

# **textová část odůvodnění**

**kapitola 11 - Vyhodnocení koordinace využívání území z hlediska širších územních vztahů.**

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](http://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 Kočíčka  
Ing. arch. Kristián Krajňák / Ing. arch. Ivana Kúsková / Eliška Pilná, AADipl  
Ing. arch. Hana Procházková / Ing. arch. Daniel Volek

ve spolupráci s ostatními kanceláři IPR Praha

# 11. VYHODNOCENÍ KOORDINACE VYUŽÍVÁNÍ ÚZEMÍ Z HLEDISKA ŠIRŠÍCH ÚZEMNÍCH VZTAHŮ

## 11. 1. Uspořádání území

### 11. 1. 1. Pozice Prahy v mezinárodním kontextu

Praha patří mezi největší města České republiky i středoevropského prostoru. Podle údajů Českého statistického úřadu dosáhl počet obyvatel hlavního města 1 407 084 osob k 31. 12. 2025, přičemž dlouhodobě vykazuje rostoucí trend. V mezinárodním srovnání měst podle počtu obyvatel se Praha řadí mezi středně velká evropská města globálního významu. V přehledu World Population Review – Largest Cities by Population (2025)<sup>1</sup> je Praha evidována na 435. místě z 822 sledovaných měst. Podle počtu obyvatel se Česká republika v porovnání s ostatními evropskými státy řadí na 13. příčku (data k roku 2025)<sup>2</sup>. Praha se pak dle populace v porovnání s ostatními evropskými metropolemi řadí mezi Kodaň (1 400 740) a Bělehrad (1 412 950)<sup>3</sup>

Pražská aglomerace je v mezinárodních srovnáních hodnocena jako funkční městská oblast (Functional Urban Area, FUA) podle metodiky OECD, která vymezuje aglomerace na základě skutečných vazeb mezi jádrem města a jeho zázemím, zejména dojížděky za prací a službami. V tomto vymezení dosahuje pražská aglomerace více než dvou milionů obyvatel, a ve světě se tak řadí přibližně na 300. příčku. V evropském měřítku patří mezi největší funkční městské oblasti Istanbul, následovaný Paříží a Londýnem. Velikostní kategorie pražské aglomerace je v evropském kontextu srovnatelná s dalšími významnými městskými oblastmi, jako jsou Lyon nebo Bukurešť, které se rovněž pohybují kolem hranice dvou až dvou a půl milionu obyvatel v rámci funkčního vymezení. Například Švédsko, které má obdobný celkový počet obyvatel jako Česká republika, vykazuje vyšší míru koncentrace obyvatelstva do aglomerace hlavního města, kdy ve funkční městské oblasti Stockholmu žije přibližně 2,4 milionu obyvatel. Podobně Portugalsko, jako další z evropských států s přibližně deseti miliony obyvatel, soustřeďuje zhruba 2,8 milionu obyvatel do aglomerace Lisabonu.

Ve střední Evropě patří Praha k nejvýznamnějším městům. Z přímých konkurentů se nabízí Berlín (6,2 milionu obyvatel v aglomeraci), Mnichov (6 miliónů v aglomeraci), Norimberk (3,5 miliónu v aglomeraci), Vídeň (2,8 miliónu v aglomeraci) i vzdálenější sídla jako Krakov, Katovice a Varšava. V rámci pozice na globálním

<sup>1</sup> <https://worldpopulationreview.com/cities>

<sup>2</sup> [European Countries by Population \(2025\) - Worldometer](#)

<sup>3</sup> [List of Capitals in Europe](#)

i evropském trhu jsou města konkurenty, zároveň jsou však důležité jejich vazby umožňující vzájemnou spolupráci. Synergii podporuje stávající a navržená struktura a také kvalitní dopravní propojení. Metropolitní plán v člancích věnujících se koncepci dopravní infrastruktury (zejména čl. 30 a 31) navrhuje posílit a stabilizovat pozici Letiště Václava Havla Praha dostavbou dráhového systému, související produkční transformací areálu a realizací přímého železničního spojení s centrem města. Dále Metropolitní plán navrhuje komplexně modernizovat železniční uzel Praha pro výrazné zvýšení jeho kapacity a možnost zapojení nových vysokorychlostních tratí. Zvýšení kapacity stávajících železničních tratí umožní posílit vztahy uvnitř regionu a realizace vysokorychlostních tratílepší spojení regionu s Evropou.

Postavení Prahy v měřítku České republiky je unikátní. Praha je s výrazným odstupem největším městem v České republice, a to z hlediska počtu obyvatel i rozsahu ekonomických, správních a metropolitních funkcí. Druhé největší město, Brno, dosahuje přibližně 400 tisíc obyvatel, tedy ani ne třetinové velikosti Prahy, zatímco Ostrava, jako třetí nejlidnatější město, má přibližně 280 tisíc obyvatel, což odpovídá zhruba pětině populace hlavního města. I pražská aglomerace je v České republice největší. Z dat Integrovaných teritoriálních investic ITI vyplývá, že více než 20 % obyvatel ČR (2,25 miliónu) žije v pražské metropolitní oblasti. Následuje téměř poloviční ostravská (980 tisíc) a třetinová brněnská oblast (730 tisíc obyvatel).

Praha je jako metropole a sídlo řady institucí a společností centrem vysoké koncentrace aktivit. Zároveň neustále přitahuje nové obyvatele, což společně vede k požadavkům na intenzivní využití území. Metropolitní plán s ohledem na výjimečné postavení Prahy vymezuje i nové rozvojové plochy, zároveň však primárně navrhuje transformaci již zastavěného a nevyužívaného území. Transformace již zastavěného a nevyužívaného území je nejen v souladu se zásadou udržitelného rozvoje území ve smyslu § 18 stavebního zákona, ale rovněž s urbanistickou koncepcí v ZÚR, dle které se mají vytvářet podmínky pro transformaci nevyužívaných a nevhodně využívaných území – brownfields a přestavbových ploch (viz oddíl a 1. 2. písm. g textové části ZÚR, a také bod 2. 3. 1. 1 kapitoly 2 odůvodnění MPP)

## **11. 1. 2. Hranice regionu**

Praha je kompletně obklopena Středočeským krajem, který sousedí s dalšími sedmi kraji. Praha sousedí s celkem 38 obcemi, z nichž tři mají statut obce s rozšířenou působností: Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, Černošice a Říčany.

Administrativní hranice Prahy je jednoznačně stanovena zákonem č. 131/ 2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, a je závazně vymezena v katastru nemovitostí. Rozloha

Prahy činní 496 km<sup>2</sup>, což současně odpovídá řešenému území Metropolitního plánu. Hranici pražského metropolitního regionu je však obtížné stanovit, jelikož vazba mezi Prahou a jednotlivými okolními obcemi je různě silná, zvláště pokud má region tvořit spojitou oblast. Metropolitní region lze definovat odlišně podle zvolené metodiky. Hlavní přístupy k vymezení aglomerace Prahy (metropolitní oblasti) a jejich charakteristiky:

- **Metropolitní rozvojová oblast Praha (OB1)** - Praha je součástí rozvojové oblasti OB1 vymezené PÚR a zpřesněné v ZÚR SK (viz kapitola 2 odůvodnění). Území je ovlivněno rozvojovou dynamikou hlavního města Prahy, při spolupůsobení vedlejších center, zejména Kladna a Berouna. Jedná se o nejsilnější koncentraci obyvatelstva v České republice, jakož i soustředění kulturních, institucionálních, organizačních, ekonomických, vzdělávacích a vědecko-výzkumných aktivit, které mají z velké části i mezinárodní význam. Praha je celým svým územím součástí oblasti OB1 republikové úrovně, jejíž hranice jsou vymezeny pouze na území Středočeského kraje. Na rozvojovou oblast OB1 navazují rozvojové osy vymezené v PÚR a zpřesněné v ZÚR SK – tyto rozvojové osy zasahují do širšího okolí Prahy, avšak na území Prahy samotné vymezeny nejsou. Ve výkresu širších vztahů O 02 je zobrazena hranice rozvojové oblasti republikové úrovně OB1, aby byl patrný přesah této oblasti hluboko do Středočeského kraje.
- **Pražská metropolitní oblast (PMO) pro ITI** – Pro účely nástroje *Integrované územní investice (ITI)* byla vymezena tzv. Pražská metropolitní oblast, založená na analýze dat mobilních operátorů o dojížděcí obyvatel za prací a službami. Toto vymezení podle skutečných dojížděčkových vazeb je rozsáhlejší než oblast OB1. Pražská metropolitní oblast pro ITI zahrnuje celou Prahu a 491 okolních obcí Středočeského kraje. Území ITI PMO má rozlohu zhruba 4,8 tisíc km<sup>2</sup> a žije v něm kolem 2,3 milionu obyvatel. Jedná se tedy o širší funkční region Prahy, vymezený podle intenzity každodenních pohybů obyvatel (dojíždění), který přesahuje rámec užší oblasti OB1.
- **Územní studie Pražského metropolitního regionu 1 (ÚS PMR)** - Z hlediska geografického a funkčního charakteru území je region vymezen jako soubor krajín v Praze a nejbližším okolí dle ÚS PMR. Krajiny vychází z charakteru území, a proto jsou ve fyzickém prostředí rozpoznatelnější než klasické administrativní hranice. Tyto krajiny sahají od rozsáhlých lesů na jihu po významná města na severu.
- **Spádové území veřejné hromadné dopravy** – Praha a Středočeský kraj mají plně provázaný systém *Pražské integrované dopravy (PID)*, který pokrývá velmi rozsáhlé území – zahrnuje nejen celý Středočeský kraj, ale zasahuje místy i za jeho hranice. Díky mezikrajské spolupráci jsou

některé autobusové a železniční linky PID integrovány i na území sousedních krajů (např. části linek ve směru do Ústeckého či Libereckého kraje). Veřejná doprava v rámci Pražské integrované dopravy tedy obsluhuje velmi rozsáhlé území a dostává se i mimo Středočeský kraj.

Viz příloha č. 1 kapitoly 11 odůvodnění / 11.01.01 Ilustrace uspořádání území Prahy a Středočeského kraje.

### **11. 1. 3. Krajiny**

Krajiny jsou individuálními jednotkami se shodným charakterem, které jsou vymezeny v ZÚR. S výjimkou Městské krajiny Prahy pokračují tyto krajiny do Středočeského kraje, kde byly krajiny vymezeny metodicky shodným postupem v ÚS PMR. Tím je zajištěna návaznost přes krajskou hranici. Celkem je na území Prahy a Středočeského kraje vymezeno 97 krajin. V ZÚR SK tyto krajiny zatím nejsou vymezeny, protože ZÚR SK používají odlišný a již neaktuální metodický přístup k tématu krajin. Metropolitní plán upřesňuje krajiny vymezené v ZÚR vymezením souborů lokalit Viz kapitoly 2 a 9 odůvodnění.

K zajištění ekologické stability a biologické rozmanitosti území slouží kostra zelené infrastruktury, která zároveň poskytuje propojení mezi klíčovými přírodními prvky. Kostra je vymezena v ÚS PMR a v Metropolitním plánu je zpřesněna různými prvky dle místních podmínek. Jedná se o parky, nestavební a nezastavitelné transformační a rozvojové plochy a prvky ÚSES.

V ÚS PMR jsou navrženy chybějící vazby zelené infrastruktury v místech, kde je třeba podpořit propojení v území a posílit zelenou infrastrukturu. Řešeného území Metropolitního plánu se primárně týkají chybějící vazby na severovýchodě Prahy, které jsou zpřesněny parky a prvky ÚSES podél Mratínského a VINOŘSKÉHO potoka. Na jihu Metropolitní plán posiluje vazbu podél Botiče a na západě vazbu podél Litovického potoka a propojení směrem do Prokopského a Dalejského údolí, které prochází také rozsáhlou částí krajinného rozhraní. Významný park Soutok Vltavy a Berounky je v Metropolitním plánu zaříděn do nejvyšší metropolitní úrovně (metropolitní park) jako celoměstsky významné rekreační území.

Jednou ze strategií Prahy je zaměřit se na vnitřní rozvoj města a stanovit jasnou, stabilní hranici, za kterou se město již nebude rozrůstat. Metropolitní plán proto vymezuje hranici zastavitelného území a tzv. krajinné rozhraní. Krajinné rozhraní je součástí otevřené krajiny, tedy nezastavitelného území, a umožní zejména rozvoj podmínek pro rekreaci, sport a relaxaci v bezprostředním sousedství zastavitelného území města. Vysoký potenciál nabízí také lesy, které jsou největšími a nejvýznamnějšími oblastmi s přírodně-rekreačním využitím na území obou krajů.

Na území Středočeského kraje jsou vymezeny plochy lesních pozemků, znázorňující rekreační potenciál a krajinné vazby lesnatých území v příměstském území na navrhované prvky Metropolitního plánu, respektive deficit lesů v plochách navazujících na administrativní hranici Prahy.

Viz příloha č. 1 kapitoly 11 odůvodnění / 11.01.02 Ilustrace krajin na území Prahy a Středočeského kraje.

## 11. 2. Struktura

Sídla pražského metropolitního regionu jsou usazena do jedinečného prostoru, do specifické středočeské kulturní krajiny. Silná identita této krajiny měla velký vliv na historický vývoj aglomerace, na rozdílný růst částí osídlení Prahy i jednotlivých sídel vztahujících se k Praze.

Terén, vodstvo i vegetace předurčily původní trasování starých obchodních cest, které se během staletí proměnily v zatížené dopravní osy v převážně radiálních směrech k jednoznačnému centru – Praze. Po celou dobu existence Praha zůstala nejvýznamnějším hospodářským i kulturním centrem regionu i státu. Počet obyvatel v tomto území stále stoupal a děje se tak i nadále. Tento růst bude udržitelný a ekonomický, pouze pokud bude dané území využíváno udržitelně a v souladu s charakterem krajiny.

Základní kompozicí Prahy jsou metropolitní třídy spolu s limitem Památkové rezervace v hl. m. Praze, jehož úkolem je ochrana historického dědictví. Nepředpokládá se, že by výstavba realizovaná na území Středočeského kraje mohla zásadním způsobem ovlivnit památkově chráněná území Prahy.

V rámci administrativních hranic metropole lze rozlišit intenzivně urbanizované, souvisle zastavěné území města a příměstské krajiny (tzv. *přípraží*), která plynule přechází do území Středočeského kraje. Na navazujícím území Středočeského kraje se nacházejí obce řádově menší než Praha, které společně vytvářejí sídelní strukturu této oblasti.

K popisu sídelní struktury se využívá hierarchizace center osídlení<sup>4</sup>, v jejímž rámci je Praha zařazena do nejvyšší kategorie A1 (*vyšší centrum republikového významu*). Ostatní obce spadají do kategorií B až G. V rámci ÚS PMR byly podle této metodiky vybrány obce náležející do kategorií nižších a malých sídel, přičemž systém byl rozšířen o novou nejnižší úroveň center osídlení, tzv. základní centra (kategorie H). Hierarchické zařazení jednotlivých obcí je vyznačeno ve výkresu širších vztahů O 02.

Praha má jako hlavní město ČR a centrum regionu značný potenciál. Metropolitní plán upřednostňuje plochy potenciálu uvnitř zastavitelného území (transformační plochy) před zastavitelnými plochami vně zastavěného území (rozvojové plochy). Nejvýznamnější z těchto transformačních a rozvojových ploch jsou členěny mezi metropolitní priority, což představuje základ rozvojového potenciálu města. Rozsah nově navržených rozvojových ploch v Metropolitním plánu navazuje převážně na platný územní plán – většina byla převzata a revidována z dřívější koncepce, což je mj. projevem principu kontinuity v územním plánování, dle kterého přijímané změny nemají být nahodilé či svévolné a mají navazovat na předchozí

---

<sup>4</sup> MMR: Centra osídlení České republiky, třetí vydání, 2024, ISBN: 978-80-7538-568-0

úpravu. Nové rozvojové plochy Metropolitní plán navrhuje po pečlivém prověření potřeb města a adekvátního rozsahu těchto ploch. Metropolitní plán navrhuje nové rozvojové plochy tam, kde jde o rozvoj stávající struktury, který je podpořen místními podmínkami a dostatečnou infrastrukturou. Metropolitní plán také navrhuje rozvojové plochy v návaznosti na vesnické struktury uvnitř svých správních hranic. Metropolitní plán respektuje autonomii obcí navazujícího prostoru ve Středočeském kraji a svými rozvojovými plochami nechce zatěžovat jejich území. Rozvojové plochy jsou proto vymezeny koordinovaně v Praze v místech s vhodnými podmínkami. Což je pro uspořádání území přínosnější, než aby došlo k vymezování nových rozsáhlých ploch náhodně v sousedních obcích, které by saturovaly poptávku neuspokojenou v Praze (což se stalo v 90. letech). Pro zdravý a udržitelný rozvoj aglomerace je nezbytné, aby v nadcházejících letech docházelo k důsledné koordinaci rozvoje Prahy a okolních obcí napříč administrativní hranicí metropole.

Navzdory výše zmíněnému potenciálu jednotlivých částí metropolitního území zvolila Praha a obce ve Středočeském kraji v minulosti odlišné přístupy k vymezování rozvojových ploch. Negativním trendem, který z toho vyplynul, je živelná suburbanizace v zázemí metropole – ta až do současnosti trpí zásadním nedostatkem koordinace a koncepce. Tento problém se projevuje na dvou úrovních:

- Horizontální neprovázanost: Územní plány jednotlivých obcí v zázemí Prahy nejsou vzájemně sladěny a postrádají společnou koncepci.
- Vertikální nesoulad: Nadřazená plánovací dokumentace (ZÚR SK) není důsledně provázána s územními plány příslušných obcí.
- V ZÚR SK byla metropolitní rozvojová oblast OB1 Praha vymezena plošně na takřka celém území pražského regionu. Toto široké vymezení umožňuje enormní nárůst zastavitelných ploch v okolí metropole. Z hlediska udržitelnosti by však rozvoj měl mnohem více odpovídat reálnému potenciálu konkrétních míst, který je dán jejich spádovostí, významem v rámci uspořádání a hierarchie regionu, dostupností a lokálním kontextem.

Lze konstatovat, že iniciace rozvoje na základě těchto atributů v ohniscích pražské aglomerace by zdravému a udržitelnému rozvoji a řešení problémů suburbanizačních procesů mohla značně napomoci spíše než rozvoj v OB1 navržený ZÚR SK plošně, umožňující pořizování územních plánů se zastavitelnými (rozvojovými) plochami mnohonásobně převyšujícími jejich plošné potřeby i potřeby metropolitního regionu.

Zastavění rozvojových ploch se projevuje ve změně počtu obyvatel, lze tedy i zpětně sledovat průběžný vývoj. Trend urbanizace regionu

v 2. polovině 20. století vyvrcholil v 80. letech a znamenal pokles obyvatel ve všech vesnicích, a naopak nárůst v městech. Následovala tzv. druhá vlna suburbanizačních procesů, trávající od 90. let prakticky dodnes, která znamenala pro mnoho obcí Středočeského kraje skokové nárůsty počtu obyvatel. Dopravní, technická i občanská vybavenost pak proto často dodnes trpí kritickými deficity. Nárůst obyvatel se týkal plošně všech obcí v regionu s výjimkou Kladna, u kterého došlo k dramatické změně podoby pracovního trhu. V průběhu 90. let i Praha zažila drobný pokles počtu obyvatel, což představovalo výjimečnou situaci v celém vývoji 20. století.

V posledních letech je patrná změna přístupu obcí k rozvoji území. Po zkušenostech s překotným suburbanizačním růstem začínají obce (až na určité výjimky) omezovat vymezení nových zastavitelných ploch ve svých územních plánech.. Důvodem je reakce na předchozí překotný rozvoj a aktivnější snaha úřadů chránit otevřenou krajinu. Obce se také mohou více zaměřovat na transformaci již zastavěných ploch. Nicméně případů transformace v regionu mimo Prahu zatím není mnoho.

Metropolitní plán reaguje na výše popsané trendy a snaží se vytvořit podmínky pro udržitelnější rozvoj celého metropolitního regionu a především hledat cestu k ekonomičtějším, efektivnějším a ekologičtějším fungování metropolitního regionu využíváním vnitřního potenciálu Prahy. Udržitelným rozvojem by bylo i posílení dalších významných měst, aby měla takovou pozici v hierarchii sídelní struktury, že v nich bude reálně vybudovat a udržovat plnohodnotnou veřejnou vybavenost bez přehnaných nároků na dopravní infrastrukturu. Praha samozřejmě svým řádově vyšším významem bude stále centrem a těžištěm, ale tato města mohou Praze odlehčit část každodenního dojíždění a vést k odolnějšímu a udržitelnějšímu uspořádání středních Čech. Primárně jde o centra osídlení středních a vyšších kategorií (B až D) v pražském regionu: Kladno, Kralupy nad Vltavou, Neratovice, Brandýs nad Labem-Starou Boleslav, Říčany, Benešov a Beroun. Dojíždění má dopad nejen na dopravní infrastrukturu, ale i na podobu domovských obcí, zvláště v případě, že se v pracovní dny prakticky vyliďňují. Dle ÚS PMR a dat mobilních operátorů ve větších městech v pracovních dnech zůstává větší podíl obyvatel než ve vesnicích. Z Prahy dle dat v pracovní den vyjíždí 80 tisíc bydlících (cca 6 %) a přijíždí 240 tisíc pracujících a studujících (nárůst téměř o 20 %). Mezi nimi nejsou započtení zahraniční návštěvníci. Z větších měst regionu dle ÚS PMR vyjíždí přibližně 30—40 % obyvatel. Mezi městy jsou atypické Říčany, které přes den opouští polovina obyvatel. Z vesnic však vyjíždí běžně 70 % obyvatel. V některých obcích je to i víc, například ze Sibřiny, Květnice nebo z Řitky odjíždí ráno přes 80 % osob.

Lze předpokládat, že stávající počet dojíždějících do Prahy nebude výrazně klesat, pokud nedojde ke dramatické změně počtu obyvatel

v obcích regionu. V případě rozvoje dalších měst v regionu lze předpokládat, že se nárůst obyvatel Středočeského kraje a související pracovní místa budou koncentrovat i do těchto měst, a tím nebudou noví obyvatelé z většiny dojíždět pouze do Prahy. Předpoklad vývoje dojížděk je uveden také v kapitole 10 odůvodnění v rámci bilancí.

Metropolitní plán nemůže přímo ovlivnit budoucí vývoj mimo své řešené území, navrhuje však posílení převážně železniční dopravy směrem k zmíněným obcím s cílem podpoření vzájemných vazeb a související synergie. Pro budoucí vývoj Metropolitní plán vymezuje nové transformační a rozvojové plochy v širším centru Prahy nebo v místech s dobrou dopravní obsluhou, aby byla budoucí mobilita za prací/studiem zkrácena a mohla využívat stávající síť.

Ve výkresu širších vztahů O 02 jsou na území Středočeského kraje informativně zobrazena zastavěná území obcí, plochy přestavby a změn v krajině a zastavitelné plochy dle územních plánů obcí (převzaté z ÚS PMR). Kategorizace ploch je graficky znázorněna dle převažujícího způsobu využití navrženého územními plány a jejich členění volně odpovídá způsobu využití dle regulativů Metropolitního plánu. Ve výkresu širších vztahů není odlišeno, zda se jedná o zastavitelné nebo nezastavitelné plochy. Ve Středočeském kraji nejsou zobrazeny transformační a rozvojové plochy s přírodním využitím z důvodu obtížně srovnatelného způsobu vymezení v jednotlivých územních plánech.

Viz příloha č. 1 kapitoly 11 odůvodnění / 11.02.01 Ilustrace potenciálu území Prahy a Středočeského kraje.

## 11. 3. Infrastruktura

V rámci koordinace rozvoje pražského metropolitního regionu je infrastruktura zásadní kapitolou. Zásobování obcí je nutné řešit efektivně v synergii a vnímat region jako ucelené urbanizované území. Koordinovat je nutné i investice, kdy se některé obce musí buď přímo samy nebo v rámci krajů na výstavbě a údržbě infrastruktury podílet. Základem spolupráce obcí je dlouhodobě dobrá kooperace v rámci integrovaného systému veřejné dopravy. Dostatečně kapacitní a udržitelná infrastruktura pražského metropolitního regionu je předpokladem pro zdravý rozvoj celého státu. Praha je silničním i železničním uzlem České republiky, přičemž globální i celostátní ekonomické investice jsou s infrastrukturou regionu provázané.

### 11. 3. 1. Zelená infrastruktura

Zelená infrastruktura, chápána jako péče o krajinu a přírodní systémy se zaměřením na vodní režim krajiny, je v Metropolitním plánu nedílnou součástí koncepce krajiny. Tematicky se prolíná s návrhem krajiny, s uspořádáním sídel a s návrhem struktury zástavby i struktury otevřené krajiny. Pojem zelené infrastruktury se v české legislativě objevil až s novým stavebním zákonem, jenž ji definuje jako součást veřejné infrastruktury (plánovaný převážně souvislý systém vegetačních a vodních ploch umožňujících plnění ekosystémových funkcí, jehož součástí je i územní systém ekologické stability). Metropolitní plán však tuto oblast detailně rozpracovává a pojímá ji komplexně, s regionálním přesahem. Již vymezení krajin v ZÚR, které Metropolitní plán přejímá, ukazuje, že centrální městská krajina Prahy je obklopena segmenty okolních středočeských krajin. Bez řešení návazností na region by proto koncepce nebyla smysluplná – přírodní jevy, zejména voda a krajina, totiž nerespektují administrativní hranice obcí. Přístup k zelené infrastruktuře v Metropolitním plánu vychází z jeho základní koncepce a navazuje na kostru zelené infrastruktury vymezenou v ÚS PMR. V podrobné regulaci otevřené krajiny, návrhu krajiny ve městě, uspořádání nestavebních bloků a v rámci pravidel pro nakládání s vodou (často i v rámci technické infrastruktury) Metropolitní plán tuto kostru respektuje a podílí se na doplnění neexistujících prvků a chybějících vazeb. Drobná opatření a konkrétní projekty svojí podrobností mnohdy územnímu plánu neodpovídají – Metropolitní plán tedy pouze vytváří obecné podmínky pro jejich navrhování a realizaci.

V rámci koordinace regionu je zásadním tématem odvádění srážkových vod a povrchový odtok včetně protipovodňové ochrany obecně. Prostřednictvím rozmanitých prvků zelené infrastruktury je nezbytné zmírňovat dopady suburbanizace a rostoucího podílu nepropustných (zpevněných) ploch v okrajových částech Prahy a v přilehlých obcích, které vedou k omezenému vsakování srážek a zrychlenému odtoku vody z území. Při přívalových deštích dochází ke zrychlování povrchového odtoku, množství vody potom častěji přesahuje kapacitu stávajících drobných vodních toků v území

a způsobuje lokální záplavy. Řešením je důsledné uplatňování dílčích opatření v místě dopadu srážek, realizace opatření podporujících vsakování, zpomalování odtoku a akumulace vody v území. Tato řešení jsou důležitá i v rámci boje proti suchu a v rámci zvyšování odolnosti krajiny.

Nedílnou součástí zelené (krajinné) infrastruktury představuje také ÚSES. ÚSES je nejtvrďší (regulativně nejpřísnější) složkou zelené infrastruktury, protože pro něj ZÚR i územní plány vymezují konkrétní závazné plochy a koridory. Provázání biokoridorů přes hranice Prahy a Středočeského kraje je vzájemně koordinováno. Všechny aktuální odborné podklady pro vymezení ÚSES byly navíc nedávno aktualizovány, což přispívá k udržení kontinuity ekologických spojení v krajině.

### **11. 3. 2. Dopravní infrastruktura**

#### Letecká doprava

Pro zvyšování globálního významu pražského regionu a zajištění spojení pro turisty, studenty i obchodní cestující směřující do Prahy i cestující z Prahy ven do světa je klíčová a nenahraditelná letecká doprava. Pro zajištění konkurenceschopnosti Česka musí být Letiště Václava Havla Praha funkčním a kapacitním mezinárodním letišťem s dostatečným linkovým propojením minimálně do klíčových evropských metropolí a významných celosvětových leteckých uzlů. Zároveň je důležité kvalitní a rychlé spojení centra města s Letištěm Václava Havla Praha spolehlivou a pohodlnou kolejovou dopravou. Letiště Václava Havla Praha je klíčovým mezinárodním letišťem v kontextu celého Česka a v rámci státu odbavuje většinu cestujících. Na rozdíl od většiny evropských metropolí je letiště umístěno poměrně blízko města v krátké dojezdové vzdálenosti do centra. V současnosti je v rámci systému veřejné dopravy letiště spojené kapacitními trojčlánkovými trolejbusy se stanicí metra Veleslavin, Metropolitní plán v souladu s nadřazenou dokumentací vymezuje koridor pro železniční spojení v rámci modernizace železniční tratě Praha-Kladno, ze které povede odbočka přes terminál Dlouhá míle na letiště.

Nutnou podmínkou pro další rozvoj a stabilizaci Letiště Václava Havla Praha je vybudování nové paralelní dráhy k vzletům a přistávání. Tento záměr je již několik desetiletí součástí pražských územních plánů. Realizace paralelní dráhy umožní po zrušení stávající příčné dráhy transformovat jižní část areálu letiště na administrativně produkční čtvrť funkčně propojenou s letišťem. Přejít na plnohodnotný dvoudráhový systém zvýší provozní efektivitu letiště – zkrátí čekací doby letadel ve vzduchu i pojiždění po zemi a přispějí ke snížení emisí a hluku. Koridor pro umístění nové dráhy je již navržen v nadřazené ÚPD (v ZÚR i ZÚR SK).

Na území pražského metropolitního regionu se nacházejí i další významná letiště s technickými parametry vhodnými pro vzlety a přistání větších letadel. Přímo v blízkosti centra Prahy je to vojenské letiště Kbely, které využívá Armáda ČR primárně pro zajištění přepravy ústavních činitelů a další lety dopravního letectva. Toto letiště je moderně vybavené, ale není veřejné a neslouží komerčním letům. Dalším významným neveřejným letišťem je letiště Vodochody, které primárně slouží potřebám významného výrobce letadel Aero Vodochody (letiště Vodochody je součástí areálu této společnosti). V nedávné minulosti se prověřoval záměr na přeměnu letiště Vodochody na mezinárodní veřejné letiště určené pro nízkonákladové spoje, v současné době se ale s tímto rozšířením a otevřením letiště nepočítá.

### Železniční doprava

Ekologickou alternativou letecké dopravě, která umí zabezpečit rychlé a pohodlné spojení s ostatními centry Evropy, je železniční doprava. Na základě Plánu udržitelné mobility je její rozvoj v regionu prioritou.

V dnešní době jsou stávající železniční koridory v okolí Prahy přetížené, rozvíjí se přitom doprava dálková, doprava příměstská i doprava nákladní. Slabým místem je samotný železniční uzel Praha – soustava železničních tratí uvnitř města, do které jsou zaústěny železniční koridory zvenku a právě zde se navzájem kříží. Železniční uzel Praha je pro zajištění fungování železnice potřeba podstatným způsobem rozšířit a zkapacitnit. Metropolitní plán vychází z podrobné studie proveditelnosti železničního uzlu Praha dokončené na jaře 2025. Tato studie stanovila územní požadavky pro komplexní posílení uzlu včetně doplnění nových podzemních tratí pod centrem města. Spolu s posílením železničního uzlu budou vybudovány zcela nové vysokorychlostní tratě určené primárně pro osobní dálkovou dopravu (rychlá spojení). Tyto tratě budou zaústěny do železničního uzlu a budou primárně využívat existující nádraží. Po okrajích regionu vzniknou na vysokorychlostních tratích nové přestupní terminály, součástí přestavby železničního uzlu je i vybudování souvisejících zařízení, jako jsou odstavné plochy, plochy pro city-logistiku a podobně.

Podpora realizace vysokorychlostních tratí je důležitá ze dvou hlavních důvodů. Za prvé, napojení Česka – zejména Prahy – na síť vysokorychlostních železnic Evropy významně podpoří ekonomiku metropolitního regionu. Rychlá spojení neplní pouze funkci spojení Prahy s Evropou, ale také spojení Prahy rychlou a konkurenceschopnou železniční dopravou s ostatními centry České republiky. Dalším důvodem je uvolnění kapacity stávajících konvenčních tratí a posílení příměstské dopravy. Dvě hlavní vysokorychlostní tratě, které vstoupí do železničního uzlu Praha jsou trať Praha-Drážďany s terminálem Sever u Letňan, která bude zapojena do Balabenky, a trať Praha – Brno zapojená u Běchovic s pokračováním okolo Dubče a Dolních Měcholup do terminálu Praha

– Zahradní město (tato část se označuje jako VRT Praha). Tyto dvě tratě umožní zřízení velmi rychlého spojení Berlína a Vídně přes Prahu. Další významnou vysokorychlostní trať, která se ale parametry bude spíše přibližovat konvenční železnici, bude trať Praha – Plzeň s výhledovým prodloužením do Mnichova, na území Prahy vedená v podstatě kompletně v tunelu Praha – Beroun.

V současné době rapidně narůstá počet osob denně dojíždějící z metropolitního regionu do centra Prahy. Většina těchto cest je realizována individuální automobilovou dopravou, uvolnění tratí umožní z příměstské železnice vytvořit konkurenceschopnou alternativu, která dokáže spolu s dostatečnou sítí záchytných parkovišť P+R v regionu a na území Prahy nabídnout srovnatelnou či dokonce rychlejší cestovní dobu v porovnání s automobilovou dopravou.

Významné pro příměstskou dopravu v metropolitním regionu jsou již dnes tratě Praha – Kolín, Praha – Benešov, Praha – Beroun, Praha – Kralupy nad Vltavou a Praha – Nymburk. Po modernizaci a zlepšení parametrů se významnými stanou i tratě Praha – Kladno a Praha – Turnov nebo nová trať Praha – Neratovice a Praha – Brandýs nad Labem. Všechny stávající koridory musí nezbytně projít modernizací.

Zřízení nových záchytných parkovišť P+R je zásadní pro zajištění obsluhy obcí, které nejsou železnicí bezprostředně obsluhovány. Větší vliv mají P+R v regionu než P+R na území Prahy, kde je jejich výstavba poměrně nákladná a zkrácení cest autem zajistí jen omezeně. Výstavba záchytných parkovišť má význam pouze v bezprostřední návaznosti na železniční zastávky, důležité budou i kapacitní terminály na vysokorychlostních tratích.

#### System pozemních komunikací

S ohledem na uspořádání regionu, historický vývoj a hustotu zalidnění jednotlivých sídel v příměstské oblasti Prahy (tzv. Přípraží) je individuální automobilová doprava neopominutelným způsobem dopravy, který v částech území zůstane i v budoucnu zcela dominantní. Kvalitní komunikační síť zkracuje časovou náročnost pro cestující, snižuje ekologickou zátěž území a umožňuje posílit veřejnou dopravu o doplňkové autobusové spoje. Pro fungování regionu je zásadní i zásobování území kamionovou dopravou, poloha Prahy ve středu Evropy na relativně ucelené dálniční síti v nedávné době vedla k výstavbě rozsáhlých logistických areálů. V územních plánech obcí v regionu se stále nachází poměrně velké množství nevyužitých zastavitelných ploch určených pro logistiku, a tak je nutné i v blízké budoucnosti očekávat dynamický rozvoj tohoto odvětví. V současné době je logistikou zastavěno 1.990 ha ploch, v územních plánech je pro logistiku vymezeno dalších 1.420 hektarů. Zásobování města není možné zcela nahradit železnicí nebo jinými bezemisními způsoby dopravy, zboží je z regionu nutné i vyvážet do ostatních regionů a ostatních států. Je zcela nezbytné pokračovat ve

výstavbě nadřazené komunikační síť, aby klesala zátěž center sídel a aby se zlepšila vzájemná dostupnost i prostupnost okrajových částí regionu.

Komunikační síť pražského metropolitního regionu je založena na radiálně-okružním principu, kdy se do Prahy hvězdicovitě sbíhají radiální tahy ze všech světových stran (dálnice a silnice I. třídy). Radiální komunikace jsou potom vně od souvisle zastavitelné městské krajiny Prahy spojeny dálničním Pražským okruhem (dálnicí D0) pro vhodnou distribuci dopravy. Uvnitř města okolo centra pak pro vnitřní dopravu radiály propojuje Městský okruh, z velké části vedený v tunelech pod zástavbou. Dva okruhy doplňuje třetí regionální okruh tvořený převážně silnicemi I. třídy, okruh aglomerační, jehož smyslem je zkracovat vzdálenosti pro dopravu uvnitř regionu, aby nebylo nutné zbytečně zajíždět směrem k Praze. Každý z okruhů má v rámci systému svoji roli a nenahrazuje zbylé dva okruhy.

Význam pro tranzitní dopravu mají především dálnice a Pražský okruh, který propojuje nejvýznamnějšími komunikace mezinárodního, celostátního i regionálního významu. V regionálním měřítku Pražský okruh zároveň přebírá část cílové dopravy směřující k hlavnímu městu a distribuuje ji již na hranicích Prahy na hlavní městské radiály do příslušných městských částí. Tuto úlohu nejlépe plní v úsecích navázaných přímo na vnitroměstské komunikace, naopak jeho význam pro vnitroměstské vztahy je značně oslaben v důsledku oddálení trasy do odsazené polohy na jižním okraji Prahy, kde jsou zaznamenány nižší dopravní intenzity. V těchto souvislostech se pro vnitroměstské dopravní vztahy projevuje vyšší atraktivita kratší trasy Jižní spojky Městského okruhu a nevhodné dopravní přetížení některých dalších místních komunikací a pro vnitřní distribuci dopravy je tak vhodné doplnit Vesteckou spojku.

Za nejdůležitější navržené stavby na komunikační síti v regionu je tak nutné považovat chybějící úseky Pražského okruhu, primárně stavbu 511, která je ve výstavbě. Stavba 511 propojí existující úseky Pražského okruhu navzájem a umožní plně převést dopravu z dálnice D1 na okruh. Dokončení severní části Pražského okruhu je neméně důležité pro distribuci dopravy a zvýšení kapacity okruhu. Významná je dostavba dálnice D3, přeložka silnice I/12, rozšíření stávajících úseků dálnic a v neposlední řadě dostavba Městského okruhu i postupná výstavba aglomeračního okruhu.

### **11. 3. 3. Technická infrastruktura**

Sítě technické infrastruktury jsou zpravidla součástí širších regionálních systémů, a proto je nezbytné zajistit koordinaci mezi územím Prahy a navazujícím okolním regionem. Koncepce jednotlivých systémů technické infrastruktury jsou ustálené; v následujících desetiletích tedy půjde především o dokončení

stávajících sítí a případné zvýšení jejich kapacity – to vše bez zásadních změn v jejich uspořádání.

#### Zásobování vodou

Hlavní zdroje pitné vody pro Prahu se nacházejí mimo území hlavního města (úpravna vody Želivka a Káraný). V Praze samotné se nachází ještě úpravna vody Podolí (využívající vodu z Vltavy), která však v současnosti slouží převážně jako záložní zdroj. Pitná voda je do Prahy vedena přivaděči přes území Středočeského kraje. Dalšími významnými zdroji vody pro další města regionu jsou vodní nádrž Klíčava a zdroj Mělnická Vrutice, přičemž jednotlivé systémy zásobování vodou jsou vzájemně propojené. Klíčovými investicemi v oblasti vodárenství je posílení vodovodních řadů na jihovýchodě regionu (zkapacitnění tzv. Posázavského skupinového vodovodu nebo napojení města Říčany na štolový přivaděč), a dále rozšíření vodojemu Kopanina v Praze spolu s posílením přivaděče k tomuto vodojemu.

#### Zásobování teplem a plynem

Nejvýznamnějším zdrojem tepla centrálního zásobování podstatné části Prahy i jiných velkých měst je elektrárna Mělník. Některá sídliště mají vlastní lokální zdroje ale velká část území města i regionu nemá zavedené centrální zásobování teplem. Pro toto území je zásadní zásobování zemním plynem; síť plynovodů je již vybudována a s ohledem na komplikovanou globální situaci se zdroji zemního plynu se jeho zásadní rozšiřování nepředpokládá. V kontextu národních i městských klimatických závazků, které budou mít zásadní dopad na budoucnost teplárenství, nyní Praha pořizuje novou koncepci teplárenství. Tato koncepce není doposud ustálena, předpokládá se, že si vyžádá zásadní aktualizaci přístupu k zdrojům tepla a chladu na území Prahy, včetně uzpůsobení sítě na nízkopotenciální zdroje tepla a chladu. Do budoucna se počítá s výraznějším využitím alternativních zdrojů tepla a chladu, důležitá je zejména výstavba energocentra v areálu Ústřední čistírny odpadních vod a efektivnější využívání tepelné energie ze spalovny odpadu v Malešicích. Stávající rozvody tepla je možné propojovat rozvojem kolektorové sítě v centru Prahy.

#### Odkanalizování území

V rámci odvádění odpadních vod naopak v regionu existují zásadní rezervy. Zvolený způsob maximálního přepojení kanalizace na Ústřední čistírnu odpadních vod je výhodná a ukazuje se jako vysoce efektivní, pro některé vzdálenější městské části nebo obce je však technicky a finančně obtížně realizovatelná. Kapacita některých lokálních čistíren odpadních vod je přitom zcela naplněna. Pro efektivnější čištění odpadních vod v regionu pomůže centralizace čistíren, tedy nahrazení vybraných stávajících malých čistíren většími, efektivnějšími a udržitelnějšími, které obslouží větší území podobně jako v případě Ústřední čistírny odpadních vod.

### Zásobování elektrickou energií

Pro budoucí udržitelný rozvoj metropolitního regionu je velmi zásadní posílení soustavy dodávky elektřiny, a to zejména se zřetelem na její odolnost a spolehlivost. Klíčovým úkolem je pokračovat v postupném přechodu na zvláště vysoké napětí (400 kV) v přenosové soustavě – nová elektrická vedení zpravidla kopírují již existující vedení nižších napětí. Metropolitní plán i ZÚR SK respektují a upřesňují celostátní koridory elektrických vedení uvedené v PÚR. S vymezením vedení souvisí i rozšiřování a posilování stávajících transformačních stanic. Novými významnými záměry jsou transformační stanice Kladno a transformační stanice Zbraslav.

### **11. 3. 4. Veřejná vybavenost**

Praha je sídlem celostátně, regionálně a celoměstsky významných institucí (vysoké školy, nemocnice, muzea, divadla, sportoviště), které jsou službou nejen pro její obyvatele ale i pro celý region, případně celý stát. Metropolitní plán proto vymezuje základní síť stávající veřejné vybavenosti určenou k ochraně a navrhuje veřejnou vybavenost pro pokrytí budoucích potřeb (čl. 34 odst. 3 MPP). Současně Metropolitní plán explicitně umožňuje umisťovat další veřejnou vybavenost i mimo předem vyznačené plochy – například v libovolné obytné či produkční zastavitelné lokalitě, pokud to neodporuje cílovému charakteru lokality (čl. 144 odst. 2 MPP). Metropolitní plán vymezuje plochy pro vyšší úroveň veřejné vybavenosti jen výjimečně a pro známé záměry (například Vltavská filharmonie). Vzniku další vybavenosti však nebrání, naopak jej iniciuje možností flexibilního využití ploch veřejné vybavenosti a možností umisťovat veřejnou vybavenost i nad rámec přímého vymezení. Metropolitní plán tak vytváří prostředí pro účelné využití území s ohledem na budoucí potřeby a případné změny ve společnosti.

Může dojít i ke změně podmínek pro financování veřejných institucí z projektů, například ze strukturálních fondů EU. V nedávné době vzniklo mnoho vědecko-výzkumných institucí na území Středočeského kraje, avšak v těsném sousedství Prahy. Proto Metropolitní plán vytváří podmínky pro umisťování veřejné vybavenosti pro vzdělávací, vědecké a výzkumné účely i bez konkrétního vymezení. Podporu umisťování vzdělávacích či vědeckých zařízení tak Metropolitní plán implicitně poskytuje i bez jejich přesného územního vymezení.

Plochy veřejné vybavenosti v Metropolitním plánu byly vymezeny nejen na základě lokálních deficitů, ale také na základě podkladů, které byly vypracovány významnými institucemi v Praze, o záměrech pro strategické a územně plánovací podklady a dokumenty. Veřejná vybavenost je podrobněji popsána v kapitole 9 odůvodnění.

Veřejná vybavenost není ve výkrese širších vztahů O 02 zobrazena vzhledem k obtížné porovnatelnosti na území obou krajů.

Viz příloha č. 1 kapitoly 11 odůvodnění / 11.03.01 Ilustrace infrastruktury na území Prahy a Středočeského kraje.