v kapitole 10 odůvodnění.

Z hlediska dopravního modelu byly ve všech výhledových scénářích mimo shodný rozvoj a strukturu přilehlé aglomerace použity či zapracovány následné neměnné, invariantní vstupy: stejný rozvoj zón placeného stání, tzv. humanizace Severojižní magistrály, stejný poměrný růst objemu pomalých vozidel a růst na vnějším kordonu v automobilové i hromadné dopravě, neměnící se konzervativní obsazenost vozidel. Nebyl zohledněn marginální vliv emisních zón (dopad zejména na obnovu vozového parku), bylo pracováno zjednodušeně s mýtem (zaneseno formou dopadů na základě zkušeností ze zahraničí), shodně bylo přistupováno i k zvýšenému podílu práce z domova.

Závěry dopravního modelu

Přes odlišnosti uvažovaných rozvojů, globálně dle přibližně střední a výrazně vyšší varianty prognózy od projekce (tyto navýšení jsou vzhledem k dosavadnímu vývoji na straně bezpečné), výsledky ukazují, že uvažované výhledové stavy prakticky pokaždé znamenají přesunutí automobilové dopravy na nadřazenou komunikační síť, tedy menší podíly automobilové dopravy na méně významných komunikacích. V případě modelu ÚP SÚ lze konstatovat nerovnovážný rozvoj sítí hromadné a individuální dopravy, který může vést až zhoršení podílu hromadné dopravy vůči individuální automobilové dopravě. U verzí Metropolitního plánu je možné pozorovat spíše vliv menších vzdáleností mezi zdroji a cíli, tedy více kratších cest, obecně menší přepravní vzdálenosti a více pěších. Na prognosticky srovnatelných pracovních verzích se jeví z hlediska dopadů v dopravě (modal split, výkony) pro město přijatelnější verze Metropolitního plánu, díky většímu rozvoji hromadné dopravy (například vliv přestavby ŽUP). U prognosticky vyšší verze Metropolitního plánu lze již očekávat lokálně zhoršení kvality standardu hromadné dopravy (více lidí na spoj), a to i vlivem

saturované sítě automobilové dopravy u nejvyšší prognózy. Obecně může docházet v případě výhledových verzí k lokálnímu zhoršení křižovatek, což je dáno plošně vyššími objemy dopravy. Problémem budou tedy spíše menší křižovatky, v zastoupení křižovatek s vyššími vstupy naopak může dojít k poklesu. V případě hromadné dopravy by byla horší situace u povrchových systémů (tramvaj a bus), u metra by došlo k přesunutí nejzatíženějších úseků na cca dnešní úrovni na úseky na trase B (trasa C se odlehčí dokončenou trasou D).
V případě vyšší prognostické verze Metropolitního plánu by bylo z pohledu konzistence vývoje a území, či dojížďky z/do regionu situace konsolidována, oproti ÚP SÚ, uvažovanou kompletní přestavbou železničního uzlu a s tím spojenými Rychlými spojeními, a tedy nutnou segregací na železnici. Z reálnému hlediska je třeba mít na mysli, že z pohledu naplnění rozvojů je vyšší prognóza nepravděpodobná, je na straně bezpečnosti z pohledu dopadů do území.

V rámci dřívějších prací byla modelována orientačně i "nulová" varianta rozvoje sítí, která ukázala v prognózované variantě obecně nižší hybnost a výrazné přetížení stávajících sítí obou systémů (individuální automobilová doprava a hromadná doprava).

Pro další využití pro dopravně inženýrské úlohy z komplexního pohledu, a tedy vlivu na život města, by bylo vhodné používat verze pracující s demografickými objemy od střední prognostické hladiny dle Projekce po střední hladinu dle Prognózy. Pro budoucí lokalizaci rozvoje v území (lokalizace dopravotvorných aktivit) by bylo, vzhledem k obtížnosti prognóz, vhodné pokusit se využívat prostředí syntetické populace. Došlo by tím u částečných náplní potenciálů územně plánovacích dokumentací k podpoře předkládaných lokalizací rozvojů.

V potenciálu modelu je již nyní možné modelovat různé demografické scénáře vývoje, a samozřejmě následné lehčí úlohy týkající se nových částí sítě (etapizace, varianty atd.). Model je a bude stále ve vývoji, nejen příležitostnou rekalibrací, ale i samotnou jeho strukturou, která by měla umožnit jeho ještě lepší přiblížení reálnému dopravního chování osob. Výzvou pro budoucnost je nadále tvorba hodinových či „částidenních“ modelů, pro které je již obtížné pořídit odpovídající analytickou část (finance a rozsah), a v neposlední řadě i užití syntetické populace.

Modelování dopravy pomocí matematických modelů by nemělo končit v rovině základních demografických scénářů a následné distribuce stejného objemu dopravy po různých stavových sítích, ale mělo by být plnohodnotné a zohledňovat reálně, plně i nulová či etapová řešení, obzvláště jsou-li součástí následných porovnání.

<u>Průzkumy a podklady využité pro dopravní model</u>

- Sčítání 2021 pro Praha a Středočeský kraj + údaje o dojížďce Praha (2023, ČSÚ)
- Projekce obyvatelstva v krajích ČR do roku 2050 a dál (2023, ČSÚ)

- Prognóza vývoje obyvatelstva území hl. m. Prahy a odhadů náhradové migrace na období do roku 2050 (2014, akt.2023)
- Průzkum dopravního chování obyvatel trvale bydlících na území hl. m. Prahy
- Průzkum dopravního chování obyvatel trvale bydlících na území pásma PMR
- Průzkum dopravního chování osob bydlících na území hl. m. Prahy
- Průzkum intenzit automobilové dopravy na hranicích hl. m. Prahy
- Průzkum dopravního chování posádek osobních automobilů na hranici hl. m. Prahy
- Automobilová doprava na hranicích PMR (Pražský metropolitní region)
- Vnější hromadná doprava na území hl. m. Prahy
- Vnější hromadná doprava na hranici PMR
- Podklady pro sjednocení a aktualizaci dat z vybraných průzkumů pro sestavení bilancí přepravních potřeb současného stavu (2010, Czechconsult a.s., TSK/ÚDI)
- Velké dopravní průzkumy (2011, Útvar rozvoje hlavního města Prahy)
- Speciální dopravně-sociologické průzkumy pro ověření modelu (TSK/ÚDI)
- Upřesnění a aktuálnějších vstupů pro multimodální dopravní model (2011, 2014, 2023 SUDOP, AFRY a.s.)
- Sčítání automobilové dopravy na území hl.m.Prahy (periodické, každoroční – od 2011 redukce sítě, TSK/ÚDI)
- CSD 2016,2020 Středočeský kraj (ŘSD)
- Přepravní průzkum metro (2004, 2008, 2015, * DP a.s., ROPID)
- Přepravní průzkum tramvaje (2005, 2008, 2011, 2014, 2018,* DP a.s., ROPID)
- Přepravní průzkum autobus dle sektorů SV, JV, SZ, JZ apod. (průběžně,* DP a.s., ROPID)
- Počty přepravených osob na železnici v Praze a Stč. kraji (periodické, ROPID a ČD a.s.)
- Ročenka(y) dopravy hl. m. Prahy (periodické, každoroční, TSK/ÚDI)
- Komplexní dopravní průzkum veřejné části LPR (2009 a 2014, Czechconsult, 2017 CDV-MEDIAN))
- Dopravní průzkum na hraničních přechodech (od 2010, ŘSD)
- Vyhodnocení dat ze sčítačů na zprovozněných částech SOKP (2015, ŘSD, AFRY a.s.)
- Praha kolejová (2008, Útvar rozvoje hlavního města Prahy), akt. koncepcí dle užitého plánu
- Metodický manuál multimodálního modelování osobní dopravy v českém prostředí (2010, NDCON a.s., JC a.s. v rámci projektu výzkumu a vývoje č. CG721-045-190)
- Metropolitní plán Prahy (2015, aktualizace 2022 IPR Praha)
- Územní plán sídelního útvaru hl. města Prahy, vč. schválených změn (03/2025, IPR Praha)
- ÚAP a ZÚR i ZÚR SK
- Rozvojový potenciál ve správních obvodech obcí s pověřeným obecním úřadem ve Stč. kraji (ČSÚ)
- Přesnost provozu tramvají a autobusů (interní, DP a.s.)

- Veřejná hromadná doprava v horizontu návrhu a rezerv ÚPD (interní, ROPID, akt.2025)
- The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal“ (2014, Jaspers)
- Dopravní záměry na území hl. m. Prahy – katalog (2019, akt. 2024, IPR Praha)
- Demografická analýza a prognóza PMO pro období 2030 a 2050 (2016-2019, akt.2024 IPR Praha)
- Multimodální modelování výhledových scénářů ÚP SÚ a připravovaného Metropolitního plánu Prahy (verze 2023, akt. 2025)
  *dále přechod na automatické sčítače

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.10.10 Ilustrace škálových zátěží komunikací

Bilance technické infrastruktury

Bilanční výpočty technické infrastruktury v plně digitalizovaném Metropolitním plánu byly zpracovány jako součást datové základny a umožňují tak velkou variabilitu při tvorbě ilustračních grafických výstupů, schémat a případných webových aplikací. Bilanční údaje zahrnují přibližné a z hlediska rozlišovací schopnosti Metropolitního plánu přiměřeně zjednodušené výpočty potřeb jednotlivých médií technické infrastruktury. Výpočty vycházejí z provedených bilancí rozvojových a transformačních ploch a zpracované demografické bilance Metropolitního plánu.

V níže uvedených výpočtech jsou využity následující vstupní údaje:
N_{BJ} – počet bytových jednotek v bytovém domě (předpokl. nárůst)
N_{RD} – počet rodinných domů (předpokládaný nárůst)
N_O – počet obyvatel (předpokládaný nárůst)
N_Z – počet zaměstnanců (předpokládaný nárůst)
HPP – hrubá podlažní plocha (předpokládaný nárůst) [m^2]
HPP_B – HPP s obytným využitím (předpokládaný nárůst) [m^2]
HPP_N – HPP s neobytným využitím (předpokládaný nárůst) [m^2]
P_{ZAST} – výměra rozvojových a transformačních ploch [m^2]

<u>Zásobování vodou</u>

Výpočet vychází z následujících údajů dle Městských standardů vodárenských a kanalizačních zařízení na území hl. m. Prahy.

- Specifická potřeba pro obyvatele: 160 $l \cdot os^{-1} \cdot d^{-1}$
- Specifická potřeba pro zaměstnance: 70 $l \cdot os^{-1} \cdot d^{-1}$
- Součinitel denní nerovnoměrnosti: 1,29
- Součinitel hodinové nerovnoměrnosti: 2,3

Průměrná denní potřeba pitné vody Q_d [m^3/d]
$Q_d = (N_O * 160 + N_Z * 70)/1\ 000$
Maximální denní potřeba pitné vody Q_{maxd} [m^3/d]
$Q_{maxd} = Q_d * 1,29$
Maximální hodinová potřeba pitné vody Q_{maxh} [l/s]
$Q_{maxh} = (N_O * 160 + N_Z * 70) * 1,29 * 2,3 / 86\ 400$

Na základě výše uvedených bilančních výpočtů jsou potřeby pitné vody odpovídající návrhu Metropolitního plánu, přepočtené dle lokalit města, graficky znázorněny v přehledném kartogramu.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.10 Ilustrace potřeby pitné vody

Kanalizace
Výpočet vychází z následujících údajů dle Městských standardů vodárenských a kanalizačních zařízení na území hl. m. Prahy.

- specifická spotřeba od obyvatele: 190 $l \cdot os^{-1} \cdot d^{-1}$
- specifická spotřeba od zaměstnance: 80 $l \cdot os^{-1} \cdot d^{-1}$
- součinitel hodinové nerovnoměrnosti: 2,3

Specifická produkce odpadních vod od obyvatel a pracovních příležitostí byla v aktualizovaných standardech sjednocena se specifickou potřebou pitné vody. Použité neaktualizované vyšší hodnoty jsou tudíž na straně bezpečnosti.

Výpočtový odtok splaškových vod Q_{spl} [l/s]
$Q_{spl} = (N_O * 190 + N_Z * 80) * 2,3 / 86\,400$

Na základě výše uvedených bilančních výpočtů je výpočtový odtok splaškových vod odpovídající návrhu Metropolitního plánu, přepočtený dle lokalit města, graficky znázorněn v přehledném kartogramu.

Výpočtový odtok vody z návrhové srážky v rozvojových a transformačních plochách Q_{dest} [l/s]
Z hlediska odtoku srážkových vod jsou bilancovány pouze rozvojové a transformační plochy, v nichž dochází ke změnám v uspořádání území a tím k ovlivnění odtoku srážkových vod.

intenzita návrhového deště t_{30}, p_{01}: $i = 153\ l \cdot s^{-1} \cdot ha^{-1}$
koeficient odtoku Ψ – bude doplněn na základě následující tabulky

Koeficient odtoku v závislosti na typu zástavby

č.	typ	koef. odtoku Ψ
1	rostlá zástavba	0,8
2	bloková zástavba	0,6
3	zahradní město	0,4
4	modernistická zástavba	0,5
5	vesnice	0,4
6	heterogenní zástavba	0,6
7	areál OV	0,5
8	areál produkce	0,6
9	areál rekreace	0,3
10	hybridní zástavba	0,6
11	areál komerce	0,6
12	lineární struktura	0,8

$Q_{dest} = P_{ZAST} * \Psi * 153 * 10^{-4}$ [l/s]

Maximální odtok z rozvojových a transformačních ploch dle PSP
Q_{dmax} [l/s]

Dle §30, odst. (2) nařízení hl. m. Prahy č. 12/2024 Sb. hl. m. Prahy, o požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze činí maximální odtok srážkových vod 3 l/s z 1 ha plochy
$Q_{dmax} = P_{ZAST} * 3 * 10^{-4}$ *[l/s] P*

Rozdíl mezi Q_{dest} a Q_{dmax} musí být v rámci budoucí zástavby v podrobnějších dokumentacích kompenzován návrhem vhodných opatření pro hospodaření se srážkovou vodou.

Na základě výše uvedených bilančních výpočtů je předpokládané maximální množství odtoku srážkových vod z rozvojových a transformačních ploch odpovídající návrhu Metropolitního plánu přepočtené dle lokalit města graficky znázorněno v přehledném kartogramu.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.11 Ilustrace odtoku splaškových vod
09.10.12 Ilustrace odtoku srážkových vod

Zásobování teplem CZT
Pro stanovení orientační výkonové potřeby tepla je použita průměrná plošná potřeba tepla, vycházející ze zkušeností s výstavbou současných objektů v nízkoenergetickém standardu. U ploch určených k bydlení se jedná o specifickou potřebu 0,05 kW na 1 m^2 HPP, u neobytného území 0,1 kW na 1 m^2 HPP.

Hodinová potřeba tepla G_h [kW]
$G_h = HPP_B * 0,05 + HPP_N * 0,1$

Na základě výše uvedeného bilančního výpočtu jsou potřeby tepla odpovídající návrhu Metropolitního plánu, přepočtené dle lokalit města, graficky znázorněny v přehledném kartogramu. Bilancovány byly pouze lokality v dosahu systému CZT.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.13 Ilustrace potřeby tepla a plynu

Zásobování plynem
Hodinová potřeba plynu Q_h [$m^3 \cdot h^{-1}$]
Výpočet potřeby zemního plynu vychází z výpočtu potřeby tepla uvedeného výše. Hodinová maximální potřeba tepla v kW je převedena prostřednictvím účinnosti a objemového spalného tepla zemního plynu na množství plynu v m^3. Výpočet vychází z následujících průměrných hodnot:

- H_S = 10,5 kW/m^3 objemové spalné teplo zemního plynu
- η = 0,85 účinnost

$Q_h = G_h / (H_S * \eta)$

Na základě výše uvedených bilančních výpočtů jsou potřeby plynu odpovídající návrhu Metropolitního plánu, přepočtené dle lokalit města, graficky znázorněny v přehledném kartogramu. Bilancovány byly pouze lokality mimo dosah systému CZT.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.10.13 Ilustrace potřeby tepla a plynu

Zásobování elektrickou energií

Soudobý příkon P_S [kW]

$P_S = (N_{RD} * 4,25) + (N_{BJ} * 2,35) + (HPP_N * 0,04)$

Výpočet vychází z následujících průměrných hodnot specifických soudobých příkonů pro potřeby orientačních výpočtů konzultovaných s provozovatelem elektrorozvodné sítě (Pražská energetika a.s.):

- bytová jednotka (vč. domovní režie, drobných nebyt. funkcí a VO): 1,2 – 1,5 kW/b.j.
- rodinný dům (vč. VO): 3,0 – 3,5 kW/RD
- rezerva pro elektromobilitu a klimatizaci 1 kW/bj (v bytovém i rodinném domě), dle podnikové normy PREdi
- komerční (neobytná) HPP (vč. VO): 0,035 – 0,045 kW/m^2

Na základě výše uvedených bilančních výpočtů jsou potřeby elektrické energie odpovídající návrhu Metropolitního plánu, přepočtené dle lokalit města, graficky znázorněny v přehledném kartogramu.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění

09.10.14 Ilustrace potřeby elektrické energie

Bilance občanské vybavenosti

Účelem bilance je vyhodnotit výměry ploch pro občanskou vybavenost ve vztahu k potenciálnímu počtu obyvatel při naplnění kapacit obytných ploch. Na základě počtu bydlících a datové analýzy byla vyčíslena potřeba ploch pro mateřské, základní a střední školy a po zohlednění kapacit existujících škol byla spočtena bilance občanské vybavenosti.

Do bilance vstupují navržené body a plochy občanské vybavenosti a podíly stanovené parametrickými regulativy (čl. 144). Do bilance nevstupují lokality veřejné vybavenosti (čl. 145), protože se zpravidla jedná o areály nadřazené vybavenosti jako kampusy vysokých škol, nemocnice nebo výzkumná centra. Do bilance nevstupuje rekreační vybavenost. Území vykazuje velké výměry ploch rekreační vybavenosti a lokalit rekreační vybavenosti s nízkou intenzitou využití, které pravděpodobně pokryjí budoucí potřeby obyvatelstva. Plochy stávající občanské a komerční vybavenosti do bilance nevstupují, protože jsou ve většině případů využity jinak než právě pro školství a zpravidla se u nich nepředpokládá významné zvýšení intenzity využití nebo jeho změna. Stávající vybavenost do bilance vstupuje skrze registrovanou kapacitu školních zařízení dle ÚAP, bez ohledu na jejich plošnou výměru. Míra využití těchto ploch je různá, vychází

z lokální situace, ÚP SÚ a je často ovlivněna zahrnutím sportovišť a proto nebylo vhodné od ní odvozovat budoucí potřebu ploch.

V bilanci není rozlišováno vlastnictví pozemků či veřejné a soukromé školství tak jako není Metropolitním plánem regulativně rozlišeno u využití občanské vybavenosti. Do bilance nebyly zahrnuty plochy občanské vybavenosti, na nichž se pravděpodobně budou realizovat jiné typy občanské vybavenosti - zpracovateli známé záměry staveb zejména pro zdravotnictví, sociální péči, obranu a bezpečnost státu a další.

Byla bilancována polovina potřeby mateřských škol s předpokladem, že druhou polovinu poptávaných kapacit budou tvořit drobná zařízení v rámci smíšeného obytného využití lokalit. Tento předpoklad odráží stav, kdy cca polovina stávajících kapacit MŠ existuje bez nutnosti určení územním plánem, a také podpůrné regulativní podmínky Metropolitního plánu, které umožní navyšovat regulovaný objem zástavby v T/R plochách o občanskou vybavenost (viz čl. 96 odst. 3 písm. b)). Potřeba základních škol byla bilancována ze 100 %. Dále byla bilancována polovina potřeby SŠ s předpokladem, že přibližně polovina studentů dochází na školu v okolí bydliště a druhá polovina podle preference kamkoli v Praze. Pro celkovou bilanci Prahy byla bilancována potřeba všech tří druhů škol ze 100 %.

Potřeba domovů pro seniory nebyla bilancována, protože lze předpokládat, že z důvodu jejich rentability jakožto obytné funkce se v tržním prostředí dokáže z velké části uplatnit sama v rámci smíšeného obytného využití lokalit a ve zvýhodněné pozici navíc v rámci lokalit občanské vybavenosti, ploch občanské vybavenosti (nezahrnutých do této bilance) anebo ploch stávající občanské vybavenosti navýšením kapacit existujících zařízení.

<u>Použité koeficienty</u>
Potřeba ploch pro školy byla odvozena od podílu žáků z počtu bydlících a podle analýzy typologie školních areálů.

Podíl žáků je vypočten z dat StatIS MŠMT o počtu žáků ve školních zařízeních a počtu obyvatel dle ČSÚ. Pro bilance byl stanoven dle nedávných maxim v Praze:

	žáků na 1000 obyvatel	dle
MŠ	33	12/2015
ZŠ	89	12/2022
SŠ	57	12/2024

Pomocí těchto koeficientů je spočtena potřebná kapacita škol pro budoucí počet obyvatel. Od ní je dále odvozena potřebná plocha pozemku pro mateřské, základní a střední školy, která je rozlišena podle předpokládané průměrné míry využití ploch pro občanskou vybavenost dle struktur (nejedná se o závazné hodnoty a MPP v zásadě umožňuje vyšší míru omezenou pouze prostorovými limity).

	plocha na žáka [m^2]

struktura		MŠ	ZŠ	SŠ
(01)	rostlá	14	8	6
(02)	bloková	14	8	6
(03)	hybridní	14	8	6
(04)	heterogenní	22	15	10
(05)	vesnická	30	26	14
(06)	zahradního města	30	26	14
(07)	modernistická	30	26	14
(08)	areálů produkce	30	26	14
(09)	areálů vybavenosti	30	26	14
(10)	lineární	30	26	14

Hodnoty byly stanoveny na základě průzkumu aktuálních realizací škol, konkrétně HPP (Základní školy: manuál pro zadávání projektů veřejných budov, ČVUT, 2022), průměrné zastavěnosti pozemku a podlažnosti.

Pro bilancované celky byly stanoveny prahové velikosti škol:

	Prahová kapacita		
	MŠ	ZŠ	SŠ
T/R plochy	100	810	720
Lokality	100	540	480
Bilanční územní celky	100	270	360
Městské části	100	270	240

Výsledky

Pro všechny územní celky byla spočtena kapacita, potřeba a bilance ploch občanské vybavenosti. Ilustrace v příloze zobrazuje územní celky s kalkulovanou kladnou, vyrovnanou nebo zápornou bilancí včetně souhrnné bilance za celé území. V součtu může Praha plně a s rezervou nasytit základní potřeby školství pro návrhový počet obyvatel v rámci vymezených ploch pro občanskou vybavenost, a to i po zohlednění existujících deficitů školství. Viz graf č. 6 v příloze. Ve většině území městských částí je navíc indikován přebytek ploch, který znamená menší důraz na jejich využitelnost případně možnost zahrnutí přidružených atletických hřišť.

Komentář k indikovaným deficitům v území:

Deficit znamená odhad ploch, které bude potřeba využít v rámci obytného (nebo produkčního) využití v případě naplnění kapacit stanovených MPP a splnění dalších předpokladů, neznamená nutnost budoucí změny MPP. Prakticky k deficitu nemusí dojít z mnoha důvodů, například pokud nárůst HPP nebo obyvatel v TR plochách či stabilizovaném území bude nižší než očekávaný, pokud maximální podíl žáků bude nižší než historický, pokud dojde k intenivnějšímu zastavění ploch pro školy nebo k výraznému zkapacitnění existujících škol apod. V obytných lokalitách může navíc docházet k volnému umisťování drobnější vybavenosti, která pomůže pokrývat lokální potřeby. Konkrétní deficity mohou být odrazem specifické situace v území:

- Žižkov – Deficit vychází z potřeb kapacitních T/R ploch lokality 065 Nákladové nádraží Žižkov, které nemají regulativ občanské

vybavenosti. Občanská vybavenost se zde bude realizovat v rámci obytného využití a je předmětem plánovacích smluv, MPP pro toto území vymezuje podmíněnost plánovací smlouvou. Deficit může být nižší při efektivnějším využití ploch pro občanskou vybavenost 800/501/2356 a 800/501/2357 v lokalitě 501 Jarov.

- Černý most – Deficit vychází z potřeb TR ploch lokalit 503 Sídliště Černý most a 176 Rajský vrch, které vzhledem ke svým jednotlivým kapacitám nemají regulativy občanské vybavenosti. V těchto územích je dominantní vlastnická účast města nebo je vymezena podmíněnost plánovací smlouvou.

- Hloubětín – Deficit vychází z potřeb TR ploch lokality 084 Lehovec. V území je rozsáhlá vlastnická účast města a je vymezena podmíněnost plánovací smlouvou.

- Košíře – Deficit vychází ze stavu v území, kde je kalkulován relativní nedostatek míst na základních školách vzhledem ke stávajícímu počtu obyvatel. V lokalitě 335 Cibulka dojde ke zkapacitnění základní školy v rámci plochy stávající občanské vybavenosti. Deficit může být vyrovnán efektivnějším využitím plochy pro občanskou vybavenost 800/340/2202 v lokalitě 340 Na Farkáně.

- Pankrác – Formální stávající deficit v území je způsoben polohou základních škol za hranicí tohoto celku, přestože je jimi dobře obsloužen. V kompaktním městě lze očekávat efektivní umísťování vybavenosti bez nutnosti vymezení dalších rezervních ploch.

- Nové Letňany – Deficit v lokalitě 080 Nové Letňany vychází z odhadu na základě pořizované územní studie, která v přibližně 80 % vymezených ploch pro občanskou vybavenost nepředpokládá školství. Sousední lokalita 505 Sídliště Letňany má kalkulovaný výraznější přebytek a v širším kontextu mají území městských částí Praha 9 a Praha 18 dostatek ploch pro občanskou vybavenost.

- Záběhlice – Deficit vychází ze stavu v území, kde je kalkulován relativní nedostatek míst na základních a středních školách. Území má již velký rozsah ploch stávající občanské vybavenosti, které mohou být více využity, a při intenzivnějšímu zastavění navržených ploch pro občanskou vybavenost lze rezervy v území považovat za dostatečné.

- Lokalita 077 Opatov vykazuje mírný deficit v důsledku T/R ploch, které nemají regulativ občanské vybavenosti. Metropolitní plán pro toto území vymezuje podmíněnost plánovací smlouvou, která může být prostředkem jak občanskou vybavenost doumístit, pokud realizovaná zástavba dosáhne navržených kapacit. Území v širším kontextu má dostatek rezerv, aby absorbovalo i lokální nedostatek.

- Lokalita 173 Černý kůň vykazuje mírný deficit v důsledku již dokončené zástavby bez občanské vybavenosti. Navrženou občanskou vybavenost bodem lze při jejím intenzivnějším zastavění považovat za dostačující. Území v širším kontextu má dostatek rezerv, aby absorbovalo i lokální nedostatek.

Viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.15 Ilustrace bilance občanské vybavenosti
09.10.16 Ilustrace potřeby občanské vybavenosti
09.10.17 Grafy bilancí občanské a rekreační vybavenosti.

K článku 165
Index využití lokality

Index využití lokality je číselně vyjádřenou abstrakcí plánu, umožňující průkazné a přehledné vyjádření stanovené (dovozené) kompozice Prahy (převedením regulativů do odpovídajících kapacit navrhované zástavby, jejich agregací za lokality a zobrazení v mapě).

Index umožňuje především porovnání hustot zastavění budovami jednotlivých zastavitelných stavebních lokalit a sledování jejich vývoje. Jedná se tedy především o nástroj urbanistické koncepce, který může a má zároveň sloužit k průběžnému vyhodnocování naplněnosti ploch navržených v Metropolitním plánu.

Definované indexy využití obecně vyjadřují poměr mezi součtem hrubých podlažních ploch a plochou (průmět části zemského povrchu do vodorovné roviny), na které se tyto HPP nachází, platí tedy:
i = Σ HPP / plocha lokality anebo její části

i_s – stávající index stabilizované části lokality
Jde o podíl mezi součtem HPP stávajících budov ve stabilizované části lokality (bez T/R ploch) k 1. 1. 2025 a rozlohou této části, platí tedy:
i_s = Σ HPP ve stabilizované části lokality / rozloha stabilizované části lokality

i_n – návrhový index využití lokality
Návrhový index je informací o bilancovaném potenciálu celé lokality. Jde o podíl mezi součtem HPP v lokalitě po naplnění Metropolitního plánu (pro danou lokalitu součet HPP stávajících budov k 1. 1. 2025 ve stabilizované části lokality, předpokládaného nárůstu HPP ve stabilizované části lokality a předpokládaných HPP v T/R plochách v případě jejich naplnění) a rozlohy této lokality, platí tedy:
i_n = (odhadovaný budoucí Σ HPP ve stabilizované části lokality + navržený nebo odhadovaný Σ HPP v T/R plochách) / rozloha lokality

Rozdíl mezi návrhovým indexem využití lokality a skutečným budoucím indexem využití lokality
Metropolitní plán nenavrhuje přesné množství HPP pro každou jednotlivou plochu na území Prahy. Regulované množství HPP (viz čl. 96 textové části) je stanoveno u zastavitelných T/R ploch s obytným využitím a u části zastavitelných T/R ploch s produkčním využitím. Do

regulovaného množství HPP však nejsou zahrnuty úplně všechny HPP záměru (viz odst. 1 a 3 čl. 96), např. výsledné HPP podzemních garáží nebo technických prostor tak nelze ze stanovené regulace dovodit. Regulované množství HPP je také přípustné překročit za podmínek uvedených v odst. 6 a 7 čl. 96 textové části – v bilancovaných kapacitách je s předběžnou opatrností počítáno se stavem, kdy by byly tyto výjimky využívány poměrně často, tj. že by bylo využito 25 % přípustného navýšení kapacity HPP všech T/R ploch v každé lokalitě.

U zastavitelných T/R ploch s rekreačním využitím a části zastavitelných T/R ploch s produkčním využitím regulované množství HPP není stanoveno, kapacita je však omezena prostorovými regulativy (zejména výškovou regulací, případně zastavitelností plochy budovami), u těchto ploch je výsledná kapacita HPP odhadnuta z navržených prostorových regulativů.

Ve stabilizovaném území není taktéž HPP regulováno přímo, kapacita je omezena výškovou regulací a regulativy, které zajišťují přizpůsobení nových záměrů stávajícímu charakteru. U těchto ploch je výsledná kapacita HPP odvozena ze stávající kapacity HPP procentuálním navýšením na základě typu struktury (+2 % u struktur (01), (02), (07), +5 % u struktur (03), (04), (05), (06) a +20 % u struktur (08), (09), (10)). Podrobněji je způsob regulace kapacit popsán v odůvodnění k čl. 73–77 a postup bilancování Metropolitního plánu v odůvodnění k č. 164.

Z výše popsaného vyplývá, že bilancované kapacity, a tedy i návrhový index využití lokality je vypočten zčásti na základě stanovených regulativů a zčásti na základě určitých předpokladů. Reálná budoucí situace tak může být do určité míry odlišná, jde však v měřítku územního plánu 1: 10 000 o relativně přesně provedený odborný odhad.

Použití indexů využití lokalit
Indexy využití nejsou regulativem, ale pouze ukazatelem míry využití lokalit, nelze je využívat pro dílčí rozhodování v území.

Důvodem je postup jejich automatizovaného generovaní, přičemž samotná hodnota vzniká souhrnem jednotlivých ploch v lokalitě. Tento postup tedy nelze aplikovat zpětně na jednu parcelu. Pro rozhodování o podmínkách využití a uspořádání menších částí území (zejména jednotlivých pozemků) má být index využití území využíván pouze jako podpůrná informace o podmínkách v lokalitě a vyjádření urbanistické koncepce konkrétní části města.

Výpočtem indexů využití lokalit v Metropolitním plánu a jejich uvedením v odůvodnění se, na rozdíl od předchozích územně plánovacích dokumentací, bilance územního plánu nejen transparentně zveřejňují, ale stávají se přímo jeho neoddělitelnou součástí. Zpřístupnění informací získaných z bilancí Metropolitního plánu může být dále poměrně jednoduše přizpůsobeno dalším uživatelským skupinám a jejich potřebám.

Srovnávání indexů využití lokalit
Indexy využití lokalit mohou být v Metropolitním plánu srovnávány mezi jednotlivými zastavitelnými lokalitami nebo mezi sebou v rámci jedné lokality (stávající index stabilizované části a návrhový index).

Porovnání lokalit mezi sebou
Modelovou ukázku vzájemného srovnání indexů využití zastavitelných lokalit lze demonstrovat na příkladu dvou lokalit, s rostlou strukturou a strukturou zahradního města.

První část tabulky zobrazuje dílčí hodnoty, které jsou typické pro dané typy struktur. Vzájemné srovnání jednotlivých hodnot je jistě možné, ale neříká nic o výsledném poměru hustot v obou strukturách, lokality tedy nelze z hlediska intenzity využití území plnohodnotně srovnat.

Index využití lokality takové srovnání umožňuje, a proto jej také Metropolitní plán zavádí. Díky této hodnotě lze říci, že lokalita s rostlou strukturou je 6x hustší z hlediska objemu zástavby než lokalita se strukturou zahradního města. Zjednodušeně lze tedy odhadovat, že za předpokladu obdobného poměru různých způsobů využití a obdobných prostorových standardů pojme zástavba v první lokalitě 6x více aktivit, obyvatel, pracujících atp.

	rostlá struktura	**zahradní město**
podlažnost (NP)	6	2
procento ulic (%)	30	20
procento parků (%)	5	5
zastavěnost bloku (%)	60	25
index využití lokality	**2,40**	**0,40**

Sledování stavu, potenciálu a vývoje konkrétní lokality
Při srovnávání stávajícího indexu stabilizované části lokality a návrhového indexu lokality lze odhadnout změnu v území – lze mluvit o změně míry využití lokality z hlediska zastavění budovami, tedy o doplňování, zahušťování nebo ředění zástavby.

Modelovou ukázku srovnání návrhového indexu a indexu stabilizované části lokality lze demonstrovat na lokalitě blokového města:
stávající index využití stabilizované části lokality i_s = 1,50
návrhový index využití lokality i_n =1,65
podíl i_n / i_s = 1,65 / 1,50 = 1,1
Výsledek srovnání ukazuje, že navržená budoucí podoba lokality (zahrnující jak novou zástavbu v zastavitelných T/R plochách, tak odhad zahuštění struktury ve stabilizovaném území – dostavba proluk, nástavby, podkrovní prostory apod.) může být o 10 % hustější oproti dnešní hustotě v její stabilizované části.

Pro účely zobrazení některých jevů a změn navrhovaných Metropolitním plánem lze spočítat stávající index využití lokality i_0. Vychází ze stávajícího množství HPP získaných z průzkumu území, platí tedy:
i_0 = *stávající HPP v lokalitě / rozloha lokality*

V lokalitách, které jsou tvořeny pouze stabilizovaným územím, se indexy i_0 a i_s k 1. 1. 2025 rovnaly.
Srovnáním stávajícího indexu využití lokality a návrhového indexu využití lokality je možné průběžně vyhodnocovat postupné naplňování Metropolitního plánu. S novou výstavbou se stávající index využití lokality postupně přibližuje indexu návrhovému:
stávající index $i_0 = 1,11$
návrhový index $i_n = 1,50$
podíl $i_0 / i_n = 1,11 / 1,50 = 0,74$
Výsledek srovnání ukazuje, že v současné době je potenciál lokality naplněn ze 74 %.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.18 Ilustrace stávajícího indexu využití lokalit
09.10.19 Ilustrace stávajícího indexu využití stabilizované části lokalit
09.10.20 Ilustrace nárůstu indexu využití lokalit
09.10.21 Ilustrace návrhového indexu využití lokalit

K článku 166
Index ekologické stability

Index ekologické stability ($\mathbf{i}_{es}$) poskytuje možnost snadného srovnání míry stability ekosystémů mezi jednotlivými lokalitami nebo hodnocení jejich vývoje v čase. Je jedním z vhodných ukazatelů – indikátorů, prostřednictvím něhož lze sledovat způsob naplňování Metropolitního plánu, neboť cíl postupného zvyšování ekologické stability je jedním z těch, které Metropolitní plán pro otevřenou krajinu stanovuje a regulačními podmínkami podporuje. Index ekologické stability, přes svoji schematizující podobu a konstrukci, nesporně lépe vyjadřuje skutečný stav v území, než zcela formální koeficient ekologické stability (KES), existující dokonce ve dvou odlišných výpočtových vzorcích, přesto v minulosti vyžadovaný jako tzv. povinný sledovaný jev v ÚAP jednotlivých obcí.

Index ekologické stability je váženým průměrem SES jednotlivých ploch podrobného strukturálního členění (dle čl. 107) v dané lokalitě.

Index ekologické stability neslouží k rozhodování v území, pouze k vyhodnocování Metropolitního plánu. Tím se liší od využívání hodnot SES v rámci provádění změn v území dle čl. 108.

viz příloha č. 1 kapitoly 9 odůvodnění
09.10.22 Ilustrace indexu ekologické stability

Přechodný regulativ

K článku 167
Nedokončené záměry

Regulativ pro nedokončené záměry byl do návrhu MPP doplněn na základě vyhodnocení výsledků veřejného projednání, konkrétně na základě požadavků, které namítaly, že návrh MPP nepřiměřeně zasahuje do právní jistoty stavebníků. Jako příklad lze uvést i ty stavebníky, kteří připravili své záměry v dobré víře ještě podle regulativů ÚP SÚ v době jeho účinnosti.

Změna regulativů územního plánu obecně může negativně zasáhnout do právní jistoty a legitimního očekávání adresátů, kteří se nacházejí v postavení stavebníků snažících se získat povolení pro jimi navržený záměr, neboť stavební úřad aplikuje podle § 96 odst. 2 věta první správního řádu územní plán platný a účinný v okamžiku jeho rozhodnutí, bez ohledu na to, podle jakého územního plánu byly záměry připraveny a jaký územní plán platil v okamžiku podání žádosti stavebníka o povolení záměru. (srov. rozsudek NSS ze dne 25. 9. 2008, č. j. 6 As 23/2006-98, ze dne 21. 12. 2022, č. j. 2 As 83/2021-23, nebo ze 22. 4. 2024, č. j. 9 As 14/2023-58, nebo ze dne 27. 3. 2025, č. j. 6 As 140/2023-47).. Jedná se přitom o dlouhodobé procesy počínající záměrem realizovat určitý projekt, přes související právní prověrky, investice, nákupy potřebných nemovitostí k realizaci projektu, projekční práce, opatřování závazných stanovisek dotčených orgánů a vyjádření vlastníků veřejné infrastruktury až po samotná povolovací řízení. Každý krok je ze strany stavebníka spojen s nemalými časovými i finančními náklady a stavebník jej činí s důvěrou v platnou a účinnou územní regulaci.

Smyslem regulativu je proto zajištění důvěry a přiměřené kontinuity územního plánu, ochrana nabytých práv, dobré víry a legitimního očekávání dotčených osob, omezení retroaktivních účinků MPP na již v minulosti započaté procesy a zajištění postupné adaptace na něj.

Ochrana legitimního očekávání, důvěry v právní regulaci a dobré víry je součástí základních principů materiálního právního státu, jak vyplývá z konstantní judikatury Ústavního soudu (nálezy sp. zn. Pl. ÚS 21/96, sp. zn. Pl. ÚS 2/02, sp. zn. I.ÚS 642/03, sp. zn. Pl. ÚS 9/07, sp. zn. Pl. ÚS 12/14 a další).

Možnost, vhodnost a potřebnost zmírňujícího regulativu pro již zahájené, ale dosud nedokončené řízení o záměrech potvrdila i judikatura (rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 13. 5. 2025, č. j. 64 A 1/2025-290 v bodech 155 až 158 rozsudku) a nadřízený orgán územního plánování (metodické sdělení odboru územního plánování Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 3. 10. 2025, č. j. MMR-66632/2025-81 s tam uváděnými argumenty a judikaturou).

V této souvislosti lze především zdůraznit argument, že obec může ve své územně plánovací dokumentaci stanovit i takové regulativy, které právní předpisy výslovně neupravují, jak vyplývá z nálezu Ústavního soudu ze dne 14. 5. 2019, sp. zn. III. ÚS 3817/17, ve věci

územního plánu města Pec pod Sněžkou. Ústavní soud v právní větě tohoto nálezu uzavřel, že „*Přijme-li územně samosprávný celek při realizaci svého ústavně zaručeného práva na samosprávu podle sedmé hlavy Ústavy České republiky územně plánovací dokumentaci, která obsahuje jiné prvky regulace, než lze dovodit z vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, přičemž nelze dovodit rozpor této regulace s příslušnými ustanoveními zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, (zejména s obecně formulovanými kautelami jeho § 18 a § 43 odst. 1), pak takové jednání nelze hodnotit bez dalšího jako vybočující z mezí zákonnosti a ústavnosti, nezasahuje-li do věcí, jejichž regulace má celostátní význam, tedy nikoli význam jen pro konkrétní územní společenství občanů.“*

Obec tedy může v rámci svého ústavně zaručeného práva na samosprávu stanovit ve své vlastní územně plánovací dokumentaci i takové regulativy, včetně regulativů majících charakter přechodných ustanovení, které právní předpisy výslovně neupravují, pokud to zákon výslovně nezakazuje a pokud jsou v souladu s principy, cíli a úkoly územního plánování a jsou přiměřené a odůvodněné legitimní potřebou nebo legitimními zájmy. Přesně o takový typ regulace se v případě daného ustanovení jedná, neboť není v rozporu se právními předpisy ani nezasahuje do obsahu nadřazené územně plánovací dokumentace, není v rozporu s cíli a úkoly územního plánování a je odůvodněna legitimním cílem v podobě ochrany právní jistoty vlastníků, investorů a stavebníků v dotčeném území.

S ohledem na značnou časovou náročnost a finanční náklady stavební přípravy záměrů, velikost Prahy, počet dotčených vlastníků, investorů a stavebníků a množství rozpracovaných projektů, je nezbytné zajistit potřebnou právní jistotu pro subjekty, které již dlouhodobě připravují své projekty, resp. ty které svou projektovou přípravu již dokončili a podali žádost o příslušné povolení jejich záměru podle stavebního zákona, ale řízení před stavebním úřadem dosud k datu nabytí účinnosti Metropolitního plánu – z důvodů obvykle nezávislých na jejich vůli a iniciativě – nebylo dokončeno, případně sice bylo dokončeno, ale v důsledku mimořádných opravných prostředků znovu obživlo nebo bylo obnoveno.

Regulativ MPP v odstavci 1 stanoví, že záměry, u nichž bylo před datem nabytí účinnosti Metropolitního plánu zahájeno jakékoli povolovací řízení podle stavebního zákona č. 183/2006 Sb. nebo podle nového stavebního zákona, které k datu nabytí účinnosti Metropolitního plánu nebylo dokončeno, se pro účely Metropolitního plánu považují za přípustné v rozsahu, v jakém byly přípustné podle regulativů ÚP SÚ, ve znění účinném k poslednímu dni účinnosti ÚP SÚ.

Povolovací řízení je zahájeno dnem podání žádosti, a právě tento okamžik je rozhodný pro aplikaci tohoto regulativu. Výhodou tohoto okamžiku, oproti jiným potenciálně možným řešením je, že je

jednoznačně prokazatelný veřejnoprávním úkonem (podáním) vůči orgánu veřejné moci a zároveň je v dispozici stavebníka, v zájmu, jehož právní jistoty se tato úprava navrhuje. Uvedené řešení má tedy nejlepší potenciál naplnit shora uvedené cíle zajištění ochrany důvěry v územně plánovací regulaci, dobré víry a legitimního očekávání dotčených osob. Naproti tomu např. okamžik rozhodnutí stavebního úřadu je předem nejistý, není v dispozici stavebníka a nelze se na něj spoléhat. Nejisté by rovněž bylo spoléhat se na neurčitý a nekonkrétní stupeň rozpracovanosti přípravy záměru, který by nebyl ohraničený určitým veřejnoprávním úkonem. Takový přístup by mohl vést též nerovnému přístupu, neboť by bylo nutné ad hoc stanovovat, pro který záměr regulativ platí a pro který už ne. Další výhodou zvoleného řešení je, že umožňuje po celou dobu správního řízení aplikovat jednotná pravidla územního plánu, a to od okamžiku zahájení řízení do jeho skončení.

Zároveň jde o okamžik, v němž již stavebník nutně musí mít zpracovanou dokumentaci pro povolení záměru, tj. musí jít o již skutečně připravený a vážně míněný projekt, neboť dokumentace pro povolení záměru je povinnou součástí žádosti o povolení záměru podle § 184 odst. 2 písm. a) nového stavebního zákona (podle stavebního zákona již nyní žádosti podat nelze, u něj jde pouze o historicky zahájená nedokončená řízení). Není-li součástí žádosti dokumentace pro povolení záměru, stavební úřad žádost neprojedná a podle § 185 odst. 3 písm. a) nového stavebního zákona žádost odloží, čímž je řízení bez projednání a bez aplikace čl. 167 skončeno. Není proto možné účelově využít benefity čl. 167 podáním blanketní žádosti o povolení záměru bez existence dokumentace pro povolení záměru.

Pro povolení záměru stavebníka, na který bude dopadat čl. 167 odst. 1, bude rozhodující znění ÚP SÚ ve znění jeho dalších změn k poslednímu dni účinnosti tohoto územního plánu, před jeho nahrazením Metropolitním plánem. Pro tyto záměry tedy bude aplikován ÚP SÚ, ve znění všech jeho změn, které byly již v minulosti řádně posouzeny a projednány s veřejností i dotčenými orgány a bylo možné jej přezkoumat v rámci soudního či správního přezkumu Tato úprava se proto nemůže nově dotknout práv třetích osob ani veřejných zájmů.

Jak vyplývá již ze samotného normativního významu názvu článku 167, nedokončené záměry jsou bez dalšího všechny záměry, které nebyly ke dni nabytí účinnosti MPP dokončeny. Relevance MPP u nedokončených záměrů nastává buď v případech nedokončených drobných staveb, které se nepovolují, ale platí pro ně územní plán a hmotné právo, nebo v případech kdy tyto záměry vyžadují rozhodnutí (povolení) stavebního úřadu.

Jde-li o nedokončené záměry, které se povolují, pak se od okamžiku zahájení původního řízení o žádosti o povolení záměru odvíjí logika celého regulativu, který dopadá jako hmotněprávní regulativ na všechny nedokončené záměry ve všech jejich procesních fázích. Jde-li o dosud nedokončený záměr, který vznikl, ale nebyl dokončen před nabytím účinnosti MPP, pak není záměrem jej problematizovat, ale

naopak umožnit jeho dokončení i po nabytí účinnosti MPP. Součástí dokončování jsou jak faktické práce a činnosti, které budou podle tohoto regulativu legální, tak i procesní úkony a další povolení, které by měly být při splnění dalších podmínek vydány, pokud bylo přede dnem nabytí účinnosti MPP zahájeno původní řízení o povolení záměru. Těmito povoleními budou zejména vydání stavebního povolení navazujícího na územní rozhodnutí, vydání povolení změny stavby před dokončením navazující na stavební povolení, vydání kolaudačního rozhodnutí, případně rozhodnutí o předčasném užívání, zkušebním provozu apod. U těchto navazujících řízení na původní řízení o povolení záměru se nevyžaduje, že by musela být zahájena rovněž přede dnem nabytí účinnosti MPP. Naopak lze očekávat, že tato navazující řízení, v nichž se uplatní regulativ podle čl. 167, budou zahajována a dokončována ještě v průběhu dalších let podle tempa dokončování legálně povolené výstavby.

Řízeními a povoleními navazujícími na původní řízení o povolení záměru, které bylo zahájeno přede dnem nabytí účinnosti MPP, jsou i řízení o opravných prostředcích ve věcech nedokončených záměrů, v nichž se rovněž uplatní regulativ čl. 167 umožňující jejich povolení, opět bez ohledu na to, kdy budou tato navazující řízení zahájena. Jejich iniciace není vždy v možnostech stavebníka, a proto se ani u nich – na rozdíl od zahájení původního řízení o povolení záměru – nevyžaduje, že by musela být zahájena přede dnem nabytí účinnosti MPP. I řízení o opravných prostředcích navazující na původní řízení o povolení záměru, v nichž se uplatní regulativ podle čl. 167, budou zahajována a dokončována ještě v průběhu dalších let.

Pouze z důvodu instruktivnosti a uživatelské přívětivosti je příkladný výčet řízení navazujících na původní řízení o povolení záměru uveden v odstavci 2. Že jde o výčet demonstrativní, vyplývá z použité spojky „i“ („Za nedokončená řízení se považují i řízení…“).

Za nedokončená řízení se dle odst. 2 považují i řízení o opravných prostředcích, řízení přezkumná a soudní, jakož i opakovaná řízení navazující na zrušení rozhodnutí. Vzhledem k tomu, že obecná správní zásada rozhodování podle stavu k okamžiku rozhodnutí platí i pro odvolací správní orgán, bylo potřeba do pravidla navrženého v odstavci 1 zahrnout i odvolací řízení. Obdobně to platí i pro přezkumné řízení podle správního řádu, soudní řízení podle soudního řádu správního a opakovaná (obživnutá) řízení po zrušení původních pravomocných rozhodnutí.

Vzhledem k tomu, že nedokončenými záměry jsou všechny záměry, které nebyly ke dni nabytí účinnosti MPP dokončeny, tak za nedokončené řízení podle čl. 167 odst. 2 MPP se považuje i řízení o změně záměru před dokončením podle § 224 nového stavebního zákona, případně ještě i podle § 188 stavebního zákona, neboť jde o řízení ve věci nedokončeného záměru. Řízení o změně záměru před dokončením je věcně i funkčně provázané s původním povolovacím řízením. Toto řízení nelze chápat jako samostatné a na původním povolení nezávislé řízení, nýbrž jako jeho pokračování, jehož účelem je modifikace již povoleného záměru ještě před jeho dokončením. Řízení o změně záměru před dokončením lze zahájit pouze před

okamžikem dokončení stavby, pokud je potřeba změnit původní návrh, který stavební úřad povolil. Může se přitom jednat o dva okruhy změn, jednak změny oproti vydanému povolení a jednak změny oproti dokumentaci pro povolení stavby ověřené stavebním úřadem. Současně zákon výslovně stanoví, že změnu záměru před dokončením lze realizovat jen na základě povolení. Předmětem tohoto řízení přitom nejsou nové, autonomní záměry, ale výlučně změny původního záměru. Z hlediska systematiky proto řízení o změně záměru před dokončením nepředstavuje nové řízení o záměru, ale dílčí fázi realizace již povoleného záměru a tvoří tak s původním povolovacím řízením jeden celek, obdobně jako další řízení výslovně zmíněná v odstavci 2 článku 167 MPP. Tento závěr odpovídá i judikatuře, podle níž pojem „záměr“ zahrnuje nejen jeho prvotní povolení, ale i jeho následné modifikace v průběhu realizace (viz např. rozsudek Krajského soudu v Praze ze dne 29. 9. 2021, č. j. 55 A 95/2019-33, na který je odkazováno i v komentáři k § 4 nového stavebního zákona (Bursíková, L., Korbel, F., Černý, P., Lachmann, M., Roztočil, A., Bohadlo, D. a kol. 2025).

V opačném případě by přechodné ustanovení nechránilo ty záměry, u nichž je před jejich dokončením nutné provést změnové řízení, a to třeba i v případech, kdy tato potřeba objektivně nevznikla v důsledku jednání samotného stavebníka, ale např. v důsledku změn vnějších okolností, které stavebník ze své podstaty nebyl schopen nikterak ovlivnit. Přitom pokud by tyto okolnosti nastaly před vydáním povolení a ke změně by došlo ještě v průběhu povolovacího řízení, bylo by možné tuto změnu provést dle regulativů ÚP SÚ.

Výklad, podle něhož řízení o změně záměru před dokončením sdílí právní režim původního povolení, proto zajišťuje rovné zacházení s obdobnými situacemi a naplňuje princip právní jistoty a legitimního očekávání stavebníků. Současně jde o výklad odpovídající povaze tohoto řízení jakožto pokračování původního povolovacího procesu, nikoli o zavedení nové kategorie nedokončených řízení.

Zároveň platí, že regulativ v čl. 167 nijak nebrání realizovat či dopovolit záměry podle MPP, pokud stavebník nebude mít zájem využít beneficia předchozího územního plánu. Formulace tohoto regulativu stanoví přípustnost pro nedokončené záměry v rozsahu, v jakém byly přípustné podle regulativů Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, vydaného usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999, ve znění účinném k poslednímu dni účinnosti Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy. Pozitivní stanovení této přípustnosti má alternativní charakter a v žádném případě neznamená vyloučení přípustnosti podle MPP. Bude-li nedokončený záměr přípustný podle MPP, není důvod tento regulativ aplikovat a bude na místě jej posuzovat podle MPP.

K článku 168
Údaje o počtu stran textové části, rozsahu příloh a grafické části Metropolitního plánu

V souladu s přílohou č. 7 vyhlášky č. 500/2006 obsahuje textová část Metropolitního plánu v článku 168 údaje o počtu listů samotné textové části včetně počtu listů příloh a počtu výkresů připojené grafické části včetně počtu schémat, kterými je grafická část doplněna. Požadavek vyhlášky uvádět v dokumentaci počet listů může být pro posouzení dokumentace zavádějící, proto byl doplněn (Metropolitní plán je využívanější ve své digitální verzi) počtem stran. Počet listů je vyloženě formálním údajem, Metropolitní plán se navíc dá publikovat v různých podobách a formátování (například ve formě knižního atlasu).

Sebemenší formální změna dokumentace v průběhu projednání, případně zveřejnění textové části v jiné formě, než v oficiálním paré pokaždé vede k jinému počtu stran a listů.

Samostatné odůvodnění požadavků na obsah Metropolitního plánu viz kapitoly 4 a 12 odůvodnění, obsahující odůvodnění souladu Metropolitního plánu s požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích vyhlášek a se Zadáním.

Tradiční (zákonem vyžadovaná) tištěná forma výkresové a textové části je vhodná zejména pro účely studia celkové urbanistické koncepce území a zjišťování zásadních územních vazeb a závislostí. Nicméně, pro potřeby rozhodování o umístění konkrétních záměrů v území, které se ve velké většině odehrávají v územním detailu jednotlivých pozemků či plošně nerozsáhlých území, jsou mnohem efektivnější jiné způsoby prezentace. Stěžejním výstupem Metropolitního plánu jsou nově Krycí listy lokalit – ucelená souhrnná informace o regulaci a možnostech rozvoje každé lokality Prahy. Prezentace Metropolitního plánu využívá všechny současně použitelné technologie, aby plán mohl komunikovat co nejpřirozeněji se všemi hlavními skupinami uživatelů. Vedle tištěné podoby je Metropolitní plán dostupný ve webovém prostředí přizpůsobeném prohlížení na mobilních telefonech, tabletech a jiných zařízeních.

---------- *** ----------