

# **textová část odůvodnění**

**kapitola 13 - Výčet záležitostí nadmístního významu,  
které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje  
(§ 43 odst. 1 SZ), s odůvodněním potřeby jejich vymezení.**

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

# **13. VÝČET ZÁLEŽITOSTÍ NADMÍSTNÍHO VÝZNAMU, KTERÉ NEJSOU ŘEŠENY V ZÁSADÁCH ÚZEMNÍHO ROZVOJE (§ 43 Odst. 1 SZ), S ODŮVODNĚNÍM POTŘEBY JEJICH VYMEZENÍ**

## **Rozsah nadmístního významu ve vztahu k Praze**

ZÚR i Metropolitní plán jsou koordinovány s platnými ZÚR SK v míře, kterou postupné zpracování a projednání dokumentací dovoluje. Některé koridory vymezené v Metropolitním plánu jsou na základě časového posunu zpracování dokumentací nebo s ohledem na podrobnost ZÚR vymezeny i bez zajištěné návaznosti za hranicí Prahy. Takové koridory jsou do doby vymezení odpovídajícího pokračování v územním plánu sousední obce alespoň ochranou území, aby nebyla budoucí realizace záměru znemožněna. V současném systému územního plánování vycházejícího z platné legislativy je v podstatě nemožné, aby byly všechny územní plány, které řeší navazující území, v jednom čase ve vzájemném souladu. Územní plánování je ze své podstaty dynamický a sekvenční proces. Záměry nadmístního a nadregionálního významu se do jednotlivých úrovní územně plánovací dokumentace promítají postupně, v závislosti na stadiu jejich přípravy, projednávání a schvalování. Případná nenávaznost je vysvětlena jednotlivě v této kapitole odůvodnění.

Stavební zákon definuje pojem „nadmístní“ jako prvek, který svým významem, rozsahem nebo využitím ovlivní území více obcí, v případě Prahy území více městských částí (§2, odst. h) stavebního zákona nebo obdobně §12, odst. g) NSZ). Nadmístní prvky by měly primárně řešit ZÚR, nicméně speciálně v případě Prahy je nutné přihlídnout i k měřítku dokumentací a hierarchickému významu prvků. Například velká část koridorů infrastruktury přesahuje hranice městských částí, významově ale jde o vyloženě lokální záměry – podrobnost členění území na městské části přesahuje podrobnost ZÚR.

V Praze jsou územní plán i ZÚR pořizovány vždy pro celé administrativní území, mají tedy shodné řešené území a odpadá koordináční role, kterou mají zásady územního rozvoje ostatních krajů. Není vhodné za nadmístní prvky mechanicky považovat ty, které pouze přesahují hranice městských částí. ZÚR stanovují hranici svoji podrobnosti svým návrhem – pro účely pražského územního plánování se za nadmístní prvky považují ty, které svým významem odpovídají ZÚR a tím mají definovaný celoměstský dosah (ovlivňují více městských částí a přesahují územní plán, případně mají

regionální nebo celostátní význam). V této kapitole jsou uvedeny prvky z návrhu MPP, které by na úrovni ZÚR vymezeny být mohly, z různých důvodů ale nejsou a existuje významný důvod, proč nečekat na vymezení nadřazenou dokumentací.

Prvky, které sice leží na hranici krajů, ale svojí hierarchií a významem zcela zřejmě nenáleží podrobnosti ZÚR (jedná se o vyložení lokální záměry nebo lokální požadavky na využití území) nejsou v MPP považovány za nadmístní. V této kapitole tak nejsou uvedeny prvky lokální úrovně ÚSES, pěší propojení, významné stavby pro bezmotorovou dopravu, významné cyklotrasy, stávající místní infrastruktura a podobně. Takové záměry není na úrovni krajské územně plánovací dokumentace možné koordinovat.

Dle § 43 odst. 1 stavebního zákona mohou být součástí územního plánu záležitosti nadmístního významu, které nejsou řešeny v zásadách územního rozvoje, pokud to krajský úřad z důvodu významných vlivů přesahujících hranice obce nevyloučí ve stanovisku vydávaném podle § 50 odst. 7 stavebního zákona. Stanovisko podle § 50 odst. 7 stavebního zákona k návrhu Metropolitního plánu vydalo MMR dne 17. 8. 2021, pod č. j. MMR-65639/2021-81 (SZ-12614/81/2021) a v bodě 4 tohoto stanoviska MMR z návrhu Metropolitního plánu nevyloučilo řešení záležitostí nadmístního významu. Předmětné stanovisko je součástí přílohy č. 1 ke kapitole 1 odůvodnění Metropolitního plánu. Potvrzení o odstranění nedostatků ve smyslu § 50 odst. 8 bylo vydáno MMR dne 7. 10. 2021, pod č. j. MMR-70816/2021-81 (SZ-12614/81/2021) a je rovněž součástí přílohy č. 1 ke kapitole 1 odůvodnění Metropolitního plánu.

## **Aktuální stav ZÚR**

Podrobně k souladu návrhu Metropolitního plánu se ZÚR viz kapitola 2 odůvodnění, ve které jsou popsány i jejich jednotlivé schválené i pořizované aktualizace i změny.

Metropolitní plán je v souladu s aktuálním zněním ZÚR po schválení změny č. 15, která dokumentaci uvedla do souladu s požadavky na jednotný standard. Dále se pořizují následující změny ZÚR:

- 8. změna ZÚR, která navrhuje vypustit vymezení letiště Letňany, tato změna dosud není schválena a pro Metropolitní plán není právně závazná a tuto navrženou změnu proto MPP nereflakuje a Letiště Letňany vymezuje v souladu s aktuálně platným zněním ZÚR, ve kterých je Letiště Letňany vymezeno jako záměr nadmístního významu,
- 14. změna ZÚR, která vymezuje nové koridory pro železniční dopravu, MPP je s touto změnou v souladu.

## Aktuální stav ZÚR SK

ZÚR SK jsou posuzovány ve verzi úplného znění po 3., 6., 7., 8., 9., 10., 11., 12., 14., 15. a 16. aktualizaci (účinné od 26. 6. 2025). Za výchozí stav těchto aktualizací se považuje komplexní 3. aktualizace pořízená na základě Zprávy o uplatňování. 3. aktualizace ZÚR SK byla schválena 26. 6. 2023 a účinnosti nabyla dne 9. 11. 2023. Na její základ pak navázaly další vyjmenované dílčí aktualizace. Z těchto dílčích aktualizací ZÚR SK se Prahy a Metropolitního plánu týká pouze 10. aktualizace ZÚR SK, která nabyla účinnosti 9. 11. 2023 a vymezila návrhový koridor pro vysokorychlostní trať Praha – Drážďany. Pro stejný záměr byla na území Prahy pořízena 13. aktualizace ZÚR, která byla schválena 19. 6. 2025 a účinnosti nabyla dne 29. 8. 2025. Metropolitní plán je v souladu s oběma uvedenými aktualizacemi týkajícími se vymezení koridoru pro vysokorychlostní trať Praha – Drážďany.

Ostatní dílčí aktualizace ZÚR SK, schválené po aktualizaci č. 3, se území Prahy netýkaly:

- 16. aktualizace ZÚR SK vymezila koridor pro silniční dopravu, obchvat Velkých Přílepy.
- 15. aktualizace ZÚR SK vymezila strategickou rozvojovou plochu v oblasti Milovice-Mladá.
- 14. aktualizace ZÚR SK vymezila koridor D329 pro přeložku silnice II/610 v úseku Dálnice D0 mezi Přezleticemi a Brandýsem nad Labem.
- 12. aktualizace ZÚR SK upravila koridory pro silnici II/246 u hranice s Ústeckým krajem (Cítov, Dolní Beřkovice).
- 11. aktualizace ZÚR SK vymezila koridory pro zásobování vodou u Vysokého Chlumce, propojení vodárenské soustavy v oblasti Chlumeck – Petrovice – Chyšky.
- 8. aktualizace ZÚR SK vymezila koridor pro chybějící úsek silnice II/610 – propojení mezi Kosmonosy a Bezděčínem u Mladé Boleslavi.
- 7. aktualizace ZÚR SK vymezila koridor V18 pro zásobování pitnou vodou (přiváděcí řad Netvořice – Lažany) v koridoru dálnice D3.
- 6. aktualizace ZÚR SK vymezila koridor pro železniční trať u Mladé Boleslavi v úseku Nepřevázka – Mladá Boleslav město.
- Částečně relevantní je svým obsahem 9. aktualizace ZÚR SK, která vymezila koridor pro vysokorychlostní trať Praha-Brno a dále spojku trati do Nymburku. Tato trať se týká stejného záměru, pro který byl v Praze vymezen koridor v rámci 10. aktualizace ZÚR, která byla schválena dne 22. 5. 2025 a účinnosti nabyla dne 29. 8. 2025. Zde je ale nový koridor vymezen více na východ od Poříčan. Mezi Poříčany a Prahou byl návrhový koridor navazující na pražský koridor vymezen již před touto aktualizací. S koridory vymezenými v ZÚR i ZÚR SK je Metropolitní plán v souladu.

V současné době je projednávána komplexní 17. změna ZÚR SK (v souladu s NSZ se aktualizace nově označují jako změny), která dokumentaci převádí do souladu s jednotným standardem. Nejedná se o věcnou úpravu dokumentace a po schválení 17. změny ZÚR bude návaznost koridorů a vymezení nadmístních prvků shodného rozsahu jako před 17. změnou ZÚR SK. Na 17. změnu ZÚR SK navazují další dílčí projednávané změny:

- 13. změna ZÚR SK vymezuje několik drobnějších koridorů pro silniční dopravu na Kutnohorsku a Prahy se netýká.
- 18. změna ZÚR SK vymezuje koridory V22 a V23 pro zásobování vodou v okolí Dobříše a Prahy se netýká.
- 19. změna ZÚR SK upravuje koridory pro silnice II/116 a II/101, zároveň vypouští nebo redukuje některé realizované nebo překonané koridory pro silniční dopravu, které se Prahy netýkají. Koridor vymezený pro silnici II/116 sice končí na hranici Prahy, navržená silnice je ale zaústěna do existující mimoúrovňové křižovatky Jinočany na Pražském okruhu a na území Prahy není nutné vymezit navazující koridor – silnice pokračuje stávající Poncarovou ulicí. Nejedná se tedy o nenávaznost.

Žádná z pořizovaných změn ZÚR SK tedy nemá na Metropolitní plán vliv a nevyvolá novou nenávaznost, na kterou by bylo nutné reagovat.

## **Výčet záležitostí nadmístního významu**

V následujícím seznamu jsou nejprve v samostatné podkapitole jednotlivě odůvodněny nadmístní prvky navržené Metropolitním plánem bez vymezení v ZÚR, které mají přesah přes hranici Prahy a je vhodné je koordinovat se ZÚR SK, případně s územními plány sousedních obcí.

Dále jsou v samostatné kapitole odůvodněny ty nadmístní prvky vymezené v Metropolitním plánu, které se nacházejí zcela uvnitř území Prahy bez přesahu do Středočeského kraje, které jsou nadmístní z podstaty věci svým celoměstským, regionálním nebo celostátním významem a z různých důvodů nejsou řešeny v ZÚR.

## **Metropolitní plán vymezuje následující plochy a koridory nadmístního významu pro prvky překračující hranici Prahy a Středočeského kraje, které nejsou vymezené v ZÚR:**

*751/-/5 Vysokotlaký plynovod Horní Počernice východ a 751/947/1001 Regulační stanice Horní Počernice – východ.*

Odůvodnění: Metropolitní plán vymezuje plochu pro regulační stanici lokálního významu a návrhový koridor pro vysokotlaký plynovod

vedoucí z území Středočeského kraje jako odbočka ze stávajícího vysokotlakého plynovodu vedoucího z regulační stanice Mstětice. Plynovod bude sloužit jako napojení navržené regulační stanice, která zajistí zásobování rozvojové lokality Horní Počernice – východ zemním plynem. Plochu a koridor je nezbytné vymezit pro zajištění koordinace rozvoje území v návaznosti na územní studii zpracovanou pro rozvojové území Horní Počernice – východ (Gogolák + Grasse, 2024). Pro zajištění ekologického vytápění rozsáhlých rozvojových ploch je nutné zajistit posílení dodávek zemního plynu. Tyto záměry jsou svým významem (zařazením v rámci nadřazené sítě zásobování zemním plynem dle provozního tlaku, což souvisí s rozsahem budoucího ochranného pásma a flexibilitou umístění) na hranici podrobnosti ZÚR, s ohledem na přesah koridoru na území sousedního kraje se jedná o nadmístní prvky. Plynovod je možné realizovat i bez přímého vymezení v souladu s § 18 odst. 5 stavebního zákona, bude-li ale nezbytné využít institutu veřejně prospěšné stavby, je nutné nenávaznost řešit v rámci budoucí změny územního plánu Zelenče. Toto řešení nenávaznosti je z pohledu MMR akceptovatelné (viz bod II. Vysvětlení v příloze č. 1 kapitoly 1 odůvodnění). Adekvátní vymezení pokračování koridoru v rámci územního plánu Zelenče zatím nebylo provedeno a koridor vymezený v MPP je tak alespoň adekvátní ochranou území. Další odůvodnění těchto prvků viz odůvodnění, sedmá část kapitoly 9.

#### *610-/23 Komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice*

Odůvodnění: Metropolitní plán vymezuje návrhový koridor pro toto komunikační propojení Klánovic a Šestajovic s mimoúrovňovou křižovatkou Beranka. Záměr je koordinován s koridorem vymezeným v územním plánu Šestajovic. Koridor je dostatečně široký pro umístění všech variant komunikace v různé poloze vůči zástavbě s ohledem na nejistotu nad budoucí podobou koridoru v územním plánu sousední obce. Koridor je nezbytné vymezit s ohledem na potřebu usměrnit individuální automobilovou dopravu směřující ze Středočeského kraje do Prahy v rámci každodenní dojížděky. V regionu se nachází několik sídel s rozsáhlou satelitní zástavbou, ve které se reálně nachází málo pracovních příležitostí, obyvatelé musí ve velké míře dojíždět za zaměstnáním a vzděláním do Prahy, přičemž veřejná doprava je omezená. Doprava neúměrně zatěžuje centrum Klánovic a Újezdu nad lesy, stejně jako okolí železniční stanice Praha-Klánovice. Při stále probíhajícím rozvoji obcí je nezbytné zajistit alternativní trasu, která využije nové mimoúrovňové křižovatky Beranka, navržené v nadřazené dokumentaci. Záměr s ohledem na parametry a dopravní význam není řešen v zásadách územního rozvoje a je žádoucí ho nadále koordinovat na úrovni územních plánů. Význam koridoru spočívá i v napojení rozvojového území rozšiřující Klánovice, které je v MPP vymezeno na území městské části Praha 20. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění šestá část kapitoly 9.

## *610/-/30 Komunikační propojení MÚK Hostivice (R6) – Dlouhá Míle*

Odůvodnění: Metropolitní plán vymezuje návrhový koridor pro toto komunikační propojení, které zajistí obsluhu rozvojových ploch v lokalitě Letiště Václava Havla Praha a propojení navrženého záchytného parkoviště P+R s dálnicí D6. Záměr je koordinován s koridorem vymezeným v územním plánu Hostivice. Koridor je nadmístního významu, protože významem i umístěním přesahuje hranici krajů. Tento záměr s ohledem na dopravní význam navržené komunikace – jedná se primárně o napojení rozvojových ploch a lokální dopravní propojení – není řešen na úrovni zásad územního rozvoje a je žádoucí ho i nadále koordinovat na úrovni územních plánů. Koridor je nezbytné vymezit v rozsahu, ve kterém překračuje hranice krajů, protože nové rozvojové a transformační plochy určené pro významný rozvoj areálu letiště a souvisejícího vědecko-technického parku musí být na nadřazenou komunikační síť napojeny ve více směrech. Nebude tak docházet k lokálnímu přetížení místních komunikací nebo Pražského okruhu. Jediné místo, kam je vhodné plochy napojit je stávající mimoúrovňová křižovatka Hostivice na dálnici D6 – a ta se nachází mimo území Prahy. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění, šestá část kapitoly 9.

## *622/-/57 Tramvajová trať Vozovna Kobylisy – Zdiby*

Odůvodnění: Metropolitní plán na základě úkolu ze ZÚR prověřil vedení tramvajové tratě na území Středočeského kraje (podkladem pro vymezení byla i ÚSPMR a koncepční dokument Strategie rozvoje tramvajových tratí v Praze do roku 2030, IPR 2017) a vymezil pro tento záměr návrhový koridor, na území Prahy v prostoru komunikace Ústecká s minimálním dopadem na krajinu. Tramvajová trať zlepší obsluhu veřejnou dopravou a zmenší negativní vliv dojíždějících vozidel z území Středočeského kraje – ve Zdibech bude vybudováno záchytné parkoviště. Jedná se o jediný záměr prodloužení tramvajové tratě mimo území Prahy, který byl prozatím prověřen jako smysluplný. Podrobné technické řešení bylo prověřeno rámci dokumentace pro územní rozhodnutí. ZÚR v současnosti vymezují ve své podrobnosti pouze ty tramvajové tratě, které tvoří významné tangenty, takže koordinovat záměr je dále nutné na úrovni územních plánů, do kterých je nutné koridor postupně doplňovat. V průběhu projednání Metropolitního plánu byla pro tento záměr pořizována změna předchozího územního plánu, jejíž pořizování nebylo dokončeno. Vymezení nadmístního koridoru je nezbytné, protože v souladu s Plánem udržitelné mobility Prahy a okolí, je nutné výrazně posilovat veřejnou kolejovou dopravu. Zásadní roli pro udržitelný rozvoj města mají koridory, které zajistí každodenní dojížděku obyvatel regionu do Prahy za zaměstnáním, a tím sníží zatížení veřejných prostranství automobilovou dopravou. V severní části města není s ohledem na terénní konfiguraci možné umístit prakticky využitelnou železniční trať a tramvajová trať Kobylisy-Zdiby-Sedlec (případně až do Odolene vody) je jedinou možností, jak kapacitní kolejové spojení vybudovat. Vymezení umožní i lepší napojení v opačném směru, propojení výzkumného ústavu Zdiby a místních produkčních i logistických areálů s Prahou. S ohledem na frekvenci zastávek, možnost výstavby záchytného parkoviště P+R

v regionu a hustotu bydlících i pracujících je volba tramvaje jako módu veřejné dopravy vhodná. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění, šestá část kapitoly 9.

### *630/-/67 Železniční trať Zdvojkolejnění Praha-Zličín – Hostivice*

Odůvodnění: Metropolitní plán v rámci zapracování výstupů studie proveditelnosti železničního uzlu Praha vymezil i tento koridor na hranici se Středočeským krajem. Výhledově se předpokládá částečné zkapacitnění železniční tratě č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice včetně zdvojkolejnění úseku na západ od železniční zastávky Praha-Zličín. Tato modernizace v tomto úseku vyžaduje rozšíření tělesa trati, v MPP je vymezen návrhový koridor pro zajištění dostatečné územní ochrany pro budoucí realizaci záměru. Významem se ale jedná o přestavbu stávající tratě, která má navíc spíše lokální charakter a není tak nezbytné záměr řešit v ZÚR. Pro další upřesnění záměru a následnou realizaci postačuje koordinace v rámci územních plánů. Železniční trať není nutné zdvojkolejnit v celé délce, pro významné zvýšení kapacity pro příměstskou železnici postačuje doplnění druhé koleje západně od železniční zastávky Praha-Zličín. To zajistí efektivnější křížování vlaků a zkrácení provozních intervalů. Pro koordinaci koridorů se sousední obcí a koordinaci křížení s Pražským okruhem, stejně jako pro koordinaci se zástavbou sousedících transformačních a rozvojových ploch je vymezení konkrétního koridoru v MPP nezbytné. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění, šestá část kapitoly 9.

### *630/-/68 Železniční trať Praha – Brandýs nad Labem, koridor případného napojení u Kbel*

Odůvodnění: V ZÚR ve znění po aktualizaci č. 5 byly vymezeny čtyři vstupy rychlých spojení jako koridory územních rezerv pro postupné prověření a upřesnění vysokorychlostních tratí. V rámci dalších aktualizací byl převeden do návrhu severní vstup, západní trasa (13. aktualizace ZÚR) a východní vstup (10. aktualizace ZÚR), v ZÚR byly ponechány koridory územních rezerv pro jižní vstup a pro severní vstup, východní trasu. Tato stopa je zároveň využita jako ochrana území pro budoucí umístění jedné z variant nové tratě do Brandýsa nad Labem. V rámci obdobné aktualizace ZÚR SK (10. aktualizace) byl navazující koridor územní rezervy opuštěn a byl přímo vymezen koridor návrhový v západní trase severního vstupu, na který navazuje i Metropolitní plán a ZÚR. MPP v rámci zajištění souladu se ZÚR stále vymezuje koridor územní rezervy, na který ale Středočeský kraj již nenavazuje (630/-/105 Severní vstup Rychlého spojení – východní trasa; 630/-/33 Železniční trať Praha – Liberec). Zachovat ochranu území formou koridoru územní rezervy pro budoucí rozvoj železnice i nad rámec dnes prioritních vysokorychlostních tratí je vhodné a důležité i bez zajištěné návaznosti. Specifickým záměrem, který se prověřuje ve více variantách je potom výše zmíněná výstavba nové železniční tratě do Brandýsa nad Labem. Metropolitní plán nad rámec ZÚR vymezuje koridor územní rezervy pro jednu další trasu, pokud by nebyl využit koridor určený pro rychlé spojení, případně aby bylo možné novou trať zaústit do více tratí současně. Konkrétní technické

parametry tratě se prověřují a vedení bude upřesněno při překlopení koridoru do návrhu budoucí změnou územního plánu. V současnosti je ale v návaznosti na ZÚR vhodné chránit území pro případnou trať v širším rozsahu, než to činí samotná ZÚR. Železniční propojení Prahy s Brandýsem nad Labem zcela novou železniční tratí je ekonomicky proveditelné. Jedná se o klíčový budoucí projekt rozvoje příměstské železnice. Dvoustupňová trať Brandýs nad Labem – Stará Boleslav je významným centrem regionu s potenciálem dalšího rozvoje, s Prahou není přímo kolejovou dopravou propojen a veřejnou dopravu zajišťuje málo ekologická autobusová doprava. Uspořádání krajiny a terénní konfigurace okolí přitom výstavbu železniční tratě umožňuje a je tedy nezbytné vymezit koridory územních rezerv v různých úrovních územně plánovací dokumentace. Tím se zajistí, že záměr nebude nevhodným využitím území znemožněn. Potřebu trati prověřila i studie pražského metropolitního regionu, ze které je zřejmé, že radiální trať mezi Brandýsem nad Labem odlehčí jiným tratím, poskytne nové atraktivní spojení a propojí Prahu s železniční tangentou vedenou Polabím. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění, šestá část kapitoly 9.

### *630/-/120 Jižní vstup Rychlého spojení (regionální varianta)*

#### *630/-/61 Železniční spojka Lipany*

Odůvodnění: ZÚR vymezují koridor územní rezervy pro jižní vstup Rychlého spojení, který Metropolitní plán respektuje. Tento koridor pokračuje navrženým koridorem i na území Středočeského kraje. V poslední době se ale stále více uvažuje o vybudování nové konvenční železniční tratě Praha – Benešov místo tratě vysokorychlostní s ohledem na kapacitní vyčerpání stávajícího koridoru a nutnosti zlepšit obsluhu území. Taková varianta byla prověřena včetně spojení se stávající tratí jižně od Kolovrat v rámci studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. Metropolitní plán ji vnímá jako doplněk trasy obsažené v obou ZÚR, územní ochranu trati považuje za důležitou a přímo vymezuje další koridor územní rezervy (včetně plochy pro budoucí terminál Lipany). Do doby upřesnění technického řešení trati a zajištění adekvátní návaznosti na území sousedních obcí, které bude změnou doplněno do nadřazené dokumentace, stačí toto vymezení formou koridorů územních rezerv. Potřeba vymezení koridorů je definovaná v PÚR a byla prověřena v rámci studie ÚSPMR. Stávající železniční koridor Praha-Benešov je na hraně kapacity a neumožňuje zásadní posilování příměstské dopravy. V ostatních směrech dojde k odlehčení koridorů výstavbou vysokorychlostních tratí, zde je ale vhodné výhledově doplnit druhou železniční trať pro příměstskou dopravu z jihovýchodní části regionu v případě, kdy nedojde k výstavbě vysokorychlostní trati z Prahy směrem na jih. Ochránit území před nevhodným využitím, které by budoucí umístění tratě znemožnilo je nezbytné. MPP na tuto potřebu reaguje právě vymezením více koridorů územních rezerv s přesahem na území sousedního kraje i nad rámec ZÚR. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění, šestá část kapitoly 9.

Odůvodnění: Na základě požadavku oprávněného investora Metropolitní plán vymezuje koridor pro rekonstrukci významných nadmístních vodovodních řadů přivádějících vodu ze Středočeského kraje. S ohledem na fakt, že v ZÚR jsou tyto řady vymezeny jako stávající infrastruktura určená k zachování a s ohledem na fakt, že se pro rekonstrukci bude v téměř celé délce koridoru využívat stávající trasa není nutné záměr řešit přímo v ZÚR. Přestože se jedná o jednoznačně nadmístní prvek (vodní zdroj Káraný je jedním z hlavních zdrojů vody pro metropolitní region), stačí upřesnění konkrétního záměru v úrovni územního plánu. Potřeba vymezit návrhový koridor vychází z nutnosti rekonstruovat jeden z klíčových vodovodních řadů, přičemž samotná rekonstrukce může mít zásadní negativní vliv na okolí a je jí v rámci územně plánovací dokumentace vhodné vymezit jako koridor VPS. Z hlediska provozních a technických aspektů je vhodné ve velké míře zachovat stávající trasu, hierarchicky ale má tento koridor význam pro celý region a rekonstrukci je nezbytné koordinovat v rámci území více obcí. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění, sedmá část kapitoly 9.

### **Metropolitní plán vymezuje následující plochy a koridory nadmístního významu na území Prahy bez přesahu do Středočeského kraje, které nejsou vymezené v ZÚR:**

Praha má jako hlavní město státu specifickou pozici, kdy je pro stejné řešené území pořizován jak územní plán, tak zásady územního rozvoje. Přestože je měřítko dokumentací jasné a nepřekročitelné, tak bývá v některých situacích obtížné rozhodnout o významu některých záměrů a rozhodnout, do které dokumentace patří. Velké množství prvků Metropolitního plánu má prokazatelně nadmístní význam a dopad na region nebo celý stát, přesto nejsou vymezeny v ZÚR, protože ty ve svém rozsahu mohou obsáhnout pouze určitou úroveň a určité množství jevů. V ZÚR je pro jednotlivé systémy infrastruktury hranice slovně popsána, s ohledem na jiné podklady ale bývá nutné vymezit některé nadmístní prvky až územním plánem, protože vymezovat je v obou dokumentacích by s ohledem na časovost nebylo účelné. Výhledově je samozřejmě možné tyto prvky zpětně do ZÚR zařadit, často to ale nebývá nezbytné. Občanskou vybavenost, parky a veřejná prostranství nebo jinou významnou zástavbu vysokého významu ZÚR přímo nevymezují vůbec, v některých případech nicméně stanovují úkoly pro toto vymezení. Podobně jsou v ZÚR vymezeny pouze vybrané transformační nebo rozvojové plochy. U všech těchto vrstev není nutné záměr posuzovat a odůvodňovat v této kapitole, soulad s nadřazenou dokumentací je dostatečně odůvodněn v kapitole 2 a konkrétní prvky v kapitole 9.

Je totiž zřejmé, že většina prvků a regulativů Metropolitního plánu má z principu celoměstský význam, má vliv na více městských částí nebo čtvrtí a často s ohledem na postavení Prahy i pro celé Česko. Východiskem pro budoucí reformy legislativy by pro zpřehlednění hranice podrobnosti dokumentací mohlo být sjednocení nebo alespoň

společné pořizování ZÚR a ZÚR SK, případně nahrazení některých jevů ZÚR celostátním Územním rozvojovým plánem a jednoznačné vymezení úrovně podrobností ZÚR, případně těsnější pořizování ZÚR a pražského územního plánu.

V následujícím výčtu jsou uvedeny takové plochy a koridory infrastruktury, které by pravděpodobně obstály svým významem jako součást ZÚR, ale z uvedených důvodů jsou vymezovány až na úrovni podrobného Metropolitního plánu. Další koordinace s nadřazenou dokumentací je vhodná, v rámci zpracování Zprávy o uplatňování ZÚR by případné zařazení těchto prvků mělo být zvažováno. Případné budoucí zahrnutí nebo nezahrnutí do ZÚR však na možnosti využití území v Metropolitním plánu vliv nemá, podrobnější prověřený a upřesněný koridor Metropolitního plánu zůstane platný a závazný.

### *630/-/125 Vysokorychlostní trať Praha-Vršovice – Běchovice*

Odůvodnění: Na základě prověření systému rychlých spojení a rozvoje železničního uzlu Praha je zřejmé, že je z provozních důvodů nutné vybudovat vysokorychlostní spojkou propojující trať Praha – Brno s nádražím Hostivař a Vršovice. Tento záměr je označován jako Vysokorychlostní trať Praha a není v současné době vymezen v ZÚR. Jeho potřeba ale nepřímo vyplývá z PÚR, kdy má Praha státem stanovený úkol vymezit koridory na základě Ministerstvem dopravy vybraných variant pro vysokorychlostní trať označenou jako ŽD4 (článek 83d PÚR, RS1 úsek Praha – Brno). Pro samotnou trať byla zpracována vyhledávací studie, která byla opakovaně projednávána s Prahou i s městskými částmi a trasu potvrdila i studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. V současnosti je pro tento záměr pořizována změna ZÚR č. 14, která uvede ZÚR do souladu s požadavky Ministerstva dopravy a s PÚR a zároveň se pro stejný záměr pořizuje Dílčí územní rozvojový plán dle speciálního ustanovení §2l zákona č. 416/2009 Sb., o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury. Pro účelné a rychlé zanesení tohoto záměru do územně plánovací dokumentace jsou všechny úrovně koordinovány a koridor vysokorychlostní trati je tak přímo vymezen i na úrovni územního plánu. Tím je zajištěn budoucí soulad dokumentací a připravenost území pro umístění záměru. Z hlediska dopravní koncepce a následného posouzení vlivů na udržitelný rozvoj území se jedná o korektní přístup, Praha potřebuje upřesnit některé technické parametry stavby v podrobnosti územního plánu (například minimální rozsah tunelových úseků).

V roce 2022 schválila vláda studii proveditelnosti pro vysokorychlostní trať Praha-Brno-Břeclav. V rámci této studie byla identifikována potřeba zapojit vysokorychlostní trať Praha-Brno, pro kterou PÚR schematicky vymezuje koridor ŽD4, ve více směrech do železničního uzlu Praha. Vysokorychlostní trať bude v souladu se ZÚR u Běchovic zapojena do koridoru Praha-Kolín, nutné je ale realizovat i jižní větev v úseku Běchovice-Vršovice. Tato větev umožní jednak optimální využití kapacity železničního uzlu Praha, ale zajistí i průjezdnost Prahy pro dálkové vlaky bez otáčení souprav. Zároveň v rámci vybudování odstavných ploch v oblasti Slatin bude zajištěno jejich lepší napojení na systém vysokorychlostních tratí. Navazujícím projektem je výstavba Jahodnické spojky, která je v návrhu

Metropolitního plánu rovněž obsažena. Jižní větev vysokorychlostní tratě je někdy označována jako "VRT Praha". Její konkrétní napojení do železničního uzlu Praha bylo podrobně prověřeno v rámci Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha a technické řešení tratě bylo ve variantách projekčně prověřeno. Zásadním územím, ve kterých dochází ke střetům železniční tratě s požadavky na ochranu životního prostředí je okolí úseku z ulice Rabakovská k Malému háji. Prověřována byla varianta částečně tunelová a varianta vedení po estakádě. Na základě dohody s městskými částmi investor zvolil tunelovou variantu, koridor vymezený v MPP z této varianty vychází. Z uvedeného vyplývá, že technické řešení tratě je prověřeno na dostatečné úrovni, aby bylo možné zodpovědně vymezit návrhový koridor v měřítku územního plánu. Železniční trať je pro správné fungování systému vysokorychlostních tratí a pro optimalizaci konvenčních tratí v Praze nezbytná. Jen pokud bude v návaznosti na vysokorychlostní trať Praha-Brno vybudována i tato spojka Běchovice-Vršovice, bude možné uvolnit železniční uzel Praha pro více souprav příměstské železnice. Železnice je klíčovou složkou veřejné dopravy pražského metropolitního regionu, koncepce MPP v tomto navazuje na Plán udržitelné mobility. Z popsaných důvodů je koridor vymezen přímo v Metropolitním plánu, vymezený koridor nepřesahuje území kraje. Potřeba na výstavbu tratě je dostatečně prověřena v rámci zmíněných studií proveditelnosti, je podmínkou funkčnosti systému. S ohledem na umístění tratě v podstatné části v rámci zastavitelného území a s ohledem na nutnost napojit se do stávající sítě železničních tratí v Praze při využití železničních zařízení a nádraží neexistuje jiná vhodná trasa pro vymezení tohoto spojení, která by bylo technicky a ekonomicky odůvodnitelná. Nadále bude v následujících řízeních a podrobnějších dokumentacích prověřováno konkrétní výškové uspořádání tratě, řešení okolí, krajinné úpravy a příčná prostupnost, aby byl minimalizován dopad na okolí (podobné úpravy jsou v souladu s regulativy MPP, koridor je vymezen v dostatečném rozsahu). Potřeba vymezit koridor i nad rámec aktuálně platných ZÚR vychází z popsaných technických parametrů systému – bez vybudování jižní větve nebudou vysokorychlostní tratě dlouhodobě funkční a je tedy co nejdříve nutné zajistit adekvátní ochranu a připravenost území, aby v průběhu realizace jedné části tratě nebyla neadekvátním využitím území znemožněna další část. S výstavbou vysokorychlostní tratě, se kterou počítají strategické materiály státu, je nutné v území počítat. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění šestá část kapitoly 9.

#### *630/-/62 Železniční trať Metro S Smíchov – Karlín*

#### *630/-/63 Železniční trať Metro S Vršovice – Florenc*

Odůvodnění: Metropolitní plán vymezuje v souladu se ZÚR koridory pro významný rozvoj železničních tratí, kapacitní železniční dopravu vnímá jako významný udržitelný způsob obsluhy města i regionu. Rozvoj železnice je zásadní i pro city-logistiku a dálkové spojení Prahy s ostatními evropskými metropolemi. Za výhledový stav rozvoje pražské železnice se považuje dokončený systém tratí vycházející ze studie proveditelnosti železničního uzlu Praha. Bylo by obtížné do Metropolitního plánu zahrnout pouze některé z navrhovaných záměrů rozvoje železnice, protože uzel je důležité v horizontu Metropolitního plánu přestavět komplexně. Za zásadní složku je nutné považovat

dvě tunelové trasy pod centrem města označované jako Metro S, které propojí stávající významné koridory. Tunely budou sloužit pro osobní příměstskou dopravu a s četnými zastávkami se budou podílet na obsluze centra města. Tyto zásadní stavby nejsou obsažené v ZÚR, lze předpokládat že do nich budou postupně ve formě širokých nekonkrétních koridorů doplněny v následujících změnách. Na základě dostupných studií je ale zřejmé, že bez těchto tratí je možnost rozvoje železnice v Praze velmi omezená a je tedy nezbytné tratě vymezit nad rámec nadřazené dokumentace přímo v Metropolitním plánu. Hierarchicky se jedná o příměstskou železnici s významem pro místní obsluhu, podklady pro vymezení koridorů v Metropolitním plánu a jejich posouzení z hlediska vlivu na životní prostředí jsou dostatečné. ZÚR obsahují pro podobný záměr (dříve označovaný také jako Metro S nebo jako Nové spojení II) rozvětvený koridor územní rezervy v jiné poloze, než předpokládají závěry studie proveditelnosti. Metropolitní plán v části trasy ponechává koridor územní rezervy pro alternativní trasování jedné z posuzovaných variant a tím je soulad s nadřazenou dokumentací zajištěn. Koncepčně jsou tedy obě dokumentace v souladu. Další koordinace dokumentací na základě studie proveditelnosti je v budoucnu nutná, v rámci změn ZÚR bude rozhodnuto o potřebě zachování ochrany území zbývajícím koridorem územní rezervy. Další odůvodnění návrhových koridorů Metra S a fungování železničního uzlu Praha jako celku viz odůvodnění šestá část kapitoly 9.

#### *621/-/20 Trasa metra D – napojení depa Písnice včetně navazujícího terminálu hromadné dopravy*

Odůvodnění: Na základě podrobného prověření transformačního území okolo budoucího Depa Písnice (v rámci urbanistické studie) je zvažováno alternativní umístění stanice metra Depo Písnice a alternativní trasování metra v okolí Depa. ZÚR pro tuto trať vymezují pouze úzký koridor a neupřesňují polohu a orientaci depa a stanic metra. Koridor vymezený v ZÚR je vymezený pro samotnou trasu metra v úseku Písnice – Náměstí Míru (další koridor směrem na sever navazuje), ale není určen pro umístění souvisejícího zázemí, veškeré provozní aspekty je nutné prověřit na úrovni územního plánu. Je tedy nezbytné, aby Metropolitní plán ve formě širokého překryvného koridoru vymezil dostatečnou plochu pro upřesnění a technické prověření zakončení metra D, do které se vejde celé provozní zázemí, aniž by bylo předjíháno výsledné konkrétní trasování konce trasy. Tato plocha přirozeně vybíhá z úzkého koridoru ZÚR, který je vymezen výhradně pro metro vedoucí na jih do Písnice. Metropolitní plán koridor ZÚR respektuje a upřesňuje a pro Depo Písnice se stanicí a okolím vymezuje koridor další, nad rámec vymezení v ZÚR. Tento přístup je v souladu s nadřazenou dokumentací a umožní realizaci terminálu veřejné dopravy. pokračování do Středočeského kraje není znemožněno, v souladu se ZÚR ale ani není aktivně vymezeno. Doplnění koridoru ZÚR o související plochy na úrovni územního plánu je potřebné pro zajištění funkčnosti metra D (které je momentálně ve výstavbě a není možné ho realizovat jinde nebo v jiné trase).

*621-/21 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Smíchovské nádraží – Pankrác*

*621-/22 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Pankrác – Želivského*

*621-/23 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Želivského – Vysočanská*

*621-/24 Výhledové tangenciální spojení kolejovou dopravou – úsek Vysočanská – Terminál Sever*

*621-/15 Trasa metra A, úsek Želivského – Zahradní město*

*621-/16 Trasa metra A – úsek nemocnice Motol – Zličín*

*621-/17 Trasa metra C – úsek Háje – Uhřetěves*

*621-/18 Trasa metra D – Hlavní nádraží – NNŽ*

Odůvodnění: ZÚR vymezují koridory pro kompletní systém tratí metra včetně koridoru územní rezervy pro odbočku z metra D do Modřan. Je tedy zřejmé, že metro je považováno za nadmístní infrastrukturu a mělo by být vymezeno na úrovni nadřazené dokumentace. Z projednání Metropolitního plánu vyplynula potřeba naznačit koncepci dalšího rozvoje sítě metra v dlouhodobém horizontu a vymezit konkrétní koridory pro postupné posuzování a modelování veřejné dopravy. Tyto záměry nejsou natolik technicky prověřené, aby je bylo možné považovat za realistické trasy určené pro investiční přípravu. S ohledem na významný růst Prahy se ale jeví jako účelné chránit pro případné budoucí umístění metra (případně jiného systému kolejové dopravy) území a iniciovat prověřovací studie. Budoucí trasy metra jsou nedílnou součástí koncepce rozvoje dopravní infrastruktury, kterou stanovuje právě Metropolitní plán. Všechny tyto trasy jsou vymezeny jako koridory územních rezerv, a protože se předpokládá jejich postupné prověřování a upřesňování není nezbytné je vymezovat v úrovni ZÚR, stačí vymezení v jedné dokumentaci. Další podrobné individuální odůvodnění vymezených prvků viz odůvodnění šestá část kapitoly 9.

*760/633/1021 Transformační stanice Zbraslav*

Odůvodnění: Na základě žádostí oprávněných investorů vyplynula v rámci projednání potřeba pro vymezení nové plochy pro transformační stanici zvláště vysokého napětí 400 kV / 110 kV a další transformační stanici velmi vysokého napětí 110 kV / 22 kV, které zajistí dostatečné zásobování elektrickou energií jižní části Prahy. Pro umístění bylo vytipováno zanedbané území v sousedství bývalé skládky Lipence, které je i v rámci předchozího územního plánu určené pro produkční využití a nachází se v blízkosti stávající rozvodny. Standardně jsou zařízení a vedení zvláště vysokého napětí jako významné investice státu vymezovány na úrovni PÚR a následně upřesněny v ZÚR, nicméně s ohledem na charakter území

a jednoznačný veřejný zájem je možné samostatně vymezit plochy pro tato zařízení i na úrovni Metropolitního plánu. V nadřazené dokumentaci se totiž zpravidla vymezují koridory pro elektrická vedení trasovaná napříč mnoha obcemi. V tomto případě bude transformační stanice napojena na stávající elektrické vedení 400 kV a neexistuje tedy potřeba pro vymezení dlouhého koridoru s nadmístním dopadem a jedná se o izolovanou plochu.

Transformační stanice bude významem nadmístní, z hlediska území má ale jen lokální dopad. Budoucí zahrnutí záměru do ZÚR není nezbytné, z hlediska funkčnosti systému zásobování elektrickou energií je ale nezbytné toto zařízení v MPP vymezit. Další odůvodnění daného prvku viz odůvodnění sedmá část kapitoly 9.

#### *740/163/1005 Energocentrum Ústřední čistírny odpadních vod*

#### *740/-/10 Tepelný napáječ Energocentrum – Holešovice*

#### *740/-/11 Tepelný napáječ Energocentrum – Juliska*

Odůvodnění: Metropolitní plán vymezuje plochu pro významné zařízení zásobování teplem. Jedná se o zásadní investici města s velkým dopadem na udržitelný rozvoj. Zbytková odpadní energie z Ústřední čistírny odpadních vod bude v novém Energocentru v Podbabě přeměněna na teplo pro zásobování nového transformačního území Bubny-Zátory i dalších stávajících čtvrtí po napojení na stávající teplovody. Výhledově je možné systémy zásobování teplem na území Prahy propojit a vytvořit tak efektivní ekologický systém vytápění rozšířeného centra města. Rozsahem je toto zařízení ale celkem malé a ZÚR ho neuvažují (studie upřesňující technické parametry byla dokončena teprve nedávno), s ohledem na jednoznačný veřejný zájem a potřebu urychlené přípravy projektu je nezbytné toto zařízení vymezit přímo v Metropolitním plánu nad rámec ZÚR. Vymezení v nadřazené dokumentaci a koordinace dokumentací je v budoucnu vhodná, není ale nezbytná, protože Metropolitní plán plochu pro zařízení i související tepelné napáječe v dostatečné přesnosti vymezuje. Metropolitní plán vymezuje energocentrum jako metropolitní prioritu. Další odůvodnění těchto prvků viz odůvodnění sedmá část kapitoly 9.