



# ODŮVODNĚNÍ

**ZÁSADY ÚZEMNÍHO  
ROZVOJE HL. M. PRAHY  
AKTUALIZACE Č. 1**

2013

**ZUR**

hlavní město Praha

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G

číslo paré:



**Pořizovatel: Odbor stavební a územního plánu MHMP, Jungmannova 29/35, Praha 1**  
**Ředitelka: Ing. Jitka Cvetlerová**

**Zpracovatel: Útvar rozvoje hl. m. Prahy, Vyšehradská 57/2077, Praha 2**  
**Tomáš Ctibor, pověřený řízením ÚRM**

**Vedoucí Kanceláře podpory území: Ing. arch. Kateřina Szentesiová**  
**Autorizovaný architekt, typ autorizace A**  
**Číslo autorizace ČKA: 1981**

**Ing. Marek Zděradíčka**  
**Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby**  
**číslo autorizace ČKAIT: 0012279**

**Ing. Jan Bayerle,**  
**Autorizovaný inženýr pro městské inženýrství**  
**Číslo autorizace ČKAIT: 0004526**

**Mgr. Martin Fejfar**  
**Autorizovaný projektant územních systému ekologické stability**  
**Číslo autorizace ČKA: 2842**

Datum zpracování: říjen 2013



## **Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy - aktualizace č. 1**

**Vedoucí zpracovatelského týmu: Ing. arch. Alena Hořejší**

**Zpracovatelský tým:**

**Urbanismus:**

**Ing. arch. Dominik Aleš, Ing. arch. Pavel Beneš, Ing. arch. Hana Beránková, Ing. arch. Robin Hanus, Ing. arch. Alena Hořejší, Ing. arch. Ivana Kubáková, Ing. arch. Oldřich Kratochvíl, Ing. arch. Rudolf Mach, Ing. arch. Ivana Michaljaničová, Ing. Karel Slánský, Ing. arch. Kateřina Szentesiová, Ing. arch. Taťána Štědrá, Ing. Zuzana Šulcová**

**Doprava:**

**Milan Černohorský, Ing. Karel Hák, Ing. Jaroslava Malinová, Petronila Růžičková, Ing. Martin Švehlík, Ing. Václav Věrtelář, Ing. Jakub Zajíček, Ing. Marek Zđeradička**

**Technické vybavení:**

**Ing. Milan Adam, Ing. Ivan Auerbach, Ing. Jan Bayerle, Ing. Hana Losová, Ing. Jitka Majerová, Ing. Michal Novák, Ing. Jaroslav Rychtecký, Ing. Anna Tollarová**

**Životní prostředí a udržitelný rozvoj:**

**RNDr. Ivo Caha, Mgr. Martin Fejfar, Ing. Jan Fišer, Ing. Mária Kazmuková**

**Demografie a strategický plán:**

**Ing. Jiří Mejstřík**

**Koordinace s ÚAP hl. m. Prahy:**

**Ing. arch. Vlasta Klokočková**

**Legislativní úprava:**

**Mgr. Lukáš Marek, Ing. Martin Roubíček**

**Jazyková korektura:**

**PhDr. Nataša Macháčová**

**Grafické zpracování:**

**Mgr. Nikola Jurková, Daniel Korejs, Ing. Antonín Paduán, Ing. arch. Dagmar Šormová**

## **Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy**

Vedoucí zpracovatelského týmu: Ing. arch. Alena Hořejší

Zpracovatelský tým:

Urbanismus:

Ing. arch. Pavel Beneš, Ing. arch. Hana Beránková, Ing. arch. Robin Hanus, Ing. arch. Alena Hořejší, Ing. arch. Ivana Kubáková, Ing. arch. Oldřich Kratochvíl, Ing. Miroslav Kubový, Ing. arch. Rudolf Mach, Jarmila Mezerová, Ing. arch. Ivana Michaljaničová, Ing. arch. Hana Peckelová, Ing. arch. Kateřina Szentesiová, Ing. arch. Taťána Štědrá, Ing. Zuzana Šulcová

Doprava:

Ing. Karel Hák, Ing. Jaroslava Malinová, Ing. Jakub Zajíček, Ing. Marek Zděradička

Technické vybavení:

Ing. Milan Adam, Ing. Ivan Auerbach, Ing. Blažena Bakulová, Ing. Jan Bayerle, Ing. Vladimír Janeček, Ing. Hana Losová, Ing. Jitka Majerová, Ing. Michal Novák, Ing. Zuzana Přerovská, Ing. Anna Tollarová, Věra Vorázková, Ing. Bohuš Ziskal

Životní prostředí a udržitelný rozvoj:

RNDr. Ivo Caha, Mgr. Martin Fejfar, Ing. arch. Martin Říha

Demografie a strategický plán:

Ing. Jiří Jaroš, Ing. Jiří Mejstřík, Mgr. Irena Stoklasová, PhDr. Milan Turba, Ing. arch. Petr Věrtelář

Jazyková korektura:

PhDr. Nataša Macháčová

Grafické zpracování:

Ivona Henychová, Ing. Slavomír Jaroš, Mgr. Nikola Jurková, Daniel Korejs, Ing. Antonín Paduán, Mgr. Petr Panec, Ing. arch. Dagmar Šormová

Koordinace s ÚAP:

Ing. arch. Vlasta Klokočková

## **OBSAH**

### **Díl A**

<b>1. Vyhodnocení souladu aktualizace č. 1 s cíli a úkoly územního plánování</b>	<b>1</b>
<b>2. Vyhodnocení souladu aktualizace č. 1 s požadavky zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích předpisů</b>	<b>4</b>
<b>3. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR</b>	<b>6</b>
<b>4. Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi</b>	<b>21</b>
<b>5. Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy obsažených ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy</b>	<b>22</b>
<b>6. Informace o výsledcích vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území</b>	<b>42</b>

## **OBSAH**

### **Díl B**

1. Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území a vymezení řešeného území	1
2. Základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy - obecné zásady územního rozvoje	3
3. Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy	32
4. Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu	48
5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura odůvodnění	59
6. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura;	118
7. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - územní systém ekologické stability - ÚSES	136
8. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot	139
9. Vymezení cílových charakteristik krajiny	143
10. Vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu	146
11. Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovacích činností a na řešení v územně plánovací dokumentaci pro vymezené části hlavního města Prahy, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury	155
12. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti	156
13. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje	157
14. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost	158
15. Zadání regulačního plánu v rozsahu dle přílohy č. 7 pro plochu nebo koridor vymezený podle bodu 13 a 14	159
16. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	160
17. Kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa	161
18. Širší vztahy	167
Seznam výchozích dokumentů a podkladů využitých pro zpracování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy	175
Použité zkratky	183



## **Seznam výkresů, které jsou součástí Odůvodnění:**

O1. Koordinační výkres	1:50 000
O2. Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy	1:100 000
O3. Výkres záborů ZPF a PUPFL	1:100 000
O4. Výkres širších vztahů	1:500 000
O5. Výkres širších vztahů – technická infrastruktura	1:500 000

## **Přílohy Odůvodnění:**

### **Příloha č. 1: Výrok - textová část, úplné znění**

### **Příloha č. 2: Právní stav před aktualizací č. 1 - grafická část**

#### **O7. Výkresy výrokové části, které zobrazují právní stav před aktualizací č. 1:**

O7.1. Výkres uspořádání území hl. m. Prahy	1:100 000
O7.2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura	1:100 000
O7.3. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura	1:100 000
O7.4. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - ÚSES	1:100 000
O7.5. Výkres oblastí se shodným krajinným typem	1:100 000
O7.6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu	1:100 000
O7.7. Výkres veřejně prospěšných opatření nadmístního významu	1:100 000

#### **Výkres Odůvodnění, který zobrazuje stav před aktualizací č. 1:**

O6.8. Výkres záborů ZPF a PUPFL, stav před aktualizací č. 1	1:100 000
---	-----------

### **Příloha č. 3: Právní stav po aktualizaci č. 1 - grafická část**

#### **O8. Výkresy výrokové části, které zobrazují právní stav po aktualizaci č. 1:**

O8.1. Výkres uspořádání území hl. m. Prahy	1:100 000
O8.2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura	1:100 000
O8.3. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura	1:100 000
O8.4. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - ÚSES	1:100 000
O8.5. Výkres oblastí se shodným krajinným typem	1:100 000
O8.6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu	1:100 000
O8.7. Výkres veřejně prospěšných opatření nadmístního významu	1:100 000





**ODŮVODNĚNÍ - DÍL A**

**ZÁSADY ÚZEMNÍHO  
ROZVOJE HL. M. PRAHY  
AKTUALIZACE Č. 1**

2013

**ZUR**

hlavní město Praha

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G



## **OBSAH**

### **Díl A**

<b>1. Vyhodnocení souladu aktualizace č. 1 s cíli a úkoly územního plánování</b>	<b>1</b>
<b>2. Vyhodnocení souladu aktualizace č. 1 s požadavky zákona č. 183/2006 Sb. a jeho prováděcích předpisů</b>	<b>4</b>
<b>3. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR</b>	<b>6</b>
<b>4. Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi</b>	<b>21</b>
<b>5. Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy obsažených ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy</b>	<b>22</b>
<b>6. Informace o výsledcích vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území</b>	<b>42</b>



# **1. Vyhodnocení souladu aktualizace č. 1 s cíli a úkoly územního plánování**

Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy naplňuje cíle a úkoly územního plánování stanovené v § 18 a 19 zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů, jak je patrné z níže uvedených skutečností.

## **1. 1 Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vytváří předpoklady pro výstavbu a udržitelný rozvoj území**

Aktualizace č. 1 koordinuje záměry v území, potvrzuje zásady urbanistické koncepce, koncepce dopravní a technické infrastruktury vymezené ve vydaných Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy. Současně stanovuje zásady pro hospodářský rozvoj, pro ochranu kulturních, přírodních a civilizačních hodnot a pro tvorbu a ochranu životního prostředí.

Aktualizace č. 1 naplňuje požadavek soustavného a komplexního řešení účelného využití území s cílem dosáhnout souladu veřejných a soukromých zájmů a v tomto smyslu též stanovuje úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Cílem upřesnění rozsahu a podmínek transformačních a rozvojových oblastí včetně oblastí pro rozvoj zeleně je především promítnout zásady vyváženosti hospodářského rozvoje, ochrany kulturních a přírodních hodnot a civilizačních hodnot a podmínek pro ochranu životního prostředí do podrobnějších územně plánovacích dokumentací.

Zásady urbanistické koncepce jsou vymezeny ve výkresech č. 1, O1 a O2. Zásady dopravní koncepce jsou vymezeny ve výkresech č. 2, O1 a zásady koncepce technické infrastruktury ve výkresech č. 3 a O1.

Uvedené koncepce a zásady jsou popsány v textové části.

### **1.1.1 Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os**

Dle Politiky územního rozvoje ČR 2008 je hl. m. Praha součástí rozvojové oblasti Praha - OB1. Aktualizace ZÚR potvrzuje a upřesňuje na území hl. m. Prahy vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os.

Aktualizace č. 1 navrhuje upřesnění vymezení rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč, upřesnění vymezení transformační oblasti Letňany-Avia, oblasti Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna a oblasti Nákladové nádraží Žižkov. Navrhuje se rovněž upřesnění vymezení rozvojových oblastí zeleně Zalesnění u Čakovic, V panenkách, Litožnice-Jankov, Zalesnění Kolovraty a Zalesnění u Křeslic.

Aktualizace č. 1 navrhuje zrušení transformační oblasti Malešicko-hostivařská průmyslová oblast, zrušení rozvojové oblasti zeleně Rohanský ostrov, kterou zahrnuje do transformační oblasti Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2) a navrhuje zrušení

rozvojové oblasti zeleně Zalesnění Šeberov vzhledem k tomu, že je požadované zalesnění z větší části již realizované.

Aktualizace č. 1 současně navrhuje vymezení nadmístních rozvojových ploch zeleně Trojmezí a Dívčí hrady.

Nadmístní rozvojové oblasti a osy jsou vymezeny ve výkresech č. 1, O1 a O2 a popsány v textové části aktualizace č. 1.

#### 1.1.2 Vymezení nadmístních specifických oblastí

Aktualizace č. 1 upřesňuje na území hl. m. Prahy vymezení nadmístních specifických oblastí.

Cílem vymezení specifických oblastí je zejména stanovení podmínek pro udržitelný rozvoj území, dosažení souladu veřejných a soukromých zájmů a ochrana a rozvoj přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území.

Navrhuje se zrušení specifické oblasti typu SP Rekreační území Dolní Počernice - Běchovice - Černý Most vzhledem k vyřešení rozporů, které vedly k vyhlášení specifické oblasti. Navrhuje se zrušení specifické oblasti typu SP Trojmezí vzhledem k současnému zařazení dotčeného území mezi rozvojové oblasti zeleně.

Nově se navrhuje specifická oblast typu SL zasažená provozem letiště Praha-Ruzyně s názvem Ruzyně, která již byla vymezena v ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřeními obecné povahy č. 8/2009 a následně zrušena rozsudkem Nejvyššího správního soudu České republiky č. Ao 6/2010-103 ze dne 2. 2. 2011.

Rozšiřuje se vymezení specifické oblasti typu SP - Šárka a současně se zmenšuje vymezení specifické oblasti typu SL - Praha-Kbely.

Nadmístní specifické oblasti jsou vymezené ve výkresu č. 1, O1 a O2 a popsány v textové části aktualizace č. 1.

#### 1.2 Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy upřesňuje koncepci rozvoje dopravní a technické infrastruktury založenou v ZÚR hl. m. Prahy na základě soustavného a komplexního řešení účelného uspořádání území a sledování společenského a hospodářského potenciálu rozvoje

Aktualizace č. 1 upřesňuje vymezení koridorů pro silniční a železniční dopravu, pro metro a tramvajovou dopravu. Doplnuje části Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR 8 Ao 2/2010-644 ze dne 20. 5. 2010 a 7 Ao 7/2010-133 ze dne 27. 1. 2011. Trasu VRT zrušenou rozsudkem NSS ČR 9 Ao 4/2011-77 ze dne 8. 9. 2011 navrhuje pouze jako územní rezervu. Vymezuje plochu letiště Praha-Ruzyně a osu nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (RWY 06R/24L) letiště Praha-Ruzyně. Doplnuje a upřesňuje v textové a výkresové části vymezení letiště Ruzyně, zrušené rozsudkem NSS ČR 6 Ao 6/2010-103 ze dne 2. 2. 2011. Aktualizace č. 1 upřesňuje vymezení přístavů; nově vymezuje celoměstsky významné terminály příměstské



dopravy - stabilizované a současně ruší celoměstsky významné terminály příměstské bus dopravy s potřebou stabilizovat ve vazbě na rozvoj sítě metra. Uvedená upřesnění a nová vymezení jsou provedena na základě ÚAP hl. m. Prahy a dle zpracované podrobnější dokumentace.

Aktualizace č. 1 upřesňuje vymezení sítí technické infrastruktury na základě ÚAP hl. m. Prahy a dle zpracované podrobnější dokumentace.

Koncepce dopravní infrastruktury je zobrazena ve výkresu č. 2 a koncepce technické infrastruktury ve výkresu č. 3. Obě koncepce jsou popsány textové části aktualizace.

### **1.3 Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy řeší problematiku v území s cílem dosažení souladu veřejných a soukromých zájmů na rozvoj v území**

Aktualizace č. 1 koordinuje záměry v území a stanovuje podmínky pro využití území a ochranu jeho hodnot v nadmístních souvislostech. Upřesňuje a konkretizuje principy ochrany hodnot v území zjištěných nástroji územního plánování, především ÚAP hl. m. Prahy. Koordinace s limity využití území je doložena ve výkresu č. O1 a je popsána v textové části.

Upřesňuje vymezení veřejně prospěšných staveb (VPS) a veřejně prospěšných opatření (VPO). Veřejně prospěšné stavby jsou vymezeny ve výkresu č. 6 a veřejně prospěšná opatření ve výkresu č. 7, popsány jsou pak v textové části aktualizace č. 1.

### **1.4 Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vytváří podmínky pro ochranu území podle zvláštních předpisů**

Navrhuje se vymezení ploch a koridorů nadmístního významu pro ÚSES, které je zobrazeno ve výkresu č. 4 a popsáno v textové části.

Definuje cílové charakteristiky krajiny pro vymezené a vyhodnocené krajiny, které jsou vymezeny ve výkresu č. 5 a popsány v textové části.

Aktualizace č. 1 upřesňuje územní podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních a kulturních a civilizačních hodnot. Uvedené podmínky jsou zobrazeny ve výkresech č. O1 a O2 a jsou popsány v textové části.

### **1.5 Závěry vyhodnocení vlivu ZÚR hl. m. Praha - aktualizace č. 1 na udržitelný rozvoj území, které dokládají soulad s cíli a úkoly územního plánování**

Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a aktualizace č. 1 (AZÚR) na udržitelný rozvoj území a Vyhodnocení vlivu koncepce Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a aktualizace č. 1 na evropsky významné lokality v soustavě NATURA 2000 jsou v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění zákona č. 350/2012 Sb., § 40 odst. 2 b) nedílnou součástí odůvodnění opatření obecné povahy, kterým se aktualizace č. 1 bude vydávat.

## **2. Vyhodnocení souladu aktualizace č. 1 s požadavky zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcích předpisů v aktuálním znění**

V březnu roku 2006 Parlament České republiky schválil zákon č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), jenž nabyl účinnosti k 1. 1. 2007 a nahradil do té doby platný zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Podle ustanovení § 187 odst. 3 stavebního zákona pořídil příslušný krajský úřad (na území hl. m. Prahy úkoly krajského úřadu plní Magistrát hlavního města Prahy) první Zásady územního rozvoje kraje hl. m. Prahy.

Zásady územního rozvoje (ZÚR) hl. m. Prahy jako nový nástroj územního plánování v úrovni kraje koncepčně koordinují rozvoj a uspořádání území města, určují základní strategii pro rozvoj území s ohledem na podmínky udržitelného rozvoje a jeho hospodárné využívání. Současně stanoví zásady rozvoje správního území hlavního města jako celku a základní podmínky pro rozvoj jednotlivých městských částí.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy jsou pořízeny v souladu s § 36 - 41a § 187 odst. 4 zákona č.183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění a jeho prováděcí vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti v platném znění.

ZÚR hl. m. Prahy byly vydány opatřením obecné povahy č. 8 usnesením č. 32/59 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 17. 12. 2009.

Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je zpracována na základě Zprávy o uplatňování zásad územního rozvoje, v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, § 42 odst. 1 a § 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti ve znění pozdějších předpisů.

Zastupitelstvo hl. m. Prahy schválilo Zprávu o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy usnesením č. 10/77 dne 4. 11. 2011 v souladu s § 42 (1) stavebního zákona, tj. do dvou let od vydání prvních ZÚR.

Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, vychází ze závěrů Územně analytických podkladů hlavního města Prahy (ÚAP) projednaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 5/15 dne 31. 3. 2011.

Společné jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy proběhlo v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon), § 37 dne 25. 7. 2012. Vyzvání dle § 37, odst. (2) tohoto zákona uplatnili svá stanoviska a připomínky. Ze závěrů společného jednání vyplynula nutnost úpravy Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy

a aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území (VVURÚ ZÚR hl. m. Prahy).

Podle novely č. 350/2012 Sb. zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), platné od 1. 1. 2013, bylo nutné v souladu s § 37, odst. (4), zveřejnit návrh Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, včetně VVURÚ. Z tohoto důvodu se dne 19. 4. 2013 konalo opakované projednání upraveného Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území.

V souladu s § 37, odst. 7 a 9 stavebního zákona bylo následně požádáno Ministerstvo pro místní rozvoj ČR a Ministerstvo životního prostředí ČR o stanovisko. Ministerstvo pro místní rozvoj ČR neshledalo nedostatky a vydalo své stanovisko o zahájení řízení o vydání Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy dne 19. 7. 2013.

Ministerstvo životního prostředí ČR vydalo své stanovisko 2. 8. 2013.

### 3. Vyhodnocení souladu s Politikou územního rozvoje ČR

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1, v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008 schválenou vládou České republiky dne 20. 7. 2009 usnesením č. 929/2009, respektují a upřesňují republikové priority územního plánování, rozvojem oblast, koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury.

#### 3.1 Uplatnění jednotlivých republikových priorit uvedených v Politice územního rozvoje ČR 2008, body (14) - (32):

##### **Bod (14)**

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

*Bránit upadání venkovské krajiny jako důsledku nedostatku lidských zásahů.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území, zejména v bodech 1), 2), 10) a 12). Požadavky na ochranu přírodních, civilizačních a kulturních hodnot včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví jsou obsaženy v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce, body a) - e), m), p), q). ZÚR obsahují podkapitulu 2.4 Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot a kapitolu 8. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, které podrobněji rozvíjejí priority uvedené v PÚR ČR 2008. Problematika kumulativních a často protichůdných požadavků na využití území je v ZÚR zohledněna vymezením specifických oblastí, popsanych v kapitole 4.3. Ve specifických oblastech se střetávají požadavky na rozvoj území, požadavky na dopravní obsluhu území, požadavky na rekreaci obyvatel, případně na těžbu surovin, s podmínky ochrany přírody a krajiny a s podmínky památkové ochrany, to vše ve vzájemných vazbách.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy, kde jsou vymezené specifické oblasti, základní směry rozvoje zeleně - zelené klíny, významné propojení zeleně - zelené osy a rozvoj osídlení ve vnějším pásmu hl. m. Prahy.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a v č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (15)**

***Předcházet při změnách nebo vytváření urbánního prostředí prostorově sociální segregaci s negativními vlivy na sociální soudržnost obyvatel. Analyzovat hlavní mechanismy, jimiž k segregaci dochází, zvažovat existující a potenciální důsledky a navrhnout při územně plánovací činnosti řešení, vhodná pro prevenci nežádoucí míry segregace nebo snížení její úrovně.***

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. 2. Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, zejména pak v oddílu 2.1.1 Praha - hlavní město republiky, v oddílu 2.2.1 Očekávaný demografický vývoj a v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce v bodech a), e), f), g), j), k), n), q), u).

V textové části Odůvodnění je v oddílu 2.2.1 podrobněji popsán očekávaný demografický vývoj a v podkapitole 2.3 jsou jako součást hospodářského rozvoje podrobněji popsány oblasti soustředěných pracovních příležitostí.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy, kde jsou vymezené nadmístní transformační oblasti, nadmístní rozvojové oblasti a významná centra s podílem celoměstských funkcí.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a v č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (16)**

***Při stanovování způsobu využití území v územně plánovací dokumentaci dávat přednost komplexním řešením před uplatňováním jednostranných hledisek a požadavků, které ve svých důsledcích zhoršují stav i hodnoty území. Při řešení ochrany hodnot území je nezbytné zohledňovat také požadavky na zvyšování kvality života obyvatel a hospodářského rozvoje území. Vhodná řešení územního rozvoje je zapotřebí hledat ve spolupráci s obyvateli území i s jeho uživateli a v souladu s určením a charakterem oblastí, os, ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR.***

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. 1. Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území, body 1) - 12). v kap. 2. Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, zejména pak v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce v bodech a) - u), v oddílech 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury a 2.2.4 Technická infrastruktura, v podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj, v oddílech 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel a 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí. V podkapitolách 3.1. Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území, 3.2. Transformační oblasti a 3.4 Vymezení rozvojových os nadmístního významu je u každé oblasti a osy uvedena podmínka pro následné rozhodování o změnách v území: „zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél trasy Pražského okruhu (SOKP)“. V kap. č. 4 jsou vymezeny specifické oblasti nadmístního a celoměstského významu, ve kterých se kumulují požadavky na využití území, zejména v podkap. č. 4.1 Oblast stávajícího celoměstského centra, 4.2.1 Drahaň-Troja-Bubeneč a 4.2.3 Strahov. Požadavky na zvyšování kvality životního prostředí obyvatel jsou dále obsaženy v oddílu 8.2.2 Upřesnění podmínek způsobu využití, body a) - g), v podkapitole 8.4 Upřesnění podmínek ochrany civilizačních hodnot, body a) - b).

V textové části Odůvodnění jsou požadavky na komplexní řešení popsány v kapitole 2. Základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy - obecné zásady územního rozvoje, zejména v podkapitole 2.1 Role Prahy v ČR a v Evropě, v oddílech 2.2.2 Urbanistická koncepce, 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, 2.2.4 Technická infrastruktura, 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel, 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí a v odůvodnění kapitol č. 3 a 4.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy, č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - Dopravní infrastruktura, č. 3 - Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - Technická infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a v č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (17)**

*Vytvářet v území podmínky k odstraňování důsledků náhlých hospodářských změn lokalizací zastavitelných ploch pro vytváření pracovních příležitostí, zejména v regionech strukturálně postižených a hospodářsky slabých a napomoci tak řešení problémů v těchto územích.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněny ve Výroku v kap. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy, body 3 - 5), 11), v kap. 2 Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, zejména pak v oddílu 2.1.1 Praha - hlavní město republiky, 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, v oddílu 2.2.1 Očekávaný demografický vývoj, v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce v bodech a), g), j) - n), u) a v podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj v bodech a) - c).

V textové části Odůvodnění je v oddílu 2.2.1 podrobněji popsán očekávaný demografický vývoj a v podkapitole 2.3 jsou jako součást hospodářského rozvoje podrobněji popsány oblasti soustředěných pracovních příležitostí.

ZÚR vymezují v kap. 3 nadmístní a celoměstsky významné rozvojové oblasti a osy a v kap. 4 specifické oblasti nadmístního a celoměstského významu, kde se kumulují požadavky na využití území, zejména v podkapitole 4.1 Oblast stávajícího celoměstského centra v oddílu 4.2.2 Letňany.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy, č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a v č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (18)**

*Podporovat polycentrický rozvoj sídelní struktury. Vytvářet předpoklady pro posílení partnerství mezi městskými a venkovskými oblastmi a zlepšit tak jejich konkurenceschopnost.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 3), 5), v oddílu 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, body a) - b), v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce v bodech a) - d), f),

V textové části Odůvodnění jsou požadavky na polycentrické uspořádání popsány v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání kraje.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a v č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (19)**

*Vytvářet předpoklady pro polyfunkční využívání opuštěných areálů a ploch (tzv. brownfields průmyslového, zemědělského, vojenského a jiného původu). Hospodárně využívat zastavěné území (podpora přestaveb, revitalizací a sanací území) a zajistit ochranu nezastavěného území (zejména zemědělské a lesní půdy) a zachování veřejné zeleně, včetně minimalizace její fragmentace. Cílem je účelné využívání a uspořádání území úsporné v nárocích na veřejné rozpočty na dopravu a energie, které koordinací veřejných a soukromých zájmů na rozvoji území omezuje negativní důsledky suburbanizace pro udržitelný rozvoj území.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 4) - 6), 9) - 10), v oddílu 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu body a) - c), v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce g), m), o), - p), podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj body d) - f), v oddílu 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky života obyvatel body b) - f), j). Požadavky na využití opuštěných areálů jsou zohledněné v podkapitole 3.2. Transformační oblasti vymezením těchto celoměstsky významných oblastí a v podkapitole 3.4. Vymezení rozvojových os nadmístního významu hl. m. Prahy, které v sobě, kromě území s rozvojovým potenciálem, obsahují plochy k obnově a opětovnému využití území brownfields.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílech 2.2.2 Urbanistická koncepce a 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky života obyvatel, v podkapitole 3.2 Transformační oblasti, a 3.4. Rozvojové osy nadmístního významu hl. m. Prahy. Požadavky na omezení negativních důsledků suburbanizace jsou popsány v oddílu 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, v kapitole 18. Širší vztahy, zejména pak v části „Vztah Prahy a regionu.“

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a v č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (20)**

*Rozvojové záměry, které mohou významně ovlivnit charakter krajiny, umísťovat do co nejméně konfliktních lokalit a následně podporovat potřebná kompenzační opatření. S ohledem na to při územně plánovací činnosti, pokud je to možné a odůvodněné, respektovat veřejné zájmy např. ochrany biologické rozmanitosti a kvality životního prostředí, zejména formou důsledné ochrany zvláště chráněných území, lokalit soustavy NATURA 2000, mokřadů, ochranných pásem vodních zdrojů, chráněné oblasti přirozené akumulace vod a nerostného bohatství, ochrany zemědělského a lesního půdního fondu. Vytvářet územní podmínky pro implementaci a respektování územních systémů ekologické stability a zvyšování a udržování ekologické stability*

*a k zajištění ekologických funkcí krajiny i v ostatní volné krajině a pro ochranu krajinných prvků přírodního charakteru v zastavěných územích, zvyšování a udržování rozmanitosti venkovské krajiny. V rámci územně plánovací činnosti vytvářet podmínky pro ochranu krajinného rázu s ohledem na cílové charakteristiky a typy krajiny a vytvářet podmínky pro využití přírodních zdrojů.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 2), 11), v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce v bodech d), q), v oddílu 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel v bodech a) - j), v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně, kde jsou vymezeny oblasti zohledňující možnost vytvoření zeleného pásu hl. m. Prahy a posílení ploch zeleně zejména v severní a východní části města.

ZÚR vymezují v kap. 4 Specifické oblasti nadmístního a celoměstského významu, kde se kumulují požadavky na využití území, zejména v podkapitole 4.3 Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny na rekreaci obyvatel, případně na těžbu surovin a v podkapitole 4.5 Údolní niva Vltavy a Berounky.

Vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu územního systému ekologické stability (ÚSES) je uvedeno v kap. č. 7 a v oddílu 10.2.1 Veřejně prospěšná opatření k založení prvků územního systému ekologické stability (ÚSES). Problematika krajinného rázu je obsažena v kap. č. 9 Vymezení cílových charakteristik krajiny.

Lokality soustavy NATURA 2000 jsou v ZÚR respektovány. Severní část Pražského okruhu (SOKP) se dotýká lokality NATURA Kaňon Vltavy u Sedlce, koridory územních rezerv pro železnici VRT Praha - Brno - hranice ČR (Bratislava/Vídeň a VRT Praha - hranice ČR (Dresden)) se dotýkají lokalit NATURA 2000 Blatov a Xaverovský háj, respektive Praha-Letňany. Tato problematika je detailně řešena v rámci VVURÚ, jmenovitě v jeho příloze č. 4 Hodnocení NATURA 2000.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílech 2.2.2 Urbanistická koncepce, v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně a zejména v podkapitole 4.3 Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny na rekreaci obyvatel, případně na těžbu surovin a v podkapitole 4.5. Údolní niva Vltavy a Berounky, dále pak v kapitolách 7, 9 a 10. Problematika vztahu dopravních staveb ve vztahu k lokalitám soustavy NATURA 2000 je popsána v kap. č. 5 a ve VVURÚ, které obsahuje i návrh kompenzačních opatření odpovídající podrobnosti ZÚR.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání kraje, č. 4. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - ÚSES, č. 5 Výkres oblastí se shodným krajinným typem a č. 6 Výkres veřejně prospěšných opatření nadmístního významu.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (21)**

*Vymezit a chránit ve spolupráci s dotčenými obcemi před zastavěním pozemky nezbytné pro vytvoření souvislých ploch veřejně přístupné zeleně (zelené pásy) v rozvojových oblastech a v rozvojových osách a ve specifických oblastech, na jejichž území je krajina negativně poznamenána lidskou činností, s využitím její přirozené obnovy; cílem je zachování souvislých pásů nezastavěného území v bezprostředním*



*okolí velkých měst, způsobilých pro nenáročné formy krátkodobé rekreace a dále pro vznik a rozvoj lesních porostů a zachování prostupnosti krajiny.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy bod 10), v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce, body m) - q), v podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj, body d), f), v oddílu 2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel, body b) - e), j) a dále v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně, kde jsou vymezeny oblasti zohledňující možnost vytvoření zeleného pásu hl. m. Prahy a posílení ploch zeleně zejména v severní a východní části města. Uvedené požadavky jsou dále uvedené v podkapitole 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, body d) - f), v podkapitole 8.3 Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot, body a)- e).

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce, jmenovitě jsou zde popsány zelené klíny a významná propojení zeleně - zelené osy, v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně, v kap. 8 Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (22)**

*Vytvářet podmínky pro rozvoj a využití předpokladů území pro různé formy cestovního ruchu (např. cykloturistika, agroturistika, poznávací turistika), při zachování a rozvoji hodnot území. Podporovat propojení míst, atraktivních z hlediska cestovního ruchu, turistickými cestami, které umožňují celoroční využití pro různé formy turistiky (např. pěší, cyklo, lyžařská, hipo).*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v oddílu č. 2.2.1 Praha - hlavní město republiky, bod c), v oddílu č. 2.1.3 Praha - významné město Evropy, bod b), v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce, body l), q), v podkapitole 2.3 Hospodářský rozvoj, bod b), podkapitole 4.1 Oblast stávajícího celoměstského centra, v podkapitole 4.2 Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně společenské plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu, v podkapitole 4.3 Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin, v podkapitole 8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, bod g) a v oddílu 8.2.3 Další podmínky pro Památkovou rezervaci v hl. m. Praze (PPR) a ostatní památkové rezervace a zóny, body e) - f).

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce, v kap. 4. Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu a v kap. 8 Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

**Bod (23)**

*Podle místních podmínek vytvářet předpoklady pro lepší dostupnost území a zkvalitnění dopravní a technické infrastruktury s ohledem na prostupnost krajiny. Při umísťování dopravní a technické infrastruktury zachovat prostupnost krajiny a minimalizovat rozsah fragmentace krajiny; je-li to z těchto hledisek účelné, umísťovat tato zařízení souběžně. Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy, body 6) - 8), v oddílu 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, bod c), v oddílu 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, body a) - p) a v podkapitole 5.1 Koridory pro silniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.1.3 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, v oddílu 2.1.3 Praha - významné město Evropy, v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura, zejména v podkapitole 5.1 Koridory pro silniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje. Požadavky na technickou infrastrukturu jsou popsány v kapitole 6.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura a ve výkresu č. 3 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres.

**Bod (24)**

*Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 6) - 8), v oddílu 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, bod c), v oddílu 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, body b) - h), m) - o), v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura, zejména v podkapitolách 5.2

Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, 5.4 Vodní doprava, 5.5 Městská hromadná doprava a 5.7 Vnější autobusová doprava.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.1.3 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura, zejména v podkapitolách 5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, 5.4 Vodní doprava, 5.5 Městská hromadná doprava a 5.7 Vnější autobusová doprava.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres.

#### **Bod (25)**

*Vytvářet podmínky pro preventivní ochranu území a obyvatelstva před potenciálními riziky a přírodními katastrofami v území (záplavy, sesuvy půdy, eroze atd.) s cílem minimalizovat rozsah případných škod. Zejména zajistit územní ochranu ploch potřebných pro umístování staveb a opatření na ochranu před povodněmi a pro vymezení území určených k řízeným rozlívům povodní. Vytvářet podmínky pro zvýšení přirozené retence srážkových vod v území s ohledem na strukturu osídlení a kulturní krajinu jako alternativy k umělé akumulaci vod.*

*V zastavěných územích a zastavitelných plochách vytvářet podmínky pro zadržování, vsakování i využívání dešťových vod jako zdroje vody a s cílem zmírňování účinků povodní.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v pododdílu 6.2.3.1 Vltava a Berounka a v pododdílu 6.2.3.2 Drobné vodní toky.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v pododdílu 6.2.3.1 Vltava a Berounka a v pododdílu 6.2.3.2 Drobné vodní toky.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 3 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres.

#### **Bod (26)**

*Vymezovat zastavitelné plochy v záplavových územích a umísťovat do nich veřejnou infrastrukturu jen ve zcela výjimečných a zvláště odůvodněných případech. Vymezovat a chránit zastavitelné plochy pro přemístění zástavby z území s vysokou mírou rizika vzniku povodňových škod.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v pododdílu 6.2.3.1 Vltava a Berounka a v pododdílu 6.2.3.2 Drobné vodní toky.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v pododdílu 6.2.3.1 Vltava a Berounka a v pododdílu 6.2.3.2 Drobné vodní toky.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 3 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres.

#### **Bod (27)**

*Vytvářet podmínky pro koordinované umístování veřejné infrastruktury v území a její rozvoj a tím podporovat její účelné využívání v rámci sídelní struktury. Vytvářet rovněž podmínky pro zkvalitnění dopravní dostupnosti obcí (měst), které jsou přirozenými regionálními centry v území tak, aby se díky možnostem, poloze i infrastruktuře těchto obcí zlepšovaly i podmínky pro rozvoj okolních obcí ve venkovských oblastech a v oblastech se specifickými geografickými podmínkami.*

*Při řešení problémů udržitelného rozvoje území využívat regionálních seskupení (klastrů) k dialogu všech partnerů, na které mají změny v území dopad a kteří mohou posilovat atraktivitu území investicemi ve prospěch územního rozvoje.*

*Při územně plánovací činnosti stanovovat podmínky pro vytvoření výkonné sítě osobní i nákladní železniční, silniční, vodní a letecké dopravy, včetně sítí regionálních letišť, efektivní dopravní sítě pro spojení městských oblastí s venkovskými oblastmi, stejně jako řešení přeshraniční dopravy, protože mobilita a dostupnost jsou klíčovými předpoklady hospodářského rozvoje ve všech regionech.*

Uvedené požadavky na koordinované umístování veřejné infrastruktury jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 6) - 8), v oddílu 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, bod c), v oddílu 2.1.3 Praha - významné město Evropy, v oddílu 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, body b) - h), m) - o) a v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.1.3 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura a v kap. č. 18. Širší vztahy.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a ve výkresu č. O4 Výkres širších vztahů.

#### **Bod (28)**

*Pro zajištění kvality života obyvatel zohledňovat nároky dalšího vývoje území, požadovat jeho řešení ve všech potřebných dlouhodobých souvislostech, včetně nároků na veřejnou infrastrukturu. Návrh a ochranu kvalitních městských prostorů a veřejné infrastruktury je nutné řešit ve spolupráci veřejného i soukromého sektoru s veřejností.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 1) - 12), v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce, body t) - u), v podkapitole 10.1 Veřejně prospěšné stavby.

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v podkapitole 2.1 Role Prahy v ČR a v Evropě, v oddílu 2.2.2 Urbanistická koncepce a v podkapitole 10.1 Veřejně prospěšné stavby.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy a ve výkresu č. 6 Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Bod (29)**

*Zvláštní pozornost věnovat návaznosti různých druhů dopravy. S ohledem na to vymezovat plochy a koridory nezbytné pro efektivní městskou hromadnou dopravu umožňující účelné propojení ploch bydlení, ploch rekreace, občanského vybavení, veřejných prostranství, výroby a dalších ploch, s požadavky na kvalitní životní prostředí. Vytvářet tak podmínky pro rozvoj účinného a dostupného systému, který bude poskytovat obyvatelům rovné možnosti mobility a dosažitelnosti v území. S ohledem na to vytvářet podmínky pro vybudování a užívání vhodné sítě pěších a cyklistických cest.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 6) - 8), v oddílu 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, bod c), v oddílu 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury, body b) - h), m) - o), v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura, podkapitole 8.4. Upřesnění ochrany civilizačních hodnot, bod b).

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.1.3 Praha - přirozené centrum Pražského regionu, v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura a v kapitole 8. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres.

#### **Bod (30)**

*Úroveň technické infrastruktury, zejména dodávku vody a zpracování odpadních vod je nutno koncipovat tak, aby splňovala požadavky na vysokou kvalitu života v současnosti i v budoucnosti.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy bod 9), v oddílu 2.2.4 Technická infrastruktura, body a) - j), v kap. č. 6. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - technická infrastruktura, zejména v oddílech 6.2.1

Zásobování vodou a 6.2.2. Odkanalizování, dále v podkapitole 8.4. Upřesnění ochrany civilizačních hodnot, bod b).

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.2.4 Technická infrastruktura, v kapitole 6. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - technická infrastruktura a v kapitole 8. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 3 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a ve výkresu č. O5 Výkres širších vztahů - technická infrastruktura.

#### **Bod (31)**

*Vytvářet územní podmínky pro rozvoj decentralizované, efektivní a bezpečné výroby energie z obnovitelných zdrojů, šetrné k životnímu prostředí, s cílem minimalizace jejich negativních vlivů a rizik při respektování přednosti zajištění bezpečného zásobování území energiemi.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy bod 9), v oddílu 2.2.4 Technická infrastruktura, body d) - j), dále v oddílech 6.2.4 Zásobování teplem, 6.2.5 Zásobování elektrickou energií, 6.2.6 Zásobování zemním plynem a v podkapitole 8.4. Upřesnění ochrany civilizačních hodnot, bod b).

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsány v oddílu 2.2.4 Technická infrastruktura, v kapitole 6. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - technická infrastruktura, dále v kapitole 8. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 3 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a ve výkresu č. O5 Výkres širších vztahů - technická infrastruktura.

#### **Bod (32)**

*Při stanovování urbanistické koncepce posoudit kvalitu bytového fondu ve znevýhodněných městských částech a v souladu s požadavky na kvalitní městské struktury, zdravé prostředí a účinnou infrastrukturu věnovat pozornost vymezení ploch přestavby.*

Uvedené požadavky jsou v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 zohledněné ve Výroku v kap. č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy body 3) - 4), v oddílu 2. 2.2 Urbanistická koncepce, body c), g), - h), j), u), v podkapitole 3.2 Transformační oblasti, v oddílu 8.2.2 Upřesnění podmínek způsobu využití území, body a), c) - d), g). Požadavky na zdravé prostředí jsou uvedené zejména v kap. č. 1 Priority územního

plánování hl. m. Prahy bod 11), v oddílu 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí, body a) - b).

V textové části Odůvodnění jsou uvedené požadavky popsané v oddílech 2.2.2 Urbanistická koncepce a 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí, podkapitole 3.2. Transformační oblasti.

V grafické části Výroku jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy.

V grafické části Odůvodnění jsou uvedené priority zohledněné ve výkresu č. O1 - Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

### **3.2 Plochy a koridory stanovené v Politice územního rozvoje ČR 2008**

Dle Politiky územního rozvoje ČR 2008 je hl. m. Praha součástí rozvojové oblasti Praha - OB1 spolu s navazujícími správními obvody obcí s rozšířenou působností na území Středočeského kraje. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je koordinována se ZÚR Středočeského kraje vydanými usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4 - 20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, které nabyly účinnosti dne 22. února 2012.

Uvnitř rozvojové oblasti OB1 vymezují ZÚR na území hl. m. Prahy rozvojové oblasti, a osy a specifické oblasti nadmístního, tj. celoměstského významu, které svým rozsahem, využitím nebo dopady významně ovlivní území celého hlavního města nebo více městských částí Prahy. Tyto oblasti a osy jsou součástí urbanistické koncepce a jsou vyjádřené v textové části Výroku v kap. 3, v grafické části ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy.

V textové části Odůvodnění jsou popsané v kapitole č. 3, v grafické části jsou vymezené ve výkresu č. 1 Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

**Zpřesnění koridorů dopravní infrastruktury vymezených v PÚR ČR 2008:**

- multimodální koridor M 1 podle čl. (82) PÚR ČR 2008 vymezený body Praha - České Budějovice - hranice ČR/Rakousko (Linz) zasahuje území hl. m. Prahy pouze železničním koridorem podle čl. (85) C-E551, koridor pro dálnici D3 na území hl. m. Prahy nezasahuje, napojení na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy je na území Středočeského kraje; na území hl. m. Prahy je tak koridor M1 řešen v rámci ŽUP tratí č. 221 a vymezením IV. tranzitního železničního koridoru,
- koridory VR1 podle čl. (83) PÚR ČR 2008 zasahují území Prahy ve třech směrech: (Nürnberg -) hranice SRN/ČR - Plzeň Praha, (Dresden -) hranice SRN/ČR - Praha, Praha - Brno - hranice ČR/Rakousko, resp. SR (-Wien, Bratislava), ZÚR hl. m. Prahy je řeší jako jeden koridor pro směr Plzeň - Nürnberg a dva koridory územních rezerv pro směr Brno - Bratislava/Wien a směr Dresden,
- koridor C-E40a podle čl. (84) PÚR ČR 2008 pro konvenční železniční dopravu propojuje body (Nürnberg -) hranice SRN/ČR - Plzeň Praha, zasahuje území hl. m. Prahy a ZÚR jej řeší v rámci ŽUP koridorem trati č. 171 Beroun - Praha jako součást III. tranzitního koridoru,

- koridor C-E551 podle čl. (85) PÚR ČR 2008 pro konvenční železniční dopravu je součástí multimodálního koridoru M 1 a spojuje body Praha - Benešov - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Horní Dvořiště - hranice ČR (-Linz) zasahuje území hl. m. Prahy a ZÚR jej řeší v rámci ŽUP trati č. 221 Praha - Benešov, IV. tranzitním koridorem,
- podle čl. (99) PÚR ČR 2008 koridor pro silniční okruh kolem Prahy SOP zasahuje zejména území hl. m. Prahy a ZÚR jej řeší jako koridor pro Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) včetně vymezení koridorů veřejně prospěšných staveb,
- vodní cesta VD2 podle čl. (124) PÚR ČR 2008, využívaná na Vltavě (E 20-06) v úseku Mělník (soutok s Labem) - Praha - Třebenice, ZÚR řeší na území hl. m. Prahy jako „koridor vodní cesty“,
- kombinovaná doprava KD1 podle čl. (129) PÚR ČR 2008 vymezení C 65: Zawidov (Polsko-PKP) - Frýdlant - Liberec - Turnov - Mladá Boleslav - Milovice - Lysá nad Labem - Praha, se dotýká území hl. m. Prahy a ZÚR ji řeší v rámci ŽUP koridorem trati č. 231.

#### Zpřesnění ploch dopravní infrastruktury vymezených v PÚR ČR 2008:

- VLC veřejné logistické centrum podle čl. (130) PÚR ČR 2008 - v PÚR není jednoznačně uveden požadavek na umístění VLC přímo na území hl. m. Prahy, úkol je stanoven pro neurčitě vymezené území „střední Čechy“. Možné lokality na území hl. m. Prahy byly prověřovány v oborových koncepčních dokumentech, ale nebyla nalezena vhodná a dostupná lokalita, což je popsáno v odůvodnění kapitoly 5. Namísto toho vymezují ZÚR dvě lokality pro city-logistiku.
- L1 podle čl. (131) PÚR ČR 2008 vymezení nové paralelní vzletové a přistávací dráhy (VPD), vzletových a přistávacích prostorů (VPP) letiště Praha-Ruzyně řeší ZÚR vymezením plochy pro letiště včetně potřebné plochy pro novou vzletovou a přistávací dráhu označenou jako RWY 06R/24L. Poloha této dráhy je upřesněna vymezením osy ve výkresu č. 2, vyznačením osy dráhy a vymezením plochy veřejně prospěšné stavby č. Z/500/DL ve výkresu č. 6.

Výše uvedené plochy a koridory dopravní infrastruktury jsou ve Výroku popsány v kapitole 5 a 10. V textové části Odůvodnění jsou popsány v kapitole č. 5 a v podkapitole č. 10.1 Veřejně prospěšné stavby.

V grafické části Výroku jsou vymezené ve výkresu č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu dopravní infrastruktura a ve výkresu č. 6 Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu.

V grafické části Odůvodnění ve výkresu č. O1 Koordinační výkres.

#### Úkoly podle čl. (131) L1 PÚR ČR 2008:

- podle písm. a) řešit dopady rozvoje letiště Ruzyně na územní rozvoj obcí (zejména hlukové zátěže) ZÚR hl. m. Prahy řeší jako specifickou oblast Ruzyně (SL/1) včetně stanovení podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější ÚPD v oddílu 4.4.1 a v rámci podmínek pro rozvoj vlastního letiště v oddílu 5.3.1,



- podle písm. b) řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou) řeší ZÚR hl. m. Prahy v rámci ŽUP vymezením koridoru pro upřesnění v rámci ÚP trati č. 120 Praha - Kladno - Chomutov včetně odbočky na letiště ze žst. Ruzyně a tzv. III. etapy a stanovením podmínky pro následné rozhodování v území pro letiště Praha - Ruzyně v oddíle 5.3.1. „a) zajištění kapacitního kolejového spojení s centrem města“.

V grafické části Výroku je řešení uvedených úkolů vymezené ve výkresech č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy, č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura a č. 6 Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu.

V grafické části Odůvodnění je zobrazeno ve výkresech č. O1 Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

**Zpřesnění koridorů technické infrastruktury vymezených v PÚR ČR 2008:**

- koridor E10 podle čl. (149) PÚR ČR 2008 pro vedení 400kV Vyškov-Řeporyje řeší vymezením koridoru venkovního vedení VVN a vymezením veřejně prospěšné stavby č. Z/502/TE,
- koridor DV1 podle čl. (162) PÚR ČR 2008 pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba ve střední ose řeky Moravy mezi Rohatcem a Holíčí-Klobouky, Klobouky-Rajhrad, Radostín-Kralupy-centrální tankoviště ropy (dále CTR) Nelahozeves, CTR Nelahozeves-Litvínov řeší na území hl. m. Prahy vymezením koridoru dálkovodu a vymezením veřejně prospěšné stavby č. Z/500/TD,
- koridory VKVP podle čl. (168) PÚR ČR 2008 vhodné pro provozně samostatné soubory staveb a zařízení vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu (VKVP), jejichž lokalizace vyplýne z Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací České republiky jsou uvedeny a popsány v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 v níže uvedených kapitolách a výkresech.

**Zpřesnění ploch technické infrastruktury vymezených v PÚR ČR 2008:**

- plocha E5 podle čl. (144) PÚR ČR 2008 pro elektrickou stanici 400/110 kV Praha-sever a její napojení do přenosové soustavy nasmyčkováním na stávající vedení V410 řeší vymezením plochy transformovny 400/110 kV a veřejně prospěšné stavby Z/500/TE. Dále pak vymezením koridoru venkovního vedení VVN a veřejně prospěšné stavby Z/501/TE,
- plochy LAPV podle čl. (167) PÚR ČR 2008 morfologicky, geologicky a hydrologicky vhodné pro akumulaci povrchových vod (LAPV) na základě Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod ZÚR hl. m. Prahy nevymezují, jelikož pro hl. m. Prahu nejsou v uvedeném Generelu stanoveny,
- plochy VKVP podle čl. (168) PÚR ČR 2008 vhodné pro provozně samostatné soubory staveb a zařízení vodovodů a kanalizací pro veřejnou potřebu (VKVP), jejichž lokalizace vyplýne z Plánu rozvoje vodovodů a kanalizací České republiky jsou uvedeny a popsány v ZÚR hl. m. Prahy ve znění aktualizace č. 1 v níže uvedených kapitolách a výkresech.

**Uvedené plochy a koridory technické infrastruktury jsou vymezené ve Výroku v textové části v kapitole 6. a v podkapitole č. 10.1 Veřejně prospěšné stavby. V textové části Odůvodnění jsou popsány v kapitolách 6 a 10.**

**V grafické části jsou zobrazené ve výkresech č. 3. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura a č. 6. Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu.**

**V grafické části Odůvodnění jsou vymezené ve výkresu č. O1 Koordinační výkres.**

**4. Vyhodnocení splnění podmínek vyplývajících z případných vyjádření příslušných orgánů sousedních států a výsledků konzultací s nimi**

**Vyjádření sousedních států nebyla uplatněna.**

## **5. Vyhodnocení splnění požadavků a podmínek pro zpracování návrhu aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy obsažených ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy,**

Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy splňuje požadavky a podmínky obsažené ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy (dále jen „Zpráva“).

### **Komentář k jednotlivým položkám:**

#### ***Ad část A) Úvod***

Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy vychází z platného právního stavu ZÚR hl. m. Prahy, kterými jsou Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy, které vydalo Zastupitelstvo hl. m. Prahy opatřením obecné povahy č./8/2009 dne 17. 12. 2009 usnesením ZHMP č. 32/59, po znění rozsudků Nejvyššího správního soudu ČR:

8 Ao 2/2010-644 ze dne 20. května 2010,

6 Ao 6/2010-103 ze dne 2. února 2011,

7 Ao 7/2010-133 ze dne 27. ledna 2011,

9 Ao 4/2011-77 ze dne 8. září 2011.

Znění rozsudků je uvedeno ve zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy schválené usnesením č. 10/77 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 4. 11. 2011.

Nad rámec zprávy byly v období po společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, které se konalo dne 25. 7. 2012, vyneseny rozsudky:

rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10 A 6/2013 - 103 - 108 ze dne 22. 4. 2013, který ruší veřejně prospěšnou stavbu Z/504 označenou „Nové spojení Praha-Benešov/Bystřice u Benešova“

a rozsudky Krajského soudu v Praze:

č. j. 50 A 24/2012-64 ze dne 26. 2. 2013, který ruší v ZÚR Středočeského kraje „Koridor propojení Vestec (11/603) - Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“,

č. j. 50 A 9/2013-85 ze dne 14. 6. 2013, který ruší v ZÚR Středočeského kraje koridor veřejně prospěšné stavby D005 označenou jako „Koridor dálnice D3: úsek Jesenice-hranice kraje (+10x MÚK)“,

č. j. 50 a 8/2013-125 ze dne 12. 6. 2013, který ruší v ZÚR Středočeského kraje veřejně prospěšnou stavbu D300 označenou jako „Plocha rozvoje letiště Praha Ruzyně“.

Tyto rozsudky jsou převzaty jako platný právní stav a v rámci aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy není navržena oprava tohoto stavu vzhledem k tomu, že rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10 A 6/2013 - 103 - 108 ze dne 22. 4. 2013 byl vynesena až po společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy a zbývající rozsudky se týkají ZÚR Středočeského kraje.

**Ad část B) Vyhodnocení uplatňování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy včetně sdělení, zda nebyly zjištěny negativní dopady na udržitelný rozvoj území, a pokud byly zjištěny, návrhy na jejich eliminaci, minimalizaci nebo kompenzaci**

Podle požadavků Zprávy:

- 1) Bylo zpracováno nové posouzení VVURÚ, které posoudilo ZÚR hl. m. Prahy, a to právní stav před aktualizací č. 1 a právní stav po aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy.
- 2) VVURÚ bylo zpracováno dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.
- 3) Bylo provedeno vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů v podrobnosti odpovídající měřítku ZÚR.
- 4) Byl proveden kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) podle § 5 zákona č. 334/1992 Sb., přílohy 3 k vyhlášce č. 13/1994 Sb. a Metodického pokynu MŽP ČR č. j. OOLP/1067/96. Rozsah a přesnost vyhodnocení odpovídá měřítku grafické části ZÚR, tj. 1 : 100 000.
- 5) Vliv navrženého řešení aktualizace č. 1 na EVL NATURA 2000.
- 6) Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 (AZÚR) na udržitelný rozvoj území a Vyhodnocení vlivu koncepce Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 na evropsky významné lokality v soustavě NATURA 2000 jsou jako nedílná součást ZÚR uvedena v samostatné příloze odůvodnění opatření obecné povahy, kterým se aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy bude vydávat v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění zákona č. 350/2012 Sb., § 40 odst. 2 b.

**Ad část C) Problémy k řešení v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy vyplývající z územně analytických podkladů kraje**

Aktualizace č. 1 vychází z Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2010, které projednalo ZHMP dne 31. 3. 2011 svým usnesením č. 5/15.

**Ad bod „Sjednotit vymezení celoměstského centra a výčet významných center s podílem celoměstských funkcí mezi ÚAP a ZÚR“**

Požadavek byl v celém rozsahu zahrnut do aktualizace č. 1, a to redukcí vymezení rozšířeného celoměstského centra v katastrálních územích Holešovice a Pankrác a vymezením nového významného centra s podílem celoměstských funkcí Pankrác, s označením C/5, viz výkres č. 1, textová část ZÚR oddíl 2.2.2.

**Ad bod „Sjednotit názvy rozvojových a specifických oblastí mezi ÚAP a ZÚR“**

Názvosloví rozvojových a specifických oblastí vymezených v ZÚR nebylo upravováno, neboť oblasti vymezené v ZÚR a v ÚAP nejsou obsahově ani územním vymezením zcela identické. Sjednocení názvů by v mnoha případech narušilo logiku pojmenování dotčené oblasti. Provázanost typů rozvojových oblastí a specifických oblastí vymezených v ZÚR s typy specifických oblastí vymezených v ÚAP je součástí odůvodnění jednotlivých oblastí v části B Odůvodnění, kapitoly 3 a 4.

***Ad bod „Upřesnit výčet transformačních území“***

Z vymezení oblasti Letňany-Avia, Letov (T/2) byla vypuštěna část Letov. Byla zrušena transformační oblast Malešicko-hostivařská průmyslová oblast s označením T/6. Oblast Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2) byla rozšířena o území severně od Libeňského mostu v důsledku plošného sloučení s rušenou rozvojovou oblastí zeleně Rohanský ostrov, se kterou se oblast územně z velké části překrývala, viz výkres č. 1, textová část ZÚR podkapitola 3.2.

***Ad bod „Upřesnit vymezení a názvy rozvojových ploch zeleně dle ÚAP a doplnit další plochy dle ÚAP s ohledem na jejich nadmístní význam“***

Názvosloví rozvojových oblastí zeleně vymezených v ZÚR nebylo upravováno, neboť oblasti vymezené v ZÚR a v ÚAP nejsou obsahově ani územním vymezením zcela identické. Sjednocení názvů by v mnoha případech narušilo logiku pojmenování dotčené oblasti. Upraven byl název rozvojové oblasti zeleně Lítožnice (Z/6) na Lítožnice-Jankov v důsledku rozšíření oblasti. Na podkladě ÚAP byly doplněny rozvojové oblasti zeleně Trojmezí a Dívčí hrady, naopak zrušena byla rozvojová oblast zeleně Zalesnění Šeberov a Rohanský ostrov, viz výkres č. 1, textová část ZÚR podkapitola 3.3.

Podle Územně analytických podkladů hl. m. Prahy byla upřesněna hranice stávajícího kompaktního města ve výkresu č. 5 Výkres oblastí se stejným krajinným typem a v Odůvodnění ve výkrese č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy. Vzhledem k rozdílnosti měřítek Územně analytických podkladů a Zásad územního rozvoje je hranice v aktualizaci č. 1 zobrazena přiměřeným způsobem. Zatímco v ÚAP je vedena po hranicích pozemků, v ZÚR je nahrazena zjednodušenou čarou. Tento způsob zobrazení byl zvolen proto, aby povinný dvouletý cyklus aktualizace ÚAP nezpůsobil v ZÚR zbytečné lokální změny, které by stejně neměly podstatný vliv na charakter této krajské dokumentace.

***Ad část D) Vyhodnocení souladu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy s Politikou územního rozvoje ČR***

Dle Politiky územního rozvoje ČR 2008 je hl. m. Praha součástí rozvojové oblasti Praha - OB1 spolu s navazujícími správními obvody obcí s rozšířenou působností na území Středočeského kraje. Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je koordinována se ZÚR Středočeského kraje vydanými usnesením Zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011. ZÚR Středočeského kraje nabyly účinnosti dne 22. února 2012.

Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy upřesňuje všechny plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury vymezené v Politice územního rozvoje ČR 2008. Řešení je podrobně popsáno v kapitolách 5 a 6, plochy a koridory dopravní a technické infrastruktury jsou zobrazené ve výkresech č. 2 a 3.

Vyhodnocení souladu s PÚR ČR je podrobně popsáno v Odůvodnění, díl A, kap. č. 3.

**Ad část E) Vyhodnocení návrhů městských částí na aktualizaci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy**

Vyhodnocení požadavků na aktualizaci ZÚR vyplývajících z podnětů a připomínek městských částí bylo prověřeno v plném rozsahu dle přílohy č. 1 Zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, tj. dle přílohy, která se nazývá „Podněty a připomínky k projednání zprávy o uplatňování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy - vyjádření městských částí“ (dále jen příloha č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR). Důvody odmítnutí některých požadavků jsou uvedeny ve výše uvedené příloze č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR.

**087 MČ Běchovice - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:**

- Ve VVURÚ aktualizace č. 1 byla vedle navržené trasy Pražského okruhu (SOKP) posouzena tzv. regionální varianta, která však není zobrazena v ZÚR Středočeského kraje vydaných usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, ani v žádné jiné územně plánovací dokumentaci.
- Trasa aglomeračního okruhu je zakreslena ve výkresu č. O4 - Výkres širších vztahů v souladu se ZÚR Středočeského kraje vydanými usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011.
- Nově VVURÚ, zpracované v souladu se Zprávou, obsahuje vyhodnocení kumulativních a synergických vlivů.

**088 MČ Březiněves - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:**

- V kapitole 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí byl následujícím způsobem upřesněn bod c) vytvářet podmínky pro eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší nebo hluku limitujících rozvoj a využití území.
- V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci byl následujícím způsobem upřesněn bod f) zohlednit předpokládané limity životního prostředí a ochrany veřejného zdraví při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél tras kapacitních komunikací.
- Požadované prověření 3. etapy skládky A.S.A. bylo zahrnuto do nově vytvořené kapitoly 2.4.4. Odpadové hospodářství, jmenovitě pak do bodu b) zabezpečit dostatečné plošné rezervy pro nakládání s odpady po vyčerpání kapacity skládky S-OO Ďáblice.
- Plocha rozvojové oblasti zeleně Z/3 byla částečně rozšířena, viz výkresy č. 1, O1 a O2.

**090 MČ Ďáblice - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:**

- Při zpracování VVURÚ se postupovalo s ohledem na rozhodnutí NSS ČR 7 Ao 7/2010-148. Kumulativní a synergické vlivy byly vyhodnoceny v podrobnosti odpovídající měřítku ZÚR.
- Ve VVURÚ aktualizace č. 1 byla vedle navržené trasy Pražského okruhu (SOKP) posouzena tzv. regionální varianta Pražského okruhu (SOKP).

**091 MČ Dolní Chabry - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:**

- Při zpracování VVURÚ se postupovalo s ohledem na rozhodnutí NSS ČR 7 Ao 7/2010-148. Kumulativní a synergické vlivy byly vyhodnoceny v podrobnosti odpovídající v měřítku ZÚR.
- Ve VVURÚ aktualizace č. 1 byla vedle navržené trasy Pražského okruhu (SOKP) posouzena tzv. regionální varianta, která však není zobrazena v ZÚR Středočeského kraje vydaných usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, ani v žádné jiné územně plánovací dokumentaci.

107 MČ Lysolaje - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR nebylo vyhověno žádným požadavkům městské části.

081 MČ Praha 11 - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:

Ve výkresu č. O2 bylo upřesněno grafické vyznačení oblasti soustředěných pracovních příležitostí P/10 Jižní Město - Chodov.

084 MČ Praha 14 - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR nebylo vyhověno žádným požadavkům městské části.

085 MČ Praha 15 - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:

- V aktualizaci č. 1 byl částečně upřesněn železniční koridor Praha - Bystřice u Benešova na základě aktuálnějších podkladů. Tento koridor byl následně zrušen rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013-103-108 ze dne 22. 4. 2013.
- Na základě prověření aktuálnosti směrů rozvoje metra v souladu s navrhovaným rozvojem hl. m. Prahy se v aktualizaci č. 1 vymezení možnosti rozvoje trasy A metra východním směrem Hostivař - Štěrboholy nemění.
- V aktualizaci č. 1 byly do kapitoly 5.6 do úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci doplněny požadavky a) prověřit tramvajové trati v celoměstsky významných koridorech, případně je vymezit jako koridory územních rezerv, b) vymezit rozsah ostatní sítě tramvajové dopravy. Vybrané tramvajové trati (tramvajové tangenty) jsou nově vymezeny ve výkresu č. 2.

114 MČ Praha 17 - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:

- V aktualizaci č. 1 bylo v pododdílu 5.1.2.5 do úkolů pro podrobnější ÚPD doplněno: prověřit možnost zakrytí ulice Slánské ve vazbě na křížení s Břevnovskou radiálou.
- V oddílu 5.3.1 byly doplněny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území týkající se provozu letiště Praha-Ruzyně:
  - a) zajištění kapacitního kolejového spojení s centrem města,
  - b) maximálně možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) pro celé letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L: 820 pohybů letadel, z toho v denní době (06.00 - 22.00) 780 pohybů letadel, v noční době (22.00 - 6.00) 40 pohybů letadel,



- c) zastavení leteckého provozu na celém letišti Praha-Ruzyně v noční době po zprovoznění paralelní RWY 06R/24L: od 24.00 do 05.29. Poslední koordinace na 23.30, doba mezi 23.30 až 23.59 pouze pro opožděné přílety nebo odlety,
- d) preference drah pro vzlety a přistání v rámci denního provozu: Využití RWY 06L/24R v denní době primárně pro vzlety, RWY 06R/24L v denní době pro přistání (s výjimkou uzavření RWY 06L/24R nebo v případech jiných nezbytných situací). Využití RWY 06L/24R pro vzlety a přistání, uzavření RWY 06R/24L pro vzlety a přistání, z důvodu bezpečného provedení letu,
- e) pro omezení hluku z nočního provozu uplatnit následující opatření: uzavření RWY 13/31 a RWY 06R/24L pro noční provoz s výjimkou následujících případů: vzlet nebo přistání /z/na RWY 06R/24L možný pouze v případě uzavření RWY 06L/24R, vzlet nebo přistání /z/na RWY 13/31 možný pouze v případě uzavření obou drah RWY 06L/24R a RWY 06R/24L nebo z důvodu nutnosti bezpečného provedení letu,
- f) stanovení optimální standardní příletové tratě /STAR) a standardní odletové tratě (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou, vybavené odpovídající navigační podporou,
- g) postupy pro vzlety a přistání realizovat následovně: způsob provedení vzletu podle moderních poznatků o protihlukových postupech. Postupy pro přiblížení a přistání stanovit tak, aby letadla mohla uskutečnit sestup pod stanovenou výšku nad zemí až po nalétnutí do osy dráhy po přistání,
- h) stanovení systému monitoringu hluku z leteckého provozu a letových tratí pro informování veřejnosti o hlukové zátěži okolí, o dodržování podmínek ochranného hlukového pásma a o dodržování stanovených postupů ke snížení hluku letadel, pro kontrolu dodržování optimálních standardních příletových tratí (STAR) a standardních odletových tratí (SID) pro vrtulové a proudové dopravní letouny, pro kontrolu optimálního rozdělení provozu na paralelních drahách s ohledem na hlukovou zátěž území se souvislou obytnou zástavbou,
- i) pravidelné periodické ověřování imisní situace zájmového území okolí letiště s využitím mobilní měřicí techniky.

**075 MČ Praha 5 - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:**

- V aktualizaci č. 1 byl v oddílu 3.1.2 Barrandov - Slivenec (R/2) doplněn bod e) řešit potřebné občanské vybavení včetně využití pro sport a rekreaci při respektování podmínek ochrany přírody a krajiny.
- V oddílu 3.1.2 byl v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci upraven bod b) řešit propojení celoměstsky důležitých zelených klínů, tj. přírodních parků Prokopské a Dalejské údolí a Radotínsko-chuchelský háj, především pak pásem zeleně mezi Holyní a dostavbou sídliště Barrandov.
- V oddílu 3.2.7 Nádraží Smíchov byl v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území upřesněn bod f) vyřešení dopravní obsluhy území odpovídající urbanizaci území.

- V oddílu 3.2.7 byl v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území doplněn bod j) prověření nového mostního propojení přes Vltavu. (Požadavek směřoval do oddílu č. 4.1, projektant upřednostnil jeho splnění v oddílu 3.2.7).
- V oddílu 3.4.2 Osa Radlice - Západní Město - Zličín (O/2) byly v podmínkách pro následné rozhodování o změnách doplněny body: g) prověření možného rozsahu zástavby na náhorní plošině Dívčí hrady s ohledem na polohu území ve vymezených pohledových horizontech Památkové rezervace v hlavním městě Praze a bod h) prověření potřebného plošného rozsahu vysokoškolského areálu. V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci byl doplněn bod g) řešit umístění ploch pro sport a rekreaci v souladu s ochranou přírodních a dochovaných krajinných hodnot.
- V oddílu 4.3.4 Vidoule - Cibulka - Motol (SP/4) byl v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci upraven bod a) navrhnout způsob využití a prostorové regulativy odpovídající poloze v přírodním parku a jeho specifickým podmínkám. Současně byl doplněn bod b) navrhnout vytvoření nárazníkového pásma mezi okolními intenzivně obydlenými oblastmi a plochami vyžadujícími nižší zátěž z důvodů ochrany přírody a krajiny.
- V oddílu 8.3 Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot byl doplněn bod c) o lokalitu Vidoule.
- V oddílu 5.6 byl doplněn nový oddíl 5.6.1 Koridory tramvajové dopravy, kde jsou navrženy celoměstsky významné koridory tramvajového propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci jsou uvedeny body a) prověřit tramvajové trati v celoměstsky významných koridorech, případně je vymezit jako koridory územních rezerv, b) vymezit rozsah ostatní sítě tramvajové dopravy.

078 MČ Praha 8 - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR nebylo vyhověno žádným požadavkům městské části.

117 MČ Suchdol - v souladu s přílohou č. 1 Zprávy o uplatňování ZÚR bylo vyhověno následujícím požadavkům:

- V aktualizaci č. 1 byla ve VVURÚ vedle navržené trasy Pražského okruhu (SOKP) posouzena tzv. regionální varianta, která však není zobrazena v ZÚR Středočeského kraje vydaných usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, ani v žádné jiné územně plánovací dokumentaci.
- Při návrhu chybějících částí Pražského okruhu (SOKP) se postupovalo ve smyslu části V. rozhodnutí NSS ČR 7 Ao 7/2010-148.

*Ad část F) Požadavky a podmínky pro zpracování návrhu aktualizace Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, včetně požadavků na zpracování variant řešení a vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území*

ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 je řešena invariantně. Ve VVURÚ je však část dopravní infrastruktury, konkrétně vedení trasy Pražského okruhu (SOKP), posuzována ve variantách. Dle požadavku městských částí (MČ Běchovice, Ďáblice, Dolní Chabry) byla prověřena alternativní trasa vedení Pražského okruhu, tzv.

„Regionální varianta SOKP“, která prochází územím Středočeského kraje. VVURÚ ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 je provedeno pro tyto varianty rozvoje území:

- Nulová varianta
- Aktivní varianta

Nulová varianta představuje stav území v případě naplnění ZÚR hl. m. Prahy, vydaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č. 8/2009 při zohlednění rozsudků Nejvyššího správního soudu ČR.

Aktivní varianta představuje stav území v případě vydání a naplnění ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1. V rámci aktivní varianty jsou hodnoceny 2 subvarianty:

- Základní řešení
- Variantní řešení Pražského okruhu (SOKP) v tzv. „Regionální variantě“, převážně na území Středočeského kraje.

#### ***Ad Opravy obecné:***

***Ad 1) Formální opravy textové části ve smyslu vyhlášky č. 500/2006.***

Textová část Odůvodnění byla v části A. Úvod strukturována ve smyslu vyhlášky č. 500/2006, přílohy 4, část II Obsah odůvodnění zásad územního rozvoje.

***Ad 2) Rozšířit text „Odůvodnění návrhu ZÚR“ tak, aby podrobněji popsal navržené řešení.***

Požadavek byl v celém rozsahu zahrnut do aktualizace č. 1 v Odůvodnění v části B. Komplexní zdůvodnění návrhu přijatého řešení. Nově vkládané texty, které rozšiřují původní Odůvodnění, jsou uvedeny tučným fontem písma. Rušené části textů jsou vyznačené přeškrtnutým písmem.

***Ad 3) Doplnit obecnou definici „specifické oblasti“ a „oblasti nadmístního významu“ pro hl. m. Prahu.***

Požadavek byl zahrnut do oddílů 3 a 4 textové části aktualizace č. 1 ZÚR, a to jak ve Výroku, tak v Odůvodnění návrhu ZÚR.

***Ad 4) V celém textu provést upřesnění formulací.***

Požadavek byl v celém rozsahu zahrnut do aktualizace č. 1, zejména termín „historické jádro“ byl nahrazen termínem „historické centrum“, název „mezinárodní neveřejné letiště Praha-Letňany“ byl nahrazen názvem „letiště Praha-Letňany“, název „vojenské letiště Praha-Kbely“, byl nahrazen názvem „letiště Praha-Kbely“, (zatřídění letišť je uvedeno v textu). Ve výkresu č. 5 Výkres oblastí se shodným krajinným typem byl opraven název „kompaktně zastavěné území stav“ na „kompaktní město - návrh rozšíření“. Byly opraveny stylistické chyby a názvy některých dopravních staveb, dále byly zpřesněny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

***Ad 5) Ve všech příslušných kapitolách v odstavci „Poloha ve městě“ přidat identifikaci katastrálních území.***

Požadavek byl zahrnut do textu oddílů 3 a 4 textové části ZÚR.

**Ad 6) Ze všech příslušných kapitol odstavce „Důvody vymezení“, který je charakteristikou území, a odstavce „Vztah k územnímu plánu“ přesunout do Odůvodnění návrhu ZÚR a aktualizovat ho ve vztahu k platnému stavu ÚP.**

Požadavek byl řešen takto: V textové části ZÚR v kapitole 3 v popisu vymezených nadmístních rozvojových oblastí byl odstavce „Důvody vymezení“ odstraněn, neboť zdůvodnění vymezení rozvojové oblasti ve výrokové části nebylo v souladu s vyhláškou č. 500/2006, a byl nahrazen odstavcem „Požadavky na využití“, kde jsou formulovány základní požadavky pro rozvoj oblasti. V oddílu 4 v popisu vymezených specifických oblastí byl odstavce „Důvody vymezení“ po jeho aktualizaci a zpřesnění textu ponechán, neboť faktické zdůvodnění vymezení specifické oblasti je neoddělitelnou součástí jejího vymezení. Odstavec „Vztah k územnímu plánu“ byl odstraněn ve všech příslušných oddílech v kapitolách 3 - 7 výroku, neboť charakteristika vymezených jevů ve vztahu k podrobnější územně plánovací dokumentaci nepatří do výrokové části ZÚR.

**Ad 7) Vypracování nového posouzení VVURÚ pro ZÚR hl. m. Prahy.**

Požadavek byl splněn. Posouzení VVURÚ bylo vypracováno dle požadavků zákona č. 100/2001 Sb., v platném znění.

**Ad 8) Oprava výkresu O2 a ostatních dotčených výkresů Odůvodnění ZÚR.**

Požadavek byl v celém rozsahu zahrnut do aktualizace č. 1, zejména bylo opraveno ve výkresech:

**č. O1 - Koordinační výkres:**

- byly doplněny chybějící části Pražského okruhu (SOKP),
- bylo opraveno číslování nadmístních transformačních oblastí, nadmístních oblastí zeleně a nadmístních specifických oblastí,
- bylo doplněno vyznačení letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha),
- bylo doplněno vyznačení nových rozvojových ploch zeleně Z/1 Trojmezí, Z/10 Dívčí hrady,
- byla vymezena nadmístní specifická oblast SL/1 Ruzyně,
- bylo upraveno vymezení rozšířeného celoměstského centra,
- bylo vymezeno nové významné centrum s podílem celoměstských funkcí C/5 Pankrác,
- bylo upřesněno rozšíření nebo zrušení částí jevů v nadmístních rozvojových oblastech, v nadmístních transformačních oblastech, v rozvojových oblastech zeleně a nadmístních specifických oblastech,
- byly opraveny koridory dopravní infrastruktury,
- bylo upřesněno vymezení oblasti soustředěných pracovních příležitostí P/10 - Jižní Město - Chodov,
- bylo doplněno vymezení pohledového horizontu č. 1 historického centra,
- bylo upřesněno vymezení některých jevů mapového podkladu a jevů informativních dle aktuálních podkladů obsažených v ÚAP hl. m. Prahy.

**č. O2 - Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy:**

- přiměřeně byly převzaty jevy uvedené v opravách výkresu č. O1.

č.03 - Výkres záborů ZPF a PUPFL byl upřesněn zábor půdy pro části nadmístních rozvojových oblastí v dosud nezastavěném území, které nejsou obsažené v závazné části ÚP hl. m. Prahy, schváleného usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 včetně následně schválených změn.

- byl upřesněn zábor půdy pro rozvojové oblasti zeleně,
- byl vymezen zábor půdy pro rozšíření letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha),
- byl vymezen zábor půdy pro Pražský okruh (SOKP),
- byl vymezen zábor půdy pro ostatní pozemní komunikace,
- byl vymezen zábor PUPFL pro pozemní komunikace.

č. 04 - Výkres širších vztahů

- byly upřesněny jevy vyplývající ze ZÚR Středočeského kraje.

č. 05 - Výkres širších vztahů - technická infrastruktura

- byly upřesněny jevy vyplývající ze ZÚR Středočeského kraje.

*Ad Podněty na úpravu Výrokové části*

### Ad kap. 2

*Ad - „aktualizovat vymezení celoměstského centra, zejména zrušit samostatnou část celoměstského centra Pankrác v textové i výkresové části“.*

Požadavek byl v celém rozsahu zahrnut do aktualizace č. 1, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR oddíl 2.2.2 bod e).

*Ad - „upřesnit vymezení a výčet významných center s podílem celoměstských funkcí ve výkresové části i v textové části koordinovaně s ÚAP“.*

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR oddíl 2.2.2, bod f).

*Ad - „doplnit nové body vztahující se k prostorové regulaci a k občanskému vybavení“.*

Požadavek byl splněn, viz a textová část ZÚR oddíl 2.2.2 body s), t), u) a Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci v závěru kapitoly 2 body d), e).

*Ad - „doplnit samostatnou podkapitolu 2.4.4. Odpady, která bude komplexně řešit problematiku nakládání s odpady, a to včetně požadavku na spolupráci se Středočeským krajem v oblasti nakládání s odpady“.*

Požadavek byl splněn, viz textová část ZÚR, nový oddíl 2.4.4 Odpadové hospodářství.

### Ad kap. 3

*Ad - „u všech rozvojových a transformačních oblastí, kde se počítá s bydlením a jinými citlivými funkcemi, v „Podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území“ doplnit nový bod: „při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí zohlednit předpokládané limity ŽP“.*

Požadavek byl splněn takto: U všech nadmístních rozvojových a transformačních oblastí a nadmístních rozvojových os, kde se počítá s bydlením a jinými citlivými funkcemi, byl v a textové části ZÚR, kapitola 3, odstavec „Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území“, doplněn bod „zohlednění kvality životního prostředí z pohledu ochrany veřejného zdraví při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí, atd.“, včetně konkretizace nejvíce zatížené lokality uvnitř vymezené oblasti.

*Ad - „prověřit zachování rozvojové oblasti R/1 - Štěrboholy, Dolní Měcholupy, Dubeč“.*  
Požadavek byl splněn takto: Vymezení rozvojové oblasti R/1 bylo upřesněno, rozvojová oblast se dále sleduje. Upřesnění oblasti je patrné z výkresu č. 1 a textové části ZÚR, oddíl 3.1.1.

*Ad - u nadmístní rozvojové oblasti Západní Město (R/3) v „Úkolech pro podrobnější UPD“ prověřit zachování bodu f) týkajícího se umístění nového kogeneračního zdroje centralizovaného zásobování teplem.*

Požadavek byl prověřen s výsledkem, že ověření možnosti umístit nový kogenerační zdroj centralizovaného zásobování teplem v rámci Západního Města je nutné řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace; bod f) je zachován.

*Ad - „prověřit možnost vypuštění lokality Letov z transformační oblasti T/1 Letňany Avia-Letov s ohledem na skutečný vývoj v území“.*

Transformační oblast T/1 Letňany Avia-Letov byla definována bez části území Letov, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR, oddíl 3.2.1.

*Ad - „rozšířit vymezení transformační oblasti Maniny (T/2) o rozvojovou oblast zeleně Rohanský ostrov (Z/1)“.*

Požadavek byl splněn, oblast Rohanský ostrov (původně Z/1) byla zrušena jako samostatná oblast, její Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci byly zahrnuty do Podmínek a Úkolů transformační oblasti T/2, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR, oddíl 3.2.2.

*Ad - „prověřit zachování transformační oblasti Malešicko-hostivařská průmyslová oblast (T/6)“.*

Transformační oblast T/6 byla z návrhu vypuštěna, viz výkres č. 1, textová část ZÚR podkapitola 3.2.

*Ad - „u transformační oblasti Nádraží Smíchov (T/7) doplnit požadavek na koordinaci výstavby nové čtvrti s územní rezervou pro železniční tunel Nové spojení II“.*

Požadavek byl doplněn, viz textová část ZÚR, oddíl 3.2.7.

*Ad - „prověřit a aktualizovat rozvojové plochy zeleně v grafické i textové části ZÚR v souladu s jejich upřesněním v ÚAP, včetně korekce vymezení rozvojové oblasti Z/3“.*

Požadavek byl splněn, u pěti z 11 rozvojových oblastí zeleně bylo upřesněno jejich vymezení (konkrétně oblasti Zalesnění u Čakovic, V panenkách, Lítožnice - Jankov, Zalesnění Kolovraty, Zalesnění u Křeslic), 2 byly zrušeny (Rohanský ostrov, Zalesnění Šeberov) a 2 byly nově navrženy (Trojmezí, Dívčí hrady), viz Výkres č. 1 a textová část ZÚR, podkapitola 3.3.

#### Ad kap. 4

**Ad - „zrušit specifickou oblast Rekreační území Dolní Počernice - Běchovice - Černý Most (SP1)“.**

Specifická oblast byla zrušena, viz Výkres č. 1 a textová část ZÚR, podkapitola 4.3.

**Ad - „zrušit specifickou oblast Trojmezí (SP/2) a nahradit ji rozvojovou plochou zeleně“.**

Specifická oblast Trojmezí byla zrušena. Nově byla vymezena rozvojová oblast zeleně Trojmezí, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR, oddíl 3.3.1 a podkapitola 4.3.

**Ad - „prověřit zachování specifické oblasti Šárka (SP/7)“.**

Požadavek byl splněn takto: Oblast Šárka byla zachována, její vymezení bylo upřesněno rozšířením oblasti, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR, oddíl 4.3.5.

**Ad - „na základě nových podkladů vymežit specifickou oblast SL/1 - oblast zasaženou provozem letiště Ruzyně“.**

Požadavek byl splněn. Specifická oblast Ruzyně SL/1 byla vymezena jako oblast zasažená provozem letiště Praha-Ruzyně, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR, oddíl 4.4.1.

**Ad - „na základě nových podkladů aktualizovat vymezení specifické oblasti zasažené provozem letiště SL/2 - Praha-Kbely“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 1 a textová část ZÚR, oddíl 4.4.2.

#### Ad kap. 5

**Ad - „ve výkresu č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura vymežit všechny dosud nerealizované koridory jako návrhové s využitím grafického označení koridorů pro upřesnění v rámci ÚP“.**

Požadavek byl splněn s výjimkou koridorů, u kterých bylo na základě zpracovaných dokumentací vyhodnoceno, že to není účelné.

**Ad - „doplnit etapizaci výstavby NKS (nadřazeného komunikačního systému) s prioritou výstavby Pražského a Městského okruhu“.**

Požadavek byl splněn. Priorita výstavby Pražského okruhu (SOKP) a Městského okruhu je uvedena v oddílu 5.1.1., etapizace Břevnovské radiály je uvedena v pododdílu 5.1.2.5.

**Ad - „doplnit části Pražského okruhu (SOKP), které byly zrušeny rozsudky NSS ČR“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, pododdíl 5.1.2.1. Doplněné úseky Pražského okruhu (SOKP) jsou zařazeny mezi VPS, viz výkres č. 6 a textová část ZÚR, oddíl 10.1.1.

**Ad - „vymežit koridor přeložky silnice I/2 pouze koridorem územní rezervy“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, pododdíl 5.1.2.2.

**Ad - „vymezit západní úsek Vysočanské radiály jako koridor územní rezervy a při jeho stanovení zohlednit výstupy z prověřovacích studií“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, pododdíl 5.1.2.4.

Koridor územní rezervy pro chybějící úsek Vysočanské radiály mezi ulicemi Kbelskou a Balabenkou byl vymezen na podkladě zpracované prověřovací studie.

**Ad - „doplnit podmínku pro Břevnovskou radiálu: realizace až po zprovoznění severozápadní části Pražského okruhu“.**

Požadavek byl splněn. Etapizace Břevnovské radiály je uvedena v pododdílu 5.1.2.5.

**Ad - „zohlednit dosud nerealizovanou modernizaci traťového úseku Běchovice - Úvaly a vymezit tento koridor jako návrhový včetně VPS“.**

Požadavek byl splněn. Koridor pro předmětný traťový úsek je návrhový (viz výkres č. 2), pod položkou Z 507 DZ je zahrnut do VPS, viz výkres č. 6 a textová část ZÚR, oddíl 10.1.1.

**Ad - „vymezit koridor VRT Praha - Plzeň - Nürnberg jako návrhový“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, pododdíl 5.2.6.3.

**Ad - „vymezit koridor VRT Praha - Brno - Rakousko“.**

Požadavek byl splněn. Je vymezen koridor územní rezervy, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, pododdíl 5.2.6.1.

**Ad - „prověřit požadavek Ministerstva dopravy ČR na vymezení železničního koridoru Praha - Neratovice - Liberec“.**

Požadavek byl splněn. Je vymezen koridor územní rezervy, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, oddíl 5.2.8.

**Ad - „aktualizovat podkapitolu Kombinovaná doprava s ohledem na výsledky prověření úkolu v PÚR ČR Ministerstvem dopravy ČR, které nevymezilo terminál VLC na území HMP“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, oddíl 5.2.7.

**Ad - prověřit a upřesnit vymezení ploch pro letiště Praha-Ruzyně a jeho rozvoje ve smyslu úkolu z PÚR ČR včetně případného vymezení VPS**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2, výkres č. 6 a textová část ZÚR, oddíly 5.3.1 a 10.1.1. Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) je ve výkresu č. 2 vymezeno plochou, která zahrnuje novou paralelní RWY 06R/24L, jejíž osa je rovněž ve výkresu č. 2 vymezena. Nová paralelní RWY 06R/24L je součástí VPS.

**Ad - aktualizovat kapitolu 5.3.1 v části „Podmínky pro rozhodování o změnách v území“ týkající se provozu letiště Praha-Ruzyně“**

Požadavek byl splněn. V textové části ZÚR, oddíl 5.3.1 jsou podmínky pro následné rozhodování o změnách v území upřesněny.

Nad rámec Zprávy, avšak v souladu s ukončením procesu přejmenování letiště Praha - Ruzyně na Letiště Václava Havla Praha ke dni 5. října 2012 a s upřesněním pravidel jeho používání, byl v AZÚR v textové i výkresové části upřesněn název letiště (jedná-li se o plochy, budovy, terminály či provozní areál). Pokud se v textu AZÚR v případě



citací z jiných dokumentací a předpisů a ve vydaných ZÚR objevuje původní název letiště, je tím míněno letiště s novým názvem Letiště Václava Havla Praha.

*Ad - „aktualizovat vymezení vodní dopravní cesty na řece Berounce“.*

Vymezený rozsah vodní cesty na řece Berounce byl ponechán beze změny. Její upřesnění představuje náročnou problematiku vyžadující podrobné analýzy možných dopadů do okolního území, které nelze na úrovni ZÚR dostatečně postihnout. Úkoly pro podrobnější dokumentaci jsou proto v podkapitole 5.4 doplněny o bod c) upřesnit vymezení vodní dopravní cesty na řece Berounce.

*Ad - „aktualizovat vymezení koridorů metra včetně VPS s ohledem na aktuální vývoj (zejména u trasy D a trasy A v úseku Dejvická - Motol) a prověřit potřebnost rozvoje metra v úseku Motol - letiště“.*

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2, výkres č. 6 a textová část ZÚR, oddíly 5.5.1 a 10.1.1.

Koridor pro trasu D metra je vymezen od depa Písnice přes Nové Dvory, Krč, Pankrác k náměstí Míru. Úsek v centrální části města mezi stanicemi Náměstí Míru - Hlavní nádraží a další průběh trasy D včetně případné možnosti větvení trasy D metra bude upřesněn v podrobnější dokumentaci.

Aby byla na trase A metra zachována možnost eventuálního rozvoje systému metra ze stanice Motol, je náhradou za koridor trasy A metra pro upřesnění v rámci ÚP v úseku Motol - letiště Praha-Ruzyně vymezen směr rozvoje metra k prověření v rámci ÚP, který případně může vymezit územní rezervy s cílem ochránit potenciální výhledové koridory.

*Ad - „prověřit aktuálnost vymezených směrů rozvoje metra a ověřit je v souladu s navrhovaným rozvojem hl. m. Prahy“.*

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, oddíl 5.5.1.

V oblasti Nových Dvorů byl u trasy D metra doplněn směr rozvoje metra k prověření v rámci ÚP, který umožňuje větvení trasy D metra v jižním sektoru Prahy (u Nových Dvorů) západním směrem do oblasti stávající kapacitní sídlištní zástavby na jihu Prahy. Mírně upřesněn je směr rozvoje metra trasy D metra ze stanice Náměstí Míru severním směrem v univerzálním směrovém pojetí. K upřesnění došlo na základě aktuálních poznatků vyplývajících z přípravy výstavby trasy D na úrovni DÚR.

Směr rozvoje metra k prověření v rámci ÚP je nově vymezen rovněž ze stanice metra Motol na trase A.

*Ad - „aktualizovat podkapitolu „Propojení MČ Praha 4 a MČ Praha 5 kolejovým systémem“ “ tak, aby byla rozšířena na vymezení celoměstsky významných koridorů tramvajové dopravy na základě ÚAP“.*

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, oddíl 5.6.1. Je navržena změna názvu oddílu 5.6.1 na „Koridory tramvajové dopravy“, který přesněji postihuje její obsah. Nově jsou vymezeny celoměstsky významné koridory tramvajového tangenciálního propojení mimo centrální oblast města.

*Ad - „do kapitoly 5.6 doplnit požadavek na upřesnění rozvoje sítě tramvajové dopravy (nad rámec celoměstsky významných záměrů)“.*

Požadavek byl splněn, viz textová část ZÚR, oddíl 5.6.1. V úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci je uvedeno „prověřit tramvajové tratě v celoměstsky významných koridorech, případně je vymezit jako koridory územních rezerv, vymezit rozsah ostatní sítě tramvajové dopravy“.

**Ad - „vymezit pro kolejové spojení Praha - Brandýs n/L. na území hl. m. Prahy koridor územní rezervy“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, oddíl 5.6.2. Je navržena změna názvu oddílu 5.6.2 na „Koridor územní rezervy kolejového spojení Praha - Brandýs nad Labem/Stará Boleslav“ a ve výkresu č. 2 je navržen koridor územní rezervy pro železnici náhradou za celoměstsky významný záměr kolejové dopravy k prověření v rámci ÚP.

**Ad - „vymezit koridor územní rezervy pro Nové (železniční) spojení II“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, oddíl 5.6.3.

Je navržena změna názvu oddílu 5.6.3 na „Zkapacitnění železniční dopravy v centrální oblasti města“ a ve výkresu č. 2 je navržen koridor územní rezervy pro železnici náhradou za celoměstsky významný záměr kolejové dopravy k prověření v rámci ÚP.

**Ad - „upřesnit vymezení terminálů, zejména terminálu Depo Písnice, namísto terminálu Štěrboholy vymezit terminál Depo Hostivař“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres č. 2 a textová část ZÚR, podkapitola 5.7.

Terminál Písnice byl nahrazen terminálem Depo Písnice, terminál Štěrboholy terminálem Depo Hostivař.

## **Ad kap. 6**

### **Ad Zásobování vodou**

**Ad - „vymezit příváděcí nadřazený vodovodní řad z vodojemu Jesenice II do jihovýchodní části Prahy“.**

Byl vymezěn nadřazený vodovodní řad z vodojemu Jesenice II do jihovýchodní části Prahy, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.1.

### **Ad Odkanalizování**

**Ad - „prověřit připojení ČOV Hostivice na kanalizační síť hl. m. Prahy“:**

Požadavek byl splněn takto: po analýze investičních a ekonomicko-provozních hledisek, ze kterých vyplynulo provést intenzifikaci vlastní ČOV Hostivice, bylo od tohoto záměru upuštěno, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.2.

**Ad - „zrušit symboly znázorňující napojení MČ v jihovýchodní části Prahy na sběrač G“.**

Symboly znázorňující napojení MČ v jihovýchodní části Prahy na sběrač G byly zrušeny, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.2.

**Ad - „přidat symboly znázorňující napojení obcí Podolánka, Přebětice, Jenštejn a Radonice na ČOV Vinoř“.**

Symbole znázorňující napojení obcí Podolánka, Přezletice, Jenštejn a Radonice na ČOV Vinoř byly přidány, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.2.

**Ad - „aktualizovat napojení Suchdola na ČOV Roztoky“.**

Napojení Suchdola na ČOV Roztoky bylo aktualizováno. Viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.2.

**Ad - „upravit liniová vedení stok a sběračů v souladu s ÚAP“.**

Požadavek byl splněn, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.2.

**Ad - „aktualizovat vymezení ÚČOV na Císařském ostrově a vymezení koridoru výtlaku kalů na Drasty včetně VPS“.**

Po prověření aktuálních podkladů nebylo aktualizováno vymezení ÚČOV na Císařském ostrově, ani vymezení koridoru výtlaku kalů na Drasty.

Pro vedení koridoru pro výtlak kalů a vymístění kalového hospodářství do Drastů nebylo dosaženo shody se zástupci Středočeského kraje, a z toho důvodu nejsou koridor pro výtlak kalů ani potřebná plocha pro umístění kalového hospodářství v ZÚR Středočeského kraje vyznačeny. Jde o rozpor nadregionálního významu, rozpor mezi dvěma kraji, a proto hlavní město uplatnilo podnět do aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy. Na základě výše uvedených důvodů není účelné zahrnout vyznačený koridor mezi VPS, viz textová část ZÚR, oddíl 6.2.2.

**Ad - „prověřit a aktualizovat všechny značky podzemních záchytných nádrží“.**

Požadavek byl splněn. Po prověření je jejich umístění potvrzeno, viz textová část, oddíl 6.2.2.

**Ad Vodní toky**

**Ad - „aktualizovat záplavová území drobných vodních toků“.**

Požadavek nebyl splněn, aktualizace záplavových území drobných vodních toků nebyla provedena. Z důvodu charakteru předmětného jevu jsou informace o záplavovém území vztahovány na dílčí území či jednotlivé pozemky, proto nelze tento jev v ZÚR náležitě postihnout. Aktualizace záplavových území drobných vodních toků jsou zohledněny v Územním plánu hl. m. Prahy, viz textová část ZÚR, oddíl 6.2.3.

**Ad - „upravit legendu kategorie záplavového území určeného k ochraně“.**

Požadavek nebyl splněn. S ohledem na úkol průběžně aktualizovat (upřesňovat) záplavová území, který ukládají ZÚR pro podrobnější plánovací dokumentaci, nebyl splněn tento požadavek. Aktualizace záplavových území jsou zohledněny v Územním plánu hl. m. Prahy, viz textová část ZÚR, oddíl 6.2.3.

**Ad Zásobování teplem**

**Ad - „aktualizovat TN Petrovice dle vývoje v území“.**

Tepelný napáječ TN Petrovice byl aktualizován, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.4.

**Ad - „prověřit navrhované propojení Veleslavín - Dědina“.**

Požadavek byl splněn takto: Navrhované propojení CZT teplárny Veleslavin a výtopny Dědina nebude dále sledován a vymezený koridor byl zrušen, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.4.

*Ad - „aktualizovat varianty výhledového napojení levobřežních soustav CZT na kogenerační zdroj směr napojení od Vt Třeboradice“.*

Požadavek byl splněn takto: Varianta napojení byla vzhledem ke komplikovanosti a nereálnosti průchodu tepelného napáječe ze severu Prahy na její západní okraj zpochybněna a bylo od ní upuštěno, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.4.

*Ad Zásobování zemním plynem*

*Ad - „aktualizovat vymezení přeložky VTL plynovodu Ruzyně“.*

Přeložka VTL plynovodu Ruzyně byla aktualizována, viz výkres 3 a textová část ZÚR, oddíl 6.2.6.

*Ad Odpadové hospodářství*

*Ad - „prověřit možnost ukládání odpadů na území hl. m. Prahy“.*

Požadavek byl splněn takto: Do textové části ZÚR byl doplněn oddíl 6.2.8 Odpadové hospodářství s následujícím textem:

„Na základě Plánů odpadového hospodářství hl. m. Prahy a dlouhodobých trendů v oblasti odpadového hospodářství a ochrany životního prostředí nejsou v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy sledovány nové vhodné lokality pro nakládání s odpady způsobem D1, tedy odstraňování odpadů ukládáním v úrovni nebo pod úrovní terénu.“

*Ad kap. 7*

*Ad - „doplnit regionální biocentrum „U Dolních Černošic“.*

Bylo doplněno regionální biocentrum „U Dolních Černošic“, viz výkres č. 4 a textová část ZÚR, oddíl 7.

*Ad kap. 8*

*Ad - „doplnit odkaz na vymezení pohledově exponovaných lokalit z historického jádra a na pohledové horizonty Památkové rezervace v hl. m Praze dle ÚAP“.*

Požadavek byl splněn takto: V textové části ZÚR, oddíl 8.2.1 byl doplněn požadavek „neumísťovat výškové nebo půdorysně rozsáhlé stavby v lokalitách pohledově exponovaných z historického centra, v rozsahu vymezených pohledových horizontů Památkové rezervace v hlavním městě Praze; prostorové řešení ověřovat zákresy do panoramat“, dále byly upřesněny Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci v závěru kapitoly 8, konkrétně body e) a f).

Ve výkresu Odůvodnění č. O2 byl doplněn Pohledový horizont č. I historického centra jako informativní jev převzatý z Územně analytických podkladů hl. m. Prahy.

*Ad kap. 10*

*Ad - „prověřit dostatečnost vymezení koridorů VPS pro jednotlivé stavby a případně jejich výčet a vymezení aktualizovat“.*

Bylo aktualizováno vymezení veřejně prospěšných staveb, např. v oblasti dopravní infrastruktury VPS pro Břevnovskou radiálu, pro trasu D metra. Dále byla zrušena VPS pro VRT Praha - Děčín -SRN, viz výkres č. 6, textová část ZÚR, oddíl 10.1.1 a 10.1.2.

V oblasti technické infrastruktury bylo aktualizováno vymezení veřejně prospěšných staveb pro prodloužení sběračů „G“ a „H“.

V oblasti dopravní infrastruktury bylo aktualizováno vymezení veřejně prospěšných staveb pro kolejové systémy veřejné dopravy, nadřazený komunikační systém Prahy vybrané mimoúrovňové křižovatky a novou paralelní RWY 06R/24L na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha).

Dále bylo aktualizováno vymezení veřejně prospěšných opatření doplněním nového jevu, viz výkres č. 7, textová část ZÚR, oddíl 10.2.1. Aktualizace vyplývá ze splnění požadavku ke kapitole 7.

**Ad - „doplnit nové VPS, vyplývající z vymezení ploch a koridorů nadmíst. a celoměst. významu - dopravní infrastruktura, zejména“:**

- **Nová vzletová a přistávací dráha letiště Praha-Ruzyně, Praha 6 - bylo splněno**
- **rozšíření Pražského okruhu (SOKP) úseku 510 Satalice - Běchovice“ - bylo splněno**
- **Pražský okruh (SOKP) - nově vymezené úseky - bylo splněno**
- **vymezení koridoru VRT Praha - Brno - Rakousko - nebylo splněno**
- **MÚK Beranka (D11) MČ Praha 20 - bylo splněno**
- **MÚK Strakonická (R4), Zbraslav - bylo splněno**
- **modernizace traťového úseku Běchovice - Úvaly - bylo splněno.**

Požadavek na vymezení koridoru VRT Praha - Brno - Rakousko splněn nebyl, neboť stavba byla v ZÚR vymezena jako územní rezerva, viz výkres č. 2, textová část ZÚR pododdíl 5.2.6.1.

Kromě výše uvedených byly doplněny VPS vyplývající z požadavků na prověření koncepcí vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu dopravní infrastruktury, stanovených v části Ad kapitola 5 Zprávy. Jsou to:

- **MÚK pro napojení MČ Praha 12 na Pražský okruh (SOKP)**
- **MÚK Aviatická (R7)**
- **MÚK Beránka**
- **MÚK Strakonická**
- **Radlická radiála, úsek Bucharova - Městský okruh**
- **Silnice I/12, úsek Pražský okruh (SOKP) - hranice hl. m. Prahy**
- **Městský okruh, úsek Pelc Tyrolka - Balabenka**
- **Městský okruh, úsek Balabenka - Štěrboholská radiála**
- **Libeňská spojka**
- **Jižní tramvajová tangenta, úsek Zlíchov - Dvorce**
- **Jižní tramvajová tangenta, úsek Budějovická - Dvorce**
- **Východní tramvajová tangenta, úsek Jižní Město, Spořilov, Vršovice (Eden)**
- **Východní tramvajová tangenta, úsek Kubánské nám. - Vinohradská (Želivského)**

- Modernizace traťového úseku Běchovice - Úvaly

Viz výkres č. 6 a textová část ZÚR, oddíl 10.1.1.

**Ad - „doplnit nové VPS, vyplývající z vymezení ploch a koridorů nadmíst. a celoměst. významu - technická infrastruktura, zejména“:**

- *přiváděcí vodovodní řad DN1000 (na území Prahy DN800) z vodojemu Jesenice II do jihovýchodní části Prahy - bylo splněno*
- *přeložky VTL okružního zdvojeného městského plynovodu vyvolané navrhovaným SOKP úsek 518 (Ruzyně - Přední Kopanina - (Horoměřice), Suchdol) a 519 (Březiněves - Ďáblice) - bylo splněno*
- *tepelný napáječ TN Holešovice - nebylo splněno, neboť záměr je již v realizaci a není potřeba jej oproti zadání, vymezovat jako veřejně prospěšnou stavbu*
- *tepelný napáječ propojující kotelny sídliště Řepy a Jihozápadní Město - bylo splněno*
- *napojení TR 400/110 kV Praha - Sever na vedení V 410 - bylo splněno*
- *zaústění vedení 400 kV z Výškova do TR 400/110 kV Řeporyje - bylo splněno*
- *vedení 110 kV TR Chodov - TR Uhřetěves - TR Běchovice - bylo splněno*
- *zdvojení potrubí k ropovodu Družba - bylo splněno.*

Kromě výše uvedených byly doplněny VPS vyplývající z prověření koncepcí vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu technické infrastruktury v oblasti zásobování elektrickou energií, a to:

- transformovna TR 400/110 kV Praha-sever

Viz výkres č. 6 a textová část ZÚR, oddíl 10.1.2.

**Ad - Prověřit vyřazení VPS ze seznamu, zejména:**

- *Koridor VPS pro úsek metra trasy A Motol - letiště - část úseku metra Motol - letiště byla zrušena. V textové části ZÚR, oddíl 10.1.1 se změna neprojeví, neboť úsek ze stanice Dejvická do Motola zasahuje stejné městské části jako úsek z Motola na letiště.*
- *Z/506/TK - záchytná nádrž Mezitrašťová - VPS byla z návrhu vypuštěna*
- *Z/507/TK - záchytná nádrž Jeremenkova - VPS byla z návrhu vypuštěna.*

Viz výkres č. 1 a textová část ZÚR, oddíl 10.1.2.

### **Ad část G) Návrhy na aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR**

Návrhy na aktualizaci Politiky územního rozvoje ČR uvedené ve Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy uplatnila hl. m. Praha dopisem odeslaným Odborem územního plánu MHMP a adresovaným na MMR ČR dne 15. 11. 2011.

Jedná se o následující podněty:

1.

- *V článku 23 vypustit 3. větu „Nepřípustné je vytváření nových úzkých hrdel na trasách dálnic, rychlostních silnic a kapacitních silnic; jejich trasy, jsou-li součástí transevropské sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení.“*

**Odůvodnění:**

V hustě urbanizovaném území ČR, především pak v prostoru velkých sídelních aglomerací, je takto obecně formulovaná podmínka těžko splnitelná. Přitom však lze technickým řešením docílit společensky přijatelného řešení, formou tunelových úseků. Že je toto řešení běžné v evropském prostředí, je zjevné, zejména u velkých aglomerací, kde bývá intenzita osídlení zpravidla ještě větší. Navíc, obecnost formulace vede k mnohoznačným výkladům, které jsou pak stavěny do opozice vůči smysluplnému a funkčnímu řešení.

**2.**

- *Hlavní město Praha uplatňuje podnět na aktualizaci Politiky územního rozvoje České republiky a žádá ustanovit v PÚR ČR požadavek na řešení problémů souvisejících s Ústřední čistírnou odpadních vod Praha (ÚČOV), v němž bude stanoven úkol pro kraj Hl. m. Praha a Středočeský kraj řešit následující problémy z hlediska nezbytné koordinace a významu přesahující území jednoho kraje:*

- 1. Provéřit možnosti řešení kalového hospodářství ÚČOV Praha z důvodu zabezpečení koridoru a ploch pro rozvojový záměr odvádění a čištění odpadních vod, zajišťovaný ve veřejném zájmu.*
- 2. Provéřit vhodné lokality pro výhledové vymístění ÚČOV Praha z důvodu výhledového dožití technologických zařízení staré linky, problematického umístění v intravilánu, umístění v záplavovém území a z důvodu neplnění hygienických požadavků (odstup od obytné zástavby).*

**Odůvodnění:**

Důvodem pro tento požadavek je především potřeba zajistit koordinovaný přístup k řešení problematiky ÚČOV Praha v oblasti územního plánování, zejména pak otázky kalového hospodářství a výhledového řešení ÚČOV. V současné době má hl. m. Praha zázemí pro umístění kalového hospodářství na území Středočeského kraje v lokalitě Drasty, kde přímo vlastní pozemky. Plochy a koridory s touto lokalitou související však v návrhu územně plánovací dokumentace sousedního kraje (ZÚR Středočeského kraje) nejsou vymezeny (na rozdíl od ZÚR HMP), což bylo Prahou připomínkováno při projednávání návrhu těchto zásad, ale nebylo v tomto smyslu ze strany Středočeského kraje vyhověno. Protože se však jedná o záležitost nadregionálního významu, tedy k řešení mezi dvěma kraji, přísluší tato problematika k řešení v rámci Politiky územního rozvoje ČR.

## 6. Informace o výsledcích vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území

Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území je nedílnou součástí odůvodnění opatření obecné povahy, kterým se aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy bude vydávat.

V souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) ve znění zákona č. 350/2012 Sb., § 40 odst. 2b) jsou základní informace o výsledcích vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území, včetně výsledků vyhodnocení vlivů na životní prostředí, uvedeny ve zpracovaném Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (2013) v kapitole F, která je zde uvedena v plném znění:

### F.I. Vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy na vyváženost vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území, jak byla zjištěna v rozboru udržitelného rozvoje

Na základě vyhodnocení vyváženosti vztahu územních podmínek pro příznivé životní prostředí, hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území obsaženém v Rozborech udržitelného rozvoje ÚAP hl. m. Prahy jsou vyhodnoceny disproporce vzájemné vyváženosti pilířů udržitelného rozvoje.

Jsou posouzeny vlivy ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1 na tyto disproporce z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území.

Disproporce pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
<b>Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem</b>	
1) Disproporce mezi zájmem na dalším převážně extenzivním plošném rozvoji zástavby města na úkor přírodních složek krajiny v nezastavěném území města či městské zeleně a zájmem na zlepšující se kvalitě životního prostředí a životních podmínek (nakládání s odpady, zdroje energií, mikroklima - provětrávání, přehřívání povrchů, vysoušení, zrychlený odtok vody, znečištění ovzduší a hluk z generované dopravy, dostupnost bydlení, práce, vzdělávání aj., příležitostí k rekreaci a regeneraci sil).	1) ZÚR danou disproporci zmírňují. ZÚR vytvářejí územní podmínky pro rozvoj města. Jednou z priorit územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území je upřednostnění využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území. K extenzivnímu plošnému rozvoji zástavby města, navíc na úkor přírodních složek krajiny či městské zeleně a zájmem na zlepšující se kvalitu životního prostředí a životních podmínek, jak vyplývá z vyhodnocení kap. A předkládané dokumentace, docházet nebude.



Disproporce pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
<b>Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem</b>	
2) Intenzivní využití kvalitního zemědělského půdního fondu s vysokým stupněm zornění na styku se zástavbou zhoršuje podmínky bydlení a občanské vybavenosti v sousedství (prašnost z obdělávané půdy, hluk a emise ze zemědělských strojů a dopravy, splachy ornice na komunikace, do kanalizace, ztížený přístup do krajiny a přírody ap.).	2) ZÚR danou disproporcí zmírňují. Navrhují rozvojové oblasti zeleně, kde bude docházet k přeměně orné půdy na stabilnější kultury, jako jsou lesy, louky, pastviny, čímž dojde i ke zmírnění negativních projevů vyplývajících ze zornění zemědělského půdního fondu.
3) Disproporce mezi snahou o intenzivní využití okolí vodních toků a potřebou posílit ekostabilizační a protierozní funkci (zpomalení povrch. odtoku) těchto ploch.	3) ZÚR danou disproporcí zmírňují. V okolí vodních toků nevytvářejí územní podmínky pro intenzivní rozvoj. Pro drobné vodní toky navíc navrhuje podmínku pro následné rozhodování o změnách v území: zachování a ochrana vodních toků a niv vodních toků jako krajinoformujícího prvku.
4) Disproporce mezi zátěží města tranzitní dopravou, vyplývající z polohy hlavního města v radiálním uspořádání silniční sítě ČR při nedokončené výstavbě obou silničních okruhů, které by odvedly tranzitní nákladní i osobní dopravu z oblasti kompaktního města, a žádoucí ochranou životního prostředí ve městě.	4) ZÚR danou disproporcí zmírňují. Vytvářejí územní podmínky pro rozvoj MO a SOKP (kompletní SOKP je navržen v Aktivní variantě).
5) Disproporce mezi vysokou koncentrací obyvatel i ekonomických aktivit v hlavním městě Praze, jimi vyvolanými nároky i za hranicí města (pilíře sociální a ekonomický).	5) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
6) Disproporce mezi ambicí stát se atraktivním místem pro podnikání a zajistit další příliv zahraničního kapitálu a trvající špatnou kvalitou některých složek životního prostředí v potenciálně atraktivních oblastech, v řadě případů negativně ovlivňovaných právě těmito zahraničními investicemi.	6) ZÚR dané disproporce zmírňují. Jednou z hlavních priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje je: Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města. Danou disproporcí bude nutné dále řešit na úrovni podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.
7) Disproporce mezi primárním zájmem investorů nové výstavby na co nejvyšším komerčním profitu, a potřebou věnovat část kapacity v nové výstavbě pro uspokojení veřejných zájmů (umístění občanské a technické vybavenosti, dopravní infrastruktury, zeleně a vodních prvků ap.).	7) ZÚR danou disproporcí zmírňují tím, že vytvářejí územní podmínky pro vyvážený rozvoj všech funkcí, tedy i uspokojení veřejných zájmů (umístění občanské a technické vybavenosti, dopravní infrastruktury, zeleně atd.). Danou disproporcí bude nutné dále řešit návrhem plošné a prostorové regulace v podrobnějších stupních územně plánovací dokumentace.

Disproporce pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
Disproporce mezi ekonomickým a environmentálním pilířem	
<p>8) Disproporce mezi zájmem uchránit zděděné kulturní, památkové i přírodní hodnoty města a nutností pro jeho rozvoj zajistit i potřebnou dopravní a technickou infrastrukturu, což vždy nejde uskutečnit bez ovlivnění těchto zděděných (chráněných i nechráněných) hodnot (zčásti v kompetenci ÚP).</p>	<p>8) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. Vytvářejí pouze územní podmínky pro rozvoj města a navazující dopravní a technickou infrastrukturu. Jednou z hlavních priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje navrženou ZÚR je: respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hl. m. Prahy. Případné střety kulturních, památkových a přírodních hodnot města s jeho rozvojem bude nutné řešit na úrovni podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.</p>
<p>9) Disproporce mezi zájmem uchovat vizuální prostorové hodnoty vnitřního města (ve vztahu k panoramatům města) a trvajícím tlakem na maximální komerční zhodnocení ploch včetně zvyšujícího se zájmu na výstavbu prostorových dominant.</p>	<p>9) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. Jednou z obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy navrženou ZÚR je: pro ochranu panoramatu města, zejména s ohledem na Památkovou rezervaci v hl. m. Praze, a pro ochranu dalších exponovaných pohledových horizontů zajistit účinnou výškovou prostorovou regulaci nové zástavby. Danou disproporcí bude nutné řešit na úrovni podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.</p>
<p>10) Disproporce mezi zájmem uchovat přírodní hodnoty města (krajinný ráz, zelené svahy) a trvajícím tlakem na maximální komerční zhodnocení ploch včetně zvyšujícího se zájmu na výstavbu na svazích výrazně utvářejících prostorové vnímání města, doposud porostlých zelení.</p>	<p>10) ZÚR dané disproporce zmírňují. Jednou z hlavních priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje je: Vytvořit podmínky pro odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů a přispět k vyřešení střetů zájmů mezi ochranou životního prostředí a ekonomickým a stavebním rozvojem hlavního města. Danou disproporcí bude nutné dále řešit na úrovni podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.</p>

Disproporce pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
<b>Disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem</b>	
1) Disproporce mezi nedostatečnou lesnatostí a nízkým zastoupením přírodních prvků v některých částech města a potřebami dostupných příležitostí pro krátkodobou a denní rekreaci, udržení příznivého mikroklimatu a také z toho vyplývající přetěžování a poškozování přírody a krajiny rekreací.	1) ZÚR danou disproporcí zmírňují. Navrhují rozvojové oblasti zeleně, kde bude možné provést zalesnění a zvýšit zastoupení přírodních prvků v některých částech města a zvýšit tak i nabídku míst pro krátkodobou a denní rekreaci, udržení příznivého mikroklima.
2) Disproporce mezi zájmem na ochraně přírody a krajiny a tlakem na rekreační využívání přírodního prostředí při jeho reálném ubývání zábory uvnitř i vně zástavby a tím i nevhodnému vzdalování příležitostí pro regeneraci sil a rekreaci od ploch pro bydlení.	2) ZÚR danou disproporcí zmírňují. Vytvářejí územní podmínky pro rozvoj přírodních prvků a s tím související rekreace. Konkrétní podmínky využití území však bude nutné řešit až v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.
3) Disproporce mezi požadavky na kvalitní životní prostředí a faktem, že značná část obyvatel Prahy žije trvale v oblastech s překročenými limity znečištění ovzduší a zatížení hlukem, převážně z dopravy.	3) ZÚR vytvářejí podmínky pro územní rozvoj při zajištění udržitelného rozvoje všech jeho tří pilířů (environmentální, sociální a hospodářský). Danou disproporcí bude nutné dále řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.  Z hlediska dopravní infrastruktury bude mít zásadní význam pro snížení hlukové zátěže a imisního zatížení, zejména centrální části města a okolí MO, zavedení mýtného systému a omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města. Pro realizaci daných opatření je však nezbytný SOKP, který je navržen v „Aktivní variantě – Základní řešení“ (ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1). Jedná se o opatření mimo kompetenci a podrobnost ZÚR.
4) Disproporce mezi zájmem na zapojení občanů se ztíženou schopností pohybu a orientace do společnosti a aktivního života a nedostatečným tempem odstraňování bariér k jeho reálnému uskutečnění.	4) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
5) Disproporce mezi relativně vysokým rozsahem ploch a příležitostí pro organizovaný sport a nedostatkem ploch a příležitostí pro neorganizované individuální a rekreační aktivity v kontaktu s přírodou.	5) ZÚR danou disproporcí částečně zmírňují. Vytvářejí územní podmínky pro rozvoj přírodních prvků a s tím související rekreace. Konkrétní podmínky využití území však bude nutné řešit až v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.

<b>Disproporce pilířů udržitelného rozvoje</b>	<b>Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území</b>
<b>Disproporce mezi environmentálním a sociálním pilířem</b>	
6) Disproporce spočívající v přesunu značné části zákaznického zájmu od využívání maloobchodní sítě rozptýlené v zástavbě, do velkokapacitních nákupních center, umístěných často na okraji nebo za okrajem města, generující nárůst dopravy, se všemi negativními důsledky (zejména IAD) na životní prostředí.	6) ZÚR stabilizují stávající obchodně-společenská centra celoměstského a regionálního významu Letňany (K/1), Černý Most (K/2), Štěrboholy (K/3), Chodov (K/4), Zličín (K/5), která leží převážně ve vnějším pásmu města s přímou vazbou na stanice hromadné dopravy a dostatečným klientským zázemím v podobě velkých obytných celků a dále nestanovují rozšíření stávající sítě těchto center vzhledem k tomu, že jejich kapacity i rozmístění na území hl. m. Prahy jsou pro uspokojení potřeb obyvatel města dostatečné. Další rozšiřování ploch těchto center není nezbytné.

<b>Disproporce pilířů udržitelného rozvoje</b>	<b>Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území</b>
<b>Disproporce mezi sociálním a ekonomickým pilířem</b>	
1) Disproporce mezi zájmem na udržení charakteru městského jádra jako jedinečné oblasti historického a kulturního dědictví (sociální pilíř) a zájmy na intenzitě jeho ekonomického využití a pro turistický ruch (ekonomický pilíř).	1) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. Danou disproporcí bude nutné řešit na úrovni podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.
2) Disproporce mezi žádoucí a probíhající restrukturalizací ekonomické základny Prahy (ekonomický pilíř) a nepříznivým vývojem populace (stárnutí, nedořešený vztah vzdělávání a potřeb trhu práce, příliv obtížně přizpůsobivých skupin) (sociální pilíř).	2) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
3) Disproporce mezi vizí rozvíjení Prahy jako vlídného a obohacujícího města, centra kultury a umění, vzdělávání, vědy, výzkumu, školství, obchodu, bohatého společenského života, cestovního ruchu a ekonomických aktivit evropského významu (ekonomický pilíř) a pokračujícím růstem sociálně patologických jevů (korupce, kriminalita), (sociální pilíř).	3) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
4) Lokální disproporce mezi zájmem vytvářet město a jeho veřejná prostranství jako místa obnovené neformální komunikace mezi občany a jejich společenského života a jeho dopravním přetížením, zájmem na umístění parkování vozidel či dokonce zástavbu, se všemi negativními důsledky pro kvalitu života	4) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. Stanovují podmínky pro vyvážený územní rozvoj z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje. Konkrétně navrhuje dobudování nadřazeného komunikačního systému, díky kterému bude možné zmírnit dopravní přetížení města. Danou disproporcí bude

<b>Disproporce pilířů udržitelného rozvoje</b>	<b>Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území</b>
<b>Disproporce mezi sociálním a ekonomickým pilířem</b>	
a zajištění pozitivního pražského "patriotismu".	nutné řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.
5) Disproporce mezi zájmem obyvatel na realizaci odpovídajících veřejných prostranství (zejména ploch městské zeleně) a snahou maximálně zhodnotit pozemky určené k zástavbě, nevyvážený poměr realizovaných stavebních kapacit a vytvořeného zázemí městské zeleně a veřejných prostranství.	5) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. Jednou z obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy navrženou ZÚR je: vytvořit podmínky pro revitalizaci stávajících a zakládání nových veřejných prostranství a propojit zejména celoměstsky významná veřejná prostranství do jednoho systému. Danou disproporcí bude nutné řešit na úrovni podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.
6) Disproporce mezi zájmem na spolehlivém a bezpečném zásobování Prahy elektřinou, teplem a pitnou vodou a faktickou zranitelností tohoto zásobování při vzdálených zdrojích a povrchových vedeních (rostoucí nebezpečí terorismu, asociálního chování ap.).	6) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.

<b>Disproporce pilířů udržitelného rozvoje</b>	<b>Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území</b>
<b>Disproporce mezi všemi pilíři</b>	
1) Disproporce mezi potřebou funkční, ekonomické a environmentálně přijatelné dopravní obsluhy města (ekonomický, sociální i environmentální pilíř) a stávajícím stavem dopravní infrastruktury a obsluhy v hlavním městě Praze a okolí, zejména dlouhodobou absencí Pražského okruhu.	1) ZÚR danou disproporcí odstraňují vytvářením územních podmínek pro dobudování MO, SOKP a radiálních propojení (kompletní SOKP je navržen v Aktivní variantě). Realizací tohoto dopravního systému je možné zajistit odpovídající dopravní obslužnost území a zároveň odlehčit stávající dopravní síti, zejména v centru města se současným zlepšením životního prostředí v těchto dopravně odlehčených územích.
2) Disproporce mezi žádoucí vysokou atraktivitou a preferencí používání MHD a PID ve městě (pilíře ekonomický a sociální) a nedostatečným prosazováním přednosti MHD a regulačních opatření vůči IAD progresivně směrem do centra města (pilíř environmentální).	2) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. Vytvářejí pro její řešení pouze podmínky. Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
3) Disproporce mezi potřebou bydlení příp. i dalších aktivit, nabídkou nových kapacit ve velké míře směřujících k zástavbě volné krajiny a maximalizací výnosů investorské sféry, které v současnosti při malé účasti	3) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. Stanovují podmínky pro vyvážený územní rozvoj z hlediska všech tří pilířů udržitelného rozvoje. Danou disproporcí bude nutné řešit v rámci podrobnější územně plánovací

Disproporce pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
<b>Disproporce mezi všemi pilíři</b>	
investorů na zajištění komplexní obsluhy území zatěžují nadměrně rozpočet města (doprava, školství, aj.) (ekonomický pilíř), potenciálně zhoršují kvalitu obsluhy obyvatel (mj. školní a kulturní kapacity) (sociální pilíř) a vyvolávají nadměrný dopravní pohyb a zasahují tím negativně i do řady environmentálních komponent (environmentální pilíř), provázený nebezpečím vzniku investičních torz se všemi atributy „krize“ území dotýkajících se všech třech pilířů udržitelnosti.	dokumentace formou plošné a prostorové regulace.
4) Disproporce mezi požadavky na odlehčení centrální oblasti města od vlivů automobilové dopravy a trvajících neexistencí značné části nadřazeného komunikačního systému města.	4) ZÚR danou disproporcí odstraňují vytvářením územních podmínek pro dobudování nadřazeného komunikačního systému. Realizací tohoto dopravního systému je možné zajistit odpovídající dopravní obslužnost území a zároveň odlehčit stávající dopravní síti, zejména v centru města se současným zlepšením životního prostředí v těchto dopravně odlehčených územích.
5) Disproporce mezi celoměstskou potřebou brzkého dokončení uceleného dopravního systému (environmentální a ekonomický pilíř) a prodlužováním přípravy tohoto systému právně-soudními aktivitami skupin hájícími lokální zájmy (sociální pilíř).	5) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.

Zjištěné nerovnováhy uvnitř pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
<b>Ekonomický pilíř</b>	
1) Disproporce mezi požadavky na fungování základní i vyšší občanské i technické vybavenosti hl. m. Prahy i pro obyvatele Středočeského kraje, návštěvníky z celé ČR i z ciziny a disponibilními prostředky z veřejných rozpočtů státu a EU na jejich rozvoj.	1) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
2) Disproporce mezi ambicí stát se centrem vědy, výzkumu a inovací a nedostatečnou aktivitou při vytváření podmínek pro vysoké školství, vědu, výzkum a inovační aktivity (zčásti v kompetenci ÚP), a nedostatečným objemem aplikace výsledků výzkumu a vývoje v praxi.	2) ZÚR danou disproporcí přímo neovlivňují. ZÚR vytvářejí podmínky pro územní rozvoj vysokého školství, vědy, výzkumu a inovační aktivity. Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
3) Disproporce mezi ambicí Prahy stát se významnou evropskou metropolí a zatím nevyhovujícím napojením na evropské dopravní síť (vyjma letecké dopravy), které je pod úrovní nejvýznamnějších konkurenčních měst západní a střední Evropy.	3) ZÚR danou disproporcí zmenšují vytvářením územních podmínek pro rozvoj dopravní infrastruktury s možností napojení na evropské dopravní síť.
4) Disproporce mezi mírou a kvalitou veřejné podpory konverze transformačních území a požadavky na hospodárné nakládání s územními zdroji.	4) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR
5) Disproporce mezi požadavky na efektivní prosazování zájmů města při plánování a usměrňování jeho rozvoje a málo rozvinutou koordinací aktivit a spolupráce mezi městem a veřejným a soukromým sektorem.	5) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
6) Disproporce (s tendencí poklesu) mezi dosaženou mírou regenerace a faktickým stavem panelové výstavby s vysokými tepelnými ztrátami jejich obvodových a střešních plášťů, nízkou řemeslnou kvalitou a estetickou úrovní prostředí sídlišť.	6) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
7) Přetrvávající disproporce na trhu s byty, vyplývající z dosud nedokončené deregulace nájemného.	7) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
8) Disproporce mezi nízkou úrovní aktivní pozemkové politiky města a potřebou efektivního pozemkového managementu pozemků pro rozvojové i ochranné úkoly samosprávy ve veřejném zájmu	8) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
9) Disproporce mezi hodnotou polohy a potenciálem funkčního využití ploch a nediferencovanou daní z nemovitostí, jak by odpovídalo tržnímu prostředí.	9) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.

Zjištěné nerovnováhy uvnitř pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
<b>Sociální pilíř</b>	
1) Disproporce mezi růstem podílu obyvatel města v poproduktivním věku oproti podílu obyvatel ve věku produktivním a předproduktivním.	1) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
2) Disproporce mezi vzrůstající poptávkou po veřejných sociálních službách a nedostatečnou mezigenerační a rodinnou solidaritou a kapacitou služeb pro rodiny s dětmi.	2) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
3) Disproporce mezi zájmem o příchod nových pracovníků ze zahraničí pro naplnění poptávky profesí s dlouhodobým deficitem pracovníků a nepřipraveností obyvatel a prostředí k přijetí imigrantů do místní komunity.	3) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
4) Disproporce mezi managementem kapacit předškolních a školských zařízení a demografickými populačními cykly a návazně i subjekty formujícími trh práce.	4) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
5) Disproporce mezi objemem nové bytové výstavby v okolí Prahy, počtem pracovních příležitostí a zaostávající výstavbou základní občanské vybavenosti pro její obyvatele, generující nárůst dopravy za těmito možnostmi do Prahy.	5) ZÚR danou disproporcí zmírňují tím, že vytvářejí územní podmínky pro vyvážený rozvoj všech funkcí, tedy i základní občanské vybavenosti. Danou disproporcí bude nutné dále řešit návrhem plošné a prostorové regulace v podrobnější územně plánovací dokumentaci.
<b>Environmentální pilíř</b>	
1) Rozpor mezi veřejnými zájmy na ochraně přírody a krajiny a zájmem ochránit vhodné profily na vodních tocích a další terénní deprese pro možnou budoucí potřebu budování protipovodňových opatření a akumulací vody vzhledem k očekávaným změnám klimatu.	1) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
2) Rozpor mezi biologickými funkcemi vodních toků a snahou upravit je pro nekonfliktní odvod dešťových srážek (funkce recipientu dešťových vod).	2) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR.
3) Rozpor mezi veřejnými zájmy na ochraně přírody a krajiny a převládajícím odváděním srážkových vod do kanalizace nebo vodních toků, namísto zajištění vsakování srážek v místě vzniku.	3) ZÚR danou disproporcí zmírňují. Pro drobné vodní toky navrhuje podmínku pro následné rozhodování o změnách v území: realizace protipovodňových opatření stavebního a nestavebního charakteru, včetně ponechání a retence srážkových vod v místě jejich vzniku v území v problémových částech hl. m. Prahy. Danou disproporcí bude nutné dále řešit návrhem plošné a prostorové regulace v podrobnější územně plánovací dokumentaci



Zjištěné nerovnováhy uvnitř pilířů udržitelného rozvoje	Vliv ZÚR hl. m. Prahy z hlediska možných dopadů na vyváženost vztahu územních podmínek udržitelného rozvoje území
4) Rozpor mezi veřejným zájmem na ochraně přírody a krajiny a zájmem zajistit dostatek pitné vody i dálkovými převody mezi povodími.	4) ZÚR danou disproporcí zmírňují. K doplnění systému zásobování Prahy pitnou vodou, pro jihovýchodní část Prahy, je plánován přiváděcí vodovodní řad DN 1000 z vodojemu Jesenice II vedený po území Prahy v dimenzi DN 800, je situován na území městských částí Praha 11 a Praha 22.
5) Rozpor mezi veřejným zájmem na ekologicky účinném zneškodňování nerecyklovatelných odpadů a současně na ochraně ovzduší, vod a půdy při různých způsobech jejich zneškodňování (termické využití, skládkování).	5) Daná disproporce je mimo podrobnost a obsah ZÚR
6) Rozpor mezi veřejným zájmem chránit obyvatele před hlukem a emisemi z dopravy vzdalováním dopravních koridorů z obytné zástavby a veřejným zájmem na minimalizaci záborů zemědělského půdního fondu, pozemků určených k plnění funkcí lesa a obecně přírodního prostředí v nezastavěném území.	6) Daná disproporce bude přetrvávat. V souvislosti s dobudováním SOKP (kompletní SOKP je navržen v Aktivní variantě), které ZÚR navrhuje, dojde k vynětí ZPF v rozsahu 150,5 ha a PUPFL v rozsahu 1,53 ha. Chybějící stavby SOKP jsou vymezeny jako veřejně prospěšné a jejich dobudováním dojde k účinnější ochraně obyvatel před hlukem a emisemi z dopravy. Stopa SOKP je v platné územně plánovací dokumentaci dlouhodobě držena a s odnětím ZPF pro účely dané stavby se počítá.
7) Rozpor mezi veřejným zájmem na ochraně zemědělského půdního fondu, pozemků určených k plnění funkcí lesa, obecně nezastavěného území a přírodního prostředí mimo město mj. i pro rekreaci, s veřejným zájmem na nezastavování zelených ploch uvnitř města, nezvyšování hustoty a podlažnosti zástavby, s negativními důsledky na oslunění, osvětlení, provětrávání ulic a veřejných prostranství, hluk a kvalitu ovzduší v přízemní vrstvě i vlivem rostoucích dopravních zátěží.	7) ZÚR vytvářejí podmínky pro územní rozvoj při zajištění udržitelného rozvoje všech jeho tří pilířů (environmentální, sociální a hospodářský). Danou disproporcí bude nutné dále řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace a následně při umístování staveb do území dle zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění.  Pro snížení hlukové zátěže a imisního zatížení bude mít zásadní význam dobudování nadřazeného komunikačního systému (kompletní dobudování nadřazeného komunikačního systému je navrženo v Aktivní variantě). Zajištění dostatečné kvality oslunění a osvětlení bude nutné prověřit při umístování stavby do území.

## F.II. Shrnutí přínosu ZÚR hl. m. Prahy k vytváření podmínek pro předcházení

- zjištěným rizikům ovlivňujícím potřeby života současné generace obyvatel řešeného území,
- předpokládaným ohrožením podmínek života generací budoucích.

Na základě určení problémů k řešení v rámci Rozborů udržitelného rozvoje území ÚAP hl. m. Prahy je provedeno vyhodnocení, jak ZÚR hl. m. Prahy daným problémům předchází, popřípadě je řeší.

Určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci Rozborů udržitelného rozvoje území ÚAP hl. m. Prahy	Řešení problémů v rámci ZÚR hl. m. Prahy
Nedostatečná koordinace zájmů a záměrů v rozvoji i ochraně se Středočeským krajem a se sousedními obcemi.	ZÚR navrhuje územní rozvoj ve vazbě na Středočeský kraj a sousední obce, a to zejména v oblasti krajinné, dopravní a technické infrastruktury.
Absence aktuální podrobnější územně plánovací dokumentace pro Památkovou rezervaci v hl. m. Praze a některá další území města.	Mimo podrobnost a obsah ZÚR. Pro Památkovou rezervaci v hl. m. Praze je nutné zpracovat podrobnější územně plánovací dokumentaci.
Zvyšující se tlak na změny územního plánu v nezastavitelných plochách a využití přírodně hodnotných území.	Mimo podrobnost a obsah ZÚR.
Nedostatečná aktivní podpora při hledání vhodného funkčního využití pro transformační území, devastovaná území a brownfields.	Jednou z obecných zásad ZÚR je: vytvořit podmínky pro transformaci nevyužívaných a nevhodně využívaných území - brownfields a přestavbových ploch. Za tímto účelem vymezují ZÚR transformační oblasti. Plošná a prostorová regulace však bude řešena až na podrobnější úrovni územně plánovací dokumentace.
Nedostatečná prostorová a výšková regulace zástavby ve vazbě na požadavky ochrany kulturních hodnot města a zejména jeho vizuální stránky ve vztahu k Památkové rezervaci v hlavním městě Praze a ve vazbě na omezení dalšího zatěžování systémů dopravní a technické infrastruktury v exponovaných lokalitách.	V rámci obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy navrhuje ZÚR neumísťovat výškové nebo půdorysně rozsáhlé stavby v lokalitách pohledově exponovaných z historického centra, v rozsahu vymezených pohledových horizontů Památkové rezervace v hl. m. Praze a v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace ověřit možnosti prostorové regulace ve vazbě na polohu v území a upřesnit oblast se zákazem výškových staveb.  Daný problém určený k řešení bude nutné řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace formou účinné plošné a prostorové regulace.
Nedostatečná ochrana bydlení v centrální části města, trvajícím pokles trvale bydlících obyvatel.	Pro řešení daného problému navrhuje ZÚR následující podmínku pro následné rozhodování o změnách v území: zachování stávajícího rozsahu ploch pro státní a městskou správu a zamezení jejich rozrůstání na úkor jiných městotvorných funkcí, zejména bydlení.

Určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci Rozborů udržitelného rozvoje území ÚAP hl. m. Prahy	Řešení problémů v rámci ZÚR hl. m. Prahy
Nedostatečné kapacity vybraných druhů zařízení sociální a zdravotní péče, nedostatečná ochrana územních rezerv pro tato zařízení.	ZÚR vytvářejí územní podmínky pro rozvoj zařízení sociální a zdravotní péče. Bude nutné dále řešit na podrobnější úrovni územně plánovací dokumentace.
Nedostatečná podpora územní přípravy pro umístění vědeckotechnických/technologických parků, inkubátorů a dalších zařízení výzkumu, vývoje a inovací.	ZÚR vytvářejí územní podmínky pro rozvoj daných aktivit. Bude nutné dále řešit na podrobnější úrovni územně plánovací dokumentace.
Nedostatečná regulace rozvoje velkokapacitních nákupních center.	ZÚR stabilizují stávající obchodně-společenská centra celoměstského a regionálního významu Letňany (K/1), Černý Most (K/2), Štěrboholy (K/3), Chodov (K/4), Zličín (K/5), která leží převážně ve vnějším pásmu města s přímou vazbou na stanice hromadné dopravy a dostatečným klientským zázeminím v podobě velkých obytných celků a dále nestanovují rozšíření stávající sítě těchto center vzhledem k tomu, že jejich kapacity i rozmístění na území hl. m. Prahy jsou pro uspokojení potřeb obyvatel města dostatečné. Další rozšiřování ploch těchto center není nezbytné.
Nedostatečná podpora pro rozvoj vysokoškolské funkce v rámci centrální oblasti města, nevyhovující prostorová struktura stávajících zařízení.	ZÚR vytvářejí územní podmínky pro umístění daných aktivit. Bude nutné dále řešit na podrobnější úrovni územně plánovací dokumentace.
Problém deficitů parkovacích stání v rozsáhlých částech území hl. m. Prahy a deficitů územních příležitostí pro realizaci nových odstavných ploch.	Daný problém je možné řešit návrhem dostatečné kapacity systému záchytných parkovišť P+R v Praze a regionu, omezením automobilové dopravy v centru města, zlepšením návaznosti hromadné dopravy, atd., pro což ZÚR vytvářejí územní podmínky. Bude nutné dále řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace.
Malá ochrana územní rezervy pro multimodální způsoby zásobování centrální části města.	Jednou z obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy je vytvářet podmínky pro alternativní možnosti zásobování města nákladní dopravou, zejména pro multimodální způsoby (city-logistika). Za tímto účelem navrhuje ZÚR dva terminály city logistiky – na Smíchově a v Malešicích. Bude dále řešeno na úrovni podrobnější územně plánovací dokumentace.
Postupující fragmentace volné příměstské krajiny a zhoršování její prostupnosti v souvislosti se zahušťováním dopravní sítě a rozšiřováním urbanizovaného území.	ZÚR vytvářejí územní podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury, v jehož důsledku bude docházet k zahušťování dopravní sítě, a tím i fragmentaci krajiny. Fragmentaci krajiny bude nutné posuzovat ve vazbě na konkrétní stavby v projektových dokumentacích na základě stanovení migračního potenciálu stavby a následného návrhu konkrétních technických opatření k zajištění průchodnosti.

Určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci Rozborů udržitelného rozvoje území ÚAP hl. m. Prahy	Řešení problémů v rámci ZÚR hl. m. Prahy
Problém nedostatečného radiálního propojení městské zeleně na středočeský region a tangenciálního propojení v rámci města, oslabující systémový charakter celoměstského systému zeleně.	ZÚR vytvářejí územní podmínky pro další rozvoj zeleně v návaznosti na středočeský region. Navrhují rozvojové plochy zeleně, které mají být součástí Zeleného pásu hl. m. Prahy. Bude nutné dále řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace.
Problém přetrvávajícího překračování imisních limitů znečištění ovzduší na značné části území hl. m. Prahy pro vybrané polutanty.	ZÚR vytvářejí podmínky pro územní rozvoj při zajištění udržitelného rozvoje všech jeho tří pilířů (environmentální, sociální a hospodářský). Danou disproporcí bude nutné dále řešit v rámci podrobnější územně plánovací dokumentace formou plošné a prostorové regulace.
Problém přetrvávající hlukové zátěže zejména v okolí významných dopravních koridorů.	Z hlediska dopravní infrastruktury bude mít zásadní význam pro snížení hlukové zátěže a imisního zatížení, zejména centrální části města a okolí MO, zavedení mýtného systému a omezení vjezdu těžkých nákladních automobilů do části města. Pro realizaci daných opatření je však nezbytný SOKP, který je navržen v „Aktivní variantě – Základní řešení“ (ZÚR hl. m. Prahy – aktualizace č. 1). Jedná se o opatření mimo kompetenci a podrobnost ZÚR.
Nedostatečné územní podmínky pro zpracování odpadů a pro separovaný sběr odpadů.	ZÚR vytvářejí územní podmínky pro umístění zařízení pro zpracování odpadů a pro separovaný sběr odpadů. Umisťování takových zařízení je však mimo podrobnost a obsahu ZÚR.

V rámci kap. F. II. je dále provedeno posouzení přínosu ZÚR hl. m. Prahy k omezení rizik a ohrožení vymezených v rozboru udržitelného rozvoje území (zda ZÚR hl. m. Prahy přispěly k jejich odstranění, omezení či k jejich prevenci v současnosti i do budoucna) a posouzeno, zda navrhované řešení nepředstavuje pro území jiná rizika či ohrožení. Je posouzeno i případné nevhodné či nevhodné využívání obnovitelných a neobnovitelných zdrojů v území. Dané vyhodnocení vlivu na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území je provedeno v kap. D.I. předkládaného VVURÚ - Vliv na eliminaci nebo snížení hrozeb řešeného území.

## Závěr

Na základě vyhodnocení vlivů ZÚR hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území lze vyslovit závěr, že bude docházet k vyváženému rozvoji všech tří pilířů udržitelného rozvoje – environmentálního, sociálního i hospodářského.



**ODŮVODNĚNÍ - DÍL B  
KOMPLEXNÍ  
ZDŮVODNĚNÍ  
PŘIJATÉHO ŘEŠENÍ**

**ZÁSADY ÚZEMNÍHO  
ROZVOJE HL. M. PRAHY  
AKTUALIZACE Č. 1**

2013

**ZUR**

hlavní město Praha

PRA	HA
PRA	GUE
PRA	GA
PRA	G



## OBSAH

### Díl B

1. Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území a vymezení řešeného území	1
2. Základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy - obecné zásady územního rozvoje	3
3. Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy	32
4. Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu	48
5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského významu - dopravní infrastruktura odůvodnění	59
6. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura;	118
7. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - územní systém ekologické stability - ÚSES	136
8. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot	139
9. Vymezení cílových charakteristik krajiny	143
10. Vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu	146
11. Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovacích činností a na řešení v územně plánovací dokumentaci pro vymezené části hlavního města Prahy, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury	155
12. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti	156
13. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje	157
14. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost	158
15. Zadání regulačního plánu v rozsahu dle přílohy č. 7 pro plochu nebo koridor vymezený podle bodu 13 a 14	159
16. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)	160
17. <del>Zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL)</del> <b>Kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa</b>	161
18. Širší vztahy	167
Seznam výchozích dokumentů a podkladů využitých pro zpracování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy	175
Použité zkratky	183





## **1. Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území a vymezení řešeného území**

Hlavní město Praha má výjimečné postavení. Ve stejných hranicích je krajem dle zákona 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších samosprávných celků, a současně obcí dle zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů.

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy v oddíle č. 1 Priority územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území definují priority územního plánování pro zajištění udržitelného rozvoje území pomocí nástrojů územního plánování, které vycházejí z historických, kulturních a přírodních hodnot území a potvrzují výjimečné postavení hlavního města České republiky a jeho význam v Evropě. Na základě ÚAP hl. m. Prahy se stanovují priority pro vyvážený rozvoj města.**

**V aktualizaci č. 1 se v oddíle č. 1 kromě formálních oprav textu nenavrhují žádné změny.**

Území řešené Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy je tvořeno následujícími katastrálními územími: Benice, Běchovice, Bohnice, Braník, Břevnov, Březiněves, Bubeneč, Čakovice, Černý Most, Čimice, Dejvice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Dolní Počernice, Dubeč, Ďáblice, Háje, Hájek, Hloubětín, Hlubočepy, Hodkovičky, Holešovice, Holyně, Horní Měcholupy, Horní Počernice, Hostavice, Hostivař, Hradčany, Hrdlořezy, Chodov, Cholutice, Jinonice, Josefov, Kamýk, Karlín, Kbely, Klánovice, Kobylisy, Koloděje, Kolovraty, Komořany, Košíře, Královice, Krč, Křeslice, Kunratice, Kyje, Lahovice, Letňany, Lhotka, Libeň, Liboc, Libuš, Lipany, Lipence, Lochkov, Lysolaje, Malá Chuchle, Malá Strana, Malešice, Michle, Miškovice, Modřany, Motol, Nebušice, Nedvězí, Nové Město, Nusle, Petrovice, Pitkovice, Písnice, Podolí, Prosek, Přední Kopanina, Radlice, Radotín, Ruzyně, Řeporyje, Řepy, Satalice, Sedlec, Slivenec, Smíchov, Sobín, Staré Město, Stodůlky, Strašnice, Střešovice, Střížkov, Suchdol, Šeberov, Štěrboholy, Točná, Troja, Třebonice, Třeboradice, Uhřetěves, Újezd, Újezd nad Lesy, Veleslavín, Velká Chuchle, Vinohrady, Vinoř, Vokovice, Vršovice, Vysočany, Vyšehrad, Zadní Kopanina, Záběhlice, Zbraslav, Zličín, Žižkov.

Plocha řešeného území je 496, 4 km<sup>2</sup>.

~~Podle Klasifikace územních statistických jednotek CZ-NUTS v rámci nového třídění pro hlavní město Prahu platí: na úrovni NUTS 2 oblast - Praha a na úrovni NUTS 3 kraj - Hlavní město Praha.~~

**Podle Klasifikace územních statistických jednotek CZ-NUTS je pro hlavní město Prahu stanoveno: na úrovni NUTS 2 oblast - Praha a na úrovni NUTS 3 kraj - Hlavní město Praha.**

~~Klasifikace CZ-NUTS zahrnuje tu část evropské klasifikace NUTS, která popisuje území České republiky a je její nedílnou součástí. Popisuje územní jednotky České republiky podle pravidel daných nařízením 1059/2003. Výchozí nastavení klasifikace CZ-NUTS podle těchto nových pravidel EU bylo provedeno k 1. květnu 2004 (sdělení č. 228/2004 Sb.).~~

~~S účinností od 1. ledna 2008 je Klasifikace územních statistických jednotek CZ-NUTS aktualizována sdělením ČSÚ č. 201/2007 Sb., v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1059/2003 a nařízením Komise (ES) č. 105/2007, kde jsou promítnuty nové změny územních statistických jednotek členských států EU.~~

**Klasifikace vychází ze společné evropské klasifikace NUTS, která popisuje a člení území České republiky, a je její nedílnou součástí. Územní jednotky České republiky jsou vymezeny podle pravidel daných nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) 1059/2003 a nařízením Komise (ES) č. 105/2007. Výchozí nastavení klasifikace CZ-NUTS podle těchto pravidel EU bylo provedeno k 1. květnu 2004 (sdělení ČSÚ č. 490/2003 Sb. a č. 228/2004 Sb.) a s účinností od 1. ledna 2008 byla Klasifikace územních statistických jednotek CZ-NUTS aktualizována sdělením ČSÚ č. 201/2007 Sb.**

## **2. Základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy - obecné zásady územního rozvoje**

### **Úvod**

Ve smyslu § 36 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu v aktuálním znění, stanovují Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Tyto požadavky vycházejí z Priorit územního plánování hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území obsažených v ZÚR hl. m. Prahy v oddílu 1, které jsou dále rozvedeny v Obecných zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy, oddíl 2).

Z Obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vychází vymezení rozvojových oblastí, rozvojových os a specifických oblastí nadmístního významu stejně jako zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje ČR 2008, schválené usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009, a stanovení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu, vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření a ostatních požadavků podle vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

**Kapitola č. 2 Obecné zásady územního rozvoje je rozdělená do čtyř částí:**

**2.1 Role Prahy v ČR a v Evropě**

**2.2 Účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy**

**2.3 Hospodářský rozvoj**

**2.4 Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot**

Obecné zásady jsou založeny na předpokládaném demografickém vývoji, potvrzují historické, kulturní, přírodní a civilizační hodnoty města. Definují základní zásady urbanistické koncepce včetně koncepce dopravy, technické infrastruktury a tvorby a ochrany životního prostředí, která by měla být následně rozpracována v Územním plánu hl. m. Prahy.

**V aktualizaci č. 1 se navrhuje:**

- a) Oprava vymezení celoměstského centra zrušením samostatné části v k. ú. Pankrác v městské části Praha 4 a redukcí severní části v k. ú. Holešovice v městské části Praha 7. Oprava je provedena dle požadavku uvedeného ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy a v obou případech zohledňuje aktuální vývoj v území, který nepřináší takovou nabídku funkcí a aktivit, která by iniciovala širokou návštěvnost typickou pro celoměstské centrum, ale vývoj území spěje k obvyklé nabídce administrativních a obchodních komplexů nadmístního charakteru, jaký je vlastní území typu významného centra s podílem celoměstských funkcí,
- b) upřesnění hranice stávajícího kompaktního města rozšířením do oblasti Čimic a Letňan; toto rozšíření je provedeno dle ÚAP hl. m. Prahy a odpovídá realizované zástavbě v daném území, zdůvodnění je upřesněno v části B Odůvodnění, oddíl 2.2.2,
- c) doplnění významného centra s podílem celoměstských funkcí Pankrác - C/5 v k. ú. Pankrác v městské části Praha 4; zdůvodnění je totožné se zdůvodněním opravy vymezení celoměstského centra výše v bodě a),

- d) upřesnění vymezení zelených klínů, zdůvodnění je upřesněno v části B Odůvodnění, oddíl 2.2.2,
- e) doplnění nového oddílu č. 2.4.4 Odpadové hospodářství, který podrobněji definuje podmínky pro nakládání s odpady, oddíl je doplněn dle požadavků Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy, zdůvodnění je upřesněno v části B Odůvodnění, oddíl 2.4.4,
- f) v závěru kapitoly 2. v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se upřesňuje formulace bodu c) a d) ve smyslu vyhlášky č. 500/2006,
- g) v závěru kapitoly 2. v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se upřesňuje formulace bodu e) tak, aby lépe formuloval požadavek na podrobnější ÚPD,
- h) v závěru kapitoly 2. v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se upřesňuje formulace bodu f) zohlednit předpokládané limity životního prostředí a ochrany veřejného zdraví při umístování obytných a jiných citlivých funkcí, zejména podél tras kapacitních komunikací; tento požadavek vyplývá z poznatků o kvalitě životního prostředí ve městě a z možných opatření směřujícím ke zlepšení současného stavu,
- i) v závěru kapitoly 2. v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se doplňuje bod o) ukládající prověření plošných nároků odpadového hospodářství; požadavek vyplývá z poznatků o stávajícím stavu nakládání s odpady ve městě a z požadavků na zlepšení situace,
- j) v závěru kapitoly 2. v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se doplňuje bod p) požadující vytvářet územní předpoklady pro splnění imisních limitů; požadavek vyplývá z poznatků o kvalitě ovzduší v Praze a z požadavků na zlepšení situace ve městě,
- k) v závěru kapitoly 2. v úkolech pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se doplňuje bod g) požadující ověření možností způsobu transformace zahrádkových osad na obytná území ve vnějším pásmu; požadavek vyplývá z obav z nežádoucích účinků vnitřní suburbanizace města, které by mohlo neuvážené zahušťování vnějšího pásma způsobit,
- l) v závěru kapitoly 2. se doplňuje informace o zobrazení závazných jevů urbanistické koncepce v příslušných výkresech,
- m) v celé kapitole 2. provedení formálních oprav textu z důvodů upřesnění názvosloví a sjednocení celého textu ZÚR, včetně opravy názvu letiště Praha - Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

## **2.1 Role Prahy v ČR a v Evropě**

Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy zhodnocují výjimečné postavení hlavního města České republiky, které je přirozeným centrem pražského regionu a významným evropským městem.

### **2.1.1 Praha - hlavní město republiky**

Praha je politicko-hospodářským a společenským centrem státu, poskytuje sídlo a služby orgánům státní správy, zákonodárným a politickým institucím, firmám, kulturním a vzdělávacím institucím s celostátní působností. V Praze se také soustředí

řada zdravotnických zařízení se specializovanými pracovišti, kde jsou hospitalizováni pacienti ze všech krajů. Postavení Prahy jako hlavního města, zejména umístění správních, politických i podnikatelských centrál, znamená i celkové zatížení jeho území a provozní náročnost, které může být zdrojem problémů pro obyvatele města.

Z těchto důvodů obecné zásady ZÚR preferují především rozvoj Prahy jako tvořivého, vlídného a obohacujícího města, které využívá a rozvíjí své tradice, hodnoty a potenciál pro dobrou kvalitu života jeho obyvatel. Současně však stanovují požadavky na vytvoření podmínek pro rozvoj Prahy jako centra kultury a umění, vědy, výzkumu a vzdělávání, obchodu a finančnictví, ústředních správních, samosprávných a společenských institucí a požadavek zajistit vhodné rozvojové plochy pro umístění celostátně významných veřejných budov a kulturních, sportovních, vědeckých, vzdělávacích a společenských komplexů.

V aktualizaci č. 1 se v podkapitole 2.1.1 vkládá nový bod d) „podporovat rozvoj Prahy jako města pro bydlení, práci a odpočinek“. Důvodem je potřeba definování pojmu „domov“ a nutných sociálních aspektů a kritérií pro koncepční rozvoj města.

Domov představuje nejdůležitější místo pobytu. Přestože je možné domov chápat reduktivně jako fyzické místa (obvykle byt či dům obsahující osobní věci a majetek jeho obyvatel), domov přesahuje pouhou lokaci. Obecně lze na domov pohlížet jako na citově založený a smysluplný silný vztah mezi obyvatelem a místem pobytu, který se utváří v průběhu času, přičemž konkrétní místo pobytu (byt či dům) představuje materializaci tohoto vztahu a jeho materiální a emocionální střed. Domov kromě materiální stránky obývání poskytuje tedy důležité emocionální a zkušenostní ukotvení člověka ve světě, fyzický, imaginární a emocionální prostor bezpečí, útočiště a zázemí. Domov představuje (emocionálně stejně jako materiálně) ústřední bod lidské zkušenosti a identity, jehož prostřednictvím se svět kolem stává materiálně, emocionálně a imaginárně strukturovaný a pochopitelný: být doma znamená vědět, kde jsme a orientovat se ve světě kolem s ohledem na pozici známého a citově zásadního ústředního bodu lidské existence - domova.

Praha dlouhodobě usiluje o to stát se vlídným a otevřeným městem, které usiluje o spokojenost svých obyvatel i návštěvníků. Aby se Praha stala dobrým místem pro život, domovem, se kterým se její obyvatelé pozitivně ztotožňují, je třeba posilovat identifikaci obyvatel s městem a zvyšovat možnosti jejich spoluúčasti na rozvoji metropole. Z hlediska urbánně sociologického se Praha může stát dobrým místem k životu pouze za předpokladu zachování příznivé sociální situace a díky podpoře vyvážené struktury územních společenství z hlediska věkové a socioekonomické skladby obyvatel, bydlení, nabídky občanského vybavení a různosti pracovních příležitostí. Nedílnou součástí sociálně ekonomické a prostorové vyváženosti a soudržnosti je zajištění rovného přístupu ke vzdělání, zaměstnání, bydlení a zdravotní péči a ochrana svobod a práv všech skupin obyvatel a návštěvníků Prahy.

### 2.1.2 Praha - přirozené centrum Pražského regionu

Praha je správním centrem Pražského regionu, pro který je významným zdrojem pracovních příležitostí a vzdělání a centrem kultury, zdravotnictví, obchodu, služeb a dalších aktivit. Hlavní město naopak využívá nejen přírodní a rekreační zázemí regionu, ale také napojení na technickou a dopravní infrastrukturu.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy potvrzují nezbytnou součinnost se Středočeským krajem při obraně proti nevyváženému rozvoji v příměstské oblasti hl. m. Prahy. Tato součinnost je nezbytná zejména při umísťování aktivit, jejichž umístění v rámci regionu by bylo žádoucí a oboustranně přínosné především s ohledem na limity rozvoje hl. m. Prahy a dopravní vazby. Z toho vyplývají i požadavky na vytváření územních podmínek pro rozvoj a zkvalitnění systému integrované příměstské veřejné dopravy s kolejovou dopravou jako páteřním prvkem, s kvalitními přestupními vazbami a systémem zachytných parkovišť.

Problematika vzájemné součinnosti hl. m. Prahy a navazujícího regionu je podrobněji popsána v části B Odůvodnění v kapitole 18. Širší vztahy.

V aktualizaci č. 1 se v podkapitole 2.1.2 nenavrhují žádné změny.

### 2.1.3 Praha - významné město Evropy

Praha leží z geografického pohledu téměř ve středu evropského kontinentu a je křižovatkou většiny dopravních koridorů v české kotlině, kterými jsou přenášeny i významné středoevropské vazby. Praha staví svůj rozvoj na výhodné poloze přirozené kontinentální křižovatkou, na kulturní tradici a mezinárodních kontaktech, ale také na své jedinečnosti a kráse.

Obecné zásady uvedené ve výrokové části ZÚR přispívají k dalšímu posílení Prahy jako významné evropské metropole v rámci středoevropského prostoru a evropského centra kultury a vzdělání. Jsou formulovány na podkladu ÚAP hl. m. Prahy, kap. č. 2. 1 Praha - vnější vztahy.

V aktualizaci č. 1 se v podkapitole 2.1.3 nenavrhují žádné změny.

## 2.2 Účelné a hospodárné uspořádání hl. m. Prahy

ZÚR hl. m. Prahy vycházejí z očekávaného demografického vývoje města a stanovují zásady urbanistické koncepce, koncepce doprav **dopravní infrastruktury** a technické infrastruktury.

## 2.2.1 Očekávaný demografický vývoj

Údaje o demografickém vývoji hl. m. Prahy jsou podrobně uvedeny v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy, zpracovaných na úrovni kraje. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí z následujících základních údajů:

Ke dni 1. 1. 2008 žilo v hl. m. Praze 1 212 tisíc trvale bydlících osob, tedy 11,7 % obyvatel České republiky. Mezi ně patří asi 90 tisíc cizinců s povolením k trvalému pobytu.

**Údaje o demografickém vývoji hl. m. Prahy jsou podrobně uvedeny v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy (viz ÚAP hl. m. Prahy, kap. č. 2.6 Sociodemografické podmínky). Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí z následujících základních údajů:**

**Ke dni 3. 6. 2011 žilo v hl. m. Praze 1260 tisíc trvale bydlících osob, tedy 12 % obyvatel České republiky. Mezi ně patří asi 148 tisíc dlouhodobě regulérně pobývajících cizinců, kteří tak tvoří 11,8 % obyvatelstva města (v ČR cca 4 %).** Za prací a studiem do hl. m. Prahy dojíždí kolem 220 tisíc osob, především ze Středočeského kraje. Dalších více než 200 tisíc osob v hlavním městě denně z různých důvodů pobývá (zahraniční i domácí návštěvníci, pracovníci na služebních cestách, nelegálně pobývající cizinci). V běžném dni se v hlavním městě pohybuje kolem 1,6 milionu osob.

Hl. m. Praha představuje v rámci České republiky největší koncentraci městského obyvatelstva s hustotou zalidnění ~~2-390 osob na km<sup>2</sup>~~ **2 540 osob na km<sup>2</sup>** (v ČR ~~130~~ **134** osob na km<sup>2</sup>). V centru města a na sídlišťích hustota přesahuje 10 tisíc obyvatel na km<sup>2</sup>, ale některé části města si zachovaly příměstský charakter s hustotou nižší než 200 osob na km<sup>2</sup>.

~~Charakteristickým rysem hl. m. Prahy je stárnutí populace, které se projevuje nízkým zastoupením dětí a vysokým podílem osob vyšších věkových skupin. Pokud by počty pražských dětí měly nahradit počty Pražanů v reprodukčním věku, musel by jejich podíl činit alespoň 26 % z celkového počtu obyvatel. Děti do 15 let však tvoří jen 12,2 % (2006) populace (v ČR 14,4 %), přestože se počty narozených v posledních letech začínají mírně zvyšovat. Podíl osob v postreprodukčním věku (50 let a více) tvoří již 38,1 % obyvatel hl. m. Prahy. Podíl osob starších 65 let dosahuje 15,7 % (v ČR 14,4 %) a vzhledem k vysokému počtu dnešních šedesátníků bude stále růst.~~

~~Průměrný věk obyvatel hl. m. Prahy 41,8 let (2006) je trvale nejvyšší ze všech krajů (v ČR 40,2 let) a stále se mírně zvyšuje. V letech 2005 až 2006 dosáhla naděje dožití pražských žen 80,4 let a mužů 75,2 let (v ČR ženy 79,7 let a muži 73,5 let).~~

**Charakteristickým rysem hl. m. Prahy je stárnutí populace, které se projevuje rostoucím podílem osob vyšších věkových skupin. Na každých sto obyvatel mladších 15 let v Praze připadá přes 127 obyvatel starších 65 let, jejichž podíl na obyvatelstvu v posledních letech vystoupal na 16,4 % (v ČR 15,5 %). Zároveň se mění i věková skladba starší populace (podíl osob starších 80 let na počtu obyvatel nad 65 let vzrostl z 20,7 % v roce 2001 na 26,7 % v roce 2010 a do budoucna se bude nadále zvyšovat). Zároveň je pražská populace charakteristická nízkým zastoupením obyvatel do 15 let věku (12,8 % oproti 14,4 % v ČR). Vzhledem ke zvýšené porodnosti posledních let (z 8,3 ‰ v roce 2001 na 11,8 ‰ v roce 2010) ovšem dochází k jejímu nárůstu, a to**

zejména od roku 2007. Podíl osob v postreprodukčním věku (50 let a více) tvoří 36,3 % obyvatel.

Průměrný věk obyvatel hl. m. Prahy 41,6 let (2010) je trvale nejvyšší ze všech krajů (v ČR 40,8 let) a stále se mírně zvyšuje. V letech 2008 až 2009 dosáhla naděje dožití pražských žen 80,8 let a mužů 76,2 let (v ČR ženy 80,13 let a muži 74,2 let).

Odhad počtu obyvatel hlavního města Prahy do roku 2020, který zpracoval ÚRM hl. m. Prahy, je konstruován jako souhrn odhadu počtu obyvatel v území se stávající bytovou zástavbou (stabilizované plochy) a odhadu počtu obyvatel v lokalitách, kde je bytová zástavba plánována (rozvojové plochy). V roce 2020, za předpokladu stabilní demografické situace a migračního salda, zlepšování životní úrovně obyvatel a zachování úrovně bytové výstavby, by počet bydlících obyvatel hl. m. Prahy měl dosáhnout 1,3 milionu osob. **V návaznosti na data z posledního SLDB 2011 bude třeba prognózu aktualizovat.**

**V delším časovém horizontu bude počet obyvatel hlavního města korigován především migrací, která se dlouhodobě velmi těžko odhaduje. Podle demografické prognózy ČSÚ, která migraci nezapočítává, by měl výhledově počet obyvatel přirozenou měnou klesat (na 1 132 tisíc v roce 2040). Lze však očekávat, že počet osob pobývajících v Praze zůstane přinejmenším setrvalý, nebo bude mírně narůstat.**

Funkční systém bydlení a formy přechodného ubytování v Praze je nutno dimenzovat na počet osob, které se ve městě zdržují přes noc, tj. 1,5 milionu osob. Pro systém dopravy a pro dimenzování systémů technické infrastruktury je třeba vycházet z přítomného denního obyvatelstva 1,6 - 1,7 milionu osob.

**V aktualizaci č. 1 se v oddílu 2.2.1 nenavrhují žádné změny.**

## **2.2.2 Urbanistická koncepce**

Hlavní město Praha se utvářelo po staletí na rozmanitě členěném terénu Vltavské kotliny a svou strukturou se přizpůsobilo této konfiguraci. Jednotlivé části města vznikaly v jasně vymezeném prostoru, který je dodnes pohledově čitelný. Hlavní město je ceněno zejména pro kvality svého neporušeného historického jádra, ale i pro rozmanitost navazujících stavebních struktur a pro uchované krajinné a přírodní hodnoty, výraznou morfologii a volné plochy spojující město s okolní krajinou. Z respektování těchto kvalit vycházejí priority urbanistické koncepce obsažené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy **v kapitole 1. Z upřesnění těchto priorit vyplývají obecné zásady urbanistické koncepce.**

**Prvky urbanistické koncepce tvoří závazné jevy a podpůrné jevy, které jsou součástí Odůvodnění a odvozené z územně analytických podkladů hl. m. Prahy.**

**Mezi závazné jevy urbanistické koncepce patří zejména:**

- celoměstské centrum rozšířené,
- kompaktní město rozšířené,
- rozvoj osídlení ve vnějším pásmu
- významná centra s podílem celoměstských funkcí,
- nadmístní rozvojové a transformační oblasti a nadmístní rozvojové osy,



- nadmístní specifické oblasti,
- základní směry rozvoje zeleně - zelené klíny a významná propojení zeleně - zelené osy.

Podpůrné informativní jevy, které jsou součástí Odůvodnění, jsou zejména oblasti soustředěných pracovních příležitostí a oblasti soustředěného nákupu (velkokapacitní nákupní centra), významné plochy zeleně a předpokládaná významná propojení zeleně do regionu.

Nedílnou součástí urbanistické koncepce je koncepce dopravní infrastruktury stanovená v oddílu č. 2.2.3, koncepce technické infrastruktury v oddílu č. 2.2.4, zásady stanovené v oddílu 2.3 Hospodářský rozvoj a ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel uvedená v samostatném oddílu 2.4.2.

Urbanistická koncepce vymezuje nadmístní rozvojové osy a oblasti, v ZÚR rozdělené na rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území, transformační oblasti a rozvojové plochy zeleně ve smyslu zásad urbanistické koncepce stanovených v oddílu 2.2.2 v bodech g), h), k) a l). Nadmístní rozvojové oblasti a osy jsou popsány v samostatné kapitole č. 3. a specifické oblasti nadmístního a celoměstského významu popsány v kapitole č. 4.

Vymezení jednotlivých pásem vychází z ÚAP hl. m. Prahy, podkapitola 2.3 Sídelní struktura a urbanismus.

#### **Zdůvodnění prvků urbanistické koncepce:**

Podle typu a hustoty zástavby a bezprostřednosti vazeb lze v prostoru města vymežit 3 historicky utvářená pásma: celoměstské centrum, kompaktní město (jehož součástí je centrální oblast města navazující na celoměstské centrum) a vnější pásmo.

#### **Stávající celoměstské centrum (k bodům ZÚR, výroková část 2.2.2 a), b))**

Stávající celoměstské centrum zahrnuje historické jádro **centrum** hl. m. Prahy (tj. Památkovou rezervaci v hlavním městě Praze) a části navazujících čtvrtí Smíchov, Karlín, Vinohrady.

**Jde o území celostátního významu, kde sídlí ústřední státní orgány včetně úřadu prezidenta republiky na Pražském hradě. Jsou zde soustředěny celostátně významné instituce pro reprezentaci státu, orgány státní správy, národní kulturní instituce a instituce s celostátní působností včetně areálů vysokých škol a zdravotnických zařízení.**

~~Vzhledem k tomu že, podmínky pro udržitelný život obyvatel centra a požadavky na památkovou ochranu městské struktury i jednotlivých budov jsou v protikladu se vlivem velmi silného turistického ruchu a zátěží automobilové dopravy indukované funkcemi umístěnými v centru a s vysokou koncentrací pracovních příležitostí, je v ZÚR hl. m. Prahy stanoveno rozšíření celoměstského centra.~~

Problematika celoměstského centra včetně podmínek pro následné rozhodování o změnách v území je popsána v jednotlivých kapitolách Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, zejména v kapitole č. 4. Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu.

Stávající celoměstské centrum je zobrazeno ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území kraje hl. m. Prahy, ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 - Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Prahy.

### **Rozšíření celoměstského centra (k bodům ZÚR, výroková část 2.2.2 e))**

Vzhledem k tomu, že podmínky pro udržitelný život obyvatel centra a požadavky na památkovou ochranu městské struktury i jednotlivých budov jsou v protikladu s vlivem velmi silného turistického ruchu a zátěží automobilové dopravy indukované funkcemi umístěnými v centru a s vysokou koncentrací pracovních příležitostí, je v ZÚR hl. m. Prahy stanoveno rozšíření celoměstského centra.

~~V ZÚR hl. m. Prahy je vymezeno rozšíření celoměstského centra do rozvojových území Bubny - Zátory a Pankrác. Rozšíření celoměstského centra patří mezi jevy, jejichž závaznost by měla být stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.~~

**Rozšíření celoměstského centra je vymezeno do transformační oblasti Holešovice - Bubny - Zátory a dále do k. ú. Karlín, Vinohrady a Smíchov. Rozšíření celoměstského centra patří mezi jevy, jejichž závaznost je stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.**

Požadavek na rozšíření celoměstského centra je popsán v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v kapitole č. 2 Celkové zásady uspořádání kraje hl. m. Prahy. Rozšíření celoměstského centra je zobrazeno ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území kraje hl. m. Prahy, ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

### **Kompaktní město (k bodům ZÚR, výroková část 2.2.2 a) ,c))**

Kompaktní město v současné podobě zahrnuje souvisle zastavěné území se zástavbou z 19., 20. a počátku 21. století. Součástí kompaktního města je centrální oblast, která přesahuje hranice celoměstského centra, ale jeho vliv se zde promítá.

~~Vymezení stávajícího kompaktního města je součástí Územně analytických podkladů hl. m. Prahy, zpracovaných na úrovni kraje. V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy je zobrazeno ve výkresu č. 5 Výkres oblastí se stejným krajinným typem.~~

**Hranici stávajícího kompaktního města vymezují Územně analytické podklady hl. m. Prahy, viz oddíl 2.3.3 Pásma města a rozvojové příležitosti a výkres č. 6 Specifická území. Hranice je vzhledem k rozdílnosti měřítek ÚAP a ZÚR zobrazena v ZÚR přiměřeným způsobem. Zatímco v Územně analytických podkladech je vedena po hranicích pozemků, v ZÚR je nahrazena zjednodušenou čarou. Tento volný způsob převzetí hranice byl zvolen proto, aby povinný dvouletý cyklus aktualizace Územně analytických podkladů nezpůsoboval v ZÚR zbytečné lokální změny, které by stejně neměly podstatný vliv na charakter této krajské dokumentace.**

Metodika vymezení kompaktního města je popsána v Územně analytických podkladech v kapitole využití území. Rozčlenění města do pásem vyjadřuje nejen jeho

charakteristiku danou hustotou zástavby, ale též strukturou, vývojem, způsobem a intenzitou využití území.

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy je hranice stávajícího kompaktního města jako jev mapového podkladu zobrazena ve výkresu č. 5 Výkres oblastí se stejným krajinným typem a v Odůvodnění ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Rozšíření kompaktního města (k bodu ZÚR, výroková část 2.2.2 k))**

~~Rozšíření kompaktního města do prostoru stávajícího vnějšího pásma by mělo zajistit dostatečné rezervy pro rozvoj města ve všech jeho funkcích. Vymezení kompaktního města je, až na malé výjimky, převzato z Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy schváleného usnesením ZHMP č. 10/05 dne 19. 9. 1999 ve znění pozdějších změn a úprav. Rozvoj kompaktního města se předpokládá částečně na plochách zahrnutých v horizontu územního plánu a převážně na plochách, jejichž využití se dle územního plánu předpokládá ve výhledu.~~

**V souladu s ÚAP a s již realizovaným rozvojem je v aktualizaci č. 1 navrženo rozšíření stávajícího kompaktního města do oblasti Čakovic a Letňan. Rozšíření do prostoru stávajícího vnějšího pásma by mělo zajistit dostatečné rezervy pro další rozvoj města ve všech jeho funkcích. Rozšíření kompaktního města se navrhuje v lokalitách, kde se dlouhodobě předpokládá vyvážený rozvoj města.**

Rozšíření kompaktního města je vymezeno především v prostoru Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč, Západní Město, Barrandov - Slivenec a Ruzyně - Drnovská.

~~Rozšíření kompaktního města patří mezi jevy, jejichž závaznost by měla být stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Je zobrazeno ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území kraje.~~

**Rozšíření kompaktního města patří mezi závazné jevy Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Je zobrazeno ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy.**

Požadavek na rozšíření kompaktního města je popsán v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddílu **kapitole** č. 2 Celkové zásady uspořádání kraje hl. m. Prahy. Rozšíření kompaktního města je zobrazeno ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území kraje **hl. m. Prahy**, ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Prahy.

#### **Vnější pásmo (k bodům ZÚR, výroková část 2.2.2 a), d))**

Vnější pásmo hlavního města tvoří příměstská krajina s původně venkovským osídlením. K jeho charakteristickým prvkům patří zemědělský půdní fond, lesní porosty a přírodní prvky zeleně, které postupně přecházejí z volné krajiny do kompaktního města. Součástí krajiny jsou vodní plochy a toky, které jsou spolu s přilehlým okolím chráněny jako významná součást krajinného rázu.

~~Vymezení navrženého vnějšího pásma je zobrazeno ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Praha.~~

**Oblast vnějšího pásma je v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy zobrazena ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.**

#### **Rozvoj osídlení ve vnějším pásmu (k bodu ZÚR, výroková část 2.2.2 m))**

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují rozvoj původních samostatných, většinou zemědělských obcí ve vnějším pásmu hlavního města. Při tomto rozvoji by měl být zachován charakter jednotlivých sídel bez jejich vzájemného srůstání. Rozšíření osídlení ve vnějším pásmu patří mezi jevy, jejichž závaznost by měla být stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Další ověření tohoto rozvoje je úkolem pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Rozvoj osídlení ve vnějším pásmu je zobrazen ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území kraje hl. m. Prahy, ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Prahy.

#### **Významná centra s podílem celoměstských funkcí (k bodu ZÚR, výroková část 2.2.2 f))**

~~Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy obsahují, v souladu se zásadou polycentrického rozvoje, systém významných center s podílem celoměstských funkcí. Jsou to centra Dejvic, Nových Butovic, centrum Palmovka a Opatov. Požadavek na rozšíření vymezení významných center je popsán v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddílu č. 2 Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Praha. Významná centra s podílem celoměstských funkcí patří mezi jevy, jejichž závaznost by měla být stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.~~

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy obsahují, v souladu se zásadou polycentrického rozvoje, systém významných center s podílem celoměstských funkcí. Jsou to centra Dejvic - C/1, Nových Butovic - C/2, centrum Palmovka - C/3, Opatov - C/4 a Pankrác - C/5, která jsou přirozenými centry s potřebnými zařízeními veřejné správy, občanského vybavení, obchodu a služeb a jsou zdrojem pracovních příležitostí.

Vymezená centra jsou zobrazena ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy, ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

#### **Oblasti obchodně-společenských center s celoměstským a regionálním významem - velkokapacitní nákupní centra (k bodu ZÚR 2.2.2, výroková část i))**

Zásadami územního rozvoje hl. m. Prahy se stabilizují stávající obchodně-společenská centra celoměstského a regionálního významu Letňany (K/1), Černý Most (K/2), Štěrboholy (K/3), Chodov (K/4), Zličín (K/5), která leží převážně ve vnějším pásmu města s přímou vazbou na stanice hromadné dopravy a dostatečným klientským zázemím v podobě velkých obytných celků. Uvedená centra se vyznačují kapacitou větší než 40 000 m<sup>2</sup> a předpokládanou automobilovou dojezdovou vzdáleností 20 min. ze spádových oblastí

hlavního města i pražského regionu. **Centra jsou v Odůvodnění zásad územního rozvoje popsána v souladu s ÚAP hl. m. Prahy, podkapitola 2.7 Využití území.**

Zásady územního rozvoje nestanovují rozšíření stávající sítě těchto center vzhledem k tomu, že jejich kapacity i rozmístění na území hl. m. Prahy jsou pro uspokojení potřeb obyvatel města dostatečné. Další rozšiřování ploch těchto center není nezbytné. Tento požadavek je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddílu **kapitole č. 2 Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Prahy.**

~~Vymezení Oblastí obchodně-společenských center s celoměstským a regionálním významem je součástí výkresu č. O2. Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Praha.~~

**Zobrazení Oblastí obchodně-společenských center s celoměstským a regionálním významem je součástí výkresu č. O2. Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.**

~~V ZÚR hl. m. Prahy je uveden požadavek „zajistit rovnoměrné rozmístění ploch sloužících rekreaci obyvatel; při rozvoji rekreačních areálů celoměstského významu respektovat podmínky ochrany přírody a krajiny“.~~

~~Vzhledem k tomu, že většina rekreačních areálů celoměstského významu je v hl. m. Praze umístěna v územích, na která se vztahuje ochrana přírody, jsou tyto areály zařazeny do specifických oblastí nadmístního, celoměstského, významu. Tyto specifické oblasti jsou vymezené v souladu s ÚAP hl. m. Prahy, kap. 2.9.3 Rekreace.~~

**Nadřazený systém zeleně (k bodům ZÚR, výroková část 2.2.2 o), p))**

**Mezi priority územního plánování a obecné zásady územního rozvoje Prahy patří požadavek doplnit stávající systém zeleně.**

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí z usnesení Rady hl. m. Prahy č. 1524 ze dne 4. 11. 2008, kterým schválila „Zásady a základní prvky tvorby Zeleného pásu kolem Prahy“. Zásady územního rozvoje vymezují systém zelených klínů a tangenciálních propojení v rámci sídla jako základu pro vytvoření zeleného pásu.**

**Nadřazený systém zeleně vyjádřený v ZÚR je tvořen základními směry rozvoje zeleně - zelenými klíny, významnými propojeními zeleně - zelenými osami a rozvojovými oblastmi zeleně. Nadřazený systém zeleně vytváří základní systémové vazby mezi stávajícími enklávami (prvky) zeleně a nově navrhovanými rozvojovými oblastmi zeleně; v zastavěném území prochází celoměstsky významnými enklávami zeleně.**

**Popis jednotlivých součástí nadřazeného systému zeleně:**

**Zelené klíny**

**Reliéf hlavního města předurčil některá místa, kde se zachovaly rozsáhlejší plochy zeleně. Jde o tak zvané zelené klíny vázané na údolní svahy vodních toků a na strmé obtížně zastavitelné svahy, které z volné krajiny postupně prostupují kompaktním městem k celoměstskému centru. Součástí zelených klínů jsou území významně využívaná pro rekreaci a oddech obyvatel a návštěvníků Prahy a území, která**

disponují rekreačním potenciálem. Odlišení ploch zeleně a ploch rekreace je pak součástí podrobnějších územně plánovacích dokumentací.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy potvrzují rozvoj a doplnění těchto zelených klínů:

#### **Údolí Šáreckého a Lysolajského potoka**

Na severním okraji Prahy se zachoval významný zelený klín, který je zároveň i přírodním parkem. Jižním směrem přes oboru Hvězda navazuje na komplex zeleně Košíře-Motol. Severním směrem za hranicí Prahy navazuje na Únětický háj a po levobřežních porostech v kaňonu Vltavy směrem na Kralupy.

#### **Košíře-Motol**

Zelený klín, který tvoří komplexy zeleně Cibulky, Na Hliníku, Hájí a Vidoulí, je zároveň přírodním parkem. Výrazné zastoupení mají lesy a jsou zde i čtyři zvláště chráněná území. Zelený klín, obklopený ze všech stran zástavbou, je významným propojujícím článkem mezi Šárkou a Prokopským údolím.

#### **Prokopské údolí**

Zelený klín tvoří údolní svahy a nivy Prokopského a Dalejského potoka. Zahrnuje pět zvláště chráněných území a je součástí přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí. I když zasahuje téměř k západnímu okraji hl. m. Prahy, nepřesahuje do Středočeského kraje. Krajina kolem obcí Ořech a Zbuzany je velmi antropogenní a již několik staletí je výrazně pozměněná zemědělskou činností.

Propojení s ostatními zelenými klíny na území hlavního města je vedeno po svazích údolí Vltavy, z velké části přes zvláště chráněná území. Paralelní propojení mezi Prokopským údolím a zeleným klínem Radotínsko-chuchelský háj je vedeno převážně zemědělskou krajinou mezi Řeporyjemi a Zmrzlíkem.

#### **Radotínsko-chuchelský háj**

Zelený klín je jádrem přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj a jeho podstatnou částí jsou údolí Radotínského potoka a lesní komplexy Malý háj, Velký háj, Chuchelský háj, Staňkovka a Kopaninský les. Součástí tohoto klínu je třináct zvláště chráněných území.

Zelený klín Radotínsko-chuchelský háj, který má významné vazby do Středočeského kraje po nivě Radotínského potoka k povodí Kačáku a do Poberouní, je zároveň východním okrajem chráněné krajinné oblasti (CHKO) Český kras. Vazba do centra města je vymezena přes národní přírodní památku (NPP) Barrandovské skály. Propojení Radotínsko-chuchelského háje se zelenými klíny na druhém břehu Vltavy je vedeno nivou Kunratického potoka.

#### **Kunratický les**

Významný zelený klín na pravém břehu Vltavy zahrnuje Kunratický potok a Hrnčířské louky. V tomto klínu jsou dvě zvláště chráněná území. Kunratický les (Hrnčířské louky) váže podél Kunratické spojky směrem na západ na zelený klín Komořanské polesí, východním směrem je vymezeno propojení na Miličovský les. Hrnčířské louky

nenavazují na zeleň ve Středočeském kraji. Krajina v této enklávě je poměrně velmi zorněná s minimálním zastoupením lesů a trvalých travních porostů.

#### **Komořanské polesí**

Významný lesní komplex na území hl. m. Prahy zahrnuje tři zvláště chráněná území a je jádrem přírodního parku Modřanská rokle - Cholupice. Tento zelený klín má do Středočeského kraje přirozené vazby při pravém břehu kaňonu Vltavy na přírodní rezervaci Zvolská homole. Na území hl. m. Prahy směřuje propojením podél Komořanského a Lipanského potoka k zelenému klínu Baně.

#### **Baně**

Tento klín je na území hlavního města nepatrným okrajem rozsáhlých jílovišťských lesů, které jsou součástí Brd. Těžiště tohoto zeleného komplexu je ve Středočeském kraji.

#### **Botič-Milíčov**

Na jihovýchodním okraji hl. m. Prahy se dochoval zelený klín, který tvoří niva Botiče, Pitkovického potoka a Milíčovského lesa s lesním komplexem u Hostivařské vodní nádrže. Zahrnuje tři zvláště chráněná území a je součástí přírodních parků Hostivař-Záběhlce a Botič-Milíčov. Jižním směrem pokračující niva Botiče a Pitkovického potoka je propojením do Středočeského kraje. V Zásadách územního rozvoje je vymezeno propojení klínu Botič-Milíčov se zelenými klíny Říčanka-Rokytky a Klánovice-Čihadla.

#### **Říčanka-Rokytky**

Základem zeleného klínu jsou nivy vodotečí, na které se váže Uhříněveská obora, přírodně krajinářský park v Kolodějích, rozptýlená a doprovodná zeleň u sv. Markéty. Součástí zeleného klínu jsou čtyři zvláště chráněná území a přírodní parky Rokytky a Říčanka. Se Středočeským krajem je zelený klín spojen vodním tokem Rokytkou.

#### **Klánovice-Čihadla**

Od východní hranice hl. m. Prahy až k vrchu Smetanka v k. ú. Hrdlořezy je vymezen zelený klín, který tvoří především lesní komplexy Blatov a Vidrholec, navrhované rekreační zázemí U Čeňků a niva Rokytky s rybníky a přilehlými porosty zeleně. Vazba se Středočeským krajem je vedená přes Škvoreckou bažantnici k NPR Voděradské bučiny. Klánovice-Čihadla jsou součástí stejnojmenného přírodního parku a zahrnují pět zvláště chráněných území.

#### **Draháň-Troja**

Draháňský, Čimický a Bohnický potok jsou základem zeleného klínu, který tvoří zachovalé porosty údolních svahů, lesy a skalní srázy na pravém břehu Vltavy. Součástí zeleného klínu je pět zvláště chráněných území a přírodní park Draháň-Troja. Na území Středočeského kraje pokračuje tento klín směrem na sever na svazích pravého břehu Vltavy.

Vznik výše uvedených zelených klínů je dán konfigurací terénu, kterou utvářely vodoteče. Jejich rozložení je relativně stejnoměrné. Pouze severovýchodní okraj Prahy má minimální podíl zeleně. Jde o krajinu, která byla v minulosti vždy intenzivně

zemědělsky využívána. Kvalitní orná půda již v dávné minulosti zbavila toto území lesů a luk.

### **Zelené osy - významná tangenciální propojení**

Zelené osy spoluvytvářejí nadřazený systém zeleně. Osy nelze chápat jako linie, ale jako soustavu ploch podél určených směrů. Jejich součástí jsou plochy a území rekreačně využívaná nebo území s významným budoucím rekreačním potenciálem. Převedení os do plošného vymezení je úkolem pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

V nezastavěném území osy zajišťují systémová propojení stávajících enkláv zeleně s nově vymezenými rozvojovými oblastmi zeleně a základními směry rozvoje zeleně - zelenými klíny. Vytvářejí rovněž pokračování zelených klínů v území, v nichž vzhledem k měřítku ZÚR není účelné vymezovat zeď plochou.

Osy vymezené v zástavbě představují (přiměřeně k měřítku ZÚR) osu, na kterou jsou vázány stávající plochy s existující vegetací podél vymezené linie.

### **Zelené osy na levém břehu Vltavy**

Na levém břehu Vltavy je vymezena osa spojující zelený klín Údolí Šáreckého a Lysolajského potoka se zeleným klínem Košíře - Motol. Další osa spojuje zelený klín Prokopské údolí s klínem Radotínsko-Chuchelský háj při západním okraji Prahy. Významná osa prochází od Radotínsko-Chuchelského háje po svazích vltavského údolí na sever přes hranu Dívčích hradů směrem ke Strahovu, kde se rozděluje do dvou částí. Jedna větev pokračuje směrem přes Ladronku k oboře Hvězda a druhá přes Pražský hrad ke Stromovce.

### **Zelené osy na pravém břehu Vltavy**

Na pravém břehu Vltavy jsou vymezeny osy spojující zelené klíny Kunratického lesa, Botiče-Milíčova, Říčanky-Rokytky, Klánovic-Čihadel a Drahaně-Troji. Zelený klín Botič-Milíčov pokračuje zelenou osou směrem k rozvojové oblasti zeleně Z/7 u Kolovrat. Významná osa vytváří pokračování zeleného klínu Klánovice-Čihadla směrem k centru města po hřebeni vrchu Vítkov.

Další zelená osa vede k severu a pod Satalicemi se rozdvouje; jedna část je pak vedena okolo Satalic směrem k Vnoři a dále k Čakovcům a Březiněvsi, kde je ukončena. Na tuto část osy jsou vázány především rozvojové oblasti zeleně Z/2, Z/3 a Z/4 v severní části města. Další rameno osy pod Satalicemi je vedeno západním a severozápadním směrem. V západním směru prochází pod letištěm ve Kbelích a pokračuje přes zelené svahy Vysočan a Libně, kde je ukončena u Vltavy v prostoru Libně. Severozápadní směr osy je veden od Kbel směrem k Letňanům, dále pokračuje přes Ďáblice směrem k lesním komplexům Ďáblického a Čimického háje. Odtud pokračuje na západ k zelenému klínu Drahaně-Troja.

Spojnicí obou břehů je osa mezi zeleným klínem Radotínsko-chuchelského háje s klínem Pomořanského polesí a Kunratického lesa. Zelený klín Baně není osami propojen, neboť se jedná o okraj rozsáhlých jílovišťských lesů, které jsou součástí



**Brd. Těžiště tohoto komplexu je ve Středočeském kraji a zelený klín Baně je pouze jeho okrajem na území hl. m. Prahy.**

#### **Rozvojové oblasti zeleně**

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy obsahují rozvojové oblasti zeleně, především ve vnějším pásmu a po obvodu hlavního města. Odůvodnění jejich vymezení je obsaženo v části B Odůvodnění, v podkapitole 3.3 Rozvojové oblasti zeleně.**

**Zelené klíny, významná propojení zeleně - zelené osy a rozvojové oblasti zeleně patří mezi závazné jevy Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Jsou zobrazeny ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy, ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.**

#### **Rekreační oblasti (k bodu ZÚR, výroková část 2.2.2 q))**

**V ZÚR hl. m. Prahy je uveden požadavek „zajistit rovnoměrné rozmístění ploch sloužících rekreaci obyvatel; při rozvoji rekreačních areálů celoměstského významu respektovat podmínky ochrany přírody a krajiny“.**

**Plochy a území sloužící rekreaci jsou v úrovni ZÚR organickou součástí nadřazeného systému zeleně; zelených klínů, zelených os a rozvojových oblastí zeleně.**

**Většina rekreačních území celoměstského významu je v hl. m. Praze umístěna v oblastech, na něž se vztahuje ochrana přírody a může v nich docházet ke střetům mezi zájmy rekreačního využívání a zájmy ochrany přírody. Z tohoto důvodu jsou v ZÚR vymezeny jako typ specifických oblastí nadmístního, celoměstského, významu. Jsou vymezeny v souladu s ÚAP hl. m. Prahy, kap. 2.9.3 Rekreace.**

**Uvedené oblasti jsou v ZÚR popsány v kapitole č. 4 Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu a jsou zobrazeny ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy.**

**V Odůvodnění ZÚR jsou vyznačené ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.**

#### **Nové mosty (k bodu ZÚR, výroková část 2.2.2 r))**

**Požadavek na propojení částí měst na březích Vltavy a Berounky novými mosty je uveden v rámci urbanistické koncepce jako samostatný bod r).**

**Podpůrné jevy, tj. oblasti soustředěných pracovních příležitostí a oblasti soustředěného nákupu (velkokapacitní nákupní centra), jsou vymezeny v souladu se zásadami uvedenými v podkapitole 2.2 v bodech k), n) ve výkresech č. O1 Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.**

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v úvodu části B Odůvodnění, navrhuje:**

- a) v oddílu 2.2.2 přečíslování jednotlivých bodů z c) - t) na a) - r).**

- b) v oddílu 2.2.2 vložení nových bodů s) až u) vztahujících se k prostorové regulaci a k občanskému vybavení dle Zprávy o naplňování ZÚR hl. m. Prahy; požadavky na prostorovou regulaci a občanské vybavení vycházejí z ÚAP hl. m. Prahy (viz oddíl 2.3.4 Struktura zástavby a krajiny) a potvrzují význam veřejných prostranství pro strukturu města a pro soudržnost a identifikaci obyvatel s místem, společenské kontakty a život sídla,
- c) ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy rozšíření zeleného klínu Botič-Milíčov severním směrem do nově vymezené rozvojové oblasti zeleně Z/1 Trojmezí; důvodem je posílení významu nově vymezené rozvojové oblasti a zdůraznění faktu, že Trojmezí je významným pokračováním průniku přírodních ploch do urbanizovaného území,
- d) ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území hl. m. Prahy mírné rozšíření zeleného klínu v oblasti Šeberova v souvislosti se zrušením rozvojové oblasti zeleně Zalesnění Šeberova. Důvodem je již z větší části realizované zalesnění v rámci ploch, které jsou součástí územního systému ekologické stability.

### 2.2.3 Koncepce dopravní infrastruktury

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy definují požadavky pro komplexní rozvoj dopravy. Podrobně je problematika dopravní infrastruktury popsána v kapitole č. 5 Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktura.

V aktualizaci č. 1 se navrhuje:

- a) v oddílu 2.2.3 se kromě formálních oprav textu upřesňuje bod b) vztahující se k zajištění přístupu do metra pro osoby s omezenou pohyblivostí; důvodem tohoto upřesnění je zdůraznění potřeby zpřístupnění nejdůležitějšího dopravního systému pro všechny kategorie uživatelů,
- b) v oddílu 2.2.3 se dále upřesňuje a doplňuje bod m) o požadavek „odstraňovat bariéry v území a při rozhodování v území sledovat v maximální možné míře prostupnost územím“; důvodem je obecný požadavek na pěší a cyklistickou prostupnost území.

### 2.2.4 Technická infrastruktura

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy definují požadavky pro komplexní rozvoj technické infrastruktury. Podrobně je problematika technické infrastruktury popsána v kapitole č. 6. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 2.0 navrhuje:

- a) upravuje se název oddílu 2.2.4 Technická infrastruktura na místo původního názvu Technické vybavení; úprava názvu je provedena v souladu s požadavky uvedenými ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy,
- b) v oddílu 2.2.4 písmeno c) se upřesňuje název Generel odvodnění hl. m. Prahy; upřesnění je v souladu s oficiálním názvem dokumentu,

- c) v oddílu 2.2.4 písmeno h) se upřesňuje formulace následovně: zajistit územní rezervu pro výstavbu nových transformačních bodů 110/22 kV a koridorů pro jejich systémové propojení v úrovni distribuční sítě 110kV,
- d) v oddílu 2.2.4 se vkládá nový bod j) koordinovat zásobování plynem na území hl. m. Prahy se zásobováním plynem v navazujících částech pražského regionu.

Uvedené opravy textu zpřesňují formulace jednotlivých bodů a bod c) doplňuje požadavek na koordinaci zásobování plynem se Středočeským krajem.

## 2.3 Hospodářský rozvoj

### Oblasti soustředěných pracovních příležitostí

~~Hlavní město Praha je místem s nejnižší mírou nezaměstnanosti v České republice, která k 31. 10. 2009 dosáhla 3,44%. Hlavní průmyslové zdroje pracovních míst jsou již minulostí. Praha nabízí téměř 80 % pracovních míst v terciérní sféře – administrativě, bankovníctví, pojišťovnictví, komunálních službách, obchodu a kultuře. Průmysl produkuje jen 11 % pracovních příležitostí. Rozložení míst soustředěné nabídky pracovních míst je poměrně rovnoměrné a odpovídá morfologii Prahy a hlavním rozvojovým osám.~~

~~Lokality s největší nabídkou pracovních míst, které tvoří celkem cca 50 % všech pracovních míst v hl. m. Praze, předpokládaných k roku 2010, jsou:~~

**Oblasti soustředěných pracovních příležitostí jsou podpurným jevem urbanistické koncepce. Jsou definovány s využitím územně analytických podkladů hl. m. Prahy, v nichž jsou vymezeny v podkapitolách 2.5 Hospodářské podmínky a 2.11 Produkční odvětví.**

**Praha je místem s nejnižší mírou nezaměstnanosti v České republice, která k 31. 12. 2011 dosáhla 3,95 % registrované míry nezaměstnanosti. Odvětvová struktura pražské ekonomické základny je srovnatelná s velkými městy západní Evropy. Počet pracovních míst překračuje 850 tisíc. Hlavní průmyslové zdroje pracovních míst jsou již minulostí a průmyslová odvětví zajišťují necelých 10 % pracovních příležitostí a spolu se stavebnictvím představuje výrobní sektor v současnosti méně než 20 % celkové zaměstnanosti. Přes 80 % pracovních míst nabízí Praha v terciérní sféře - administrativě, bankovníctví, pojišťovnictví, komunálních službách, obchodu a kultuře, školství, zdravotnictví, ale ve velké míře také v oblasti tzv. strategických služeb - informační technologie, poradenství, věda a výzkum, finančníctví. Rozložení míst soustředěné nabídky pracovních míst je poměrně rovnoměrné a odpovídá morfologii Prahy.**

~~Lokality s největší nabídkou pracovních míst, které tvoří celkem cca 50 % všech pracovních míst v hl. m. Praze, předpokládaných k roku 2010, jsou:~~

**Zásady územního rozvoje nestanovují vymezení oblastí soustředěných pracovních příležitostí, jejich stávající vymezení je vyznačeno ve výkresu č. O1 Koordinační**

**výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy. Lokality s největší nabídkou pracovních míst, které tvoří celkem cca 50 % všech pracovních míst v hl. m. Praze, předpokládaných na základě ÚAP hl. m. Prahy a bilancí ÚP hl. m. Prahy včetně jeho změn k 17. 6. 2010 jsou:**

**Celoměstské centrum, stávající (P/1):**

Vymezené celoměstské centrum představuje soustředění veřejných institucí celostátního, celoměstského i místního významu, vysokoškolských, kulturních, školských a zdravotnických zařízení a soustředění institucí soukromého sektoru (banky, pojišťovny, administrativní budovy, obchody a služby) s celkovou nabídkou **až** cca 200 000 pracovních míst.

**Centrum Smíchova včetně transformačních území (P/2):**

Na plochách v okolí Anděla, kde již transformace proběhla a na plochách bývalých průmyslových areálů a částí nádraží ČD, které teprve transformace čeká, se celkem v administrativě, službách a díky podnikatelským aktivitám předpokládá nabídka cca 25 000 pracovních míst.

**Karlín (P/3)**

Významné rozvojové a transformační území s výrazným podílem administrativních, podnikatelských a obslužných ploch s předpokládanou kapacitou cca 23 000 pracovních míst.

**Holešovický meandr (P/4)**

Území s plochami ČD určenými k transformaci a částečná přestavba průmyslových a řemeslných podniků v navazujícím území na objekty pro administrativu, obchod, drobné a střední podnikání, což předpokládá nabídku cca 24 000 pracovních míst.

**Dejvice - centrální část (P/5)**

Předpokládané soustředění vysokoškolské, správní a administrativní funkce může nabídnout cca 25 000 pracovních míst.

**Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) (P/6)**

Letiště se souvisejícími pozemky reprezentuje cca 10 000 pracovních míst.

**Zličín - obchodní komplexy (P/7)**

~~Průmyslové Areály včetně firmy Siemens KV~~, skladové a obslužné funkce včetně administrativních budov a velkokapacitní nákupní centra v této oblasti představují nabídku cca 10 000 pracovních míst.

**Nové Butovice - Jinonice (P/8)**

Rozvoj Jihozápadního Města na rozhraní MČ Praha 13 a MČ Praha 5 a s plochami pro podnikání a administrativu podél Radlické radiály představuje nabídku cca 11 000 pracovních míst.

**Pankrácká pláň - dostavba (P/9)**

Současné administrativní objekty (např. BB centrum) včetně komplexu České televize po dostavbě výškových administrativních objektů a nákupních center s podílem správních a obslužných ploch dohromady nabídnou cca 22 000 míst.

### **Jižní Město - Chodov (P/10)**

Rozvoj na nových plochách komerčně-administrativní zóny na při dálnici D1 představuje cca 15 000 pracovních míst.

### **Průmyslová zóna Malešice - Hostivař, transformace malešické části (P/11)**

Přestavba původní průmyslové zóny na převážně terciérní sféru s významným podílem drobného a středního podnikání, administrativy, obchodu a služeb bude zdrojem cca 18 000 pracovních míst.

### **Průmyslová zóna Malešice - Hostivař, transformace hostivařské části (P/12)**

Přestavba původní průmyslové zóny na převážně terciérní sféru s významným podílem drobného a středního podnikání, administrativy, obchodu a služeb bude zdrojem cca 16 000 pracovních míst.

### **Vysočany - Hloubětín, přestavbová průmyslová oblast (P/13)**

Území dnes částečně charakterizované jako brownfields rychle mění charakter a poskytuje plochy pro podnikání, obchod, sport, služby i administrativu s **cílovou** nabídkou téměř **44 000** pracovních míst.

### **Hornopočernický průmyslově logistický komplex (P/14)**

Tradiční aktivity i nově vznikající skladová logistická zařízení představují nabídku cca 10 000 pracovních míst.

### **Letňany (P/15)**

Rozvoj obchodní zóny, transformace průmyslových podniků spolu s ~~s připravovaným~~ **výstavištěm - rozvojem při stanici metra Letňany** nabídne cca 17 000 pracovních míst.

Požadavek na usměrňování rozmístění pracovních příležitostí je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v kapitole č. 2 Obecné zásady územního rozvoje ~~kraje~~ - hl. m. Prahy. Oblasti soustředěných pracovních příležitostí jsou zobrazeny ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a č. O2 Celkové zásady uspořádání ~~kraje~~ - hl. m. Prahy.

**V aktualizaci č. 1 se v podkapitole 2.3 nenavrhují žádné změny.**

## **2.4 Ochrana kulturních, přírodních a civilizačních hodnot**

**Mezi priority územního plánování a obecné zásady územního rozvoje Prahy patří požadavek respektovat a rozvíjet kulturní a historické hodnoty a rozmanité přírodní podmínky na území hlavního města.**

**Prostorovou kompozici zástavby města ovlivnila zejména terénní konfigurace. Rozhodujícím prvkem je řeka Vltava, její údolní niva a na ní kolmá údolí přítoků, která se zařezávají do mírně zvlněného reliéfu pražské kotliny. Pro reliéf na území Prahy je typický nápadný rozdíl mezi dvěma základními soubory povrchových tvarů - vysoko položenými plošinami a poměrně hluboce zaříznutými údolními vodních toků.**

Do tohoto přírodního rámce bylo vloženo osídlení, následně založeno město, které se zde rozvíjí od 9. století do současnosti.

Charakteristickou a velmi ceněnou kulturní hodnotou Prahy jsou zachované prvky jejího souvislého stavebního vývoje, spočívající v památkách na území historického centra a celého stabilizovaného území města i v památkách původních samostatných obcí, které se díky postupnému rozšiřování města staly jeho součástí.

Zásady územního rozvoje vycházejí z ÚAP hl. m. Prahy z podkapitoly 2.4 Kulturní hodnoty a památková ochrana města a z oddílu č. 2.3.4 Struktura zástavby a krajiny.

#### **2.4.1 Ochrana kulturních hodnot**

Na území hl. m. Prahy jsou kulturní hodnoty, které je nutné zachovat pro další generace, a proto musí být rozvojem města a stavební činností plně respektovány. Mezi charakteristické kulturní hodnoty města patří urbanistická struktura včetně historického centra, které si zachovalo původní středověkou urbanistickou strukturu ve výjimečně velkém a souvislém komplexu. Historické centrum jako vyhlášená Památková rezervace v hl. m. Praze je součástí světového kulturního dědictví UNESCO. Dobře dochované a z kulturního hlediska velmi hodnotné jsou čtvrti vzniklé v 19. století, které se částečně staly památkovými zónami. Na území hl. m. Prahy se nalézají i vesnické památkové rezervace a zóny, další původní struktury osídlení, památkové soubory a objekty, které je třeba chránit.

Zásady územního rozvoje rovněž stanovují podmínku pro konverzi dochovaných a nevyužívaných průmyslových objektů a opuštěných průmyslových území (brownfields).

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v úvodu části B Odůvodnění, navrhuje:

- a) v oddílu č. 2.4.1 upřesnění formulace bodu c),
- b) v oddílu č. 2.4.1 vložení nového bodu d) „zajistit podmínky pro ochranu prvků sídelní struktury podporující historickou paměť původní struktury osídlení a individualitu městských částí“,
- c) v oddílu 2.4.1 vložení nového bodu e) „na celém území města zajistit podmínky pro ochranu archeologického dědictví“; archeologické dědictví je dokladem intenzivního osídlení území od nejstarších dob po současnost. Tyto hodnoty je nutné zachovávat pro další generace, a proto musí být rozvojem města a stavební činností plně respektovány.

#### **2.4.2 Ochrana krajiny a městské zeleně jako podstatné složky prostředí života obyvatel**

##### **Zeleň**

~~Mezi priority územního plánování a obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy patří požadavek doplnit stávající systém zeleně (zelené klíny směřující z volné krajiny do centra města) o nové rozvojové plochy zeleně a o jejich významná tangenciální propojení.~~

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí z usnesení Rady hl. m. Prahy č. 1524 ze dne 4. 11. 2008, kterým schválila „Zásady a základní prvky tvorby Zeleného pásu kolem Prahy“. Zásady územního rozvoje vymezují systém zelených klínů a tangenciálních propojení v rámci sídla, jako základu pro vytvoření zeleného pásu.

Reliéf hlavního města předurčil některá místa, kde se zachovaly rozsáhlejší plochy zeleně. Jde o tak zvané zelené klíny vázané na údolní svahy vodních toků a na strmé svahy obtížně zastavitelné, které z volné krajiny postupně prostupují kompaktním městem k celoměstskému centru. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy potvrzují rozvoj a doplnění těchto zelených klínů:

### **Údolí Šáreckého a Lysolajského potoka**

Na severním okraji Prahy se zachoval významný zelený klín, který je zároveň i přírodním parkem. Jižním směrem přes oboru Hvězda navazuje na komplex zeleně Košíře – Motol. Severním směrem za hranicí Prahy navazuje na Únětický háj a po levobřežních porostech v kaňonu Vltavy směrem na Kralupy.

### **Košíře – Motol**

Zelený klín, který tvoří komplexy zeleně Cibulky, Na Hliníku, Hájí a Vidoulí, je zároveň přírodním parkem. Výrazné zastoupení mají lesy a jsou zde i čtyři zvláště chráněná území. Zelený klín, obklopený ze všech stran zástavbou, je významným propojujícím článkem mezi Šárkou a Prokopským údolím.;

### **Prokopské údolí**

Zelený klín tvoří údolní svahy a nivy Prokopského a Dalejského potoka. Zahrnuje pět zvláště chráněných území a je součástí přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí. I když zasahuje téměř k západnímu okraji hl. m. Prahy nepřesahuje do Středočeského kraje. Krajina kolem obcí Ořech a Zbuzany je

Propojení s ostatními zelenými klíny na území hlavního města je vedeno po svazích údolí Vltavy, z velké části přes zvláště chráněná území. Paralelní propojení mezi Prokopským údolím a zeleným klínem Radotínsko-chuchelský háj je vedeno převážně zemědělskou krajinou mezi Řeporyjemi a Zmrzlíkem.

### **Radotínsko-chuchelský háj**

Zelený klín je jádrem přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj a jeho podstatnou částí jsou údolí Radotínského potoka a lesní komplexy Malý háj, Velký háj, Chuchelský háj, Staňkovka a Kopaninský les. Součástí tohoto klínu je třináct zvláště chráněných území.

Zelený klín Radotínsko-chuchelský háj, který má významné vazby do Středočeského kraje po nivě Radotínského potoka k povodí Kačáku a do Poberouní, je zároveň východním okrajem Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Český kras. Vazba do centra města je vymezena přes NPP Barrandovské skály. Propojení Radotínsko-chuchelského háje se zelenými klíny na druhém břehu Vltavy je vedeno nivou Kunratického potoka.

### **Kunratický les**

Významný zelený klín na pravém břehu Vltavy zahrnuje Kunratický potok a Hrnčířské louky. V tomto klínu jsou dvě zvláště chráněná území. Kunratický les (Hrnčířské louky) váže podél Kunratické spojky směrem na západ na zelený klín Komořanské poleší, východním směrem

je vymezeno propojení na Milíčovský les. Hrnčírské louky nenavazují na zeleň ve Středočeském kraji. Krajina v této enklávě je poměrně velmi zorněná s minimálním zastoupením lesů a trvalých travních porostů.

### **Komořanské polesí**

Významný lesní komplex na území hl. m. Prahy zahrnuje tři zvláště chráněná území a je jádrem přírodního parku Modřanská rokle – Cholutice. Tento zelený klín má do Středočeského kraje přirozené vazby při pravém břehu kaňonu Vltavy na přírodní rezervaci Zvolská homole. Na území hl. m. Prahy směřuje propojením podél Komořanského a Lipanského potoka k zelenému klínu Baně.

### **Baně**

Tento klín je na území hlavního města nepatrným okrajem rozsáhlých jílovištských lesů, které jsou součástí Brd. Těžiště tohoto zeleného komplexu je ve Středočeském kraji.

### **Botič – Milíčov**

Na jihovýchodním okraji hl. m. Prahy se dochoval zelený klín, který tvoří niva Botiče, Pitkovického potoka a Milíčovského lesa s lesním komplexem u Hostivařské vodní nádrže. Zahrnuje tři zvláště chráněná území a je součástí přírodních parků Hostivař – Záběhlice a Botič – Milíčov. Jižním směrem pokračující niva Botiče a Pitkovického potoka je propojením do Středočeského kraje. V Zásadách územního rozvoje je vymezeno propojení klínu Botič – Milíčov se zelenými klíny Říčanka – Rokytka a Klánovice – Čihadla.

### **Říčanka – Rokytka**

Základem zeleného klínu jsou nivy vodotečí, na které se váže Uhříněvská obora, přírodně krajinářský park v Kolodějích, rozptýlená a doprovodná zeleň u sv. Markéty. Součástí zeleného klínu jsou čtyři zvláště chráněná území a přírodní parky Rokytka a Říčanka. Se Středočeským krajem je zelený klín spojen vodním tokem Rokytkou.

### **Klánovice – Čihadla**

Od východní hranice hl. m. Prahy až k vrchu Smetanka v k. ú. Hrdlořezy je vymezen zelený klín, který tvoří především lesní komplexy Blatov a Vidrholc, navrhované rekreační zázemí U Čeňku a niva Rokytky s rybníky a přílehlými porosty zeleně. Vazba se Středočeským krajem je vedená přes Škvoreckou bažantnici k NPR Voděradské bučiny. Klánovice – Čihadla jsou součástí stejnojmenného přírodního parku a zahrnují pět zvláště chráněných území.

### **Draháň – Troja**

Draháňský, Čimický a Bohnický potok jsou základem zeleného klínu, který tvoří zachovalé porosty údolních svahů, lesy a skalní srázy na pravém břehu Vltavy. Součástí zeleného klínu je pět zvláště chráněných území a přírodní park Draháň – Troja. Na území Středočeského kraje pokračuje tento klín směrem na sever na svazích pravého břehu Vltavy. Vznik výše uvedených zelených klínů je dán konfigurací terénu, kterou utvářely vodoteče. Jejich rozložení je relativně stejnoměrné. Pouze severovýchodní okraj Prahy má minimální podíl zeleně. Jde o krajinu, která byla v minulosti vždy intenzivně zemědělsky využívána. Kvalitní orná půda již v dávné minulosti zbabila toto území lesů a luk.



~~Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy upřesňují lokalizaci a doplnění zelených klínů. Obsahují také rozvojové oblasti zeleně, především ve vnějším pásmu a po obvodu hlavního města, a významná propojení zeleně – zelené osy mezi jednotlivými enklávami zeleně.~~

~~Koncepce zeleně vymezená v ZÚR hl. m. Prahy by měla být základem pro celoměstský systém zeleně v novém územním plánu hl. m. Prahy.~~

~~Vymezení zelených klínů patří mezi jevy, jejichž závaznost by měla být stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy. Je zobrazeno ve výkresu č. 1 Výkres uspořádání území kraje, ve výkresu č. O1 Koordinační výkres a ve výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Praha.~~

**Stanovené zásady ochrany krajiny a městské zeleně vycházejí z vysokého podílu vyhlášených velkoplošných a maloplošných zvláště chráněných území přírody i jiných významných přírodních útvarů, památných stromů, významných krajinných prvků a skladebných částí územního systému ekologické stability (ÚSES) a lokalit soustavy NATURA 2000 na území hlavního města. Zohledňují různorodý krajinný ráz zastavěného i nezastavěného území města. Stanovené zásady vycházejí především ze skutečnosti, že na území hl. m. Prahy bylo k roku 2010 vyhlášeno více než 90 tzv. maloplošných zvláště chráněných území (ZCHÚ), z nichž 8 náleží do kategorie národních přírodních památek (NPP), 15 do kategorie přírodních rezervací (PR) a zbývající do kategorie přírodních památek (PP). Dvanáct pražských území bylo navrženo do národního seznamu evropsky významných lokalit (EVL) soustavy Natura 2000. Jejich seznam byl v roce 2009 nařízením vlády ČR aktualizován.**

**Součástí urbanistické struktury města je vedle struktury zástavby také struktura různých typů nezastavěného území, především zeleně. Stávající systém zeleně je ovlivněn konfigurací terénu. Zásady územního rozvoje potvrzují význam zelených klínů, které se v městském prostředí vytvořily v souvislosti s touto konfigurací a stanovují požadavky na propojení těchto klínů zelenými osami pro vytvoření nadřazeného systému zeleně a nového zeleného pásu kolem Prahy.**

**V ZÚR je potvrzen význam pramenných oblastí malých vodních toků včetně požadavku na omezení zástavby v těchto oblastech.**

**Stanoveny jsou rovněž zásady pro územní systém ekologické stability (ÚSES) včetně jeho návaznosti na území Středočeského kraje a pro ochranu stávajících lesů. ÚSES je popsán v samostatné kapitole 7. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v Politice územního rozvoje ČR a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - územní systém ekologické stability (ÚSES).**

**ZÚR vycházejí z údajů ÚAP hl. m. Prahy, oddílu 2.3.4 Struktura zástavby a krajiny, 2.2.5 Využití krajiny a lesy a č. 2.3.6 Zeleň.**

**V aktualizaci č. 1 se v oddílu 2.4.2 kromě formálních oprav textu navrhuje doplnění bodu a) „chránit přírodní parky a rozvíjet zde pouze aktivity, které nenaruší přírodní rámec prostředí“; důvodem je potřeba postihnout v tomto oddílu všechny relevantní limity ochrany přírody a přírodní parky zde doposud chyběly.**

### 2.4.3 Tvorba a ochrana životního prostředí

#### Hluková problematika

Nejvýznamnějším zdrojem hluku na území hlavního města je silniční doprava. V okolí hlavních silničních tahů se nachází nejrozsáhlejší území s překročením limitů hluku, žije zde nejvíce obyvatel zasažených nadlimitním hlukem.

Hluk ze železniční dopravy může být místně významný, vzhledem k rozsahu železniční sítě a jejího vedení ve vztahu k chráněné zástavbě je však zřejmé, že na území města představuje celkově méně významný zdroj imisí hluku. Podobný závěr platí i o hluku z leteckého provozu.

Nejméně významným je hluk šířený z integrovaných průmyslových zařízení. Na území hlavního města se nenacházejí velmi hlučné průmyslové závody, jejichž hluk by se významně přenášel do širšího okolí. Nejvýznamnějším zdrojem hluku v souvislosti s průmyslovou výrobou je její obslužná doprava.

Požadavky na zlepšování akustické situace ve městě vycházejí z platné národní i evropské legislativy, na základě požadavků evropské směrnice 2002/49/EC z 25. června 2002, o hodnocení a řízení hluku v životním prostředí, byla pro hlavní město zpracována Strategická hluková mapa aglomerace Praha a na ni navazující Akční plán snižování hluku pro aglomeraci Praha 2008.

Metodikou zpracování akčních plánů bylo v souladu s evropskou směrnicí č. 2002/49/EC doporučeno, aby byly akční plány přednostně zpracovány pro kritická místa s překročením mezní hodnoty stanoveného hlukového ukazatele. V souladu s tím byla strategická hluková mapa analyzována a nalezeny kritické lokality, v nichž se v rámci aglomerace nachází největší počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem.

Základním kritériem pro výběr kritických míst bylo překročení mezní hodnoty některého z ukazatelů hluku. Výsledky strategické hlukové mapy prokázaly, že v aglomeraci představuje výrazně nejvýznamnější problém hluk ze silniční dopravy. Dále bylo zjištěno, že vzhledem k rozdělení dopravy v průběhu 24 hodin jsou pro obyvatele nejzávažnější překročení hluku v noční době.

Pro snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem je rozhodujícím snížení hluku v kritických místech nejzávažnějších překročení mezních hodnot zasahujících nejvyšší počet obyvatel. V existujících situacích nevhodného vztahu frekventované komunikace a obytné zástavby připadají v úvahu především následující protihluková opatření:

- protihlukové clony nebo valy,
- snížení intenzity dopravy všech vozidel,
- vyloučení nebo omezení provozu těžkých vozidel,
- snížení rychlosti,
- opravy špatného stavu vozovky nebo tramvajové trati,
- náhrada „hlučného“ povrchu vozovky „tišším“,

- omezení provozu starých a hlučných vozidel,
- dosažení plynulosti provozu,
- na zastavitelných dosud nevyužitých plochách doplnit vhodnou strukturu a využití nové zástavby, řešit protihluková opatření na stávajících objektech.

Uvedená opatření jsou v přiměřené míře použitelná i pro snížení hluku ze železniční dopravy.

Pro snížení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem pomocí nástrojů územního plánování je třeba vycházet z Obecných zásad územního rozvoje hl. m. Prahy uvedených ve výrokové části ZÚR hl. m. Prahy v kapitole č. 2, zejména 2.2.2 Urbanistická koncepce a 2.2.3. Dopravní koncepce a dále pak z úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci uvedených v kapitole 2.

Při řešení problematiky hluku vyvolaného dopravou je třeba vycházet ze zásad uvedených ve výrokové části ZÚR v kapitole 5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - dopravní infrastruktura. V podrobnější územně plánovací dokumentaci je třeba v konkrétních případech uplatňovat vhodná stavebně-technická řešení.

K uvedeným zásadám lze kvantifikovat velikost snížení hluku různými opatřeními - například při snížení rychlosti běžného dopravního proudu ze 70 km/h na 50 km/h se dosáhne snížení hluku o 2,3 dB, při snížení podílu těžkých vozidel z 20 % na 0 % se dosáhne snížení hluku o 4,5 dB a při každém snížení dopravní zátěže na polovinu se dosáhne snížení hluku o 3 dB. Je ale zároveň zřejmé, že nepodstatné změny parametrů silniční dopravy nemohou přinést významné snížení hluku, například při snížení intenzity dopravy o 10 %, což je často hranice možností bez zásadní regulace, se dosáhne snížení hluku pouze o 0,5 dB.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy týkající se hluku a ostatních faktorů ovlivňujících životní prostředí vycházejí z ÚAP hl. m. Prahy, oddíl č. 2.14.2 Fyzikální faktory životního prostředí.

#### Ochrana kvality ovzduší

Podle výsledků monitorování a modelování kvality dochází na území Prahy k překračování limitů podle zákona č. 86/2001 Sb. a s ním souvisejících předpisů. Z hlediska řešení snižování imisní zátěže bylo území Prahy vymezeno do dvou prioritních kategorií:

Prioritní území kategorie 1 zahrnuje:

- okolí Barrandovského mostu a Jižní spojky,
- Wilsonovu ulici, Karlovo náměstí, centrální část Smíchova, lokálně okolí ulic Průmyslová, Kbelská, Cínovecká, Evropská a další,
- okolí cementárny Radotín a kamenolomu Řeporyje.

## **Prioritní území kategorie 2:**

- celé území hlavního města Prahy, které nespadá do kategorie 1.

Nejvýznamnější zdroj znečištění ovzduší v Praze představují mobilní zdroje. Automobilová doprava se podílí 72 % na celkovém znečištění prašným aerosolem a 65 % znečištění oxidy dusíku. Velké a zvláště velké zdroje mají 27 % podíl na znečišťování oxidy dusíku.

V oblastech s nadlimitní koncentrací oxidu dusičitého žije v Praze 3,4 % obyvatel, jde o oblasti podél nejvíce zatížených komunikací a v okolí cementárny Radotín.

Imisní limit pro průměrné roční koncentrace suspendovaných částic frakce PM<sub>10</sub> je překročen v okolí silně dopravně zatížených komunikací, v centrální části města a v lokalitách se zvýšenou sekundární prašností, jako je okolí kamenolomů Řeporyje a Zbraslav.

K překračování maximálních denních koncentrací částic PM<sub>10</sub> dochází na celém území Prahy. Podle nařízení vlády č. 597/2006 Sb. může být tento limit překročen pouze v 35 případech v průběhu roku, tj. 9,6 % roční doby. K překračování povoleného počtu případů dochází v centrální části města v oblasti větších křižovatek, v části Smíchova a podél Wilsonovy ulice, ale zejména podél Barrandovského mostu, Jižní spojky, Štěrboholské a Východní spojky, podél Kbelské a Cínovecké. K častějšímu překračování dochází v širší oblasti kamenolomu Řeporyje.

Po zprovoznění jihozápadního úseku Pražského okruhu (SOKP) došlo k přesunu značného objemu nákladní automobilové dopravy z Jižní spojky a z ulice K Barrandovu a také k odklonění trasy nákladních vozidel z Jižní spojky přes ulici Spořilovskou. Podle výsledků modelových výpočtů došlo ke snížení imisní zátěže podél ulice K Barrandovu a navazujícího úseku Jižní spojky. Podél trasy okruhu a těsné blízkosti Spořilovské ulice u křížení s Jižní spojkou však bude docházet k překračování imisních limitů.

Pro zlepšení kvality ovzduší pomocí nástrojů územního plánování je třeba využít Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy uvedené ve výrokové části ZÚR hl. m. Prahy v kapitole 2, zejména v č. 2.2.2 Urbanistická koncepce a 2.2.3 Dopravní koncepce a dále pak z úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci uvedených v závěru kapitoly č. 2.

Pro zlepšení kvality ovzduší připadají v úvahu zejména následující opatření:

- posilovat význam systému Pražské integrované dopravy jako důležitého nástroje pro snižování objemu individuální automobilové dopravy na území hl. m. Prahy,
- podporovat investice do rozvoje ekologicky šetrných (kolejových) systémů veřejné dopravy,
- dokončit Pražský okruh (SOKP), který odvede tranzitní dopravu z intenzivně zastavěných oblastí uvnitř hlavního města, rozvede vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní převést i některé vnitroměstské vztahy mezi okrajovými částmi města v trase mimo území s kapacitní zástavbou,

- podporovat rozšíření systému záchytných parkovišť P+R s kvalitními přestupními vazbami na kolejové systémy veřejné dopravy v zájmu snížení počtu radiálních jízd do centra města,
- dopravně-regulačními opatřeními a ekonomickými nástroji (např. uplatněním mýtného systému) omezovat individuální automobilovou dopravu progresivně směrem do centra města,
- podporovat rozvoj pěší a cyklistické dopravy, v rámci města vytvářet a uplatňovat princip „dopravně chráněných koridorů“ určených pro bezkolizní a komfortní pohyb pěších s výrazným omezením či vyloučením IAD,
- chránit stávající nezastavitelné plochy zeleně před změnami na zastavitelná území,
- podporovat výsadbu kvalitní zeleně na území města tak, aby přispěla k vytváření příznivějších mikroklimatických podmínek ve městě a vytvářela kvalitní podmínky pro krátkodobou rekreaci obyvatel města v přírodním prostředí,
- novou zástavbu na území města realizovat prioritně v lokalitách, které jsou v docházkové vzdálenosti zastávek (stanic) kolejových systémů veřejné dopravy.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy týkající se ochrany ovzduší vycházejí z ÚAP hl. m. Prahy, oddíl č. 2.14.1 Znečištění ovzduší.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v úvodu v části B Odůvodnění, navrhuje:

- a) v oddílu 2.4.3 se ruší bod c) týkající se nakládání s komunálními odpady a nahrazuje novou zásadou zajistit podmínky pro eliminaci významných zdrojů znečištění ovzduší a hluku; důvodem je snaha omezit jejich negativní vliv na rozvoj a využití území,
- b) v oddílu 2.4.3 se ruší bod d) týkající se komplexního nakládání s komunálním odpadem a jeho energetického využívání, a nahrazuje se bodem „vytvářet podmínky pro likvidaci starých ekologických zátěží v transformačních územích“; staré ekologické zátěže jsou důležitým faktorem pro rozhodování při vstupu do transformačních území zejména při přestavbě bývalých průmyslových, skladových nebo vojenských areálů.

Zásady týkající se nakládání s komunálními odpady ZÚR se vymezují v samostatném oddílu 2.4.4 a odůvodňují v části B Odůvodnění, oddíl 2.4.4.

#### 2.4.4 Odpadové hospodářství

Nový oddíl 2.4.4 vyplynul z požadavků Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy.

Se zvyšující se kvalitou života obyvatel hl. m. Prahy stoupá také množství produkováných komunálních odpadů.

Jedním z cílů plánů odpadového hospodářství (dále POH), tj. POH České republiky, POH kraje Praha a POH obce Praha, je také minimalizovat množství ukládaných odpadů na skládky odpadů a dále podporovat využívání odpadu.

Požadavek na vytváření podmínek a plošných rezerv pro systém nakládání s odpadem vzešel z plánů odpadového hospodářství hl. m. Prahy (POH) obce i kraje. Proces využívání odpadu, tj. důsledná materiálová recyklace a následné využívání nerecyklovatelného zbytku odpadu, je plně v souladu s POH obce, kraje i celé ČR, dále pak je plně v souladu s posledními trendy v oblasti odpadového hospodářství a udržitelného rozvoje.

Budování systémů technické infrastruktury, které vycházejí z trendů udržitelného rozvoje a které pružně reagují na zvyšující se množství odpadů v důsledku rozvoje bydlení, jsou v souladu s trendy a cíli územního plánování.

Kapacita skládky S-OO Ďáblice měla být - dle provozovatele - vyčerpána v roce 2012. Jestliže nedojde k rozšíření skládky, je nutné hledat lokality, kde se bude odpad, který se měl ukládat na skládku, dále zpracovávat. Nutnost vyhledat nové lokality bude platit i při případném rozšíření skládky, protože tento problém se jen o několik let odsune, za předpokladu, že nedojde k minimalizaci odpadu ukládaného na skládky.

Vybudování integrovaného systému pro nakládání s odpady se Středočeským krajem je plně v souladu s Plány odpadového hospodářství hl. m. Prahy i Středočeského kraje. Úkolem pro následné dokumentace bude vytvořit na území hl. m. Prahy dostatečné plošné rezervy pro tato zařízení.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy pro odpadové hospodářství vycházejí z ÚAP hl. m. Prahy, zejména z oddílu č. 2.14.4 Odpady a odpadové hospodářství na území hl. m. Prahy.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy obsahují **závazné** jevy, jejichž závaznost **byla** by stanovena vydáním Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy:

- rozšíření celoměstského centra,
- rozšíření kompaktního města,
- významná centra s podílem celoměstských funkcí,
- rozvoj osídlení ve vnějším pásmu,
- vymezení zelených klínů.

Vymezení uvedených jevů je součástí výkresů:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

č. 1 Výkres uspořádání území kraje hl. m. Prahy

Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:

č. O1. Koordinační výkres,

č. O2 Celkové zásady uspořádání Prahy.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy obsahují ~~jevy mapového podkladu~~ **podpůrné jevy urbanistické koncepce**, zejména:

- ~~památkové rezervace~~ **vymezení památkových rezervací**,
- ochranné pásmo Památkové rezervace v hl. m. Praze,
- památkové zóny vyhlášené,
- **pohledový horizont č. 1 historického centra**,
- vymezení oblastí obchodně-společenských center s celoměstským a regionálním významem,
- vymezení oblastí soustředěných pracovních příležitostí,
- předpokládaná významná propojení zeleně do regionu.

Vymezení uvedených jevů je součástí výkresů:

Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:

č. O1. Koordinační výkres,

č. O2. Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy.

### 3. Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy

#### Úvod

Území hl. m. Prahy je, v souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008 schválenou usnesením vlády České republiky č. 929/2009, součástí rozvojové oblasti Praha. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy na území hlavního města vymezují rozvojové oblasti a rozvojové osy nadmístního a celoměstského významu, **kteřé svým významem, rozsahem nebo využitím významně ovlivní území celého města nebo více městských částí na území hlavního města Prahy.**

~~Rozvojové oblasti a rozvojové osy byly stanoveny na základě Územně analytických podkladů hl. m. Prahy zpracovaných na úrovni kraje.~~

**Rozvojové oblasti a rozvojové osy byly stanoveny na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, v souladu s vtipovanými specifickými oblastmi nadmístního významu, definovanými v kapitole Určení problémů k řešení a vymezeními ve výkresu Specifická území nebo ve výkresu Problémy v území.**

~~Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy stanovují tyto typy rozvojových oblastí:~~

~~rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území (R),~~

~~transformační oblasti (T),~~

~~rozvojové oblasti zeleně (Z).~~

~~Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy stanovují tyto typy rozvojových os:~~

- ~~• rozvojové osy podél významných komunikací směřujících k hranicím hl. m. Prahy,~~
- ~~• rozvojové osy podél tras kolejové hromadné dopravy.~~

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy stanovují v kapitole 3. Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os, které svým významem přesahují více městských částí hl. m. Prahy, tyto typy rozvojových oblastí a rozvojových os:**

**3. 1 Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území (R),**

**3. 2 Transformační oblasti (T),**

**3. 3 Rozvojové oblasti zeleně (Z),**

**3. 4 Rozvojové osy (O) dvou typů podél významných komunikací směřujících k hranicím hl. m. Prahy a podél tras kolejové hromadné dopravy.**

**V aktualizaci č. 1:**

- a) Navrhuje se zrušení transformační oblasti Malešicko-hostivařská průmyslová oblast. Zrušení oblasti je v souladu s ÚAP hl. m. Prahy, ve kterých dotčené území je jen zlomkově vyhodnoceno jako plocha k obnově nebo opětovnému využití znehodnocených území tzv. brownfields nebo přestavbová plocha vymezená ve výkresu Specifická území. Původní průmyslová oblast zahrnující rozsáhlé průmyslové území Hostivaře a Malešic, vymezené ulicí Průmyslovou a železniční tratí na území MČ Praha 10 a MČ Praha 15, byla založena dle zásad zónového plánování v době před změnou politického a ekonomického systému. Následně po této změně pozbyla charakter čisté výroby a od devadesátých let



minulého století zde dochází ke kvalitativním změnám využití směrem k obslužné sféře - převážně k nerušící výrobě, službám, distribuci a skladování. Část území je pro výrobu dále využívána. I když na menších plochách by k transformaci struktury zástavby i změně charakteru mohlo dojít, jde o plochy mimo podrobnost ZÚR a jsou popsány v ÚAP. Přeměna většiny ploch se však děje v rámci využití ploch pro produkci, nedochází k výrazné změně charakteru území ani změně struktury zástavby, jak je tomu u ostatních transformačních území.

- b) Navrhuje se zrušení rozvojové oblasti zeleně Rohanský ostrov. Tato rozvojová oblast se územně z velké části překrývá s transformační oblastí Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2). V aktualizaci č. 1 se navrhuje rozšíření oblasti T/2 o území severně od Libeňského mostu, o kterou oblast zeleně Rohanský ostrov přesahovala vymezení oblasti T/2. Sloučení částečně překrývajících se oblastí umožní stanovit jednotné zásady pro koordinovaný harmonický rozvoj území a formulovat zásady pro rozvoj zeleně jako nedílné součásti transformačního území.
- c) Navrhuje se zrušení rozvojové oblasti zeleně Zalesnění Šeberov. Důvodem je již z větší části realizované zalesnění v rámci ploch, které jsou součástí územního systému ekologické stability. Rozvoj zeleně je v území již z větší části naplněn a není třeba oblast dále potvrzovat jako rozvojovou. Lokalita není sledována ani v poslední aktualizaci ÚAP.
- d) Navrhuje se vymezení rozvojové oblasti zeleně Trojmezí. Důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 3.3.1.
- e) Navrhuje se vymezení rozvojové oblasti zeleně Dívčí hrady. Důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 3.3.10.
- f) Navrhuje se upřesnění vymezení rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč. Důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 3.1.1.
- g) Navrhuje se upřesnění vymezení transformační oblasti Letňany-Avia, oblasti Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna a oblasti Nákladové nádraží Žižkov. Důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíly 3.2.1, 3.2.2 a 3.2.5.
- h) Navrhuje se upřesnění vymezení rozvojových oblastí zeleně Zalesnění u Čakovic, V panenkách, Litožnice-Jankov, Zalesnění Kolovraty a Zalesnění u Křeslic. Důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíly 3.3.3, 3.3.5, 3.3.6, 3.3.7 a 3.3.8.
- i) V důsledku zrušení nadmístní transformační oblasti Malešicko-hostivařská průmyslová oblast se přečíslovává oblast Masarykovo nádraží z T/9 na T/6.
- j) U všech vymezených oblastí a os se v oddílu 3 doplňují katastrální území, do nichž oblast nebo osa zasahuje, z důvodu upřesnění formálního vymezení jevů.
- k) U všech vymezených oblastí a os se v kapitole 3 odstraňuje odstavec Důvody vymezení, neboť zdůvodňování vymezení rozvojových oblastí není v souladu s vyhláškou č. 500/2006, přílohou č. 4 v aktuálním znění.
- l) U vymezených rozvojových oblastí v dosud nezastavěném území, transformačních oblastí a u rozvojových os se v kapitole 3 stanovují Požadavky na využití, které vytyčují základní zásady pro rozvoj oblasti.
- m) U všech vymezených oblastí a os se v kapitole 3 ruší odstavec Vztah k územnímu plánu, neboť charakteristika oblastí ve vztahu k podrobnější územně plánovací dokumentaci se ve výrokové části ZÚR neuvádí.

- n) U všech vymezených rozvojových oblastí v dosud nezastavěném území, transformačních oblastí a rozvojových os se v kapitole 3 vkládá podmínka pro následné rozhodování o změnách v území, týkající se zohlednění kvality životního prostředí při umísťování obytných a jiných citlivých funkcí. Jde o požadavek Zprávy o uplatňování ZÚR, jehož cílem je ochrana veřejného zdraví nástroji, které nelze na úrovni ZÚR uplatnit přímo.
- o) U všech vymezených oblastí a os se v kapitole 3 upřesňují podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je upřesnění výrokové části po formální stránce a současně zohlednění aktuálního vývoje v území; zásadní podněty pro změnu formulací jsou popsány v části B Odůvodnění, podkapitoly 3.1 až 3.4.

### 3.1 Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území (R)

Rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území jsou vymezeny na základě Územně analytických podkladů hl. m. Prahy, v souladu s vytipovanými oblastmi s významným rozvojovým potenciálem - potenciál rozvoje zástavby, které jsou zobrazeny ve výkresu **Specifická území a popsány v kapitole Sídlní struktura a urbanismus.**

Vzhledem k Prioritám územního plánování kraje hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy, kapitola 1) a k Obecným zásadám územního rozvoje kraje - hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy, kapitola 2) byly z dosud nevyčerpaných územních rezerv, obsažených v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy, vybrány rozvojové oblasti významné svou rozlohou, polohou ve městě a možnostmi pro velkorysý založení nových částí města při současném rozšíření kompaktního města. Tyto rozvojové oblasti by svou nabídkou mohly konkurovat nežádoucí suburbanizaci za hranicemi hlavního města. **Rozvojové oblasti byly navrženy s předpokladem obsluhy kvalitní veřejnou hromadnou dopravou (metrem nebo tramvajovou dopravou).**

Jsou to rozvojové oblasti Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč (R/1), Barrandov - Slivenec (R/2), Západní Město (R/3) a Ruzyně - Drnovská (R/4).

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy neřeší funkční využití, prostorovou regulaci ani možnou etapovou výstavbu v těchto rozvojových plochách. To bude úkolem podrobnější územně plánovací dokumentace.

#### 3.1.1 Štěrboholy - Dolní Měcholupy - Dubeč (R/1)

Toto rozsáhlé území je dosud převážně využíváno pro zemědělskou a pěstitelskou činnost, z malé části zastavěné. Oblast představuje nejvýznamnější celistvou územní rezervu určenou pro výrazný kapacitní rozvoj jihovýchodní části města. Předpokládá se výstavba nové plnohodnotné městské, převážně obytné, čtvrti včetně občanské vybavenosti, komerčních areálů a využití pro školství. Předpokládají se dopravní vazby především na Štěrboholskou radiálu a zajištění obsluhy území kvalitní veřejnou hromadnou dopravou.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) a drobných formálních úprav navrhuje:

- a) mírné rozšíření oblasti na jejím severním okraji a zrušení jižní poloviny oblasti v katastrálním území Dolních Měcholup; důvodem mírného rozšíření na severu v katastrálním území Štěrboholy je požadavek na prostorovou a funkční provázanost na stávající zástavbu a její arondaci; v oblasti mezi Dolními Měcholupy a Dubčí je rozvojové území zredukováno zhruba na polovinu, mimo jiné i dle podkladu ÚAP hl. m. Prahy; redukce oblasti lépe zohledňuje skutečný i předpokládaný vývoj území a možnosti dopravní obsluhy MHD; opuštění tohoto relativně samostatného nesouvisejícího území pro případnou zástavbu a jeho věnování zeleni zároveň umožní soustředěný rozvoj potřeb Dolních Měcholup v jeho přirozeně se vyvíjejících hranicích,
- b) v oddílu 3.1.1 se upřesňuje podmínka pro následné rozhodování o změnách v území e) konkrétním vymezením části Městského okruhu (v rozsahu Pelc Tyrolka - Balabenka - Rybníčky) podmiňujícím rozvoj oblasti,
- c) v oddílu 3.1.1 se vypouští úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, týkající se celoměstsky významného terminálu příměstské autobusové dopravy; důvodem je návrh na jeho nové umístění u stanice metra Depo Hostivař, kde budou vytvořeny kvalitnější vazby na více systémů veřejné dopravy (včetně železnice).

### 3.1.2 Barrandov - Slivenec (R/2)

Jde o rozsáhlé území dosud využívané pro zemědělskou výrobu, kde se předpokládá výstavba plnohodnotné obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti a areálů nabízejících pracovní příležitosti, navazujících na Pražský okruh a ulici K Barrandovu. Oblast tvoří ucelenou rozsáhlou rezervu v západní části města, která z celoměstského hlediska vyvažuje rozvoj v jihovýchodní části města.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) v oddílu 3.1.2 se upřesňuje úkol b) pro podrobnější územně plánovací dokumentaci z důvodů potřeby podpořit význam pásu zeleně mezi Holyní a sídlištěm Barrandov,
- b) v oddílu 3.1.2 se vkládá úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, týkající se potřeby řešit občanské vybavení včetně využití pro sport a rekreaci se zohledněním požadavků životního prostředí; důvodem je potřeba doplnit odpovídající občanskou vybavenost pro harmonický rozvoj oblasti a vytvořit dostatečné příležitosti pro trávení volného času nových obyvatel v přírodním prostředí, to vše se zohledněním ochrany životního prostředí.

### 3.1.3 Západní Město (R/3)

Jde o rozsáhlé území dosud využívané pro zemědělskou výrobu dlouhodobě však uvažované pro rozvoj plnohodnotné obytné čtvrti včetně občanské vybavenosti místního i nadmístního významu a potřebných pracovních příležitostí. Oblast tvoří ucelenou rozsáhlou územní rezervu v západní části města, která z celoměstského hlediska vyvažuje rozvoj v jihovýchodní části města.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, kapitola 3, písmeno j) až o) nenavrhují žádné změny.

#### 3.1.4 Ruzyně - Drnovská (R/4)

Jde o rozsáhlé dosud zemědělsky využívané území s předpokládaným rozvojem funkcí využívajících blízkosti letiště.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, kapitola 3, písmeno j) až o) nenavrhují žádné změny.

### 3.2 Transformační oblasti (T)

V souladu s Prioritami územního plánování ~~kraje~~ hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy, ~~oddíl~~ kapitola 1) a ve smyslu Obecných zásad územního rozvoje ~~kraje~~ hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy, ~~oddíl~~ kapitola 2), které požadují „upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území“, jsou vymezeny transformační oblasti, které svým významem přesahují více městských částí nebo jsou významné z celoměstského hlediska. Jsou to **zejména** rozsáhlé plochy původních průmyslových areálů, v současné době hodnocených jako brownfields a nevyužívané plochy nádraží Českých drah.

**Transformační oblasti jsou vymezeny na základě ÚAP hl. m. Prahy zejména v územích hodnocených jako plochy k obnově nebo opětovnému využití znehodnocených území - brownfields, nebo přestavbové plochy, vymezené ve výkresu Specifická území a Problémy v území a popsané v kapitole Určení problémů k řešení.**

~~Jsou to transformační oblasti: Letňany - Avia Letov (T/1), Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2), Vysočany (T/3), Bohdalec - Slatiny (T/4), Nákladové nádraží Žižkov (T/5), Malešicko - Hostivařská průmyslová oblast (T/6), Nádraží Smíchov (T/7) Holešovice - Bubny - Zátory (T/8) a Masarykovo nádraží, (T/9).~~

**ZÚR vymezují transformační oblasti: Letňany-Avia (T/1), Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2), Vysočany (T/3), Bohdalec-Slatiny (T/4), Nákladové nádraží Žižkov (T/5), Masarykovo nádraží (T/6), Nádraží Smíchov (T/7) a Holešovice - Bubny - Zátory (T/8).**

#### 3.2.1 Letňany-Avia (T/1)

Území původního průmyslového areálu Avia Letňany je dosud částečně využíváno pro lehkou strojírenskou výrobu a skladové hospodářství, částečně je však již bez využití. Předpokládá se rozsáhlá přestavba území a založení nové městské čtvrti.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3, písmeno j) až o) navrhuje:

- a) vypuštění části oblasti Letov; transformační oblast v původním vymezení zahrnovala dva původní průmyslové areály na okrajích městské části Praha 18 Avia a Letov ležící na jihovýchodním okraji MČ mezi sportovním letištěm Letňany a sídlištěm Letňany; důvodem redukce je zohlednění skutečného

vývoje v území, kde probíhá vnitřní kvalitativní proměna, která nemá charakter hluboké strukturální transformace nadmístního významu; vypuštění části Letov je podloženo ÚAP hl. m. Prahy, v nichž přestavbové území Letňany-Letov s označením T6 není uvedeno mezi významnými plochami k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území.

### 3.2.2 Maniny, Dolní Libeň, Invalidovna (T/2)

Jde o území zčásti nezastavěné, zčásti zdevastované a zaplněné provizorními stavbami a náletovým porostem, zčásti vyčištěné od nežádoucích provozů a deponií zeminy. Po vybudování protipovodňové ochrany je určeno dílem k urbanizaci, která bude znamenat hlubokou funkční a prostorovou transformaci včetně vybudování nové technické a dopravní infrastruktury, a dílem k přeměně na rekreační plochy se soustavou parků a přírodě blízkých ploch, které by byly součástí nadregionálního biokoridoru a regionálního biocentra ÚSES. Oblast představuje významný územní potenciál pro vytvoření plnohodnotné městské čtvrti s umístěním některých celoměstských funkcí a pro vybudování rozsáhlého přírodního území s oddechovou a ekologickou funkcí jako zázemí nejen pro novou obytnou zástavbu, ale i pro centrální část města.

Vymezení oblasti je v souladu ÚAP hl. m. Prahy, viz vymezení plochy brownfields (B20 Maniny) s přihlédnutím k oblasti s vysokou kumulací zájmů na Vltavu a Berounku, část Holešovický meandr.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) rozšíření oblasti o území severně od Libeňského mostu v důsledku plošného sloučení s rušenou rozvojovou oblastí zeleně Rohanský ostrov, se kterou se oblast územně z velké části překrývala. Sloučení oblastí umožňuje stanovení zásad pro koordinovaný harmonický rozvoj území a pro rozvoj zeleně jako nedílné součásti transformační oblasti,
- b) v oddílu 3.2.2 se vkládá podmínka pro následné rozhodování o změnách v území, týkající se vytvoření přírodního prostředí a kultivace území pro pasivní a aktivní rekreaci obyvatel při respektování podmínek ochrany přírody a krajiny; důvodem je zvýšená potřeba koordinace obou zájmů v takto citlivém a protikladně zatíženém území,
- c) v oddílu 3.2.2 se vkládá úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci týkající se založení systémových ploch zeleně; důvodem je přenesení úkolu vypuštěné rozvojové oblasti zeleně Rohanský ostrov.

### 3.2.3 Vysočany (T/3)

Rozsáhlé území bývalých průmyslových areálů představuje rezervu pro atraktivní městskou čtvrť s bydlením ve vazbě na zeleň podél Rokytky, s možností umístit při ul. Kolbenova celoměstsky významné funkce kulturního nebo sportovního charakteru.

V ÚAP hl. m. Prahy byly podkladem pro vymezení oblasti plochy k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - brownfields a přestavbové plochy ve Vysočanech.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) nenavrhují žádné věcné změny.

#### **3.2.4 Bohdalec-Slatiny (T/4)**

Toto území je v současnosti využíváno převážně neperspektivním nebo zcela nevhodným způsobem, značná část seřadovacího nádraží je vlastníkem opouštěna. Transformační oblast je určena pro asanaci celého území a pro přeměnu na přirozené těžiště městské části s příslušným vybavením a jeho začlenění do struktury okolní čtvrti jako nového lokálního centra.

V ÚAP hl. m. Prahy byly podkladem pro vymezení oblasti plochy k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - brownfields v oblasti Bohdalce-Slatin.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) v oddílu 3.2.4 se vkládá podmínka pro následné rozhodování o změnách v území týkající se stabilizace tzv. „východní tramvajové tangenty“ v území, pro upřesnění rozvoje sítě tramvajové dopravy eliminující přitěžování sítě veřejné dopravy v historickém centru města.

#### **3.2.5 Nákladové nádraží Žižkov (T/5)**

Rozsáhlé území původně sloužící jako železniční nákladový prostor má nyní charakter brownfields. Po uvolnění ploch a jejich celkové asanaci umožňuje transformaci na atraktivní polyfunkční centrum horního Žižkova, s přímými vazbami na založenou stávající městskou zástavbu.

V ÚAP hl. m. Prahy byla podkladem pro vymezení oblasti plocha k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - brownfields Žižkovské nádraží.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje následující:

- a) v oddílu 3.2.5 se vkládá podmínka pro rozhodování o změnách v území, týkající se vytvoření plnohodnotné městské čtvrti včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí; důvodem je zvýšený investorský tlak na maximální exploataci území a na omezení ploch pro veřejnou vybavenost.

#### **3.2.6 Masarykovo nádraží (T/6)**

Jde o transformační území s plochami, které již nejsou potřebné pro provoz nádraží, v centrální části města v přímém sousedství s historickým centrem a s dobrými dopravními vazbami (metro linky B a C, tramvaje, železnice). Oblast představuje

významnou plochu určenou pro novou plnohodnotnou městskou zástavbu s převážně smíšenými funkcemi, pro rozvoj významného uzlu veřejné dopravy a rozvoj souvisejících služeb.

V ÚAP hl. m. Prahy byla podkladem pro vymezení oblasti plocha k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - přestavbová plocha Masarykovo nádraží.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje následující:

- a) v oddílu 3.2.6 se doplňuje podmínka g) pro rozhodování o změnách v území o upřesnění „dle usnesení vlády ČR č. 1147/2000 ze dne 15. 11. 2000“. Podmínka je zohledněním požadavku na umístění železničního muzea, vyjádřeném ve jmenovaném usnesení vlády jako součásti programového prohlášení vlády ČR ze srpna 2004, které mezi hlavními úkoly MK ČR do roku 2009 cituje i vybudování a zprovoznění Železničního muzea v areálu bývalého depa kolejových vozidel Masarykova nádraží v objektech a na pozemcích, ke kterým má právo hospodaření Národní technické muzeum v Praze.

### 3.2.7 Nádraží Smíchov (T/7)

Část nádraží ČD je možné uvolnit pro rozvoj centrální části města, především pro doplnění obytné čtvrti s příslušnou vybaveností místního i nadmístního významu. Oblast bezprostředně navazuje na již realizované rozšířené celoměstské centrum v okolí křižovatky Anděl. Představuje územní rezervu pro celoměstsky významný terminál příměstské autobusové dopravy zahrnující nové autobusové nádraží, parkoviště P+R a centrum city-logistiky v přímé vazbě na železniční stanici Praha-Smíchov.

V ÚAP hl. m. Prahy byla podkladem pro vymezení oblasti plocha k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - brownfields „Smíchovské nádraží“.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje následující:

- a) v oddílu 3.2.7 se vkládá podmínka pro rozhodování o změnách v území, týkající se koordinace výstavby nové čtvrti s územní rezervou pro železniční tunel Nové spojení II; důvodem je zajištění podmínek pro budoucí možnou výstavbu tunelové trasy mezi hlavním nádražím a Smíchovským nádražím,
- b) v oddílu 3.2.7 se vkládá podmínka prověření nového mostního propojení přes Vltavu; důvodem je potřeba hledat vhodnou polohu dalšího propojení obou břehů řeky v této oblasti, vzhledem k tomu, že doposud prověřované možnosti nebyly potvrzeny.

### 3.2.8 Holešovice-Bubny-Zátory (T/8)

Urbanizace rozsáhlých, původně železničních ploch určených k transformaci v centrální části města umožní propojení dosud oddělených čtvrtí Letné a Holešovic.

Oblast je určena pro rozšíření celoměstského centra, pro umístění funkcí celoměstského významu včetně areálu vysokých škol a centrálního parku.

V ÚAP hl. m. Prahy byly podkladem pro vymezení oblasti plochy k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - brownfields a přestavbové plochy v Holešovicích.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje následující:

- a) v oddíle 3.2.8 se doplňuje podmínka e) o slovo „horních“ hran zelených svahů, důvodem je potřeba upřesnění nejasné podmínky.

### 3.3 Rozvojové plochy **oblasti zeleně** (Z)

V souladu s Prioritami územního plánování kraje hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy, oddíl kapitola 1) a Obecných zásad územního rozvoje kraje hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy, oddíl kapitola 2) jsou vymezeny nové rozvojové plochy **oblasti zeleně**.

**Oblasti jsou vymezeny na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, vytipovaných území s významným rozvojovým potenciálem pro zeleň a rekreaci (PZ) vymezených ve výkresu Specifická území a popsanych v kapitole Sídelní struktura a urbanismus a dále na podkladě vyhodnocení oblastí s výrazným deficitem zeleně a rekreačních příležitostí vymezených ve výkresu Problémy v území a popsanych v kapitole Problémy v území.**

Zohledněn a přiměřeně zapracován je též materiál „Zásady a základní prvky tvorby Zeleného pásu hl. m. Prahy“, schválený Radou hl. m. Prahy usnesením č. 1524 dne 4. 11. 2008 jako základní strategický podklad pro územně plánovací činnost města.

Oblasti korespondují se ZÚR Středočeského kraje, konkrétně s „koridorovými vazbami v krajině“, jak jsou tyto definovány v kapitole ZÚR Středočeského kraje 6.9 Koridorové vazby v krajině a vyjádřeny ve výkresu I/3. Oblasti se shodným krajinným typem ZÚR Středočeského kraje.

Pro realizaci oblastí zeleně by město mělo zahájit kroky vedoucí k výkupu pozemků, které nejsou v jeho vlastnictví.

**Rozvojové oblasti zeleně** jsou umístěné především na severovýchodním okraji hlavního města, který má minimální podíl zeleně, a po obvodu Prahy ve vnějším pásmu města.

~~Rohanský ostrov (Z/1), Zalesnění u Březiněvsi (Z/2), Zalesnění u Čakovic (Z/3), U zlámaného kříže (Z/4), V panenkách (Z/5), Lítožnice (Z/6), Zalesnění Kolovraty (Z/7), Zalesnění u Křeslic (Z/8), U Kunratické spojky (Z/9), Zalesnění Šeberov (Z/10), Za hospodou (Z/11).~~

**Zásady územního rozvoje vymezují rozvojové oblasti zeleně: Trojmezí (Z/1), Zalesnění u Březiněvsi (Z/2), Zalesnění u Čakovic (Z/3), U Zlámaného kříže (Z/4), V Panenkách**



(Z/5), Lítožnice-Jankov (Z/6), Zalesnění Kolovraty (Z/7), Zalesnění u Křeslic (Z/8), U Kunratické spojky (Z/9), Dívčí hrady (Z/10), Za Hospodou (Z/11).

### 3.3.1 Trojmezí (Z/1)

V souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy, část F, kap. 4 a v důsledku vyhodnocení stavu a potřeb území aktualizace č. 1 ruší specifickou oblast Trojmezí (SP/2) a navrhuje vymezení rozvojové oblasti zeleně Trojmezí, včetně stanovení podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Zároveň je upraveno vymezení základního směru rozvoje zeleně - zeleného klínu. Ten je rozšířen směrem k severu. Důvodem je potřeba zdůraznit vývoj daného území ve smyslu zachování a rozvoje jeho přírodních a krajinných hodnot, posílit jeho využití pro rekreaci obyvatel přilehlých sídlišť ve volné přírodě a celkově přispět ke zlepšení životního prostředí města.

Území zasahuje nebo je v těsném kontaktu s přírodním parkem Hostivař-Záběhllice a představuje významnou enklávu zachované přírodě blízké krajiny ve městě. Reprezentuje zakončení jednoho ze zelených klínů města a vytváří podmínky pro krátkodobou rekreaci obyvatel přilehlých sídlišť.

Území zahrnuje starý sad, plochy orné půdy a zeleně různých kategorií s potenciálem nabídnout každodenní rekreaci v přírodním prostředí pro obyvatele přilehlých sídlišť, kde je nedostatek vhodných ploch pro volný čas. Oblast je jednou z chráněných oblastí ticha. Vymezení oblasti je v souladu s ÚAP, podkapitola 2.3.4 Rozvojové příležitosti města, část Rozvojová území pro zeleň a rekreaci (PZ/10) - Trojmezí.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3, písmeno d) navrhuje:

- a) v oddílu 3.3.1 se nově formulují podmínky pro následné rozhodování o změnách v území, které zohledňují polohu území v přírodním parku Hostivař-Záběhllice, průnik zeleného klínu od okraje Hostivařské přehrady, ochranu ploch v bezprostředním okolí vodních toků, ochranu panoramatických pohledů při kultivaci krajiny pro volnou rekreaci obyvatel se zajištěním celoplošné prostupnosti krajiny a vyloučení nárůstu IAD ve spádovém území,
- b) v oddílu 3.3.1 se nově vkládají úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci požadující prověřit způsob využití území odpovídající poloze v přírodním parku a vymezit plochy pro rekreaci obyvatel v souladu s ochranou přírodních a krajinných hodnot, z důvodu prověření území na hranici městských částí Praha 10, Praha 11 a Praha 16.

### 3.3.2 Zalesnění u Březiněvsi (Z/2)

Hlavním důvodem vymezení oblasti je posílení ploch zeleně v severní části města, která vykazuje jejich dlouhodobý nedostatek. Přeměna orné půdy na les a v místě inženýrských sítí na louky a pastviny povede ke snížení negativních vlivů staveb

dopravní infrastruktury na Březiněves a zároveň se předpokládá stabilizace vodního režimu v krajině. Vymezením nových ploch pro zalesnění dojde k posílení celoměstského systému zeleně a ÚSES.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) v oddílu 3.3.2 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci s ohledem na koncepci zeleného pásu hl. m. Prahy a nutnou koordinaci rozvoje zeleně se stavbami dopravní infrastruktury.

### **3.3.3 Zalesnění u Čakovic (Z/3)**

Hlavním důvodem vymezení oblasti je posílení ploch zeleně v severní části města, která vykazuje jejich dlouhodobý nedostatek. Přeměna orné půdy na les a v místě inženýrských sítí na louky a pastviny sníží negativní vlivy větrné eroze, stabilizuje vodní režim v krajině a posílí celoměstský systém zeleně a ÚSES v Praze.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, kapitola 3, písmeno j) až o) navrhuje:

- a) rozšíření oblasti východním směrem na základě požadavku MČ Březiněves,
- b) v oddílu 3.3.3 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci s ohledem na koncepci zeleného pásu hl. m. Prahy a nutnou koordinaci rozvoje zeleně se stavbami dopravní infrastruktury.

### **3.3.4 U Zlámaného kříže (Z/4)**

Hlavním důvodem vymezení oblasti je posílení ploch zeleně v severní části města, která vykazuje jejich dlouhodobý nedostatek. Cílem je přeměna orné půdy na zeleň, především na les, založení chybějících skladebných částí ÚSES, regionálního biocentra, lokálního biokoridoru a interakčních prvků, v neposlední řadě vytvoření rekreačního zázemí pro obyvatele Letňan a rozšíření celoměstského systému zeleně v Praze.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) v oddílu 3.3.4 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci s ohledem na koncepci zeleného pásu hl. m. Prahy a nutnou koordinaci rozvoje zeleně se stavbami dopravní infrastruktury.

### **3.3.5 V Panenkách (Z/5)**

Hlavním důvodem vymezení oblasti je přeměna orné půdy na les, v místě inženýrských sítí na louky a pastviny. Zalesnění sníží negativní vliv staveb dopravní infrastruktury na Běchovice a bude stabilizovat vodní režim v krajině. Dojde k posílení

celoměstského systému zeleně a ÚSES v Praze a k vytvoření zázemí pro krátkodobou rekreaci obyvatel Běchovic.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) rozšíření oblasti západním směrem; důvodem je posílení zeleně v souvislosti se Zeleným pásem hl. m. Prahy a se základním směrem rozvoje zeleně - zeleným klínem,
- b) v oddílu 3.3.5 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci s ohledem na koncepci Zeleného pásu hl. m. Prahy a nutnou koordinaci rozvoje zeleně se stavbami dopravní infrastruktury.

### **3.3.6 Litožnice-Jankov(Z/6)**

Oblast je vymezena z důvodu posílení lokality o stabilnější kultury. Cílem je přeměna převážně orné půdy na lesní porosty, louky a pastviny. Zároveň se sníží negativní vliv staveb dopravní infrastruktury na sídla a dojde ke stabilizaci vodního režimu v krajině. Posílí se celoměstský systém zeleně a ÚSES.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) rozšíření oblasti jižním směrem, současně je navrženo doplnění názvu oblasti o část Jankov. Důvodem je posílení zelených ploch, snížení negativních vlivů staveb dopravní infrastruktury a stabilizace vodního režimu v krajině,
- b) v oddílu 3.3.6 se do podmínek pro následné rozhodování o změnách v území vkládá bod týkající se zajištění prostupnosti krajiny pro pěší a cyklisty; důvodem je zvýšená potřeba zajistit prostupnost krajiny,
- c) v oddílu 3.3.6 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci s ohledem na koncepci Zeleného pásu hl. m. Prahy a nutnou koordinaci rozvoje zeleně se stavbami dopravní infrastruktury.

### **3.3.7 Zalesnění Kolovraty (Z/7)**

Důvodem vymezení oblasti je cílová přeměna orné půdy na les. Zalesnění, které sníží negativní vlivy komunikačního systému na Kolovraty, má možnost pokračovat i za hranicemi hl. m. Prahy na území města Říčany.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) navrhuje se rozšíření oblasti západním směrem; důvodem je posílení zeleně v souvislosti se Zeleným pásem hl. m. Prahy a snížení negativního vlivu staveb dopravní infrastruktury,
- b) v oddílu 3.3.7 se do podmínek pro rozhodování o změnách v území vkládá bod týkající se zajištění prostupnosti krajiny pro pěší a cyklisty, důvodem je zvýšená potřeba zajistit prostupnost krajiny,

- c) v oddílu 3.3.7 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci s ohledem na koncepci Zeleného pásu hl. m. Prahy a nutnou koordinaci rozvoje zeleně se stavbami dopravní infrastruktury.

### **3.3.8 Zalesnění u Křeslic (Z/8)**

Důvodem vymezení oblasti je cílová přeměna ploch orné půdy na stabilnější kultury, zejména na lesní porosty. Zalesnění bude stabilizovat vodní režim v krajině a posílí celoměstský systém zeleně.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) rozšíření oblasti severozápadním směrem; důvodem je přeměna orné půdy na stabilnější kultury; zároveň jde o posílení zeleně v souvislosti se Zeleným pásem hl. m. Prahy,
- b) v oddílu 3.3.8 se do podmínek pro následné rozhodování o změnách v území vkládá bod týkající se respektování průchodu celoměstského systému zeleně; důvodem je posilování ekologické funkce krajiny doplněné o navrhované vegetační prvky a omezení její případné fragmentace,
- c) v oddílu 3.3.8 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci upřesnit rozšíření ploch lesa a bezlesí a posilovat přeměnu orné půdy na stabilnější kultury, z důvodu potřeby upřesnit rozložení jednotlivých typů zeleně s ohledem na koncepci Zeleného pásu hl. m. Prahy.

### **3.3.9 U Kunratické spojky (Z/9)**

Důvodem vymezení oblasti je cílová přeměna orné půdy a zahrádkové osady na přírodě blízké plochy, jako jsou trvalé travní porosty, lesní porosty a doprovodná a rozptýlená zeleň v krajině. Dojde ke stabilizaci vodního režimu v krajině, posílení ÚSES a celoměstského systému zeleně.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) v oddílu 3.3.9 se do podmínek pro následné rozhodování o změnách v území vkládají body týkající se zajištění prostupnosti krajiny pro pěší a cyklisty a respektování průchodu celoměstského systému zeleně; důvodem je zvýšená potřeba prostupnosti krajiny a omezení její případné fragmentace,
- b) v oddílu 3.3.9 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je potřeba prověření rozsahu ploch pro možnou rekreaci v přírodním prostředí nevyžadující zázemí a další upřesnění ploch zeleně s ohledem na koncepci zeleného pásu hl. m. Prahy.

### **3.3.10 Dívčí hrady (Z/10)**

V souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR, část F, kap. 3 se v aktualizaci č. 1 navrhuje vymezení oblasti Dívčí hrady ve východní části stejnojmenné náhorní plošiny na levém břehu Vltavy v MČ Praha 5 včetně stanovení podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci. Důvodem vymezení je cílové posílení rekreačního využití území v přírodních podmínkách a zároveň vznik přechodu mezi plošinou Dívčích hradů a chráněnými lokalitami přírodního parku Prokopské a Dalejské údolí. Zároveň dojde k posílení celoměstského systému zeleně města. V lokalitě se předpokládá vytvoření parkové plochy ve vazbě na uvažovaný vysokoškolský areál. Vymezení oblasti je v souladu s ÚAP, podkapitola 2.3.4 Rozvojové příležitosti města, část Rozvojová území pro zeleň a rekreaci (PZ 11) - Dívčí hrady.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3, písmeno e) navrhuje:

- a) v oddílu 3.3.10 se nově formulují podmínky pro následné rozhodování ve změnách v území, které požadují respektování přírodních a krajinných hodnot, archeologické lokality a zachování panoramatických pohledů na údolí Vltavy,
- b) v oddílu 3.3.10 se nově vkládají úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, požadující ověřit návrh ploch zeleně ve vymezených pohledových horizontech Památkové rezervace v hl. m. Praze, možnosti rekreačního využití v souladu s ochranou přírodních a krajinných hodnot a v širších vazbách řešit vysokoškolský areál v západní části náhorní plošiny a zpřístupnění Dívčích hradů pro pěší a cyklisty, z důvodu prověření významného a rozsáhlého území, zasahujícího do centrální části města.

### **3.3.11 Za Hospodou (Z/11)**

Důvodem vymezení oblasti je cílová přeměna orné půdy na přírodě blízké plochy, jako jsou trvalé travní porosty, lesní porosty, doprovodná a rozptýlená zeleň v krajině a přírodní nelesní plochy. Dojde tím ke stabilizaci vodního režimu v krajině, bude posílen ÚSES a celoměstský systém zeleně v Praze. Mírně bude snížen negativní vliv staveb dopravní infrastruktury na zástavbu v Sobíně.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:

- a) v oddílu 3.3.11 se do podmínek pro rozhodování o změnách v území vkládají body týkající se zajištění prostupnosti krajiny pro pěší a cyklisty a respektování průchodu celoměstského systému zeleně; důvodem je zvýšená potřeba prostupnosti krajiny a omezení její případné fragmentace,
- b) v oddílu 3.3.11 se nově formulují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je upřesnění rozložení jednotlivých typů zeleně směřující k posílení stabilnějších kultur a s ohledem na koncepci Zeleného pásu hl. m. Prahy.

### 3.4 Rozvojové osy nadmístního významu hl. m. Prahy

System rozvojových a transformačních území, tvořící souvislou rozvojovou osu vázanou na významnou komunikaci směřující k hranicím hl. m. Prahy nebo na trasu kolejové hromadné dopravy, byl na základě vyhodnocení v ÚAP hl. m. Prahy vymezen pouze ve dvou případech.

**Podkladem pro vymezení os v ÚAP hl. m. Prahy jsou území s významným rozvojovým potenciálem pro zástavbu (PR), plochy k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - brownfields (B) a přestavbové plochy (T) vymezené ve výkresech Specifická území a Problémy v území.**

**Zásady územního rozvoje vymezují tyto osy:** Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O /1) a Osa Radlice - Západní Město - Zličín (O/2).

#### 3.4.1 Osa jih - ve vazbě na trasu D metra (O/1)

Jde o soubor ploch a území ve vazbě na připravované trase pro výstavbu trasy D metra. V území lze umístit funkce generující pracovní příležitosti a tím snížit dojížděku za prací do centra Prahy.

Podkladem v ÚAP hl. m. Prahy pro vymezení osy jsou zejména území s významným rozvojovým potenciálem pro zástavbu v Krči, Nových Dvorech a v Kunraticích a plochy k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území - brownfields a přestavbová území v Libuši a Krči.

Jde především o území v těsné návaznosti na budoucí stanice metra trasy D:

- stanice Pankrác - plochy v jižním a východním kvadrantu křižovatky ulic Budějovická a Na strži,
- stanice Olbrachtova,
- stanice Nádraží Krč,
- stanice Nemocnice Krč - plochy západně od ulice Vídeňské,
- stanice Nové Dvory - plochy západně a východně od ulice Libušské,
- stanice Libuš - plochy východně od ulice Novodvorské,
- stanice Písnice,
- stanice Depo Písnice - plochy v okolí dopravního terminálu.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) nenavrhují žádné změny.

#### 3.4.2 Osa Radlice - Západní Město - Zličín (O/2)

Důvodem vymezení oblasti je kultivace souvislého pásu území podél dopravního koridoru od hranic města až do centrální části zahrnujícího rozvojové a transformační plochy ve vazbě na významné dopravní stopy - trasu metra B a Radlickou radiálu.

Podkladem v ÚAP hl. m. Prahy pro vymezení osy jsou zejména území s významným rozvojovým potenciálem pro zástavbu v západní části Dívčích hradů a v dotčené části Západního Města, plochy k obnově a opětovnému využití znehodnoceného území -

**brownfields a přestavbová území v Jinonicích, Radlicích, ve Zličíně a v Nových Butovicích.**

**Využití těchto území je dlouhodobě připravováno pro:**

- **transformaci Radlického údolí na plnohodnotnou městskou část a transformaci Radlické ulice na městskou třídu,**
- **transformaci areálu bývalé továrny Walter na obytnou čtvrť včetně pracovních příležitostí a občanské vybavenosti,**
- **zapojení trasy Radlické radiály do městské struktury,**
- **umístění vysokoškolského areálu na západním úbočí Dívčích hradů u stanice metra Jinonice,**
- **dostavbu významného centra s podílem celoměstských funkcí Nových Butovic,**
- **realizaci celoměstsky významného terminálu příměstské autobusové dopravy ve Zličíně,**
- **přestavbu a dostavbu areálu Siemens KV ve Zličíně,**
- **transformaci průmyslového areálu Košířských strojů při stanici metra Zličín,**
- **doplnění severního okraje budoucího Západního Města o plochy s pracovními příležitostmi.**

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 3 písmeno j) až o) navrhuje:**

- a) vkládá se podmínka pro následné rozhodování o změnách v území týkající se možného rozsahu zástavby na plošině Dívčích hradů, z důvodu ochrany pohledových horizontů Památkové rezervace v hl. m. Praze,**
- b) vkládá se podmínka pro následné rozhodování o změnách v území týkající se potřebného plošného rozsahu vysokoškolského areálu, z důvodu aktualizace potřeb a koncepce budoucího rozvoje Univerzity Karlovy,**
- c) nově se formuluje úkol řešit umístění ploch pro sport a rekreaci v souladu s ochranou přírodních a dochovaných krajinných hodnot; důvodem je potřeba využít sportovně-rekreační potenciál území v souladu s jeho hodnotami.**

Popis vymezených nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os včetně podmínek pro následné rozhodování o změnách v území je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v ~~odstavci~~ **kapitole 3.**

Vymezení nadmístních rozvojových oblastí a nadmístních rozvojových os je součástí výkresů:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

č. 1. Výkres uspořádání **území** kraje hl. m. Prahy.

Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:

č. O1. Koordináční výkres,

č. O2. Celkové zásady uspořádání kraje hl. m. Prahy.

## 4. Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu

### Úvod

Politika územního rozvoje České republiky 2008 schválená usnesením vlády ČR č. 929/2009 nestanovuje na území hl. m. Prahy žádné specifické oblasti, umožňuje však jejich doplnění.

Vzhledem k tomu, že hlavní město Praha je v kontextu České republiky zcela výjimečným krajem, **především z hlediska své funkce, ekonomické výkonnosti, hustoty obyvatel, poměrem zastavěného a nezastavěného území a s tím souvisejícími problémy dopravy, veřejného vybavení, ochrany přírody a krajiny**, stanovují Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy celý soubor specifických oblastí. Vymezení těchto oblastí vychází z Územně analytických podkladů zpracovaných na úrovni kraje, především pak z oddílu **Problémy k řešení**, ~~Určení problémů k řešení, z kapitoly 4.4 Specifické oblasti a širší územní problémy~~, kde se konstatuje, že „uvedené oblasti či území jsou ovlivněné specifickým jevem nebo fenoménem negativně ovlivňujícím možnost stávajícího fungování a budoucího vývoje. Tímto negativně ovlivňujícím fenoménem může být často i skupina souvisejících a vzájemně se překrývajících faktorů, z nichž žádný sám o sobě nemusí znamenat závažnou závadu, která vzniká až jako negativní výsledek vzájemného spolupůsobení.“

Vymezení specifických oblastí vychází z Priorit územního plánování kraje hl. m. Prahy pro zajištění udržitelného rozvoje území (ZÚR hl. m. Prahy, ~~oddíl~~ kapitola 1) a z Obecných zásad územního rozvoje kraje hl. m. Praha (ZÚR hl. m. Prahy, ~~oddíl~~ kapitola 2).

**Oblasti jsou vymezeny na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, v souladu s výtípanými specifickými oblastmi nadmístního významu definovanými v kapitole Určení problémů k řešení a vymezenými ve výkresu Specifická území nebo ve výkresu Problémy v území.**

Jde o tyto skupiny typy specifických oblastí:

- 4.1 Oblast stávajícího celoměstského centra (SC),
- 4.2 Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně-společenské - plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO),
- 4.3 Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin (SP),
- 4.4 Oblasti zasažené provozem letišť (SL),
- 4.5 Údolní niva Berounky a Vltavy (SN).

V aktualizaci č. 1:

- a) navrhuje se zrušení specifické oblasti typu SP Rekreační území Dolní Počernice - Běchovice - Černý Most. Důvodem je vyřešení rozporů v nárocích na využití území, které vedly k vyhlášení specifické oblasti; zrušení oblasti je v souladu s ÚAP hl. m. Prahy 2010,
- b) navrhuje se zrušení specifické oblasti typu SP Trojmezí; důvodem je návrh vymezení dotčeného území v ZÚR hl. m. Prahy jako rozvojové oblasti zeleně; potenciál území směřuje jednoznačně k posílení zeleně v různých kategoriích



- s nabídkou rekreace v přírodním prostředí pro obyvatele přilehlých sídlišť, kde je vhodných ploch pro volný čas nedostatek,
- c) v důsledku zrušení dvou oblastí typu SP, vymezených v ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřeními obecné povahy č. 8/2009, přečíslovávají se oblasti Soutok Vltavy a Berounky z SP/3 na SP/1, Radotínské údolí z SP/4 na SP/2, Prokopské a Dalejské údolí z SP/5 na SP/3, Vidoule-Cibulka-Motol z SP/6 na SP/4 a Šárka z SP/7 na SP/5,
  - d) nově se navrhuje specifická oblast typu SL zasažená provozem letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) s názvem Ruzyně (SL/1); oblast vymezená v ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřeními obecné povahy č. 8/2009 byla zrušena rozsudkem Nejvyššího správního soudu České republiky, důvody vymezení jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, podkapitola 4.4, oddíl 4.4.1,
  - e) není vymezena specifická oblast typu SZ - Trasa VRT v oblasti NATURY - Horní Počernice - jih; oblast vymezenou v ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřeními obecné povahy č. 8/2009 zrušil rozsudek Nejvyššího správního soudu České republiky. Přes dotčené území vede předpokládaná trasa vysokorychlostní trati Praha - Brno - hranice ČR (VRT). Navržený záměr je ve střetu s limity využití území (konkrétně s EVL NATURA 2000 Blatov a Xaverovský háj a PR Klánovický les - Cyrilov), tj. s podmínkami ochrany přírody. V aktualizaci č. 1 bude VRT Praha - Brno - hranice ČR vymezena jako územní rezerva, což nezakládá důvod pro vymezení specifické oblasti,
  - f) rozšiřuje se vymezení specifické oblasti typu SP - Šárka; zdůvodnění je uvedeno v části B Odůvodnění, oddíl 4.3.5,
  - g) zmenšuje se vymezení specifické oblasti typu SL - Praha-Kbely, zdůvodnění je uvedeno v části B Odůvodnění, oddíl 4.4.2,
  - h) u všech vymezených oblastí se doplňují katastrální území, do nichž oblast zasahuje, z důvodu upřesnění formálního vymezení oblastí,
  - i) u všech vymezených oblastí se upřesňují důvody vymezení, podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je upřesnění výrokové části po formální stránce a dále zohlednění aktuálního vývoje v území, zásadní podněty pro změnu formulací jsou popsány v části B Odůvodnění, podkapitoly 4.1 až 4.5,
  - j) u všech vymezených oblastí se ruší odstavec Vztah k územnímu plánu, neboť charakteristika oblasti ve vztahu k podrobnější územně plánovací dokumentaci nepatří do výrokové části ZÚR.

#### **4.1 Oblast stávajícího celoměstského centra (SC)**

**Oblast zahrnuje území historického centra, které plní funkci celoměstského centra. Jde o území celostátního významu, kde sídlí ústřední státní orgány včetně úřadu prezidenta republiky na Pražském hradu. Jsou zde soustředěny celostátně významné instituce pro reprezentaci státu, orgány státní správy, národní kulturní instituce a instituce s celostátní působností včetně areálů vysokých škol a zdravotnických zařízení.**

**Kumulace institucí celoměstského a celostátního významu, pracovních příležitostí a intenzivního zatížení turistickým ruchem společně s výrazným dopravním zatížením**

**se střetávají s podmínkami pro udržitelný život obyvatel centra a s požadavky na památkovou ochranu městské struktury, parků a zahrad i jednotlivých staveb.**

**Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, v nichž je mezi oblastmi s problémy využití a uchování stávajících hodnot definována oblast celoměstského centra.**

Strukturu centra tvoří smíšená kompaktní a převážně historicky cenná zástavba. Na jeho území jsou dvě významná železniční nádraží, a to Praha-Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží.

Podmínky pro udržitelný život obyvatel centra a požadavky na památkovou ochranu městské struktury i jednotlivých budov jsou v protikladu s vlivem velmi silného turistického ruchu a zátěží automobilové dopravy indukované funkcemi umístěnými v centru a s vysokou koncentrací pracovních příležitostí. Koncentrace pracovních příležitostí negativně ovlivňuje také systém veřejné dopravy. Zejména zatížení centrálního přestupního prostoru Můstek - Muzeum - Florenc je na hranici kapacitních možností systému.

**V aktualizaci č. 1 se v oddíle 4.1 kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) a formálních oprav textu doplňuje odstavce Důvody vymezení o slova „parků a zahrad“, s cílem zpřesnit problematiku oblastí celoměstského centra.**

**4.2 Oblasti osvětové, vzdělávací a rekreačně-společenské - plochy a zařízení pro významné politické, sportovní a kulturní aktivity nadmístního, celostátního a mezinárodního významu (SO)**

~~Vymezené oblasti zahrnují významné veřejné společensko-vzdělávací a rekreační funkce (zoologická a botanická zahrada, holešovické výstaviště, Stromovka, Císařský ostrov) a sportovní funkce (Strahov). Mezi tyto specifické oblasti je zařazeno také výstaviště v Letňanech, které má potenciál vyrůst ve výstaviště celostátního i mezinárodního významu s možností konat nárazové akce pro mimořádný počet účastníků a návštěvníků.~~

**Vymezené oblasti zahrnují stávající veřejná zařízení a areály se společensko-vzdělávacími a rekreačními a sportovními funkcemi. Mezi tyto specifické oblasti je zařazena také rozvojová oblast v Letňanech, která má velký potenciál pro vybudování zařízení celoměstského, respektive celostátního významu s mezinárodním přesahem.**

~~Uvedené oblasti mají celoměstskou a celostátní působnost. U všech oblastí je třeba počítat s vysokou nárazovou návštěvností a tomu odpovídajícími nároky na obslužnou dopravu individuální a hromadnou.~~

~~Vymezené jsou tyto specifické oblasti: Drahaň - Troja - Bubeneč (SO/1) zahrnující zoologickou a botanickou zahradu, holešovické výstaviště, Stromovku a Císařský ostrov, specifická oblast Pražské výstaviště Letňany (SO/2) a specifická oblast Strahov (SO/3).~~

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují specifické oblasti typu SO: Draháň-Troja-Bubeneč (SO/1), Letňany (SO/2) a Strahov (SO/3).

#### 4.2.1 Draháň -Troja - Bubeneč (SO/1)

Jde o území s významnými veřejnými společensko-vzdělávacími a rekreačními funkcemi (zoologická a botanická zahrada, výstaviště Holešovice, Královská obora Stromovka, Císařský ostrov, území Pelc Tyrolky včetně vysokoškolského areálu) s celostátní a celoměstskou působností, vysokou nárazovou návštěvností a tomu odpovídajícími nároky na obslužnou dopravu, individuální a hromadnou.

Část oblasti patří mezi významné pohledově exponované lokality z historického centra města, které by mohl další vývoj negativně ovlivnit. V oblasti se střetávají požadavky návštěvníků, požadavky na další rozvoj území včetně intenzifikace Ústřední čistírny odpadních vod a dostavby vysokoškolského areálu, požadavky na odpovídající dopravní obsluhu území, zhoršené podmínky životního prostředí a požadavky na ochranu přírody a krajiny a pohledových vazeb k historickému centru.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, viz oblasti s vysokou koncentrací celoměstských rekreačních aktivit, oblasti s vysokou kumulací zájmů v návaznosti na Vltavu a Berounku - Draháň - Troja, celoměstská rekreační oblast Troja, oblast nedokončená s další rezervou využití Pelc Tyrolka a dvou přestavbových ploch.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) navrhuje:

- a) v oddílu 4.2.1 se upravuje úkol a) pro podrobnější územně plánovací dokumentaci ve vztahu k přírodnímu parku Draháň-Troja a jeho specifickým podmínkám; důvodem je zdůraznění ochrany přírodních a krajinných hodnot oblasti,
- b) v oddílu 4.2.1 se vkládá podmínka pro následné rozhodování o změnách v území a úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci týkající se ověření a zajištění rozvoje vysokoškolského areálu; důvodem je potřeba stabilizace této funkce v dané oblasti a koordinace jejího rozvoje s rozvojem dopravní infrastruktury, posláním oblasti pro rozvoj volnočasových a rekreačních aktivit ve ztížených podmínkách pro ochranu životního prostředí,
- c) v oddílu 4.2.1 se vkládá nový úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci „prověřit rozsah rozvojových rezerv Pražské botanické zahrady“; důvodem je potřeba koordinace Pražské botanické zahrady s hodnotami a funkčností přírodních lokalit Natura 2000 a přírodního parku Draháň-Troja.

#### 4.2.2 Letňany (SO/2)

Jde o území s rozsáhlými rozvojovými plochami a vybudovanou dopravní infrastrukturou pro hromadnou dopravu včetně stanice metra, které disponuje jedinečným potenciálem pro umístění občanského vybavení výrazně nadmístního celoměstského, respektive celostátního významu. Jádrem území je současné provizorní výstaviště. V oblasti se střetávají požadavky na budoucí významný rozvoj, požadavky budoucích návštěvníků oblasti, požadavky ochrany přírody a krajiny

(zvláště chráněné území Letiště Letňany a EVL NATURA 2000 Praha-Letňany) a požadavky vyplývající z limitů letecké dopravní infrastruktury.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy v souladu s oblastí s významným potenciálem rozvoje pro městskou zástavbu - Letňany výstaviště a s rozvojovým územím s požadavky na změnu koncepce územního plánu - Letňany-jih.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 4.0 písmeno h) až j) navrhuje:

- a) zobecňuje se název oblasti z původního „Pražské výstaviště Letňany“ na „Letňany“.
- b) v oddílu 4.2.2 v odstavci Důvody vymezení se odstraňuje přímé konstatování záměru na vybudování 100 000 m<sup>2</sup> výstavních ploch celostátního i mezinárodního významu.

Vzhledem k současnému vývoji v oboru výstavnictví nelze dotčenou oblast jednoznačně determinovat jako „Pražské výstaviště Letňany“. Území však nadále disponuje obrovským potenciálem pro umístění celoměstsky významného občanského vybavení. V důsledku zobecněné definice oblasti byly rovněž zobecněny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

#### 4.2.3 Strahov (SO/3)

Jde o území velkoryse urbanisticky založené, s bohatými společensko-sportovními tradicemi, jehož jádrem je problematicky využívané, fyzicky i morálně chátrající středisko vrcholového sportu, zejména Masarykův stadion. Spolu s vysokoškolskými kolejemi a neadekvátně užívanými plochami oblast disponuje jedinečným potenciálem rozvoje kulturně-společenských, vzdělávacích, sportovních a všestranně volnočasových aktivit, včetně konání akcí s velkou návštěvností. Oblast má silnou vazbu na oboru Hvězda, což umocňuje její rekreační a relaxační možnosti.

V oblasti se střetávají požadavky na rozvoj oblasti, požadavky na odpovídající dopravní obsluhu veřejnou dopravou a individuální automobilovou dopravou a požadavky památkové ochrany.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, v souladu s vymezením brownfields Strahov, jako plocha k obnově nebo opětovnému využití znehodnoceného území a současně rozvojové území s požadavky na změnu koncepce územního plánu.

V aktualizaci č. 1, se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) nenavrhuje žádné změny.

#### 4.3 Oblasti, kde se střetávají podmínky ochrany přírody a krajiny s požadavky na rekreaci obyvatel, případně s požadavky na těžbu surovin (SP)

Území s přírodními a krajinářskými hodnotami, především v údolích vodních toků, jsou využívána pro krátkodobou rekreaci obyvatel hlavního města. Tato území jsou ve většině

případů součástí přírodních parků a obsahují zvláště chráněná území. Oblasti, které jsou obklopeny kapacitní zástavbou, jsou ohroženy silným tlakem na rekreační využívání. Nároky na rekreaci se dostávají do rozporu s podmínkami ochrany přírody.

Specifické podmínky pro využití jsou v územích, která navazují na probíhající nebo plánovanou těžbu surovin. Nalézají se především v jihozápadní části Prahy a v údolní nivě Vltavy a Berounky. Rekreační využití údolní nivy těchto řek je rovněž ovlivněno polohou v záplavovém území.

~~V ZÚR hl. m. Prahy jsou vymezené tyto specifické oblasti: Rekreační území Dolní Počernice – Běchovice – Černý Most (SP/1), Trojmezí (SP/2), Soutok Vltavy a Berounky (SP/3), Radotínské údolí (SP/4), Prokopské a Dalejské údolí (SP/5), Vidoule – Cibulka – Motol (SP/6), Šárka (SP/7).~~

**V ZÚR hl. m. Prahy jsou vymezeny tyto specifické oblasti: Soutok Vltavy a Berounky (SP/1), Radotínské údolí (SP/2), Prokopské a Dalejské údolí (SP/3), Vidoule - Cibulka - Motol (SP/4), Šárka (SP/5).**

#### **4.3.1 Soutok Vltavy a Berounky (SP/1)**

Území, které má již v současnosti silný rekreační potenciál, leží v záplavovém území s vymezenou aktivní zónou. Obsahuje významná ložiska štěrkopísku, jejichž vytěžením se podstatně promění charakter i využití krajiny. Vzhledem k přírodním podmínkám se zde předpokládá vznik celoměstsky významného rekreačního území s aktivitami vázanými na vodní plochy.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy v souladu s oblastí s vysokou kumulací zájmů v návaznosti na Vltavu a Berounku.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) navrhuje následující:

- a) v oddíle 4.3.1 se doplňuje úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci
  - a) slovy „hospodárným využitím ložiska“; důvodem je uvedení územně plánovací dokumentace do souladu s požadavky § 15 odst. 2 a § 30 zák. č. 44/1998 Sb. (horní zákon).

#### **4.3.2 Radotínské údolí (SP/2)**

Oblast je součástí přírodního parku Radotínsko-chuchelský háj s velkým rekreačním potenciálem. Zahrnuje řadu zvláště chráněných území a dalších ploch s vyšším stupněm ekologické stability. Současně jde o významnou těžební oblast v hranicích hlavního města.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy v souladu se specifickou oblastí s potenciálními střety s požadavky ochrany přírody a krajiny - Radotínské údolí.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) nenavrhují žádné změny.

#### **4.3.3 Prokopské a Dalejské údolí (SP/3)**

Jde o hodnotné přírodní zázemí kapacitních sídlišť Jihozápadní Město v MČ Praha 13 a Barrandov v MČ Praha 5. Současně jde o území s vysoce koncentrovanou rekreační nárazovou návštěvností celoměstského významu, kde se střetávají zájmy ochrany přírody s negativními důsledky vysoké návštěvnosti. Oblast zahrnuje velké množství zvláště chráněných území a dalších ploch s vyšším stupněm ekologické stability. Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy v souladu s oblastí s potenciálními střety s požadavky ochrany přírody a krajiny - Přírodní park Prokopské a Dalejské údolí.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) nenavrhují žádné změny.

#### **4.3.4 Vidoule - Cibulka - Motol (SP/4)**

Území přírodního parku Košíře - Motol se zvláště chráněnými územími a sportovními areály včetně golfového hřiště představuje zejména díky dominantní náhorní rovině Vidoule značný rekreační potenciál pro přilehlé části Prahy 5 a sídliště Jihozápadní Město v MČ Praha 13. V území se střetávají požadavky na rekreační využívání, požadavky na ochranu přírody a krajiny a silné investorské tlaky na zástavbu území, zejména náhorní plošiny Vidoule.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, v souladu s oblastí s potenciálními střety s požadavky ochrany přírody a krajiny - Vidoule - Cibulka - Motol.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) navrhuje:

- a) v oddílu 4.3.4 se v podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území upravuje bod e) kultivace území způsobem vhodným pro rekreaci a sportoviště s vegetačním pokryvem, z důvodu upřesnění podmínek pro umístění sportovních zařízení na území přírodního parku,
- b) v oddílu 4.3.4 se do úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci vkládá bod b) požadující vytvoření nárazníkového pásma mezi okolními intenzivně obydlenými oblastmi a plochami vyžadujícími nižší zátěž, z důvodů zlepšení ochrany zvláště chráněných území uvnitř přírodního parku.

#### **4.3.5 Šárka (SP/5)**

Území s výjimečnými krajinářskými a přírodními hodnotami a s vazbou na blízkou Fakultu tělovýchovy a sportu Univerzity Karlovy, které je vstupní branou do přírodního parku Šárka - Lysolaje, skýtá výjimečný rekreačně-sportovní potenciál pro návštěvníky Prahy 6 i celého města. Tlak na zintenzivnění rekreačních a sportovních činností i na jejich komercializaci se střetává s požadavky na ochranu přírody a krajiny.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, v souladu s celoměstskou rekreační oblastí Tichá a Divoká Šárka a s přírodní osou zeleně.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, úvod kapitoly 4 písmeno h) až j) navrhuje:

- a) rozšiřuje se vymezené území v okolí ulice Evropské, z důvodu zesílení tlaků na intenzivní využití území pro oblast cestovního ruchu a komerční účely, přesahující účely rekreace obyvatel Prahy,
- b) v oddílu 4.3.5 se vkládá podmínka zajištění prostupnosti krajiny pro pěši a cyklisty - důvodem je zvýšení rekreačního potenciálu krajiny.

#### 4.4 Oblasti zasažené provozem letišť (SL)

Existence letišť je obecně vnímána obyvateli navazujících území negativně. Za největší problém je považován hluk z provozu letadel. Proto byla mezi specifické oblasti zařazena území, která jsou ovlivněna hlukem přistávajících a startujících letadel. ~~Souhrnně byla vymezena území, ve kterých jsou překročeny limitní hladiny hluku z leteckého provozu v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č. 148/2006 Sb., tedy území vymezená denní izofonou  $LA_{eq} = 60$  dB a noční izofonou  $LA_{eq} = 50$  dB.~~ Aby byla zabezpečena ochrana obyvatel před účinky nadměrného hluku, byla do specifických oblastí zasažených provozem letišť zahrnuta území, ve kterých schází 5 decibelů k dosažení limitní hladiny hluku z leteckého provozu v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č. 148/2006 Sb. 5dB, tedy území vymezená denní izofonou  $LA_{eq} = 55$  dB a noční izofonou  $LA_{eq} = 45$  dB. Vymezení specifických oblastí zasažených provozem letišť je v souladu s Politikou územního rozvoje ČR, kde se v kap. 4 Koridory a plochy dopravní infrastruktury v bodě (131) L1 v úkolech pro územní plánování uvádí: „a) řešit dopady rozvoje letiště Praha-Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí (zejména hlukové zátěže)“.

Provoz letiště znehodnocuje stávající využití a omezuje rozvoj a funkční využití území v severozápadní a v severní části města. Na území hlavního města jsou čtyři letiště. U letišť Točná a Letňany se území zasažená nadlimitním hlukem omezuje pouze na vlastní plochu letiště. Specifické oblasti ovlivněné provozem letiště jsou proto vymezené pouze pro letiště Praha-Ruzyně a vojenské letiště Praha-Kbely. K jejich vymezení byly využity dostupné hlukové studie leteckého provozu obou jmenovaných letišť.

**Pro letiště Praha-Ruzyně to byla Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění pro Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně z prosince 2009.**

**Pro letiště Praha-Kbely byl využit Návrh ochranného hlukového pásma vojenského letiště Praha-Kbely z dubna 2010.**

Oblasti jsou definovány na podkladě ÚAP hl. m. Prahy v souladu s ostatními vyvolanými problémy, popsány v kapitole Problémy v území.

~~V ZÚR hl. m. Prahy jsou stanovené tyto specifické oblasti: Oblast zasažená provozem letiště Praha-Ruzyně (SL/1), Oblast zasažená provozem letiště Kbely (SL/2).~~

V ZÚR hl. m. Prahy jsou stanovené tyto specifické oblasti zasažené provozem letišť: Ruzyně (SL/1), oblast zasažená provozem letiště Praha-Ruzyně, a oblast Kbely (SL/2), zasažená provozem letiště Praha-Kbely.

#### 4.4.1 Ruzyně (SL/1)

V aktualizaci č. 1 se navrhuje specifická oblast zasažená provozem letišť - Ruzyně SL/1, včetně stanovení podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Oblast je vymezena z důvodů upřesnění dopadů rozšíření dráhového systému letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) o paralelní dráhu v souladu s úkolem z PÚR ČR, úkol L1. Jde o území, ve kterém schází po rozšíření dráhového systému o paralelní vzletovou a přistávací dráhu 5 decibelů k dosažení limitní hladiny hluku v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č. 148/2006 Sb. 5dB, tedy území vymezená denní izofonou LAeq = 55 dB a noční izofonou LAeq = 45 dB.

Předpokládané rozšíření letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území v severozápadní části města.

V podmínkách pro následné rozhodování o změnách v území se uvádí vedle požadavku na respektování kapacitních provozních podmínek letiště a stanovení režimu v okolí letiště ve smyslu podmínek navrhovaných ochranným hlukovým pásmem i požadavky na rozšíření kompenzačních programů na nové projekty k ochraně životního prostředí a na rozvoj občanské společnosti v území dotčeném ochranným hlukovým pásmem letiště. Podmínky pro samotné letiště jsou uvedené v oddílu 5.3.1 Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy, kde je vymezená ve výkresu Problémy v území.

#### 4.4.2 Kbely (SL/2)

Oblast je vymezena z důvodů upřesnění dopadů provozu letiště Praha-Kbely. Jde o území v hranicích hlukového pásma z leteckého provozu letiště, ve kterém schází 5 decibelů k dosažení limitní hladiny hluku v denní nebo noční době podle platného nařízení vlády č. 148/2006 Sb. 5dB, tedy území vymezená denní izofonou LAeq = 55 dB a noční izofonou LAeq = 45 dB.

Provoz letiště má negativní dopady na stávající využití a omezuje rozvoj a budoucí způsob využití území v navazující části města.

Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy 2010, kde je vymezená ve výkresu Problémy v území.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, v úvodu kapitoly 4 písmeno h) až j) navrhuje:

- a) zmenšení specifické oblasti z důvodu existence nových podkladů upravujících rozsah území zasaženého provozem letiště na základě jeho předpokládaného využívání,



- b) v oddílu 4.4.2 se upravují podmínky pro následné rozhodování o změnách v území ve smyslu respektování kapacitních a provozních podmínek letiště,
- c) v oddílu 4.4.2 se ruší podmínka „regulace nové výstavby se zřetelem na dlouhodobě negativní vnímání letadel v blízkosti obytné funkce (přistávání a vzlety)“; důvodem je skutečnost, že na území vymezeném specifickou oblastí se neuvažuje s dalším rozvojem obytné funkce,
- d) v oddílu 4.4.2 se vkládá nový úkol pro podrobnější územně plánovací dokumentaci „umístování citlivých funkcí (bydlení, školství, zdravotnictví) za podmínky prokazatelného splnění legislativních požadavků na kvalitu prostředí, zejména zatížení hlukem“; důvodem je potřeba stanovit režim využití území.

#### 4.5 Údolní niva Vltavy a Berounky (SN)

Řeka Vltava protéká územím hlavního města od jihu k severu. Na jihu se do ní vlévá Berounka jako levostranný přítok. Dva největší vodní toky na území Prahy přispěly erozní činností k utváření pražské krajiny a vzniku tzv. Pražské kotliny. Činností Vltavy vzniklo výrazně zahlobené údolí jako krajinný fenomén ovlivňující historický vývoj města i jeho současnou podobu. Činností Berounky vznikla naopak široká údolní niva.

V údolní nivě, především v historickém jádru centru města, se střetávají zájmy památkové ochrany s dopravním významem řeky včetně požadavků na úpravu vodní cesty a rozvoj přístavů. Podél řek je třeba respektovat přilehlá území nezbytná pro rozliv vody v případě zvýšených průtoků a podmínky ochrany přírody a krajiny. Jmenovitě pak posílení biologických funkcí obou toků, které plní roli biokoridorů nadregionálního významu. Z celoměstského hlediska je významná rekreační funkce obou řek, která však vyvolává tlak na vytváření komerčního zázemí.

**Oblast je definována na podkladě ÚAP hl. m. Prahy v souladu s oblastí s vysokou kumulací zájmů v návaznosti na Vltavu a Berounku.**

Využití této rozsáhlé a různorodé specifické oblasti včetně případných regulativů bude třeba podrobně ověřit v novém územním plánu hl. m. Prahy.

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, v úvodu kapitoly 4, písmeno h) až j) navrhuje:**

- a) v podkapitole 4.5 se vkládá nová podmínka pro následné rozhodování o změnách v území „ochrana panoramatu města, prostorového charakteru nábřeží a průhledů podél toku“; důvodem jsou výsledky podrobného ověření pohledových horizontů historického centra v ÚAP hl. m. Prahy v oddíle č. 2.3.5 Vizuální podmínky území.

**Poloha ve městě, výčet zasažených městských částí a katastrálních území a důvody vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu včetně podmínek pro následné rozhodování o změnách v území a úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v kapitole 4.**

Vymezení specifických oblastí nadmístního a celoměstského významu je součástí výkresů:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

č. 1. Výkres uspořádání území kraje - hl. m. Prahy

Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:

č. O1. Koordinační výkres

č. O2. Celkové zásady uspořádání kraje - hl. m. Prahy

## **5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního, celoměstského, významu - dopravní infrastruktura**

### **Úvod**

Praha, hlavní město České republiky, se nachází v příznivé poloze na území státu i středoevropského prostoru. Je významnou dopravní křižovatkou na průsečíku mnoha dopravních tras.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy zpřesňují plochy a koridory vymezené v Politice územního rozvoje České republiky 2008 schválené usnesením vlády ČR č. 929/2009. Seznam navrhovaných koridorů a ploch dopravy vymezených v PÚR ČR 2008 na území Prahy je uveden v úvodní části oddílu 5. Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

**Právní stav ZÚR hl. m. Prahy před jejich aktualizací č. 1 ovlivnily rozsudky Nejvyššího správního soudu ČR (dále NSS):**

- a) rozsudek NSS čj. 8 Ao 2/2010 ze dne 20. května 2010,**
- b) rozsudek NSS čj. 7 Ao 7/2010 ze dne 27. ledna 2011,**
- c) rozsudek NSS čj. 6 Ao 6/2010 ze dne 2. února 2011,**
- d) rozsudek NSS čj. 6 Ao 4/2011 ze dne 8. září 2011.**

**Nad rámec Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy byly v období po společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, které se konalo dne 25. 7. 2012, vyneseny rozsudky:**

**rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10 A 6/2013 - 103 - 108 ze dne 22. 4. 2013, který ruší veřejně prospěšnou stavbu Z/504 označenou „Nové spojení Praha-Benešov/Bystřice u Benešova“**

**a rozsudky Krajského soudu v Praze:**

**č. j. 50 A 24/2012-64 ze dne 26. 2. 2013, který ruší v ZÚR Středočeského kraje „Koridor propojení Vestec (11/603)-Újezd (D1), tzv. Vestecká spojka“,**

**č. j. 50 A 9/2013-85 ze dne 14. 6. 2013, který ruší v ZÚR Středočeského kraje koridor veřejně prospěšné stavby D005 označenou jako „Koridor dálnice D3: úsek Jesenice-hranice kraje (+ 10x MÚK),**

**č. j. 50 a 8/2013-125 ze dne 12. 6. 2013, který ruší v ZÚR Středočeského kraje veřejně prospěšnou stavbu D300 označenou jako „Plocha rozvoje letiště Praha Ruzyně“.**

**Tyto rozsudky jsou převzaty jako platný právní stav a v rámci aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy není navržena oprava tohoto stavu vzhledem k tomu, že rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10 A 6/2013 - 103 - 108 ze dne 22. 4. 2013 byl vynesena až po společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy a zbývající rozsudky se týkají ZÚR Středočeského kraje.**

Zásluhou dlouhodobé a soustavné územně plánovací činnosti jsou na území hl. m. Prahy jsou koridory a plochy nadmístního a celoměstského významu **vymezeny s využitím podrobnějších dokumentací včetně** součástí Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 ve znění pozdějších změn a úprav. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy potvrzují ucelené

systemy dopravy obsažené v územním plánu, korigují a upřesňují je na základě dosaženého vývoje a doplňují je o některé nové úseky.

**V aktualizaci č. 1 se navrhuje:**

- a) koridor pro chybějící úseky Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) k upřesnění v rámci ÚP včetně lokalizace polohy jeho mimoúrovňových křižovatek a se stavbou okruhu související koridory přivaděčů Rybářka a Čimického, které jsou přímou součástí stavby okruhu a doplňují se podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a upřesňují se a doplňují úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci (na základě zpracovaného vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území); důvodem dokončení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) je přispět ke snížení automobilové dopravy na komunikační síti uvnitř města nabídkou technicky vybavené trasy po okraji Prahy a kontaktní části regionu; podrobnější odůvodnění Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) je uvedeno v pododdílu 5.1.2.1,
- b) nově položka „koridory pozemních komunikací mimo nadřazený komunikační systém“ pro Čimický přivaděč a přivaděč Rybářka z důvodu výše uvedených rozsudků NSS a pro Vesteckou spojku; důvodem vymezení koridoru Vestecké spojky je její dopravní význam a zároveň vedení střídavě územím Středočeského kraje a územím hl. m. Prahy; podrobnější odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.1.3,
- c) redukce šířky koridoru Městského okruhu (MO) k upřesnění v rámci ÚP a korekce průběhu části vymezené trasy koridoru MO v úseku mezi Balabenkou a Hrdlořezy a doplňují se podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci (na základě zpracovaného vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území); důvodem redukce šířky koridoru MO pro nedokončené úseky je skutečnost, že na tyto úseky jsou zpracovány podrobné ověřovací územně-technické studie a byly podrobeny posouzení EIA, což dává dostatečný podklad pro upřesněné vymezení koridoru; odůvodnění MO je uvedeno v pododdílu 5.1.2.3,
- d) koridor územní rezervy pro západní část Vysočanské radiály a doplňují se podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a upřesňují se úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem vymezení koridoru územní rezervy je zpracovaný návrh nového převážně tunelového řešení úseku Vysočanské radiály mezi ulicemi Kbelskou a Balabenkou na úrovni podrobné ověřovací studie, který bude třeba dále upřesnit; současně se navrhuje zrušení koridoru západní části Vysočanské radiály pro upřesnění v rámci ÚP; odůvodnění Vysočanské radiály je uvedeno v pododdílu 5.1.2.4,
- e) navrhuje se podmíněnost výstavby Břevnovské radiály a nad rámec Zprávy o uplatňování ZÚR redukce šířky koridoru Břevnovské radiály k upřesnění v rámci ÚP; důvodem redukce šířky koridoru Břevnovské radiály je skutečnost, že na tyto úseky Břevnovské radiály jsou zpracovány podrobné studie, které jsou dostatečným podkladem pro upřesnění koridoru; odůvodnění Břevnovské radiály je uvedeno v pododdílu 5.1.2.5,
- f) redukce šířky koridoru Prosecké radiály; důvodem jsou podrobnější znalosti o možnostech řešení vyplývající z ověřovacích studií,

- g) koridor Libeňské spojky pro upřesnění v rámci ÚP a doplňují se podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je ponechání možnosti upřesnit umístění stavby v území na základě podrobnější dokumentace,
- h) koridor územní rezervy pro přeložku silnice I/2; důvodem je ochrana území pro případné výhledové umístění přeložky silnice I/2 do polohy umožňující sledovat v regionu novou trasu silnice I/2 mimo centrální zástavbu Říčan (severní obchvat Říčan); koridor územní rezervy ponechává rovněž možnost prověřit jeho využití též pro alternativní umístění úseku tzv. aglomeračního okruhu ve vazbě na křižovatku Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) u Kolovrat,
- i) navrhuje se lokalizace mimoúrovňových křižovatek na úsecích dálnic a rychlostních silnic v Praze vně Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy); důvodem je význam těchto mimoúrovňových křižovatek pro širší spádové území,
- j) koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať Praha - Brno - hranice ČR (-Wien/Bratislava); odůvodnění je uvedeno v pododdílu 5.2.6.1,
- k) zrušení koridoru vysokorychlostní trati Praha - hranice ČR (-Dresden), který se nahrazuje koridorem územní rezervy pro vysokorychlostní trať Praha - hranice ČR (-Dresden); odůvodnění je uvedeno v pododdílu 5.2.6.2; koridor VRT Praha - Plzeň - Nürnberg zůstává jako návrhový beze změny,
- l) koridor územní rezervy pro novou železniční trať Praha - Neratovice - Liberec; odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.2.8,
- m) koridor pro upřesnění v rámci ÚP na modernizaci trati Praha - Kladno včetně III. etapy; odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.2.5,
- n) koridor pro upřesnění v rámci ÚP na úsek železniční trati mezi žst. Praha-Libeň a žst. Praha-Malešice; důvodem jsou komplikované územně-technické podmínky a náročnost dopravního řešení trati mezi žst. Praha-Malešice a žst. Praha-Libeň ve vztahu k výhledovým dopravním potřebám ŽUP,
- o) úprava oddílu 5.2.7 Kombinovaná a nákladní doprava s ohledem na výsledky prověření úkolu v Politice územního rozvoje ČR; podrobnější odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.2.7,
- p) vymezuje se letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), a to plochou zahrnující i novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu RWY 06R/24L, která je rovněž vymezena osou; důvodem je potřeba řešit kvalitní, bezpečné uspořádání systému drah při očekávaném leteckém provozu na letišti mezinárodního významu; podrobnější odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.3.1; upřesňují se odstavce vymezení letišť Praha-Kbely a Praha-Letňany,
- q) ruší se nad rámec Zprávy o uplatňování ZÚR značka přístavu u Jiráskova a Palackého mostu, ve výroku se upřesňuje vymezení lodní dopravy využívané náplavky na terminál osobní lodní dopravy u pravobřežního nábřeží v blízkosti Jiráskova, Čechova a Palackého mostu; odůvodnění je uvedeno v podkapitole 5.4;
- r) navrhuje se rozšíření koridoru trasy metra D pro upřesnění v rámci ÚP mezi depem Písnice na jižním okraji Prahy a náměstím Míru a stanovují se možné směry rozvoje trasy D metra ze stanice Náměstí Míru do centrální oblasti města a od Nových Dvorů západním směrem do oblasti Modřan; odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.5.1;

- s) navrhuje se zrušení koridoru trasy A metra pro upřesnění v rámci ÚP v úseku Motol - letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), náhradou se stanovuje směr rozvoje metra trasy A ze stanice Motol k prověření v rámci ÚP; v souvislosti s výše popsányi změnami se upravují jednotlivá ustanovení oddílu 5.5.1; odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.5.1,
- t) zrušení grafického vymezení celoměstsky významných záměrů kolejové dopravy k prověření v rámci ÚP; důvodem je jejich náhrada koridory a koridory územních rezerv pro tramvajovou dopravu (tramvajové tangenty), územními rezervami pro výhledové zkapacitnění ŽUP v centru Prahy a pro kolejové spojení Praha - Brandýs n. L./Stará Boleslav,
- u) navrhují se koridory tramvajové dopravy, a koridory tramvajové dopravy k prověření v rámci ÚP a koridory územní rezervy pro jižní tramvajovou tangentu, severní tramvajovou tangentu; v této souvislosti dochází k úpravám celého oddílu, odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.6.1,
- v) koridor územní rezervy pro výhledové kolejové spojení Praha - Brandýs nad Labem/Stará Boleslav; důvodem je ochrana území pro případné výhledové spojení uvedených obcí kolejovou dopravou, která by umožnila snížit počet autobusových spojů a rozsah IAD v uvedeném směru; odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.6.2,
- w) koridor územní rezervy pro výhledové zkapacitnění železničního uzlu Praha v centrální oblasti města (Propojení mezi železničními stanicemi Praha-hlavní nádraží/Masarykovo nádraží a smíchovské nádraží/nádraží Vršovice mimo Nuselské údolí); důvodem je ochrana území pro výhledové úpravy řešení ŽUP, podrobnější odůvodnění je uvedeno v oddílu 5.6.3,
- x) nové celoměstsky významné terminály příměstské bus dopravy Depo Písnice, Veleslavín, Smíchovské nádraží, Depo Hostivař, ruší se terminály Písnice, Štěrboholy; odůvodnění je uvedeno v podkapitole 5.7,
- y) u všech vymezených ploch a koridorů se odstraňuje odstavec „Důvody vymezení“, neboť zdůvodňování vymezených ploch a koridorů není v souladu s vyhláškou č. 500/2006, přílohou č. 4 a nepatří do výrokové části, rovněž se u všech vymezených ploch a koridorů ruší odstavec „Vztah k územnímu plánu“, neboť charakteristika oblasti ve vztahu k podrobnější územně plánovací dokumentaci nepatří do výrokové části ZÚR; u vybraných ploch a koridorů se upřesňuje jejich vymezení, podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je upřesnění výrokové části po formální stránce a současně zohlednění nových skutečností vyplývajících z aktuálního vývoje v území,
- z) stanovují se obecné podmínky pro upřesnění ploch a koridorů dopravní infrastruktury v podrobnější územně plánovací dokumentaci a pro následné rozhodování o změnách v území. Tato potřeba nepřímo vyplývá z rozsudků NSS ČR a rovněž tak z jeho judikatury a smyslem tohoto ustanovení je definovat konkrétněji souhrnná pravidla pro upřesňování průběhu dopravní infrastruktury v území v podrobnějších dokumentacích a následných procesech. Mimo jiné i z důvodu toho, že právě dopravní infrastruktura bývá zpravidla tou nejkontroverznější částí územního plánu.

## 5.1 Koridory pro silniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy

V ZÚR hl. m. Prahy jsou vymezeny pouze ty koridory pro silniční dopravu, které jsou součástí tzv. nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy, tedy celoměstsky významné komunikace. Výběr byl stanoven s ohledem na zvolené měřítko ZÚR a tomu odpovídající zobrazitelnost jevů a přehlednost dokumentace v pražských podmínkách a s ohledem na značnou hustotu komunikační sítě nižšího významu přesahující hranice městských částí, jejíž rozsah odpovídá metropolitnímu území s relativně malou plošnou výměrou v porovnání s ostatními kraji ČR. Uvedený výběr je plně v duchu novely stavebního zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů provedenou zákonem 350/2012 Sb., kde je v § 2, odst. 1, písm. h) upřesněn pojem nadmístního významu pro území hl. m. Prahy. V ZÚR hl. m. Prahy jsou tedy vymezeny komunikace mající strategický význam jak pro hl. m. Prahu jako celek, tak i v kontextu nadregionálním a národním. Nad rámec tohoto výběru byly v aktualizaci č. 1 vymezeny některé komunikace mimo nadřazený komunikační systém, z důvodů vyplývajících ze soudních rozhodnutí NSS ČR (přivaděče) a z důvodů koordinace řešení územně plánovací činnosti na území Středočeského kraje (Vestecská spojka).

### 5.1.1 Nadřazený komunikační systém (NKS) hl. m. Prahy

ZÚR hl. m. Prahy vymezují koridory pro ucelený provozuschopný komunikační systém, který vytvoří předpoklady ke zlepšení dopravní obsluhy města. Nadřazený komunikační systém zajistí vhodné směřování vnější automobilové dopravy, umožní odvést tranzitní dopravu převážně mimo silně urbanizovaná území, umožní realizaci velké části vnitroměstských diametrálních vztahů s využitím komunikací s vysokým podílem tunelových úseků, vytvoří předpoklady k uplatnění přísných regulačních opatření na místních komunikacích uvnitř stávající zástavby zejména v centru města a především v Památkové rezervaci v hlavním městě Praze.

Realizace velké části dopravního výkonu automobilové dopravy po nadřazených, technicky vybavených komunikacích v kombinaci s **výraznými** regulačními opatřeními vůči IAD ve městě přispěje z celoměstského hlediska ke zmírnění negativních vlivů automobilového provozu. Dosud chybějící úseky nadřazených komunikací budou řešeny se zřetelem na urbanistické hodnoty území, proto lze předpokládat, že budou navrženy s velkým podílem tunelů. Nadřazený komunikační systém umožní rovněž relativně bezpečný a **plynulý** provoz na komunikacích.

Zprovoznění nadřazeného komunikačního systému **za současného předpokladu dopravně organizačních opatření vedoucích k preferenci veřejné a nemotorové dopravy** vytvoří podmínky k dalšímu rozvoji města a přispěje k vyšší atraktivitě hl. m. Prahy.

V aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy je v oddílu 5.1.1 upřesněno rozčlenění nadřazeného komunikačního systému Prahy do dvou významových skupin. První tvoří koridory dálnic, rychlostních silnic a Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy), druhou skupinu tvoří koridory pozemních komunikací s celoměstským významem (Městský okruh, radiály, spojky a ostatní silnice I. třídy), které by se návrhovými parametry měly blížit významným sběrným komunikacím.

Doplněné podmínky pro následné rozhodování o změnách území sledují potřebu minimalizovat negativní dopady automobilové dopravy vůči okolní zástavbě a území města, zdůrazňují potřebu prioritní výstavby Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) a Městského okruhu před radiálami. Vzhledem k tomu, že radiální komunikace usnadňují radiální dopravní vztahy mezi okrajovými částmi Prahy a centrální oblastí, kterou je třeba chránit před nadměrnou automobilovou dopravou, jejich realizace před zprovozněním obou uvedených okruhů je nežádoucí.

Rozšíření úkolů pro podrobnější územně plánovací dokumentaci sleduje upřesnění požadavků, které by se měly prověřit a dořešit v rámci podrobnější dokumentace.

## 5.1.2 Koridory pro prvky nadřazeného komunikačního systému

### 5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) je dle Politiky územního rozvoje ČR 2008 součástí koridorů kapacitních silnic. Jeho zařazení bude stanoveno v podrobnější dokumentaci s přihlédnutím ke specifickým podmínkám na území Prahy.

Hl. m. Praha, která je významnou křižovatkou dálniční a silniční sítě České republiky a středoevropského prostoru, dosud postrádá propojující **ucelenou** pozemní komunikaci umožňující realizaci dopravních vztahů mezi jednotlivými prvky dálniční a silniční sítě, ~~zate~~ ~~sítě~~, která je (v důsledku historického vývoje na území Čech) do značné míry radiálně směřována k hlavnímu městu.

Územně analytické podklady hl. m. Prahy zdůrazňují potřebu řešit problematiku přetížené komunikační sítě hlavního města automobilovou dopravou. Na podkladě doložených údajů o zatížení sledovaných úseků vybrané komunikační sítě v Praze, vyhodnocení situace na komunikačním systému, vývoje města i s poukazem na probíhající suburbánní proces v regionu kolem Prahy z ÚAP hl. m. Prahy vyplývá potřeba řešit problém tranzitní dopravy i vnější zdrojové a cílové dopravy s využitím Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).

Absence chybějících úseků Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy), který po svém dokončení nabídne technicky vybavenou trasu pro IAD po obvodě Prahy, se velmi negativně projevuje na zatížení komunikační sítě v silně urbanizovaných oblastech hlavního města, což je analyzováno v ÚAP hl. m. Prahy. Pro zlepšení dnešní kritické dopravní situace v hlavním městě je nutné dálniční a silniční síť na jeho okraji a v přílehlé části Pražského regionu propojit okruhem, **avšak v takové poloze, která bude dostatečně atraktivní pro vytvoření nabídky alternativní trasy mimo intenzivně urbanizovaná území.**

Konkrétně se pak absence severozápadního úseku Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) negativně projevuje přetížením významných úseků komunikací v urbanizovaném území městských částí Prahy 6, Prahy 7, Prahy 8. Absence jihovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v úseku mezi Běchovicemi a D1 se velmi negativně projevuje přetížením stávajících komunikací



tranzitní automobilovou dopravou uvnitř kapacitní obytné zástavby na území městské části Prahy 4 (zejména v oblasti Spořilova), na území městské části Prahy 11 (zejména v oblasti Jižního Města), na území Prahy 10 (zejména u Zahradního Města), kde tranzitní těžká automobilová doprava s vysokým podílem kamiónů obtěžuje svými negativními vlivy často kapacitní obytnou zástavbu. Absence uvedené části okruhu se negativně projevuje i na zvýšeném automobilovém zatížení sběrných komunikací procházejících zástavbou Kolovrat, Uhříněvsi, Dolních Měcholup atd.

Po celkovém zprovoznění bude ~~ten~~ **Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)** převádět automobilovou dopravu, která je vůči Praze tranzitní, rozvádět vnější zdrojovou a cílovou dopravu a umožní **rovněž** realizaci **některých** části vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi města.

### **Vztah koridoru Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) k PÚR ČR**

Koridory Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) navržené v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy upřesňují koridory vyjádřené v Politice územního rozvoje ČR 2008, schválené usnesením vlády České republiky č. 929 ze dne 20. července 2009 a jsou s ní v souladu. Dokladem této skutečnosti jsou grafická zobrazení koridorů v PÚR 2008 (viz schéma 5 - doprava silniční), kde záměry jsou vyjádřeny v podobě koridorů a stávající potvrzené úseky dálnic a silnic jsou vyjádřeny jako „stav“, to vše na podkladě se zobrazením hranic států, krajů, obcí s rozšířenou působností, hlavních evropských silnic a hlavních vodních toků (ploch), což umožňuje jednoznačně definovat následující skutečnosti:

Je nezpochybnitelné, že v PÚR ČR 2008 (viz schéma 5 Doprava silniční) je potvrzen stávající úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi, který je v PÚR 2008 dokonce vyjádřen nikoliv jako koridor, ale jako jedna z položek v legendě zahrnutých pod „stav“.

Koridor pro jihovýchodní úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Běchovicemi a dálnicí D1, vymezený v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, navazuje na zprovozněný, PÚR 2008 potvrzený úsek okruhu mezi Horními Počernicemi a Běchovicemi, propojuje jej se zprovozněným úsekem Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) jižně od Prahy, je jednoznačně v souladu s koridorem v PÚR 2008. Má-li být koridor pro jihovýchodní část Pražského okruhu v souladu s PÚR 2008 a má-li tudíž propojit již existující zprovozněné úseky tohoto okruhu u Běchovic a Dobřejovic (jižně od Prahy), což je logické, nemůže být vymezen na území regionu východně od Prahy. Jediná reálná trasa na pražském území mezi Běchovicemi a D1 je východně od Dubče, Uhříněvsi, mezi Kolovraty a Říčany, protože pouze toto území umožňuje realizaci takto významné liniové stavby, jejíž trasa je součástí závazné části platného ÚP hl. m. Prahy a veškerý rozvoj území se této trase od roku 2000, kdy územní plán nabyl účinnosti, přizpůsobuje. Jde tedy o dlouhodobě chráněnou trasu a zároveň dlouhodobě předvídatelnou a očekávanou skutečnost.

## Vztah k TEN-T

Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č.1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech rozvoje Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě v článku 9 odst. 1 hovoří mimo jiné o tom, že silnice a dálnice „míjejí hlavní sídelní útvary na trasách stanovených na síti“. Z logiky celého textu Rozhodnutí vyplývá, že do sítě TEN-T jsou zahrnovány i obchvaty hlavních sídelních útvarů. V této souvislosti je třeba citovat i důležitý článek 4 písmeno e), podle něhož opatření Společenství zahrnují optimální kombinaci oborů dopravy, mezi jinými vytvářením uzlů propojení, které budou v případě zboží umístěny pokud možno mimo městská centra, aby se umožnil efektivní intermodální provoz.

V PÚR 2008 jsou požadavky na síť TEN-T konkretizovány v článku 23: „Trasy, jsou-li součástí transevropské silniční sítě, volit tak, aby byly v dostatečném odstupu od obytné zástavby hlavních center osídlení“. Vzhledem k tomu, že městské části Praha-Suchbát, Dolní Chabry i např. Běchovice jsou ve vnějším okrajovém pásmu hlavního města a Pražský okruh (Silničního okruhu kolem Prahy, v PÚR 2008 označovaný též zkratkou SOP) slouží k odvedení tranzitní dopravy z kompaktní intenzivně urbanizované části města s vysokou koncentrací obyvatel (tedy dále od hlavního centra osídlení), je tento požadavek naplněn i v kontextu Rozhodnutí 1692/96 a PÚR 2008. V rámci možností silně urbanizovaného území hl. m. Prahy, účelu a měřítka ZÚR je uvedený požadavek PÚR 2008 věcně respektován a ošetřen i technickým řešením (tedy tunelovými úseky a dalšími stavebně technickými opatřeními ke zmírňování dopadů dopravních staveb na okolí). V této souvislosti je třeba uvést, že ani případná jiná varianta vedená po území Středočeského kraje nepovede neosídleným územím. Naopak, v posledních dvaceti letech s ohledem na intenzivní urbanizaci pásu kolem Prahy a rozvoji obcí v něm, které nepočítaly s vedením kapacitní komunikace na svých územích, došlo k výraznému plošnému rozvoji, který ještě není zcela uzavřen. Z toho lze vyvodit jednak případný konflikt s rozvojem obcí v tomto pásu, vymezeným v jejich schválených ÚPD, jednak dramatickou změnu pro značnou část obyvatel, kteří do těchto obcí migrovali s cílem najít komfortní bydlení v blízkosti hl. m. Prahy, a vstupovali do tohoto území s určitou právní jistotou podpořenou dlouhodobou kontinuitou ÚPD. Zásadní změna trasování okruhu v ÚPD by tedy pro ně znamenala nepředvídatelnou situaci, na rozdíl od obyvatel žijících v okolí dlouhodobě vymezených a chráněných koridorů, převážně na území hl. m. Prahy.

Otázku souladu trasování Pražského okruhu s principy TEN-T řešil taktéž rozsudek Nejvyššího správního soudu vydaný pod čj. 9 Ao 4/2009 - 111. K případnému rozporu uvádí, že nemůže založit nezákonnost územního plánu: *„Dále je nutno vzít v úvahu charakter zmíněného rozhodnutí - jedná se o vymezení projektů společného zájmu a jejich podpory, včetně finanční. V řízení o změně územního plánu tedy není z žádného z hledisek určených stavebním zákonem relevantní posuzovat, zda v územním plánu navrhovaná či měněná komunikace vyhovuje kritériím uvedeným v rozhodnutí č. 1692/96/EC. Tuto povinnost nestanoví ani samotné rozhodnutí. Otázka, zda silniční okruh kolem Prahy bude či nebude splňovat kritéria stanovená uvedeným rozhodnutím pro transevropskou silniční síť, teoreticky může být posuzována při hodnocení, zda Česká republika přijala nezbytná opatření k dosažení cílů vytyčených rozhodnutím, případně zda předmětná komunikace nebyla označena za projekt*

*společného zájmu ve smyslu rozhodnutí č. 1692/96/EC., aniž by splňovala zde uvedená kritéria. Jakýkoliv výsledek nastíněného posouzení však nemá vliv na zákonnost změny územního plánu.“. Ve vztahu k zásadám územního rozvoje ovšem lze tuto právní úvahu uplatnit taktéž.*

**Proces prověřování a posuzování variant vedení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy)**

Trasování Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) bylo v minulosti předmětem mnoha prověřování a posuzování, ať už v rámci procesů stavebního zákona nebo posuzování vlivů na životní prostředí. Považujeme proto za důležité popsat a shrnout výsledky dosavadních procesů, aby bylo zřejmé, že řešení předkládané v aktualizaci č. 1 ZÚR navazuje kontinuálně na tyto procesy, na které veřejných sektor vynaložil již nemalé prostředky, byla přijata řada rozhodnutí a není možné tedy tyto procesy pominout a jejich výsledky zpochybňovat.

Trasa Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na jihovýchodě Prahy byla v minulosti variantně prověřována a projednávána. V rámci přípravy platného územního plánu hl. m. Prahy v roce 1995 byl zpracován i koncept tohoto ÚP se třemi variantami K, D, R podle varianty trasování jihovýchodní části okruhu - varianty JV-K (jihovýchodní krátká), varianta JV-D (jihovýchodní dlouhá, která odpovídá řešení navrhované aktualizací č. 1) a varianta R (regionální), která částečně odpovídá regionální variantě posuzované v rámci VVURÚ aktualizace č. 1 ZÚR). Varianty okruhu byly podrobeny multikriteriálnímu a environmentálnímu hodnocení zadanému tehdy Ministerstvem hospodářství, s výsledkem doporučujícím variantu JVD. Tyto dokumentace byly zpracovány nezávislými firmami Pragoprojekt a. s. (multikriteriální hodnocení) a UrbioProjekt (environmentální posouzení). Multikriteriální posouzení tehdy konstatovalo, že varianta R by byla nejméně vhodná, jako nejvhodnější tehdy doporučilo variantu K, přičemž hodnocení variant K a D si bylo velmi blízké. V environmentálním posouzení byla doporučena jako nejvhodnější varianta D, a to z titulu relativně nejnižšího počtu kvalitativních a kvantitativních střetů. Ministerstvo hospodářství výsledek těchto porovnání převzalo do zpracování souborného stanoviska ke konceptu územní prognózy VÚC Pražského regionu, tedy územně navazující ÚPD a informovalo o tom i zpracovatele územního plánu hl. m. Prahy dopisem ze dne 3. 10. 1996. Tyto varianty byly hodnoceny i z hlediska dopravního zatížení, a tedy byl stanoven vliv jednotlivých variant z hlediska intenzit provozu na komunikační síť města.

Na základě projednávání byla vybrána varianta D, která byla zahrnuta do návrhu územního plánu v roce 1998, a to na základě usnesení ZHMP č. 22/19 ze dne 31. 10. 1996 k soubornému stanovisku ke konceptu ÚP. Všechny etapy pořizování prošly veřejným projednáváním a vyhodnocováním. Výsledkem celého procesu bylo schválení ÚP Prahy usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 s touto trasou (byť ve výhledu čili v územní rezervě). Usnesením ZHMP č. 22/18 ze dne 25. 11. 2004 byla schválena změna ÚP hl. m. Prahy č. 950, která zařadila tuto část Pražského okruhu do návrhového horizontu ÚP hl. m. Prahy a zároveň byla vyhlášena veřejně prospěšnou stavbou. Stejnou trasu stabilizoval i ÚP VÚC Pražského regionu v roce 2006 a následně i v roce 2011 schválené ZÚR Středočeského kraje. Aktualizace č. 1 ZÚR hl.

m. Prahy tedy potvrzuje v přímé návaznosti na uvedené ÚPD totožnou trasu. Z výše uvedeného vyplývá, že na strategické úrovni v rámci pořizování ÚPD bylo variantní řešení okruhu nejen prověřováno, ale prošlo i řádným veřejným projednáním a výběrem varianty. S ohledem na kontinuitu územního plánování aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy navrhuje koridor Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v trase, která je vymezena v platných podrobnějších územně plánovacích dokumentacích.

Jihovýchodní část Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v úseku mezi Běchovicemi a D1 pod názvem „Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 511: dálnice D1-Běchovice“ byla podrobena procesu EIA, v rámci něhož byly prověřovány a posuzovány čtyři varianty řešení tohoto úseku komunikace (A, B, C, D) se souhlasným stanoviskem Ministerstva životního prostředí čj. NM700/3225/5844/OPVŽP/02 ze dne 26. listopadu 2002 k variantám A, B, které jsou v souladu s trasou dle platného ÚP hl. m. Prahy i koridorem navrženým aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy s tím, že budou respektovány podmínky souhlasného stanoviska.

V návaznosti na výše uvedené kroky probíhá již několik let intenzivní investorská příprava stavby jihovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Běchovicemi a dálnicí D1, do které byly vloženy nemalé veřejné prostředky (rozpracování do úrovně územní řízení).

Koridor pro severovýchodní úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Březiněvsí a Horními Počernicemi (respektive mezi dálnicí D8 a rychlostní silnicí R10), navržený v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, sleduje trasu okruhu vymezenou v platném ÚP hl. m. Prahy, je v souladu s koridorem vyjádřeným v PÚR 2008 a navazuje na zprovozněný úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) u Horních Počernic, který je potvrzen PÚR 2008. Trasa severovýchodní části okruhu je výsledkem prověřování více variantních tras v minulosti i v souvislosti s prověřováním a výběrem variant trasování jihovýchodní části okruhu, které byly postupně opuštěny z urbanistických důvodů i z důvodů komplikovaného průběhu variantních tras okruhu územím v této části hlavního města.

Koridor pro severozápadní úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Ruzyní a Březiněvsí (respektive mezi rychlostní silnicí R7 a dálnicí D8) vymezený aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy sleduje dlouhodobě po desetiletí stabilizovanou trasu okruhu přes Suchdol, která je součástí platného ÚP hl. m. Prahy. Navržený koridor není v rozporu s koridorem vyjádřeným v PÚR 2008, pouze jej upřesňuje.

Severozápadní úsek Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) pod názvem „Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 518 a 519“, byl v r. 2001-2002 posuzován z hlediska vlivů na životní prostředí, tento proces byl završen souhlasným stanoviskem Ministerstva životního prostředí čj. NM700/1327/2020/OPVŽP/02 e. o., ze dne 30. 4. 2002, v němž se konstatuje, že „z hlediska vlivů na životní prostředí lze akceptovat realizaci variant označených v dokumentaci jako S<sub>s</sub> a J, ostatní varianty byly vyloučeny.“ Z hlediska vlivů na životní prostředí MŽP ve stanovisku doporučilo realizovat variantu S<sub>s</sub>, kterou považuje za vhodnější. Varianta J se v uvedeném

stanovisku MŽP uvádí jako krajní řešení, jehož realizaci lze připustit v případě, že projednání konceptu ÚP VÚC Pražského regionu vyloučí možnost realizace varianty S<sub>s</sub>. Pro fázi přípravy bylo uloženo prověřit v rámci konceptu ÚP VÚC Pražského regionu možnosti její realizace, a to v kombinaci s „nízkovodním“ mostem dle schváleného ÚP hl. m. Prahy. Ve stanovisku MŽP se též konstatuje, že variantu S<sub>s</sub> nemá v územním plánu žádná obec, jejímž správním územím by tato varianta vedla. Rovněž je uvedeno, že varianta S<sub>s</sub> není v souladu se schváleným ÚP hl. m. Prahy a v případě schválení varianty S<sub>s</sub> v ÚP VÚC Pražského regionu bude nutné projednat a schválit změnu ÚP hl. m. Prahy se zahrnutím návrhu výstavby mostu v Troji a tunelového napojení na již vybudovanou čtyřpruhovou komunikaci ukončenou nad ZOO v Čimicích.

Již z uvedených skutečností je zřejmé, s jakými problémy, komplikacemi a druhotně i dopady do cenného území oblasti Troji je varianta S<sub>s</sub> severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) spojena.

Varianta S<sub>s</sub> nebyla do ÚP VÚC Pražského regionu ani do územních plánů obcí v Pražském regionu zahrnuta. K požadovanému „nízkovodnímu mostu“ dle platného ÚP hl. m. Prahy“ dle požadavků ve výše uvedeném stanovisku MŽP je třeba zdůraznit, že v platném ÚP hl. m. Prahy byla pro tzv. „nízkovodní most“ vymezena pouze územní rezerva ve vazbě na stávající komunikační síť v Trojské kotlině. Územní rezerva pro silniční most v platném ÚP byla vymezena pouze za účelem ochrany území před záměry, které by výstavbu nového mostu znemožnily. Priorita ochrany výjimečného rekreačního, přírodního i kulturního potenciálu Trojské kotliny s jejími celoměstsky významnými funkcemi (ZOO, botanická zahrada, Trojský zámek, krajinné hodnoty uvnitř urbanizovaného území) pro obyvatele a návštěvníky Prahy se stala v následujících letech (též v důsledku znehodnocování příměstské krajiny kolem Prahy probíhající suburbanizací) natolik naléhavou a zásadní, že v souvislosti s variantou S<sub>s</sub> požadovaný další silniční most přes Vltavu s tunelovými úseky, které by umožnily napojení na čtyřpruhovou komunikaci ukončenou nad ZOO v Čimicích, (ve smyslu uvedeného stanoviska MŽP), je nepřijatelný s ohledem na negativní dopady, které by takové řešení znamenalo pro dotčenou oblast. Na základě zpracovaných dopravně inženýrských analýz, kdy byly ověřovány účinky takového dopravního spojení, je zřejmé, že by došlo k zavedení intenzivní dopravy do hustě urbanizovaného území Bohnic a Kobylis. V nové koncepci dopravy, která byla prověřována během prací na konceptu ÚP hl. m. Prahy v roce 2009 se ze všech uvedených důvodů v západní části Trojské kotliny výhledově uvažuje pouze s mostem pro tramvajovou dopravu, pěší a cyklisty, který bude vymezen v podobě územní rezervy, umožňující hledat dále citlivé řešení. Pro automobilovou dopravu nebude tento most určen, aby nedocházelo k nežádoucímu navýšení automobilové dopravy v území Trojské kotliny se všemi z toho plynoucími negativními dopady do rekreačního území.

Dále je třeba uvést, že Ministerstvo životního prostředí svým vyjádřením č. j. 676b/0PVI/04 ze dne 6. 8. 2004 potvrdilo, že předložená dokumentace pro územní rozhodnutí na stavbu severozápadního úseku Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) není se stanoviskem MŽP k EIA v rozporu.

Na téma variant řešení Pražského (Silničního okruhu kolem Prahy), zejména pak na severozápadě Prahy, bylo pořízeno mnoho srovnávacích multioborových

dokumentací s cílem porovnat dopady a přínosy variant trasování okruhu. Při zpracování aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy se vzaly v potaz výsledky těchto studií, zejména z doby posledních deseti let. V drtivé většině případů je v rámci variantního posouzení jednoznačně vyjádřena podpora stabilizovanému řešení, které je navrženo i v aktualizaci č. 1. Uvedené studie a dokumenty je tedy možno považovat za výchozí podklady využité i při zpracování aktualizace č. 1. Uveden je zde výčet těch nejdůležitějších, které jsou zpracovateli k dispozici a které byly v novodobé historii na toto téma zpracovány a poznatky z vybraných dokumentů posledního období od roku 2007.

#### Seznam dokumentace vztahující se k porovnání variant trasování severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy)

	Název	Zpracovatel	Rok
1	Vnější okruh ZKS - Srovnávací studie roztocké a suchdolské varianty I.	PÚDIS Praha	1991
2	Suchdol - Sedlec / Urbanistická studie / Průzkumy a rozbor	VHE, PÚDIS	1991
3	Vyhodnocení variant expresního okruhu v severní části Prahy	ÚHA hl. m. Prahy	1992
4	Posouzení důsledků volby variantního řešení expresního okruhu v Praze 6 - Suchdole	City Plan, s. r. o.	1993
5	Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 1. Rozbor problematiky	FS ČVUT	1994
6	Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 2. Rozbor a vyhodnocení	FS ČVUT	1994
7	Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 3. Zásady pro návrh trasy	FS ČVUT	1994
8	Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: Průzkumy a rozbor	VHE	1994
9	SUCHDOL - SEDLEC Varianty komunikační sítě v návaznosti na silniční okruh v Suchdole	VHE a spol. architektonická kancelář, s. r. o.	1995
10	Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: Varianty komunikační sítě v návaznosti na silniční okruh v Suchdole	VHE	1995
11	Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: Prověření podmínek rozvoje v souvislosti s průchodem Expresního okruhu Suchdolem	VHE	1997
12	Urbanistická studie Praha - Sedlec	FA ČVUT	1999
13	Suchdol - urbanistická studie kolem silničního okruhu: Návrh regulačního plánu	FA ČVUT	2002
14	Stanovisko MŽP k hodnocení vlivů na Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně - Březiněves	MŽP	2002
15	Posouzení variant J a S <sub>s</sub> severozápadního segmentu SOKP	Mott MacDonald	2007
16	Rešerše a oponentní posudek na studii „Posouzení variant J a S <sub>s</sub> severozápadního segmentu SOKP“, MMD, 2007	FAST VUT Brno	2008
17	Pražský silniční okruh, stavby 518, 519, posouzení variant S <sub>s</sub> a J	CityPlan, spol. s r. o.	2007

	Název	Zpracovatel	Rok
18	Hodnocení variant Pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí *	RNDr. Jan Maňák, EKOAIR	2008
19	Dopravně-inženýrské podklady pro vyhodnocení efektivnosti staveb 518 a 519 Pražského okruhu *	TSK – ÚDI	2008
20	Porovnání varianty J a S <sub>s</sub> staveb č. 518 a 519 severozápadního okruhu města Prahy - podklady pro technickou komisi	Jacobs Consultancy, Ing. Jiří Lebeda	2008
21	Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy	Ekola group, s.r.o.	2012

\* Takto značené dokumenty jsou dílčími podklady pro položku č. 20

***Posouzení variant J a S<sub>s</sub> severozápadního segmentu SOKP, Mott MacDonald, 2007***

Ve své podstatě se nejedná o srovnávací studii, ale o posouzení variant řešení S<sub>s</sub> a J ze tří úzce stanovených hledisek resp. otázek zhotovení oponentního propočtu nákladů variant, harmonogram uvedení okruhu do provozu a průkazu realizovatelnosti varianty S<sub>s</sub> v prostoru mezi Ústavem pro jaderný výzkum v Řeži a Národní přírodní památkou Větrušická rokle. Závěrem je mimo jiné konstatování, že „studie vyvrátila dosavadní názory, které tvrdily, že varianta S<sub>s</sub> je dražší než varianta J, nezahájení stavby znamená oddálení uvedení SOKP do provozu na neurčito, průchodnost Řeží mezi ÚJV Řež a NPR Větrušická rokle není možná, tedy stavba není realizovatelná“. Z hlediska zpracování ÚPD a posouzení variant řešení v rámci ÚPD není primární otázkou výše investičních nákladů, ale zejména funkce a dopady stavby.

Další studií sledovaný aspekt - otázka časová, je podle názoru zpracovatele aktualizace č. 1 ZÚR dosti podhodnocena v odhadu předprojektového období a nebere v potaz dosavadní procesní poznatky při přijímání ÚPD na úrovni kraje, obcí a hl. m. Prahy a časovou náročnost přípravy staveb. Na rozdíl od závěrů studie, považujeme odlišná řešení, která nejsou dlouhodobě sledována v ÚPD, jako velmi problematicky projednatelná i s ohledem na dosavadní legitimní očekávání samospráv obcí a jejich občanů a v potaz je třeba vzít i případné soudní přezkumy. Proto považujeme 18 měsíců na změnu dvou zásad územního rozvoje a na změnu více než 10 územních plánů obcí včetně hl. m. Prahy za nerealistický odhad, postavený na zřejmě pouhém součtu nezbytných a minimálních lhůt pro zhotovení a projednání dokumentací. Už samotný předpoklad souhlasu samospráv s pořízením takové změny je s ohledem na doposud učiněná rozhodnutí více než pochybný.

Třetí otázka se týká lokality mimo území hl. m. Prahy.

K této dokumentaci byl Ministerstvem životního prostředí objednan oponentní posudek u VUT Brno, zpracovaný ing. Petrem Holcnerem, PhD. v srpnu 2007.

***Pražský silniční okruh, stavby 518, 519, posouzení variant S<sub>s</sub> a J, CityPlan, s. r. o., 2007***

Tato srovnávací studie, resp. posudek variant S<sub>s</sub> a J se zaměřil na dopravní posouzení variant z hlediska schopností co nejdříve plnit požadované funkce, a to na základě analýz dopravních intenzit získaných z dopravního modelu ČR a Středočeského kraje.

Dále analyzoval rizika variant z hlediska přípravy staveb, porovnání úrovně bezpečnosti a plynulosti provozu, prověření návrhových parametrů a hodnotil ekonomické přínosy variant. Studie obsahuje poměrně obsáhlou grafickou přílohu s analytickými výstupy z dopravního modelu reprezentující různé modelové scénáře. Oproti předchozímu uvedenému materiálu se jedná o výrazně komplexnější dokument s rozsáhle provedenými analýzami. Součástí je i SWOT analýza obou variant. Závěry posudku jsou mimo jiné následující:

*„Ze zjištění vyplývá, že v kontextu hodnocených kritérií je pro realizaci vhodnější varianta „J“ a to z následujících důvodů:*

- *výrazně lepší účinnost,*
- *příznivé rozdělení intenzit doprav mezi Pražským a Městským okruhem,*
- *zajištění dopravní obslužnosti dotčeného území,*
- *výrazně nižší rizika zpoždění projektové přípravy staveb,*
- *vyšší ekonomická efektivita.*

*Zpracovatel posouzení upozorňuje na skutečnost, že vzhledem k dynamickému rozvoji ovlivněného území, které není v souběhu s adekvátním rozvojem silniční sítě, lze očekávat další závažné zhoršení situace, a to i v širším území hl. m. Prahy. Další průtahy při přípravě staveb 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, jako spojnice nadřazení komunikační sítě, tj. kongesce, časová zdržení a škody na zdraví a majetku osob.*

*Zejména je důležité upozornit, že nižší účinnost silničního okruhu SO v poloze „S<sub>s</sub>“ je pro dělbu intenzit dopravy mezi Silničním a Městským okruhem natolik zásadní, že lze konstatovat:*

- *Městský okruh a návazné radiály nejsou na toto zvýšení intenzit dimenzovány a nelze je již na tuto situaci snadno technicky adaptovat.*
- *Při variantě „S<sub>s</sub>“ je nutno učinit další související opatření v dopravní infrastruktuře (definovaná v posudku), která je třeba započítat do srovnávacích investičních nákladů.*

*Nejzávažnější je realizace (velmi účinného a dopravně užitečného) propojení Prahy 6 a Prahy 8, která oslabuje největší nevýhodu varianty „S<sub>s</sub>“ tj. výrazné snížení významu pro dopravní vztahy v rámci Prahy. Toto spojení, které není v územním plánu, bude vzhledem k vazbám na obou březích mimořádně obtížně projednatelné a značně nákladné.*

*Varianta „S<sub>s</sub>“ se jeví celkově technicky snazší, což má však dva základní aspekty:*

- *technické problémy, vynucená opatření a odpor dotčených obcí nebyly ještě s dostatečnou měrou odhaleny a jsou tedy skryté,*
- *menší dopravní účinnost má natolik závažné důsledky, že ani případné výrazně nižší investiční náklady nemohou volbu takové varianty zdůvodnit.*

*Zásadní nesoulad s územně plánovací dokumentací je pak již jenom dalším faktem, který zvyšuje možnost nárůstu problémů při pokusu o realizaci této varianty, což může vést ke značným zpožděním a společenským ztrátám, a to i na zdraví a životech účastníků silničního provozu.“*



K závěrům tohoto posudku lze podotknout, že ze znalosti projednávání ÚPD v hl. m. Praze lze potvrdit, že pravděpodobnost projednatelnosti silničního spojení mezi Prahou 6 a Prahou 8 je téměř nulová, a to s ohledem na chráněné přírodní lokality na obou březích (včetně lokality NATURA) a zcela jistě i nesouhlas dotčených městských částí a obyvatel intenzivně obydlených sídelních útvarů, např. sídliště Bohnice.

*Porovnání varianty J a S<sub>s</sub> staveb č. 518 a 519 severozápadního okruhu města Prahy - podklady pro technickou komisi, Jacobs Consultancy, Ing. Jiří Lebeda, červen 2008*

Dokument porovnával obsažně varianty J a S<sub>s</sub> (s podvariantami) po stránce dopravního posouzení, analýzou situace v územním plánování, posouzení vlivu na životní prostředí (z hlediska imisí a hluku), ekonomickým posouzením a po právní stránce. V rámci dopravního posouzení byla provedena pro tuto studii aktualizace dopravně inženýrských výpočtů i imisní a hlukové výpočty včetně aktualizace propočtů investičních nákladů provedená u dvou na sobě závislých společnostech (Hodnocení variant Pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí, RNDr. Jan Maňák, EKOAIR, 2008, Dopravně-inženýrské podklady pro vyhodnocení efektivity staveb 518 a 519 Pražského okruhu, TSK - ÚDI, 2008, Výpočty investičních nákladů - SUDOP Praha, Valbek s.r.o., 2008). Ze závěrů studie mimo jiné vyplývá:

- *„Podle vypočtených celoměstských dopravních charakteristik je nevhodnější varianta J, která má nejvýraznější vliv na snížení zatížení komunikační sítě v obydlených oblastech a plynulost provozu na kapacitních rychlostních ulicích v Praze.*
- *Z hlediska stavu územní a předprojektové přípravy je varianta J zcela bezproblémová, naopak varianty S<sub>s</sub> jsou v rozporu s veškerou územně plánovací dokumentací a kromě dokumentace EIA bez jakékoli předprojektové přípravy.*
- *Podle hodnocení vlivů na životní prostředí jsou obě varianty proveditelné. Varianta J má lépe popsané a podle hodnocení EIA závažnější vlivy na okolí své trasy, přímé působení varianty S<sub>s</sub> na okolní sídla je méně negativní, avšak s některými neřešenými problémy.*
- *Varianta J má kladný vliv na snížení imisí CO, NO<sub>x</sub> a PM<sub>10</sub> podél hlavních ulic v Praze cca o 30 % a snížení ekvivalentních hladin hluku o 0,5 – 3 dB(A).*
- *Ekonomické hodnocení nevyklučuje žádnou z posuzovaných variant, vzhledem k zásadnímu ekonomickému přínosu okruhu v jakémkoli provedení jsou všechny navržené trasy ekonomicky proveditelné. Podle kritéria nejvyšší čisté současné hodnoty projektu je nejvhodnější varianta J, varianta S<sub>s</sub>B (bez přivaděče) má nejlepší parametry návratnosti investic a poměru výnosů k nákladům.*
- *Případné navýšení investičních nákladů (zatím nepřipravené) varianty S<sub>s</sub>B cca o 30 % ze současných předpokladů povede k jednoznačné ekonomické výhodnosti varianty J dle všech spolehlivých srovnávacích ekonomických indikátorů.*
- *Varianta J je podle většiny kritérií výrazně vhodnější, v ostatních případech (životní prostředí, ekonomické hodnocení) je preference varianty J méně jednoznačná a výstupy hodnocení obsahují i jednotlivé argumenty pro variantu S<sub>s</sub>.*
- *Nejdražším řešením je pokračování v „nulové variantě“. Pokud spojení obou břehů Vltavy na okraji města nebude realizováno ani za dalších deset let,*

***čtyřpruhový tunel pod Vltavou na pražském městském okruhu nebude téměř žádným zlepšením dnešního stavu. Další dlouhodobé odkládání realizace staveb by mohlo vyústit až v úplné zastavení této stavby a neuzavření okruhu, jako se stalo při přípravě stavby okruhů kolem Mnichova či Budapešti.“***

Studie v podstatě potvrdila závěry předchozího posudku zpracovaného firmou CityPlan. Pro některé aspekty byly pro tento účel zpracovány doprovodné dílčí podklady, které významně přispívají ke komplexnosti a tím i věrohodnosti celé studie. Např. v aktualizaci dopravně inženýrských výpočtů provedených TSK-ÚDI jsou velmi rozsáhle analyzovány nejen rozdíly mezi variantami, ale i podrobná analýza dopravní funkce okruhu včetně rozboru podílu jízd osobních automobilů s rozdělením na vnitroměstské, vnější a tranzitní jízdy, analýzu jízd pomalých vozidel, které patří k nejdůležitějším zatěžovatelům životního prostředí (těžká nákladní doprava). Z této analýzy je patrné, proč dochází při oddalování okruhu od území hl. m. Prahy ke snižování jeho dopravní účinnosti. Důvodem je především fakt, že většinu dopravních vztahů tvoří vnější jízdy, mající zdroj mimo území města a cíl na území města anebo naopak. Nezanedbatelná je i část vnitroměstských jízd, které jsou nejcitlivější na vzdálenost od jádrového města. Analyzována byla i úspora času realizací okruhu, která je vyšší v případě varianty J. Kvantifikovány byly i přínosy k odlehčení vnitroměstských komunikací, které jsou u varianty J vyšší. Zpracovatelé také došli k závěru, že nelze potvrdit argument, že varianta S<sub>s</sub> přispívá k oddělení dopravy tranzitní od dopravy místní. Závěrečným shrnutím je pak varianta J jako výhodnější než varianta S<sub>s</sub> z hlediska dopravní účinnosti.

Dalším dílčím podkladem bylo *Hodnocení variant Pražského okruhu v úsecích 518 a 519 z hlediska emisí v Praze, RNDr. Jan Maňák EKOAIR*. To na základě prognóz dopravně inženýrských údajů provedlo porovnání emisní situace. Závěry jsou následující: ***„Z hlediska emisí všech 4 sledovaných znečišťujících látek se varianta J jeví jako nejvýhodnější, jednak proto, že má celkově nejnižší množství emisí a jednak proto, že nejméně zatěžuje emisemi centrální část Prahy. Naopak nejméně vhodná je varianta 0, při které by docházelo na většině dopravních tras v Praze k mnohem vyšším emisím, na severní části Městského okruhu (tunely Blanka) až k 6-13-násobným ve srovnání s variantou J.“*** Pro odůvodnění nevhodnosti oddálené varianty okruhu jsou v závěru shrnuty následující příčiny vyšší zátěže ovzduší této varianty:

- 1) „Největší část dopravy v Praze je tvořena buď dopravou vnitroměstskou nebo dopravou, která má ve městě počátek nebo konec. Tranzitní doprava tvoří jen malou část. Severní část Pražského okruhu by měla proto řešit zejména dopravu v Praze.***
- 2) Čím dále od centra povede severní část Pražského okruhu, tím méně bude pro dopravu v Praze využívána. Jednoduše řečeno, pojedě-li někdo z Ruzyně do Vysočan nebo z Počernic do Suchdola, rozhodně nezvolí nejméně o 10 km delší trasu kolem Libčic n. Vltavou, ale pojedě do centra přes Městský okruh. Naopak v případě jižní varianty Pražského okruhu bude výhodnější využít tuto trasu a vyhnout se riziku ucpaného centra.***
- 3) Z těchto faktů vyplývá, že na rozdíl od jižní varianty bude v případě severních variant vznikat mnohem větší tlak na dopravu uvnitř Prahy, zatímco kapacitní Pražský okruh bude využíván podstatně méně.***

- 4) *Protože ale vnitroměstské komunikace včetně Městského okruhu nebudou na takový dopravní tlak dimenzované, budou na nich pravidelně vznikat kongesce.*
- 5) *Při kongescích mnohokrát stoupá množství emisí znečišťujících látek produkované motory automobilů, jednak v důsledku neustálé akcelerace a brždění, jednak v důsledku emisí při stání v kolonách.*
- 6) *Z tohoto důvodu bude množství emisí vyprodukované dopravou uvnitř Prahy podstatně vyšší, než by odpovídalo prostému rozdílu intenzit dopravy ve variantách J a S.“*

Z hlediska rozsahu zpracování je tato studie stěžejním, vyčerpávajícím a objektivně zpracovaným materiálem hodnotícím obě principiální varianty. Lze tedy považovat její závěry i nadále za aktuální a relevantní i jako nejvýznamnější podklad (právě pro svou komplexnost) z výše uvedených důvodů pro zpracování ÚPD a rozhodování o variantách řešení včetně aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Tato studie sloužila i jako podklad pro posuzování variant okruhu skupinou odborníků zřízených vládou ČR.

#### **Posouzení variant skupinou odborníků zřízenou vládou ČR**

Strategický význam Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) potvrdila Vláda ČR, která svým usnesením ze dne 19. 9. 2007 uložila ministrům dopravy a životního prostředí ustanovit skupinu odborníků, která vyhodnotí variantní řešení výstavby silničního okruhu kolem Prahy. Tato skupina byla ustanovena v dubnu 2008 ve složení pěti zástupců jmenovaných Ministerstvem dopravy a pěti zástupců jmenovaných Ministerstvem životního prostředí. Podkladem pro jednání skupiny byly i některé výše uvedené dokumenty.

Tato skupina odborníků dospěla na svém zasedání dne 2. 9. 2008 mimo jiné k následujícímu: *„Na základě rozsáhlé rozpravy, prostudovaných zpracovaných hodnotících studií a vlastních poznatků a kritérií přijala skupina odborníků následující stanovisko: Doporučuje k realizaci variantu silničního okruhu kolem Prahy v trase jižního vedení (označení „J“). Členové skupiny, kteří se neztotožnili se společným stanoviskem (v počtu 2) zpracují své vlastní vyjádření, které bude přílohou tohoto záznamu.“* Ze záznamu ze zasedání skupiny je tedy patrné, že šlo o většinový názor této mezirezortní skupiny odborníků, která potvrdila výsledky porovnávání variant řešení a aktuálnost sledované varianty severozápadního segmentu okruhu v trase dle platného ÚP hl. m. Prahy a ÚP VÚC Pražského regionu.

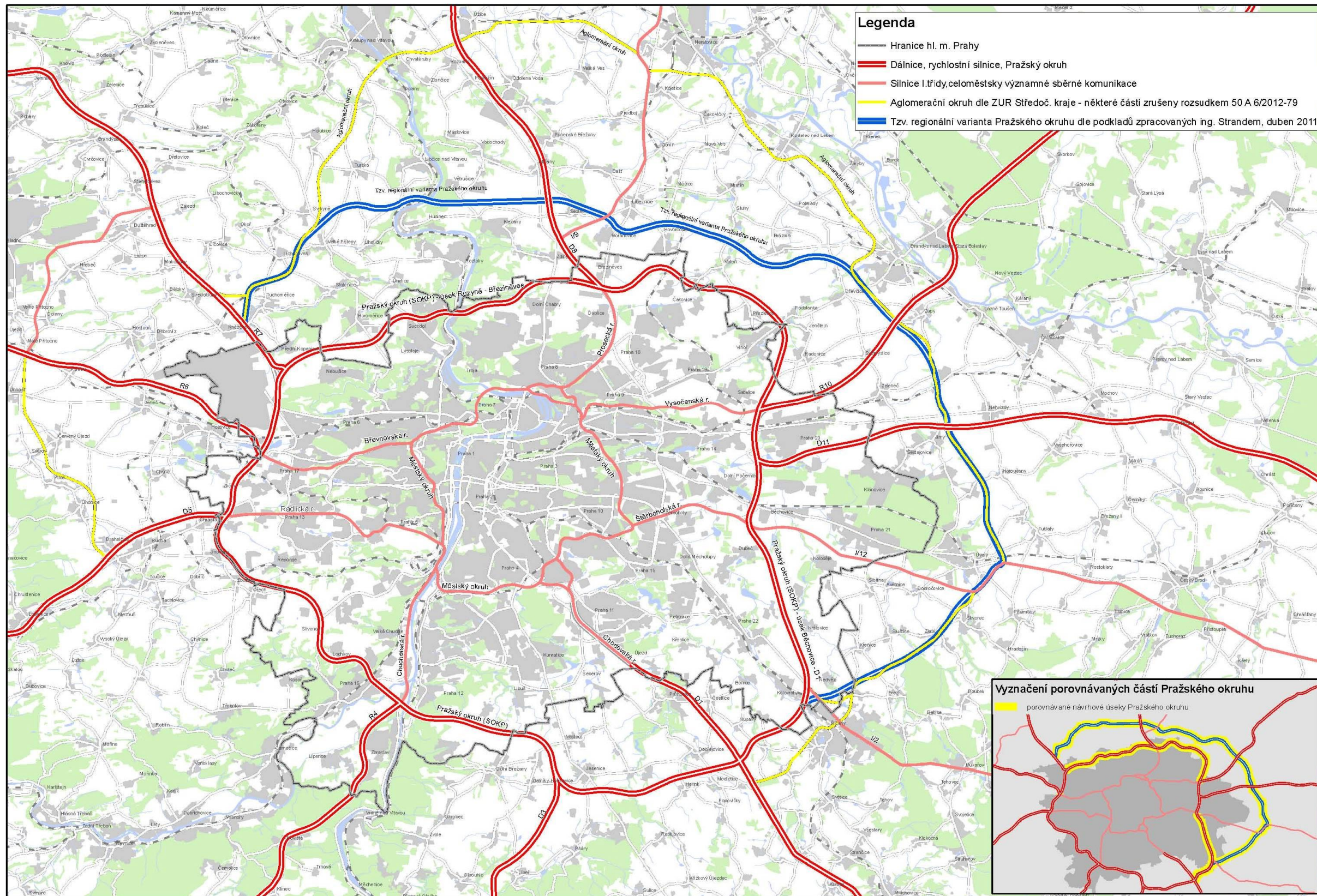
#### **Námět tzv. Regionální varianty**

Některé městské části hl. m. Prahy podaly ke Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy podnět, požadující prověření alternativní trasy Pražského okruhu, tzv. regionální varianty, tj. koridoru 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 zpracování (viz následující schéma č. 1).

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 (které převzaly trasu okruhu z dříve platného ÚP VÚC Pražského regionu). Je rovněž v rozporu s platným ÚP hl. m. Prahy. 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.

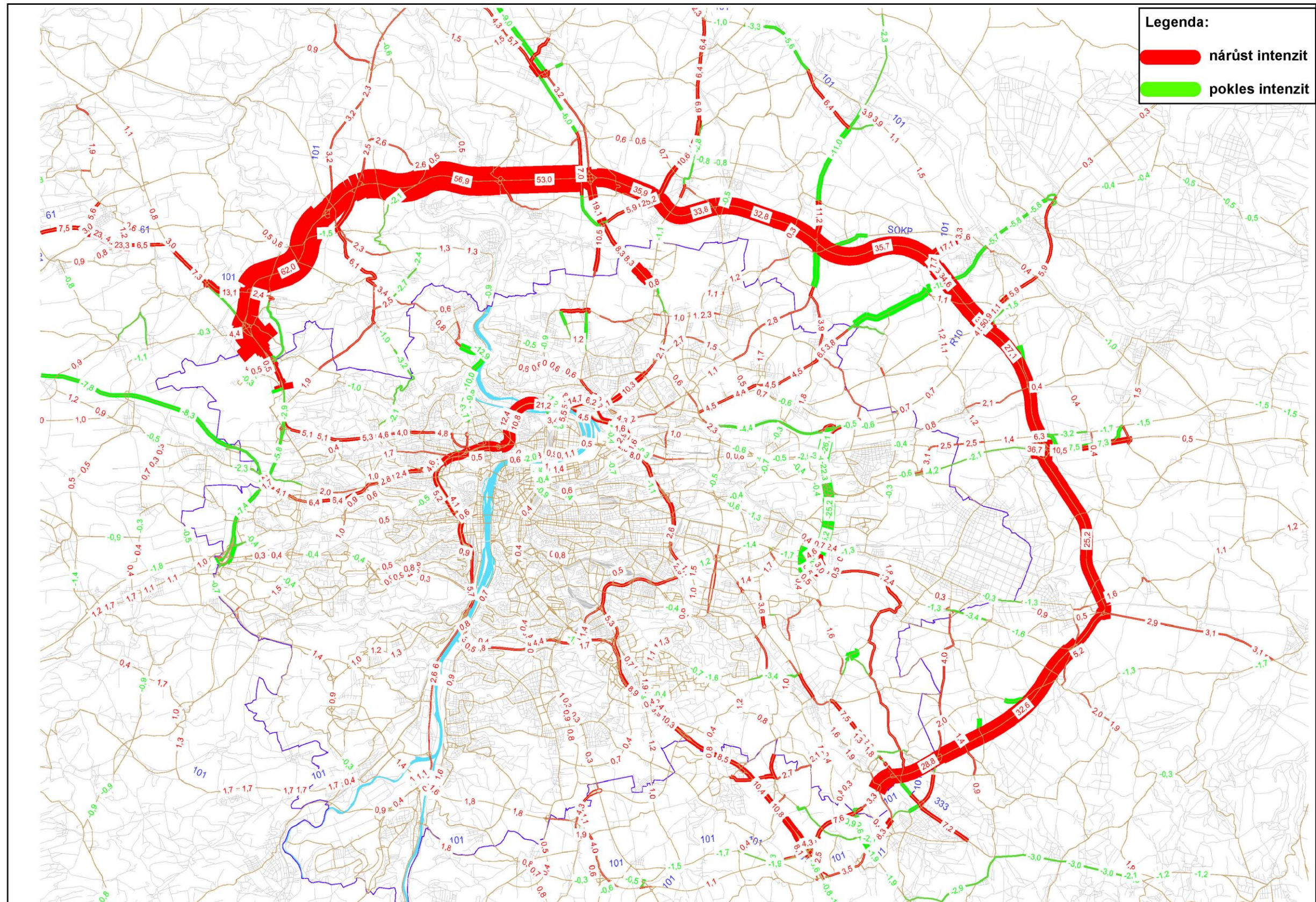
Úvahy o regionální variantě Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) jsou iniciovány nesouhlasem některých dotčených městských částí na okraji Prahy s trasou okruhu dle platného ÚP. V této souvislosti je třeba upozornit, že stabilizace a příprava významných liniových dopravních staveb v území je velmi zodpovědný, dlouhodobý a komplikovaný proces, který nelze podceňovat. Soustavné zpochybňování schválené územně plánovací dokumentace posiluje nedůvěru ve společnosti, nahrává spekulativnímu chování a ve své podstatě posiluje rovněž pocity nejistoty občanů. Tento aspekt nebyl nikde podrobně vyhodnocen.

Současně je třeba uvést, že byl vzat v potaz i negativní postoj obcí ve Středočeském kraji, které několikrát deklarativně a společně projevily svůj zásadní nesouhlas vůči alternativnímu vedení okruhu přes svá území. Nelze tedy přijmout často uváděný argument, že z důvodu sporů, které provází stabilizované řešení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy), by byla časově bližší jeho realizace na území Středočeského kraje, když ani kraj, ani obce tuto variantu nemají v platné ÚPD, a navíc deklarují svůj nesouhlas s takovým řešením. Tou je např. výzva ze dne 3. dubna 2008 na základě shromáždění zástupců samospráv 16 obcí, kterých by se dotýkalo vedení okruhu v trase tzv. varianty S<sub>s</sub>, která odpovídá i části alternativního námětu Regionální varianty. V této výzvě jednoznačně vyslovili podporu řešení dle platných ÚPD a vyzvali k urychlené přípravě okruhu s cílem co nejrychlejší realizace (výzva je citována i ve studii Jacobs Lebeda).



**ZUR HL. M. PRAHY - AKTUALIZACE Č.1  
SCHÉMA Č. 1**

Zákras vedení nadřazených komunikací hl. m. Prahy včetně Pražského okruhu ve stavu dle ZUR HMP - aktualizace č.1 a ZUR Středočeského kraje a podnětu uplatněného MČ na tzv. regionální variantu Pražského okruhu



**ZUR HL. M. PRAHY - AKTUALIZACE Č.1  
SCHÉMA Č. 2**

Rozdílový kartogram zatížení komunikační sítě -  
změna zatížení na komunikační síti, pokud by byl realizován Pražský okruh  
podle tzv. regionální varianty oproti řešení dle aktualizace č.1a ZUR Středočeského kraje

Pro tento alternativní podnět byly provedeny (v návaznosti a s obdobou doposud zpracovaných hodnocení variant okruhu - viz výše citované dokumenty) dopravně inženýrské analýzy v rámci výhledového dopravního modelu hl. m. Prahy spravovaného Útvarem rozvoje hl. m. Prahy (ÚRM - projektant ZÚR i Aktualizace č. 1 ZÚR). K této činnosti je ÚRM pověřen zřizovací listinou, a to zejména pro potřeby územního plánování hl. m. Prahy a pro ověření variant plánovaných tras dopravních sítí, včetně podkladů pro posuzování vlivů na udržitelný rozvoj a životní prostředí města. Pro dopravní modelování ÚRM využívá prostředí PTV VISION (program VISIUM a další), jednoho z celosvětově užívaných modelovacích softwarů v dopravě od německé firmy PTV Karlsruhe. S cílem co největšího přiblížení sofistikovaného matematického modelu reálnému dění v dopravě se využívá nejen vlastního odborného zázemí, ale i dat z multimodálních celorepublikových modelů.

S využitím těchto nástrojů byla porovnána dopravní účinnost obou alternativ. Toto porovnání je klíčovým hlediskem, protože se jedná o strategickou dopravní stavbu. Zpracovány byly kartogramy zatížení pro řešení okruhu dle aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy i dle podkladů k tzv. regionální variantě s využitím relevantních podkladů pro návrh křižovatek a napojení na ostatní komunikační síť. Výstupy z obou kartogramů byly porovnány a zobrazeny v rozdílovém kartogramu - viz schéma č. 2.

Na základě zpracovaných dopravně-inženýrských analýz pro okruh v trase koridoru dle aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy a pro okruh v trase regionální varianty lze dovodit, že oddálení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) od Prahy do koridoru regionální varianty na území Pražského regionu znamená nárůst automobilového zatížení na mnoha silně zatížených úsecích komunikační sítě uvnitř hlavního města v jeho intenzivně urbanizovaném území se stávající často kapacitní zástavbou, což je z provozního hlediska i z hlediska negativních vlivů dopravy na okolní území města nežádoucí.

Oddálení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) od Prahy vyvolává nepříznivé dopravní přetížení Městského okruhu, který má omezenou kapacitu a velký rozsah tunelových úseků. Kapacitu Městského okruhu není žádoucí vyčerpat, protože by hrozila ztráta funkčnosti této významné dopravní stavby primárně určené pro ochranu vnitřního, historicky cenného a nejintenzivněji urbanizovaného území. Vyčerpáním kapacity Městského okruhu by navíc byla ohrožena bezpečnost provozu v jeho tunelových úsecích. Významným negativním dopadem, na který je třeba upozornit, je rovněž fakt, že přetížené úseky komunikací v Praze (včetně Městského okruhu) při regionální variantě Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) se nacházejí většinou v údolních polohách širší centrální oblasti hlavního města s vysokou koncentrací obyvatel, kde jsou ztížené podmínky provětrávání, což se nepříznivě projevuje na špatné kvalitě ovzduší.

Z provozního hlediska je trasa v koridoru Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) navrženém v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy v porovnání s regionální variantou okruhu příznivější, protože umožňuje převést po obvodě města některé dopravní vztahy, které by se oddálením okruhu od Prahy realizovaly po místní, dopravou značně přetížené komunikační síti ve vnitřní části Prahy. S oddalováním trasy atraktivita komunikace pro tyto vztahy rapidně klesá. O tom svědčí i výše uvedené výsledky studií, které se zabývaly variantami okruhu. A právě na základě vlastního posouzení alternativního námětu jednak dopravním modelem a jednak Vyhodnocením vlivu na udržitelný rozvoj aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy lze konstatovat paralelu mezi výsledky srovnávání alternativ vedení okruhu, byť výše citované studie a posudky se týkaly jen části průběhu alternativního námětu tzv. regionální varianty na severozápadě, popřípadě na jihovýchodě.

Varianty nebyly porovnávány z hlediska ekonomického, resp. investičních a provozních nákladů. K tomuto se vyslovil i Nejvyšší správní soud v rozsudku 1 Ao 7/2011 - 526 ze dne 11. 6. 2012, kde se v bodě 211 a 212 soud uvedl k požadavkům na posouzení i finančním kritériem, že pro pořizovatele není toto kritérium určující, a to i s ohledem na míru obecnosti této územně plánovací dokumentace a primárně má najít odraz při formulování stanoviska Ministerstva dopravy k návrhu dokumentace tedy toho, na jehož vrub tyto náklady půjdou z pozice investora. Nicméně s ohledem na předešlé citace srovnávacích studií variant okruhu je zřejmé, že řešení předkládané v aktualizaci č.1 ZÚR hl. m. Prahy sice pravděpodobně by bylo investičně náročnější díky náročným tunelovým stavbám pro ochranu okolního prostředí, ale z ekonomického posouzení (být zpracovaného pouze pro dílčí úsek okruhu (Jacobs Lebeda)) vyplývala srovnatelnost obou řešení, přičemž u oddálenější varianty bylo upozorňováno na vyšší míru rizika navýšení nákladů s ohledem na míru nestabilizace řešení, což by hrálo ve prospěch územně stabilizovaných řešení. Dalším faktorem je pak zohlednění míry úspor času, které hovoří ve prospěch varianty bližší městu, tedy předkládanému řešení.

Na závěr lze shrnout, že i když je v aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy předkládán Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) jako invariantní řešení, bylo v rámci zpracování aktualizace posuzováno i alternativní (variantní) řešení okruhu na základě podnětu městských částí. Pro tento podnět byla provedena analýza dopravním modelem. Při hodnocení variant se vycházelo i z doposud zpracovaných materiálů a podkladů v podobě výše uvedených a citovaných posudků a studií. I když tyto byly zpracovány pro dílčí část okruhu, lze bezesporu aplikovat výsledky těchto posouzení na nyní srovnávané varianty. Přesto však bylo provedeno hodnocení environmentálních aspektů pro obě řešení v rámci Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy (regionální varianta hodnocena jako subvarianta řešení), tedy se všemi podstatnými náležitostmi. Toto posouzení na základě aktuálních podkladů a jejich vyhodnocení dospělo k následujícímu závěru: *„Na základě vyhodnocení vlivů na životní prostředí se zejména z hlediska zatížení území hlukem a znečištěním ovzduší jeví jako výhodnější Aktivní varianta. Srovnáním Základního řešení a Variantního řešení vychází z hlediska většiny aspektů životního prostředí jako lepší Základní řešení (vedení SOKP ve stopě držené ÚP SÚ hl. m. Prahy a navrhované ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1).“* (kompletní porovnání jednotlivých aspektů je uvedeno ve Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území).



Jinými slovy řečeno, aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy i zpracované Vyhodnocení vlivu potvrdilo aktuálnost dlouhodobě sledované trasy Pražského okruhu v územně plánovacích dokumentacích a proto je potvrzen koridor původně vymezený v ZÚR hl. m. Prahy z roku 2009, který navazuje na ZÚR Středočeského kraje a jako jediné řešení vyhovuje jednak úkolům daným v Politice územního rozvoje a jednak potřebám hlavního města a jeho spádovému metropolitnímu regionu.

#### 5.1.2.2 Koridory dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy napojené na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Koridory vymezené v ZÚR hl. m. Prahy respektují výhledové uspořádání dálniční a silniční sítě na území České republiky v úsecích, které zasahují na území hlavního města a navazují na stávající i navrhované úseky dálniční a silniční sítě v Pražském regionu.

Jednotlivé dálnice, rychlostní silnice a další silnice I. třídy zasahující na území hlavního města umožní realizaci rozhodující části dopravního výkonu v relaci Praha - ostatní území České republiky. Na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) budou dálnice, rychlostní silnice a další silnice I. třídy napojeny v těchto křižovatkách:

- dálnice D1 (Praha - Brno) bude s Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy) propojena na mimopražském území mimoúrovňovou křižovatkou u Dobřejovic,
- dálnice D3 (Praha - České Budějovice) **předpokládá se, že** bude na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena mimoúrovňovou křižovatkou na mimopražském území u Jesenice,
- dálnice D5 (Praha - Plzeň) zůstane napojena na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v mimoúrovňové křižovatce u Třebonic,
- dálnice D8 (Praha - Ústí nad L.) bude na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena v mimoúrovňové křižovatce u Březiněvsí,
- dálnice D11 (Praha - Hradec Králové) zůstane na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena u Černého Mostu,
- rychlostní silnice R4 (Praha - Strakonice) bude na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena v mimoúrovňové křižovatce u Lahovic jižně od soutoku Vltavy s Beroukou,
- rychlostní silnice R6 (Praha - Karlovy Vary) zůstane na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena v mimoúrovňové křižovatce západně od Řep,
- rychlostní silnice R7 (Praha - Slaný) bude na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena v mimoúrovňové křižovatce u Ruzyně,
- rychlostní silnice R10 (Praha - Turnov) bude na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena v mimoúrovňové křižovatce u Horních Počernic,
- silnice I. třídy I/2 (Praha - Kostelec nad Černými lesy) bude na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena v mimoúrovňové křižovatce u Kolovrat,
- silnice I. třídy I/12 (Praha - Kolín) bude na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) napojena mimoúrovňovou křižovatkou u Běchovic.

**Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy navrhuje koridor územní rezervy pro přeložku silnice I/2 v zájmu zajištění územní ochrany pro případné vedení úseku této silnice na pražském území. Návrh koridoru územní rezervy pro přeložku silnice I/2 jednoznačněji vymezuje území, kde je možné z pohledu hlavního města o přeložce silnice I/2 uvažovat.**

**V aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nebyl vymezený koridor pro dosud nerealizovanou novou silnici I/12 upraven do podoby koridoru pro upřesnění v rámci ÚP. Důvodem je skutečnost, že návrh předmětné komunikace je zpracován na úrovni DÚR, je v souladu s platným ÚP a není důvod sledovat další zpřesnění navrženého koridoru v ZÚR.**

### **5.1.2.3 Městský okruh**

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. Zprovoznění Městského okruhu **spolu s uplatněním účinných dopravně-regulačních opatření k omezení automobilové dopravy zejména v centrální oblasti Prahy** vytvoří předpoklady pro další rozvoj města a **umožní výraznějším způsobem uplatnit regulační opatření k omezování automobilové dopravy v centru Prahy, zejména v Památkové rezervaci v hlavním městě Praze, při zachování přijatelných provozních podmínek na stávající komunikační síti. Územně analytické podklady hl. m. Prahy identifikují na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města a v přilehlé jižní části regionu potřebu řešení problematiky automobilové dopravy na území hlavního města. V ÚAP jsou doloženy údaje o vývoji zatížení komunikační sítě, intenzity na sledovaných úsecích komunikací města, z nichž lze dovodit, že kromě regulačních opatření je nabídka technicky vybavené trasy Městského okruhu pro město pozitivní a potřebná. Návrh nedokončených úseků Městského okruhu byl posouzen v rámci EIA. Výsledky z tohoto procesu byly využity při aktualizaci č. 1 ve smyslu jednak potvrzení koncepce stávajícího řešení, jednak upřesnění průběhu Městského okruhu územím.**

**Na trasu Městského okruhu je vyhlášena stavební uzávěra.**

Situace na komunikační síti hlavního města je kritická v důsledku enormního nárůstu automobilové dopravy a nedostatečné nabídky náhradních tras. Značná část vnitroměstské automobilové dopravy se realizuje na komunikacích, které svými parametry a umístěním nevyhovují vysokým dopravním nárokům. Městský okruh představuje pro velkou část vnitroměstských vztahů nabídku alternativní trasy pro vztahy, které by se při jeho absenci realizovaly v území s kapacitní obytnou zástavbou v centru města a s kongescemi na komunikační síti.

### **5.1.2.4 Vysočanská radiála**

Vysočanská radiála bude komunikací celoměstského významu, která přispěje ke snížení automobilového zatížení na stávající komunikační síti v oblasti Černého Mostu, Hloubětína a Vysočan.

Řešení Vysočanské radiály se dělí na dva odlišné úseky. Východní úsek, který **byl v roce 2011 zprovozněn**, bude etapově plnit také roli náhradní trasy za chybějící severovýchodní část Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy), je již v pokročilé fázi výstavby a je ~~trasově stabilizovaný~~. Západní úsek radiály mezi ulicemi Kbelskou a Balabenkou představuje výrazně problémovou komunikaci, ~~jejíž uspokojivé trasové řešení se nepodařilo dosud stabilizovat~~. **Její trasa se předpokládá v území s velmi složitými územně-technickými podmínkami, kde situace je navíc komplikována stávající zástavbou na jižních svazích mezi Vysočany a Prosekem, potřebou ochrany urbanistických hodnot včetně zelených svahů. Zpracovaná ověřovací studie upřesnila průběh západního úseku Vysočanské radiály s uplatněním velkého rozsahu tunelových úseků, které by měly nepříznivé zásahy komunikace do území této části města omezit. Složitost řešení si však vyžádá další podrobnější ověření. Jak vyplývá z ÚAP hl. m. Prahy, je stávající komunikační systém v oblasti Vysočan výrazně zatížen automobilovou dopravou, přičemž v této oblasti se postupně realizuje a připravuje další zástavba. Západní úsek Vysočanské radiály by umožnil převést část vnitroměstské automobilové dopravy mimo silně urbanizované území Vysočan, což by přispělo ke snížení automobilového zatížení některých stávajících komunikací v této oblasti, které procházejí stávající i budoucí navrhovanou zástavbou.**

~~V Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy je západní úsek Vysočanské radiály zařazen do výhledu v podobě rámcově vymezené územní rezervy. Realizace tohoto úseku je podmíněna nalezením uspokojivého a akceptovatelného řešení a to i za cenu většího rozsahu tunelových úseků. Není vyloučeno, že vyhovující řešení západního úseku se v krajním případě nepodaří nalézt.~~

**Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy navrhuje pro západní úsek Vysočanské radiály koridor územní rezervy, který vychází z podrobné ověřovací studie na předmětný úsek komunikace. Důvodem je investiční náročnost řešení, složitost navrženého řešení Vysočanské radiály a z toho vyplývající potřeba dále upřesnit vlastní technické a prostorové řešení (včetně napojení na Městský okruh).**

#### **5.1.2.5 Břevnovská radiála**

Břevnovská radiála bude komunikací celoměstského významu, která usnadní realizaci radiálních dopravních vztahů mezi západní částí a centrální oblastí hlavního města po technicky vybavené trase s vysokým podílem tunelů zmírňujících negativní dopady automobilového provozu do území. Na západním okraji hl. m. Prahy bude Břevnovská radiála napojena do mimoúrovňové křižovatky s Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy) a rychlostní silnicí R6. V prostoru Malovanky by měla být radiála napojena na Městský okruh.

**Jak vyplývá z ÚAP hl. m. Prahy, značná část automobilové dopravy v oblasti Bílé Hory, Vypichu a Břevnova se realizuje ulicemi Karlovarská, Bělohorská, Patočkova, které procházejí stávající, často obytnou zástavbou. Břevnovská radiála by umožnila snížit automobilové zatížení na těchto komunikacích.**

Trasa komunikace je vedená ve velmi složitých územně-technických podmínkách. Průchod silně urbanizovaným územím Břevnova, Vypichu, Bílé Hory a Řep bude třeba v dalších

stupních územně plánovací dokumentace řešit s maximálním zřetelem na urbanistické a přírodní hodnoty území.

**Navrhuje se podmíněnost výstavby Břevnovské radiály dokončením severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) - úseku mezi Ruzyní (rychlostní silnicí R7) a dálnicí D8.**

**V severozápadním sektoru hlavního města je třeba zrealizovat nejprve objízdnu trasu pro individuální automobilovou dopravu mimo silně urbanizované oblasti, která by umožnila snížit dopravní zatížení přetížených úseků komunikací uvnitř Prahy a zlepšila by i podmínky pro další výstavbu uvnitř města. Zároveň není žádoucí vytvářet atraktivní západovýchodní propojení mezi zprovozněnými úseky Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na západní okraji Prahy a Městským okruhem u Malovanky při absenci severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) z důvodu rizika dalšího přetížení komunikačního systému v silně urbanizovaném území severozápadní části města. Na trasu Břevnovské radiály je vyhlášena stavební uzávěra.**

#### 5.1.2.6 Radlická radiála

Radlická radiála propojí po svém dokončení Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) s Městským okruhem. Bude komunikací celoměstského významu usnadňující realizaci radiálních dopravních vztahů mezi západní částí a centrální oblastí hlavního města po technicky vybavené trase s tunelovými úseky u Butovic a mezi Jinonicemi a Zlíchovem. Na Zlíchově se napojí na zprovozněnou část Městského okruhu. Přispěje ke snížení automobilového zatížení na stávající komunikační síti v MČ Praha 5 a MČ Praha 13.

Západní část Radlické radiály je již zprovozněna v podobě Rozvadovské spojky, která je u Třebonic napojena do mimoúrovňové křižovatky s Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy) a dálnicí D5. Chybějící úseky radiály představují náročnou stavbu s tunelovými úseky ve složitých územně-technických podmínkách.

**Jak vyplývá z ÚAP hl. m. Prahy, značná část automobilové dopravy v oblasti městské části Praha 5 se realizuje po stávajících komunikacích procházejících často kapacitní zástavbou. Jde např. o ulici Radlickou v Radlickém údolí, v Jinonicích a Butovicích, ulici Plzeňskou a Vrchlického v Košířském údolí apod. Ve vazbě na Rozvadovskou spojku směřuje rovněž značná část automobilové dopravy ulicí Bucharovou po okraji Jihozápadního Města. Radlická radiála přispěje ke snížení automobilové zatížení na těchto komunikacích, případně nabídne náhradou technicky vybavenou trasu s velkým podílem tunelových úseků, které přispějí ke snížení negativních vlivů automobilové dopravy do okolního území.**

**V současné době je návrh Radlické radiály zpracován na úrovni DÚR.**

**Na trasu Radlické radiály je vyhlášena stavební uzávěra.**

**V aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy nebyl vymezený koridor pro dosud nerealizovaný úsek Radlické radiály upraven do podoby koridoru pro upřesnění v rámci ÚP. Důvodem je skutečnost, že návrh předmětné komunikace je zpracován na úrovni DÚR,**

**je v souladu s platným ÚP a není důvod sledovat další zpřesnění navrženého koridoru v ZÚR.**

#### **5.1.2.7 Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěrboholská**

Jde o již provozované komunikace celoměstského významu, které zajišťují velkou část dopravních vztahů mezi centrální částí a okrajovými oblastmi Prahy. Jsou součástí nadřazeného komunikačního systému hl. m. Prahy. Uvedené komunikace propojí Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) s Městským okruhem.

Na současném automobilovém zatížení některých úseků těchto komunikací se nepříznivě projevuje absence nerealizovaných částí Pražského okruhu.

S ohledem na současnou situaci v trase Prosecké radiály je přípustné v podrobnější dokumentaci prověřit provozně vyhovující úpravu průběhu Prosecké radiály tak, aby došlo ke zmírnění negativních účinků provozu z této komunikace na okolní území. Přípustné je řešení této komunikace s uplatněním tunelových úseků.

#### **5.1.2.8 Libeňská spojka, Spořilovská spojka**

**Libeňská spojka představuje komunikaci, která propojí Městský okruh u Balabenky s Proseckou radiálou u Vychovatelny. Jde o dlouhodobě sledovaný úsek komunikace, který usnadní realizaci dopravních vztahů mezi severní a východní částí města po technicky vybavené trase s využitím Prosecké radiály a východní části Městského okruhu. Prostorové řešení Libeňské spojky bylo ověřeno podrobnou studií a je navržena převážně v tunelu.**

**Návrh Libeňské spojky byl posouzen v rámci EIA.**

**Na trasu Libeňské spojky je vyhlášena stavební uzávěra.**

**Spořilovská spojka představuje zprovozněný úsek komunikace propojující Chodovskou radiálu (ulici Brněnskou) s Městským okruhem u Spořilova. Prochází silně urbanizovaným územím Spořilova se sídlištní zástavbou, představuje nepříznivou prostorovou bariéru v území. Provoz na této komunikaci má negativní dopad na okolní zástavbu. Z uvedených důvodů bude třeba prověřit možnosti budoucích úprav této komunikace s cílem zmírnit nepříznivý bariérový efekt komunikace v zástavbě Spořilova a tím i zmírnit nepříznivé dopady provozu na okolní území.**

**Do úkolů pro podrobnější ÚP byl nad rámec zprávy doplněn požadavek na prověření možnosti zkvalitnění Libeňské a Spořilovské spojky z důvodu snížení negativních účinků dopravy na urbanizované území a pro obnovu přirozených vazeb v území a zmírnění bariérových účinků staveb.**

### 5.1.3 Vestecká spojka

Vestecká spojka umožní propojit Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) u Jesenice s Chodovskou radiálou (dnes dálnicí D1) u Újezda u Průhonic. Na území hl. m. Prahy je pro tuto možnou komunikaci v rámci Aktualizace č. 1 vymezen dostatečný koridor pro její případnou realizaci. Ta je závislá na koordinaci s územně plánovací činností na území Středočeského kraje, protože uvažovaný koridor Vestecké spojky probíhá většinou po území Středočeského kraje.

Od Prahy oddálená trasa Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) mezi Jesenicí a Říčany není pro některé dopravní vztahy, které mají svůj zdroj či cíl v jihovýchodní části hlavního města, dostatečně atraktivní. Vlivem této skutečnosti a vlivem rozvoje zástavby na území obcí v přilehlé části regionu je stávající komunikační síť na jihu Prahy uvnitř zastavěného území značně zatěžována automobilovou dopravou. Koridor Vestecké spojky zajišťuje územní podmínky pro realizaci komunikace, která může ve vztahu k Praze odvést část vnější zdrojové a cílové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu. Vestecká spojka by však neměla být využita pro nepřiměřený rozvoj další zástavby v navazujícím území jižní části Prahy a zejména v přilehlé části regionu.

Jak vyplývá z ÚAP hl. m. Prahy, po změně společensko-ekonomické situace po roce 1989 došlo k nárůstu dopravního zatížení komunikací na hranicích Prahy a regionu vlivem probíhající suburbanizace kolem hlavního města. Tato skutečnost se na jižním okraji Prahy projevila nežádoucím nárůstem automobilového zatížení na komunikacích uvnitř stávající zástavby např. v Šeberově, Hrnčívích, Kunraticích. Vestecká spojka by umožnila převést část této dopravy mimo stávající převážně obytnou zástavbu těchto městských částí.

## 5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje kraje hl. m. Prahy

### 5.2.1 Železniční uzel Praha (ŽUP)

Koncepce železniční dopravy je tvořena železničním systémem konvenční železnice a systémem vysokorychlostní železnice včetně zastávek a stanic. Železniční dráha, na níž je provozována vysokorychlostní železniční doprava, je dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel nad 200 km/hod. Železniční dráha vybavená pro rychlosti drážních vozidel do 200 km/hod. určená pro osobní nebo nákladní dopravu a kombinovanou dopravu je dráha konvenční. Systém konvenční železnice zahrnuje dráhu celostátní, dráhy regionální a vlečky.

Vysokorychlostním železničním systémem se rozumí železniční dráhy na území členských států Evropské unie určené rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady jako součást evropské dopravní sítě budované nebo modernizované pro vysokorychlostní železniční dopravu.

**Vzhledem ke značné investiční náročnosti a mezinárodní povaze je předpokládán časový horizont realizace VRT vzdálený, vyjma využití etapových úseků pro potřeby segregace segmentů dopravy nebo vytvoření parametricky kvalitnějších alternativ stávajících tratí.**

Železniční uzel Praha je významnou součástí železniční sítě České republiky a z hlediska mezistátní dopravy i evropské železniční sítě. Leží v průsečíku nejvýhodnějších železničních tras spojujících Českou republiku se Slovenskem, Polskem, Německem a Rakouskem.

Do železničního uzlu Praha je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistral na základě dohod AGC a AGTC. Do železničního uzlu Praha budou ve výhledu kromě stávajících železničních tratí navíc zaústěny vysokorychlostní trati od severu v relaci Praha - hranice ČR (-Dresden), od východu v relaci Praha - Brno - hranice ČR (-Wien, Bratislava), od západu ve směru Praha - Plzeň - hranice ČR (-Nürnberg).

Vymezené koridory železniční dopravy na území hlavního města umožní zkvalitnění návrhových parametrů celého železničního uzlu Praha, což ve výsledku bude znamenat vyšší atraktivitu železniční dopravy a její konkurenceschopnost vůči automobilové dopravě. Vyšší využití železniční dopravy může přispět ke snížení automobilové dopravy v rámci města i regionu.

Rozvoj železniční dopravy je spojen s její větší integrací do systému veřejné dopravy na území hlavního města. Probíhající proces integrace železnice do PID i současný stav železniční dopravy je popsán v Územně analytických podkladech hlavního města Prahy.

**V ÚAP je stav železniční infrastruktury v železničním uzlu Praha popsán jako neuspokojivý. Zařízení jsou často zastaralá a železniční síť není schopna zvládnout požadovaný objem zvláště osobní dopravy. Jako problém řešitelný nástroji územního plánování je popsána nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí (trati č. 231 Lysá nad Labem, č. 221 Benešov, č. 171 Beroun, č. 011 Česká Třebová) vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy. Železniční infrastruktura v Praze také v současnosti nedisponuje potřebným technologickým vybavením pro moderní přepravní služby (logistické terminály s vazbou na železnici).**

**Mezi problémy k řešení definují ÚAP v oblasti veřejné dopravy také chybějící kvalitní tangenciální spojení veřejné dopravy mimo centrum města. Pokračující modernizace a optimalizace tratí ŽUP spolu s realizací nových zastávek umožní také rozvoj tangenciálních tzv. městských linek. Tyto nové linky budou využívat i trati dnes určené především pro nákladní dopravu. Postupnou rekonstrukcí stávajících tratí lze rovněž dosáhnout výrazného snížení akustických emisí ve smyslu požadavků Vyhodnocení vlivu Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území (VVURÚ), kap. A.8 Popis požadovaných opatření pro předcházení, snížení nebo kompenzaci všech zjištěných nebo předpokládaných závažných záporných vlivů na životní prostředí, bod 12).**

Ze ZÚR hl. m. Prahy vyplývá, že v následné územně plánovací dokumentaci bude třeba vyřešit zejména:

- výhledovou podobu železničního uzlu Praha v centrální oblasti hlavního města, kde je třeba stabilizovat výhledové uspořádání prostoru Masarykova **nádraží** a **Praha hlavního nádraží**,
- požadované zkapacitnění železničního spojení mezi žst. Praha-Smíchov a ~~Hlavním nádražím~~ **Praha-hlavní nádraží**,
- stabilizaci řešení železničních koridorů v relaci Praha - Benešov a modernizaci železniční trati Praha - Kladno s odbočkou na letiště,
- upřesnění výhledového rozsahu drážních ploch na území hlavního města,
- **upřesnění územních nároků potřebného zázemí železniční dopravy (tj. provozně-technické základny umožňující požadovaný rozsah a kvalitu železniční dopravy),**
- **prověření průchodu koridorů vysokorychlostní železniční dopravy územím bez negativních dopadů na krajinu,**
- **vymezení terminálů kombinované dopravy a rozsahu plošných nároků zázemí nákladní železniční dopravy,**
- **stabilizaci řešení železničních koridorů v relaci Praha - Liberec,**
- **upřesnění územních nároků modernizace traťového úseku Libeň - Malešice.**

## 5.2.2 Koridory konvenční železniční dopravy - tranzitní železniční koridory

Koridory konvenční železniční dopravy, které procházejí územím hlavního města, vyplývají z mezinárodních dohod. Tranzitní železniční koridory zajistí kvalitní rychlou železniční dopravu v základních směrech mezi Prahou a sousedními zeměmi. Současně představují atraktivnější železniční dopravu uvnitř České republiky. S lepšími se podmínkami provozu v trasách železničních koridorů se zvětšuje vzdálenost atraktivity dojížděky do Prahy z odlehlejších oblastí státu.

I. koridor: SRN/Berlín - Děčín - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav - Rakousko/Vídeň. Na území hlavního města vstupuje od severu ve stopě železniční trati č. 091 Praha - Kralupy nad Vltavou, pokračuje přes žst. Praha-Holešovice, žst. Praha-hlavní nádraží, žst. Praha-Libeň, žst. Praha-Běchovice odkud dále na východ pokračuje ve stopě železniční trati č. 011 Praha - Kolín.

III. koridor: SRN/Norimberk - Cheb - Plzeň - Beroun - Praha a dále v trase I. koridoru do České Třebové - Olomouc - Ostrava - Polsko/Slovensko. Na území hlavního města vstupuje od jihozápadu ve stopě železniční trati č. 171 Praha - Beroun, vede přes žst. Praha-Smíchov, Praha-hlavní nádraží, dále ve stopě I. koridoru přes žst. Praha-Libeň, žst. Praha-Běchovice a po železniční trati č. 011 Praha - Kolín k východní hranici Prahy.

Realizace stavby „Nové spojení Praha - Beroun“ v parametrech vysokorychlostní dráhy vedené ve stopě VRT umožní převedení III. tranzitního koridoru ze stávající trati č. 171, která tak bude převážně využita pro příměstskou železniční dopravu.

IV. koridor: SRN - Děčín - Praha - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Horní Dvořiště - st. hranice. Na území hlavního města vstupuje od severu ve stopě I. koridoru, vede přes žst.



Praha-Holešovice, žst. Praha-hlavní nádraží, žst. Praha-Vršovice do oblasti Hostivaře, odkud pokračuje jihovýchodním směrem k Benešovu.

### 5.2.3 Koridor pro novou železniční trať Praha - Bystřice u Benešova (Benešov)

**Kapitola zrušena rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013 - 103 - 108.**

### 5.2.4 Železniční koridory - síť AGTC, TEN-T

Železniční koridory sítě AGTC a TEN-T, které procházejí územím hlavního města, vyplývají z mezinárodních dohod. Na vybraných železničních tratích zahrnutých do sítě AGTC, TEN-T bude možné provozovat železniční dopravu odpovídající stanoveným parametrům pro tyto vybrané tratě.

### 5.2.5 Modernizace trati Praha - Kladno včetně III. etapy

**Územně analytické podklady hl. m. Prahy identifikují na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města a v přilehlé části regionu jako velkou slabinu absenci kvalitního železničního spojení Praha - Kladno (největší město Středočeského kraje, cca 70 000 obyvatel). Stávající trať, která patří mezi nejzatíženější jednokolejné trati v ČR, má vzhledem ke svým parametrům malou provozní výkonnost a je zcela nevhodná pro vedení pravidelné intervalové dopravy ve směru na Kladno a pro obsluhu mezinárodního letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Řešením je připravovaná modernizace trati Praha - Kladno, která zkvalitní příměstskou železniční dopravu v tomto směru (zkrácení cestovní doby a zvýšení počtu spojů).**

Železniční koridor celoměstského významu pro trať Praha - Kladno včetně III. etapy zajistí podmínky pro budoucí vyšší kvalitu železniční dopravy v relaci Praha - Kladno, kvalitní železniční spojení mezi centrem hlavního města a letištěm Praha-Ruzyně a zprůjezdění železniční trati z tohoto letiště na Jeneč/Hostivice pod letištním terminálem Sever 2. Kvalitní zmodernizovaná železniční trať Praha - Kladno včetně III. etapy zvýší atraktivitu hl. m. Prahy z pohledu leteckých cestujících. Současně vytvoří podmínky ke snížení automobilové dopravy a počtu autobusových spojů mezi uvedenými městy a letištěm Praha-Ruzyně (Letištěm Václava Havla Praha).

**Železniční trať prochází silně urbanizovaným územím a má tak dobré předpoklady pro jeho přímou obsluhu i pro realizaci přímých přestupních vazeb s ostatními druhy veřejné dopravy. Železniční stanice a zastávky na trati budou převážně významnými přestupními uzly a některé z nich mají potenciál stát se přirozenými architektonickými a urbanistickými jádry území. Modernizace trati je také možné využít pro zlepšení celkové prostupnosti území.**

Počátkem roku 2009 byl souhlasným stanoviskem ukončen proces posuzování vlivu stavby modernizace trati Praha - Kladno na životní prostředí. Následně byly v dubnu 2009 zapracovány připomínky z EIA a projednání návrhu dokumentace pro územní řízení (DÚR) do čistopisu DÚR. Počátkem května 2009 byl schválen investiční záměr

projektu, který potvrdil pokračování přípravy a realizace projektu. Platnost souhlasného stanoviska k posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí je prodloužena do 26. ledna 2016.

Modernizace trati Praha - Kladno byla dlouhodobě projekčně řešena. Současně je celkově stabilizován názor na systémové pojetí modernizované trati v Praze, včetně odpovídajících návrhových parametrů. Z celoměstského pohledu modernizovaná trať včetně bezprostředního okolí vybraných stanic plní i úlohu zachycení vnější hromadné i individuální dopravy.

III. etapa stavby zahrnuje pokračování trasy ze stanice Praha Letiště Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) ve směru na Jeneč, resp. Hostivici. Napojení tratí bude realizováno mimoúrovňově přes Odbočku Jeneček a umožňuje vlakovým spojům jízdu směrem jak do Kladna, tak do Prahy. Napojení letiště na ŽUP je primárně řešeno prostřednictvím trati číslo 120 Praha-Bubny - Kladno a případně lze využít trať č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice. Trať č. 122 Praha-Smíchov – Hostivice umožňuje napojení letiště Praha Ruzyně přes Odbočku Jeneček a stanici Praha-Smíchov na žst. Praha hlavní nádraží a eventuelně i zavedení vlaků osobní dálkové dopravy na letiště. V podrobnější územně plánovací dokumentaci bude nutné prověřit kapacitní možnosti trati č. 122 (zejména v úseku Praha-Smíchov - Praha hlavní nádraží) a její případnou elektrizaci a optimalizaci při respektování přírodních a urbanistických hodnot území. Stejně tak bude nutné prověřit optimální polohu stanice Praha Letiště Ruzyně pro vlaky městské a dálkové dopravy.

#### 5.2.6 Koridory vysokorychlostní železniční dopravy (VRT)

Vysokorychlostním železničním systémem se rozumí železniční dráhy na území členských států Evropské unie určené rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady jako součást evropské dopravní sítě budované nebo modernizované pro vysokorychlostní železniční dopravu.

Trati, které jsou součástí systému vysokorychlostní železnice, jsou v ZÚR vymezeny jako úseky novostaveb navržených v parametrech vysokorychlostní dráhy zvyšující kapacitu hlavních konvečních tratí segregací dálkové a nákladní dopravy na jedné straně a příměstské dopravy na straně druhé.

Dosavadní zkušenost s provozem železniční sítě a studijní prověření ukazuje, že zvýšení kapacity stávajících tratí přidáním dvojice kolejí, určené pro rychlé vlaky, není optimální. Tato trasa je zbytečně dlouhá, neboť je vedena přes obce, ve kterých rychlé vlaky nezastavují, nevyhovuje parametricky pro provoz rychlých dálkových vlaků (sklonové a směrové poměry) a zvyšuje hlukovou zátěž v urbanizovaném okolí současné trati. Řešením je tak nalezení nové trasy vedené převážně mimo hlavní oblasti osídlení a přizpůsobené parametricky pro provoz rychlých dálkových vlaků.

Část železniční sítě je dopravním provozem zatížena velmi silně. Souběh regionální osobní dopravy, dálkové osobní dopravy a nákladní dopravy vede ke kapacitním

disproporcím magistralních tratí. Ty se projevují zejména v blízkosti velkých měst s intenzivní příměstskou dopravou osobními zastávkovými vlaky. Hustý sled vlaků osobní dopravy již v současnosti na řadě příměstských úseků hlavních tratí prakticky znemožňuje vedení nákladních vlaků v ranních a odpoledních hodinách. Jakkoliv jsou vysokorychlostní železnice prioritně určeny k dálkové dopravě osob a v zásadě na nich nelze dopravovat konvenční nákladní vlaky, mají i velmi pozitivní vliv na železniční nákladní dopravu, respektive na převedení nákladní dopravy ze silniční sítě na železnice tím, že uvolňuje kapacitu dopravní cesty na konvenčních tratích využitelnou pro nákladní vlaky.

#### **5.2.6.1 Koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať Praha - Brno - hranice ČR (-Wien/Bratislava)**

Vymezený koridor **územní rezervy** pro vysokorychlostní trať ve směru Praha - Brno - hranice ČR vyplývá z koncepce rozvoje sítě vysokorychlostních železničních tratí na území České republiky a ve středoevropském prostoru. Vysokorychlostní železniční trať přispěje ke zkvalitnění a vyšší konkurenceschopnosti železniční dopravy mezi Prahou, Brnem, dalšími oblastmi České republiky a sousedními státy.

Vymezený koridor na území hl. m. Prahy je v souladu s trasou vysokorychlostní tratě v navazujícím území regionu. První etapa vysokorychlostní trati uvolní kapacitu stávající železniční trati č. 011 (Praha - Kolín) pro příměstskou železniční dopravu, kterou bude možné segregovat od dálkové železniční dopravy.

Vzhledem ke střetu koridoru trati VRT s limity ochrany přírody (EVL NATURA 2000 Blatov a Xaverovský háj, PR Klánovický les - Cyrilov) a zatím nedořešeného dopadu výstavby a provozu trati na tato chráněná území přírody je vymezen koridor územní rezervy, který slouží k prověření a nalezení takového technického řešení, které nevytvoří novou prostorovou bariéru v území a zajistí ochranu EVL a integritu všech dotčených ploch zeleně.

Koridor vedení VRT v oblasti Běchovic byl předmětem variantního prověřování již v rámci pořizování současně platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy v devadesátých letech. Přehled prověřovaných tras je součástí dokumentace konceptu ÚP HMP z roku 1995, problémový výkres dopravy. Na základě podkladových studií a jejich projednávání byly vybrány dvě varianty k podrobnějšímu prověření, přičemž obě byly zapojeny do železniční stanice Běchovice, varianta C ze severu (odpovídá stopě v ZÚR hl. m. Prahy) a varianta B1 zapojená od jihu. Tyto varianty byly podrobněji prověřeny „Srovnávací studií variant koridorů VRT zaústěných do pražského železničního uzlu“, ILF Praha, 1997. Na základě projednání této studie byla do návrhu ÚP zvolena stopa varianty C. V roce 1999 byl ÚP HMP schválen včetně této stopy.

Z hlediska potřeb veřejné dopravy se zřetelem na kritéria trvale udržitelného rozvoje v podobě zvyšování nabídky a atraktivity ekologické železniční dopravy je evidentní potřeba nového železničního koridoru směrem na Kolín za účelem segregace (tj. oddělení) jednotlivých segmentů železniční dopravy s cílem zvýšit celkovou

propustnost infrastruktury a tak nabídnout prostor stále narůstající poptávce po železnici jak v segmentu příměstské železniční dopravy, tak i v segmentu dálkové a regionální železniční dopravy. Tento fakt byl ověřen i ve vyhledávací studii zvýšení propustnosti trati v úseku Poříčany - Praha, IKP 11/2008, která potvrdila potřebu tohoto koridoru v případě volby vedení VRT novou tratí na Benešov. Současně však studie prověřovala i alternativu zkapacitnění stávajícího koridoru Libeň - Poříčany, který prochází modernizací na čtyřkolejný úsek. Výsledky projednání studie v podstatě konstatují nemožnost průchodu ve stávajícím koridoru, tudíž je zapotřebí držet chráněný koridor pro novou železniční trať, ať už bude ve výhledu sloužit VRT, a v etapě (což je popsáno v kapitole 5.2.6.1 ZUR), či dlouhodobě pro konveční dálkovou dopravu.

~~Koridor vysokorychlostní tratě Praha – hranice ČR (-Dresden)~~

#### **5.2.6.2 Koridor územní rezervy pro vysokorychlostní trať Praha - hranice ČR (-Dresden)**

Vymezený koridor **územní rezervy pro vysokorychlostní trať** ve směru Praha - hranice ČR - Drážďany vyplývá z koncepce rozvoje sítě vysokorychlostních železničních tratí ve středoevropském prostoru. Vysokorychlostní železniční trať přispěje ke zkvalitnění a vyšší konkurenceschopnosti železniční dopravy mezi Prahou, severní částí České republiky a Německem. Navržený koridor je v souladu s trasou vysokorychlostní tratě v navazujícím území regionu. Vysokorychlostní trať částečně uvolní kapacitu stávajících železničních tratí ve směru od severu pro příměstskou železniční dopravu i větší segregaci dálkové a příměstské železniční dopravy.

V roce 1995 byla firmou SUDOP Praha, a. s., dopracována studie **Územně-technické podklady „Koridory VRT v ČR“** podle zák. č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů (stavební zákon), odsouhlasená MD a bývalým Ministerstvem hospodářství na základě jejího projednání s odbory územního plánování, dopravy a životního prostředí tehdejších okresních úřadů. Studie vychází z předpokladu napojení VRT v ČR na západoevropskou vysokorychlostní železniční síť, přičemž po území ČR by měly být VRT vedeny co nejkratším směrem se zapojením Prahy, Brna a Ostravy. Výsledkem této studie je návrh tras, sloužící pro zabezpečení územní ochrany koridorů a stanovení podmínek, za kterých bude výstavba VRT rentabilní. Vedení VRT Praha - hranice ČR (-Dresden) bylo převzato z Koordinační studie VRT 2003 (IKP, s. r. o., 2004). Úkolem této studie bylo zpracovat aktualizaci dokumentu ÚTP Koridory VRT v ČR s cílem minimalizace variantnosti tras jako podkladu pro proces územního plánování, tj. ochrany tras pro budoucí realizace vysokorychlostního systému.

Vzhledem ke střetu koridoru trati VRT s limity ochrany přírody (EVL NATURA 2000 Praha Letňany, NPP Letiště Letňany) a zatím nedořešeného dopadu výstavby a provozu trati na předmět ochrany těchto chráněných území přírody, kterým je biotop a populace kriticky ohroženého druhu živočicha sysla obecného na travnaté ploše letiště v Letňanech, je vymezen koridor územní rezervy, který slouží k prověření průchodnosti trati územím bez negativních dopadů na předmět ochrany přírody.

### 5.2.6.3 Koridor vysokorychlostní trati Praha - Plzeň - hranice ČR (-Nürnberg)

Vymezený koridor vysokorychlostní trati ve směru Praha - Plzeň - hranice ČR (-Nürnberg) vyplývá z koncepce rozvoje sítě vysokorychlostních železničních tratí ve středoevropském prostoru. Uvedená vysokorychlostní železniční trať přispěje ke zkvalitnění a vyšší konkurenceschopnosti železniční dopravy mezi Prahou, západní částí ČR a Německem. Navržený koridor je v souladu s trasou vysokorychlostní trati na navazujícím území regionu. I. etapa vysokorychlostní trati mezi Prahou a Berounem uvolní kapacitu stávající železniční trati č. 171 (Praha - Beroun) pro příměstskou železniční dopravu.

**Územně analytické podklady hl. m. Prahy na základě vyhodnocení stavu a tendencí v železniční dopravě konstatují, že nedostatečná kapacita hlavních vstupních železničních tratí (v tomto případě č. 170 Beroun) vyvolaná neoddělením regionální a dálkové železniční dopravy, je problémem řešitelným nástroji územního plánování. I. etapa vysokorychlostní trati mezi Prahou a Berounem uvolní kapacitu stávající železniční trati č. 171 (Praha - Beroun) pro příměstskou železniční dopravu.**

**Realizace stavby podstatným způsobem zrychlí a zkvalitní dopravu na III. tranzitním železničním koridoru a umožní i budoucí provoz vysokorychlostních vlaků s rychlostmi až 250-300 km/hod., III. železniční koridor bude zkrácen o více než 10 kilometrů.**

V roce 2006 byla zpracována doprovodná studie přípravné dokumentace „Praha - Beroun, nové železniční spojení“, která rozpracovala územně technická studie tratí z roku 2005 a variantně řešila jednak zaústění do Prahy (kromě portálů v Hlubočepích i možnost umístění portálů v Malé Chuchli v místě dnešního křížení tratí Praha-Smíchov - Řevnice a Praha Vršovice seř. nádraží - Radotín) a dále způsob a místo překonání říčky Loděnice ve Svatém Janu pod Skalou. V roce 2006 byla rovněž zpracována Rozšířená geologická rešerše, která shrnovala veškeré známé poznatky o geologické stavbě zájmového území. Na rešerši navázalo zpracování Úvodní analýzy rizik, která pojmenovala možná rizika jak při výstavbě dlouhého tunelu, tak při jeho provozu. Jedním ze zásadních závěrů rizikové analýzy bylo, že pro výstavbu tunelu je největším rizikem střet s krasovými jevy, což může způsobit i zavalení, zatopení či pád tunelovacího stroje. Z tohoto důvodu byly hledány další varianty trasy nového železničního spojení, které minimalizovaly průchod masívem s možným výskytem krasových jevů. Vzniklo tak několik dalších variant nové trati, z nichž byla nakonec na základě zpracované Stavebně technologické analýzy jako optimální vybrána varianta označovaná jako „fialová“, která je zaústěna do Prahy v prostoru Hlubočep (pod barrandovskou výstupní komunikací) a která překonává údolí Loděnice podtunelováním v části Sedlec.

~~Kombinovaná doprava – veřejná logistická centra (VLC)~~

### 5.2.7 Kombinovaná a nákladní doprava

**Územně analytické podklady hl. m. Prahy na základě vyhodnocení stavu a tendencí v železniční dopravě konstatují, že železniční infrastruktura v Praze v současnosti nedisponuje potřebným technologickým vybavením pro moderní přepravní služby**

**(logistické terminály s vazbou na železnici). ÚAP mezi problémy, které má řešit územní plán, řadí rušení železničních vleček a ztrátu zavlečkovatelných území.**

**Obecně se kombinovanou dopravou rozumí spojení alespoň dvou dopravců v rámci přepravního řetězce, kdy zboží neopustí původní přepravní prostředek a kdy převážná část cesty proběhne po železnici, popř. vodní cestou. Její nejrozšířenější formou je přeprava pomocí kontejnerů, výměnných nástaveb a návěsů.**

**Nakládkové a vykládkové koleje v železničních stanicích a připojené vlečky tvoří základní místa manipulace se zbožím dopravovaným po železnici. Důležitým předpokladem pro fungování železniční nákladní dopravy je tak zachování a případné rozšíření sítě železničních vleček.**

**Ze Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vyplývá pro podrobnější územně plánovací dokumentaci úkol vymezit terminály kombinované dopravy a nákladní železniční dopravy a zachovat zavlečkování produkčních území a prověřit možné rozšíření sítě železničních vleček.**

**Jedním z výchozích dlouhodobých koncepčních dokumentů pro stanovení cílů rozvoje železniční infrastruktury v pražské aglomeraci je Strategický plán hl. m. Prahy, který stanovuje cíle, priority a cesty při řešení klíčových otázek rozvoje města na období 15-20 let. Plán navrhuje ve vnější nákladní přepravě usilovat o vyšší využití kombinované přepravy substrátů železniční, vodní a leteckou dopravou vedoucí ke snížení podílu automobilové nákladní dopravy na přepravě, dále podporovat projekty na propojení dopravních systémů, vytvářet a iniciovat zajištění ekonomických nástrojů podpory kombinované přepravy, u vhodných staveb vyžadovat kombinovanou přepravu materiálu. Usilovat se má také o zachování železničních vleček pro obsluhu výrobních, skladových nebo obdobných typů ploch.**

**Nákladní automobilová doprava v hl. m. Praze má na kvalitu života negativní vliv. Jednou z možností, jak napomoci snížení intenzity nákladní automobilové dopravy ve městě, je konsolidování převáženého zboží/zásilek, které mají původ nebo cíl v centrální části města.**

**City-logistika je koordinovaný systém zaměřující se na konsolidaci zásilek pro příslušnou oblast města, který dosahuje omezení nákladní dopravy ve městech. Cílem city-logistiky je optimalizace dopravní obsluhy ve městě, která spočívá především v provázanosti různých dodávek od většího počtu dodavatelů určených pro jednoho příjemce v konsolidaci do jedné zásilky a v optimálním způsobu přepravy této zásilky. Funkční systém city-logistiky v hl. m. Praze by mohl přispět ke snížení negativních vlivů dopravy a mít příznivý dopad na životní prostředí ve městě.**

**Politika územního rozvoje ČR 2008 ukládá vymezit ve vybraných regionech (nejsou totožné s vymezením krajů) lokality vhodné pro vybudování veřejných logistických center. V PÚR 2008 je definována oblast střední Čechy, z čehož vyplývá, že se počítá se situováním VLC pro Prahu a Středočeský kraj. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy sledují na území Prahy možnost umístění terminálů city-logistiky (CLC). Umístění veřejného logistického centra na území města ZUR hl. m. Prahy nevymezují, pouze ukládají ověřit tuto možnost v podrobnější**

~~územně plánovací dokumentaci.~~ V PÚR není jednoznačně uveden požadavek na umístění VLC přímo na území hl. m. Prahy, úkol je stanoven pro neurčitě vymezené území „střední Čechy“. Možné lokality na území hl. m. Prahy byly prověřovány v oborových koncepčních dokumentech, ale na území hl. m. Prahy nebyla nalezena vhodná a dostupná lokalita. V dokumentu „Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů“ byla navržena dvě VLC celostátního významu ve vzdálenosti zhruba 150 km. Vzhledem k tomu, že podmínkou pro umístění VLC je napojení na důležitý železniční i dálniční tah a blízkost významného letiště a vodní cesty, byly v dokumentu určeny lokality Nymburk, Lysá n. L., Milovice, Stará Boleslav, Mělník a Mstětice. VLC je tak umístěno na území Středočeského kraje.

Dokument „Novelizace koncepce přestavby železničního uzlu Praha“ umísťuje Centrální logistické centrum pro pražskou aglomeraci s vazbou na železnici do lokality Praha Horní Počernice, za hranicemi Prahy pak do lokality Jeneč a Dobrovíz. Podmínkou umístění centra je dostatečně velká plocha, na kterou lze umístit nejen sklady a administrativní budovy, ale i parkoviště a obslužné komunikace a také dobré napojení na železniční a silniční síť. V současné době však lokalita Praha Horní Počernice vzhledem k aktuálnímu vývoji v území tato prostorová kritéria (s ohledem na rozsah a způsob jejího současného využití) nesplňuje.

Ze Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy vyplývá pro podrobnější územně plánovací dokumentaci úkol prověřit na území města možnosti umístění terminálů city-logistiky např. v oblasti Smíchova a Malešic.

Studie „Novelizace koncepce přestavby železničního uzlu Praha“ pro účel city-logistického terminálu doporučila také železniční stanice Praha-Smíchov a Malešice. Návrh modelu pražské City-logistiky, který počítá s využitím železniční dopravy, je inspirován návrhem řešením city logistiky Vídně. Na základě toho byly vybrány ty pražské železniční stanice, u nichž se výhledově počítá nebo je realizována redukce současných činností a připravuje revitalizace jejich území. Jako optimální uspořádání se jeví existence jednoho City terminálu pro každý břeh Vltavy; pro část Prahy ležící na západním břehu Vltavy Praha-Smíchov a pro část města na východní straně od Vltavy Praha-Malešice. Podstatnou výhodou těchto lokalit je jejich umístění ve vnitřním kompaktním městě, vyhovující napojení na dopravní infrastrukturu a potenciál pro multifunkční logistické využití.

#### 5.2.8 Koridor územní rezervy pro novou železniční trať Praha - Neratovice - Liberec

Vymezený koridor územní rezervy pro novou železniční trať vyplývá z potřeby zajištění kapacitního železničního spojení Praha - Liberec s dosažením systémové jízdní doby 60 minut. Využití koridoru VRT Praha - Dresden i pro konvenční železniční spojení s Libercem přináší z provozního hlediska riziko souběhu linek vysokorychlostní, dálkové, rychlé regionální i příměstské dopravy. Z důvodu dosažení potřebné kapacity trati je tak navržena tato nová stopa. Trať je navržena v parametrech vysokorychlostní dráhy.

Koridor územní rezervy je pro trať vymezen s ohledem na priority a současné možnosti výstavby železniční infrastruktury - dokončení modernizace tranzitních koridorů a na nich ležících uzlů, řešení kapacity tratí ve velkých aglomeracích, případně zahájení výstavby VRT, u kterých se jeví reálné uvedení do provozu nejdříve v období po roce 2030, tedy v dlouhodobém časovém horizontu.

Z důvodů střetu stávajícího koridoru VRT Praha - hranice ČR (-Dresden) s limity ochrany přírody a zatím nedořešeného dopadu výstavby a provozu této trasy na předmět ochrany dotčených chráněných území je nově navrhovaný koridor územní rezervy pro novou železniční trať Praha - Neratovice - Liberec určen také pro možné vedení výše zmíněného koridoru VRT. Tato nová stopa zatím není územně stabilizována na území Středočeského kraje. Koridor územní rezervy je v rámci aktualizace ZÚR vymezen na základě požadavku MD ČR.

### 5.3 Letecká doprava

V ZÚR hl. m. Prahy se plošně vymezuje pouze letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), a to s ohledem na velikost a význam tohoto letiště v rámci letecké infrastruktury ČR a středoevropského prostoru. Ostatní letiště jsou vymezena pouze zástupným symbolem, který je lokalizuje na území města a současně je uloženo podrobnější ÚPD upřesnit výhledový územní rozsah, tedy upřesnit jejich vymezení.

#### 5.3.1 Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

Nad rámec Zprávy, avšak v souladu s ukončením procesu přejmenování letiště Praha-Ruzyně na Letiště Václava Havla Praha ke dni 5. října 2012 a v souladu s upřesněním pravidel jeho používání, je v AZÚR u názvu letiště Praha-Ruzyně uveden v závorce nový název letiště - Letiště Václava Havla Praha.

Letecká doprava je v Praze provozována zejména na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha), které se nachází na severozápadním okraji hlavního města. Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) je z hlediska civilní letecké dopavy nejvýznamnějším veřejným mezinárodním letištem České republiky a do výhledu se výjimečné postavení tohoto letiště v rámci České republiky nezmění. Výhledová mezinárodní i vnitrostátní letecká doprava bude proto i nadále realizována především na tomto letišti.

Význam letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) pro leteckou dopravu v rámci dopravní infrastruktury České republiky je zásadní, nezastupitelný. Koncepce rozvoje letiště zůstává mnoho let nezměněna a předpokládá částečnou přestavbu stávajícího dráhového systému, která by měla zajistit vyšší bezpečnost a kvalitu leteckého provozu při vzletech a přistáních; vyšší kapacita dráhového systému umožní rovněž zpřísnit letové podmínky ve prospěch ochrany životního prostředí i při nárůstu letecké dopavy.



V souladu s Politikou územního rozvoje ČR 2008, schválenou usnesením vlády ČR, je navržena výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy - paralelní RWY 06R/24L, jejíž koridor upřesňuje aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Stávající RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) a RWY 06L/24R zůstanou pro letecký provoz zachovány.

Vývoj dráhového systému na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha) má dlouhou historii. V době uvedení do provozu letiště 5. dubna 1937 byl dráhový systém tvořen v té době obvyklými třemi travnatými pásy. Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) tehdy patřilo k nejmodernějším v Evropě. Již v počátcích provozu letiště bylo jasné, že travnaté vzletové a přistávací dráhy nebudou stačit očekávaným objemům letecké dopravy a vývoji letadel. Bylo proto záhy rozhodnuto o vybudování zpevněného dráhového systému, který byl čtyřdráhový. Důvodem tehdy relativně velkého počtu vůči sobě vzájemně odkloněných drah byla poměrně velká citlivost používaných letadel na boční vítr.

V roce 1956 byla zahájena příprava dalšího rozšíření letiště Praha-Ruzyně pod názvem „Nová výstavba“, která byla rozčleněna do pěti staveb. Součástí přípravy „Nové výstavby“ bylo opětovné prověření vhodnosti ruzyňského prostoru pro leteckou dopravu, které bylo poprvé provedeno v roce 1949. Výsledky vyhledávací studie potvrdily vhodnost ruzyňského prostoru pro rozvoj letecké dopravy. V rámci „Nové výstavby“ bylo navrženo prakticky nové velmi moderní letiště v prostoru existujícího letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Nadčasový byl rovněž layout letiště s dvojicí paralelních a provozně nezávislých drah a odbavovacím komplexem mezi nimi. Takové schéma letiště je velmi kompaktní, umožňuje optimální rozložení provozu, redukuje pojiždění, a tím snižuje spotřebu paliva i produkci emisí a hluku. Dráhy umístěné po obou stranách odbavovací plochy navíc významně redukuje počet letadel křižujících aktivní dráhu a výrazně tak zvyšují bezpečnost leteckého provozu.

Zcela nový dráhový systém byl již tehdy navržen s paralelními drahami. S dnešní dráhou RWY 06/24 a k ní rovnoběžnou dráhou další. Tento dráhový systém měl být provozován i s některými drahami stávajícího systému. Z nového paralelního dráhového systému bylo rozhodnuto nejdříve o realizaci severní dráhy, tehdejší RWY 07/25 (dnes RWY 06/24). Rozhodnutí o realizaci nejprve severní dráhy mělo svá logická opodstatnění. Jedním důvodem byla skutečnost, že paralelní dráha umístěná jižně od RWY 06/24 a nového odbavovacího terminálu Sever fyzicky kolidovala se všemi drahami, které byly tenkrát provozovány. Při realizaci by to znamenalo značné omezení provozu a v některých obdobích zavření celého letiště. Při realizaci nejprve severní dráhy bylo jediným omezením stávajícího dráhového systému pouze dočasné, časově nenáročné krátkodobé zkrácení stávající RWY 12/30 (dříve 13/31), a to ještě z důvodu realizace jejího prodloužení. Další důvod, proč nebyla paralelní (jižní) dráha tehdy realizována jako první, byl ještě závažnější. Areál Sever, jehož realizace byla smyslem celé „Nové výstavby“, by při prvotní realizaci jižní (paralelní) dráhy byl oddělen touto dráhou od areálu Jih. Ten byl v té době jednak ještě stále intenzivně využíván k leteckému provozu a navíc, stejně jako dnes, představoval celé technické zázemí letiště. Na dlouhou dobu, jejíž délku nedokázal tehdy nikdo ani odhadnout, by tedy byly, zatím zbytečně, oba areály odděleny jižní (paralelní) dráhou. Nikdo tehdy nedokázal ani přibližně odhadnout (navíc v odlišných společensko-ekonomických

podmínkách a za jiné politické situace v Evropě), zda a kdy bude nová paralelní dráha vůbec nutná.

Od roku 1982, kdy byla hlavní dráha RWY 07/25 prodloužena, je dráhový systém letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) z hlediska délek a počtu drah beze změn. Jedinou změnu představuje přečíslování RWY 07/25 na RWY 06/24, které se uskutečnilo v roce 1993 z důvodu změny azimutu osy dráhy k magnetickému severu. Ze stejného důvodu došlo v roce 2012 ke změně označení stávající RWY 13/31 na RWY 12/30.

Vývoj dráhového systému letiště se za dobu jeho existence neubíral nahodilými cestami nebo impulsy, byl vždy vyvolán výhradně potřebami provozu letiště a letadel. Vývoj dráhového systému má své zákonitosti dané technickými potřebami jednotlivých typů letadel, provozními podmínkami letiště a požadovanou kapacitou. Podobně tomu je i v současné době, kdy navrhovaná nová paralelní dráha přispěje k zajištění kvalitních podmínek pro letecký provoz na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha) i při vyšších nárocích letecké dopravy.

Celkový objem cestujících, odbavených v roce 2010 na čtyřech nejvýznamnějších letištích s mezinárodním statutem na území České republiky (Praha, Brno, Ostrava, Karlovy Vary) činil 12,3 milionu cestujících. Z uvedeného celkového počtu leteckých cestujících na výše uvedených čtyřech letištích odbavilo letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) 11,6 milionu cestujících.

Podíl letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) na celkových výkonech čtyř výše uvedených nejvýznamnějších letišť ČR v roce 2010 činil v osobní přepravě 93,9 %, v nákladní přepravě 89,2 %. Pro srovnání uvádíme, že podíl druhého nejvýznamnějšího letiště ČR Brno-Tuřany na celkových výkonech výše uvedených čtyř letišť činil v osobní dopravě 3,2 % (cca 0,4 milionu odbavených cestujících), v nákladní přepravě 8,2 %.

V současné době letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) disponuje třemi dráhami, jejichž vzájemné uspořádání a parametry jsou výsledkem dlouhodobého vývoje. Stávající dráhový systém je v současné době provozován tak, aby co nejvíce odpovídal potřebám letiště a zároveň byl maximálně ohleduplný z hlediska vlivů na životní prostředí ve vztahu k nejbližšímu okolí.

#### **RWY 06/24**

RWY 06/24 je v současné době hlavní dráhou letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Ve směru 24 je vybavena zařízením ILS (Instrument Landing System) pro přesné přiblížení kategorie IIIB, což v praxi znamená, že pokud je letadlo odpovídajícím způsobem vybaveno a posádka vycvičena, může na RWY 24 přistát nebo z ní vzlétnout při dohlednosti pouhých 50 m. Z opačného směru 06 je tato dráha vybavena zařízením ILS pro přesné přiblížení v kategorii I, což umožňuje vzlety a přistání až do horizontální dohlednosti 600 m a vertikální dohlednosti 60 m. Tím je zajištěna maximální provozní využitelnost letiště.

### **RWY 12/30 (dříve RWY 13/31)**

RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) je vedlejší dráhou letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Tato dráha je vybavena v obou směrech zařízením ILS pro přesné přiblížení kategorie I. Protože RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) směřuje na intenzivně urbanizované oblasti Prahy s velkou intenzitou osídlení, bylo v roce 1997 rozhodnuto o významném omezení provozního využití této vedlejší dráhy pouze na případy, kdy je hlavní dráha RWY 06/24 mimo provoz nebo kdy provozní podmínky neumožňují určit dráhu RWY 06 nebo RWY 24 jako „dráhu v používání“, což může být způsobeno nadlimitním bočním větrem, sníženými brzdnými účinky, neschopností provozu zařízení ILS apod. Výjimku z tohoto pravidla tvoří odlety vrtulových letadel z RWY 12 (dříve RWY 13), které jsou povoleny za předpokladu využití zvláštní odletové trati, která tato letadla vede mimo hustě osídlené části Prahy.

Ke změně značení RWY došlo v roce 2012 vlivem postupné změny magnetického severu.

### **RWY 04/22**

RWY 04/22 sloužila od počátku 40. let minulého století až do roku 1958 jako hlavní dráha letiště. Její osa ve směru 22 prochází přímo nad obcí Hostivice, kde se okraj obytné zástavby nachází ve vzdálenosti pouze 650 m od prahu THR 04. Tato skutečnost a omezená délka dráhy vedly v roce 1997 k jejímu uzavření pro vzlety a přistání a nadále je využívána pouze pro pojíždění a parkování letadel.

Na počátku devadesátých let minulého století byla při přípravách dalšího rozvoje infrastruktury letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) zvažována problematika dostatečné kapacity dráhového systému. Studie společností AGA Letiště, zpracovaná v roce 1996, jednoznačně prokázala, že varianta prodloužení stávající RWY 04/22 není z hlediska dlouhodobého rozvoje letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), hlukových dopadů na okolí letiště i provozního využití variantou optimální, a proto bylo doporučeno připravovat dráhu paralelní RWY 06R/24L (v minulosti též označovanou jako RWY 06/24 BIS) k dráze RWY 06/24.

### **Navržená paralelní RWY 06R/24L**

Doporučení sledovat nadále v rámci rozvoje letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) dráhu RWY 06R/24L akceptovala Česká správa letišť, s. p., a následně i státní orgány, což vedlo k situaci, že od roku 1996 je příprava výstavby této dráhy preferována a příprava RWY 06R/24L probíhá.

Paralelní dráha letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) byla již v minulosti zapracována i ve starších územně plánovacích dokumentacích. Obsažena je již ve Směrném územním plánu hl. m. Prahy z r. 1971, ve Směrném územním plánu hl. m. Prahy z roku 1975, schváleném o rok později v roce 1976. Uvedena byla rovněž ve Směrném územním plánu z roku 1985, schváleném v roce 1986. Územní rezervu pro tuto dráhu obsahuje i platný ÚP hl. m. Prahy z roku 1999. Záměr na paralelní dráhu se tedy projevuje v územně plánovacích dokumentacích již několik desítek let.

Poloha i parametry paralelní dráhy byly postupně v minulosti upřesňovány. V dříve platných územně plánovacích dokumentacích se uvažovalo s délkou paralelní dráhy 4 000 m. Postupným upřesňováním v průběhu přípravy a vlivem provozu stále modernějších letadel se nároky na délku dráhy zkrátily a v její délka je nyní uvažována 3 550 m. Několika postupných úprav doznal i boční osová vzdálenost navrhované

paralelní RWY 06R/24L od dráhy stávající. Boční osová vzdálenost byla vždy stanovována s důrazem na zachování možnosti nezávislých letových operací. Původní návrh na tuto boční osovou vzdálenost drah byl 1 850 m. Od roku 1996 je boční osová vzdálenost stanovena na 1 525 m. Tento vývoj je vysvětlitelný snižováním minimální boční osovou vzdálenosti v leteckých předpisech, což bylo umožněno moderním a kvalitativně vyšším technologickým vybavením letadel a výrazným rozvojem zabezpečovací letecké techniky. Boční osovou vzdálenost drah na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha) již není možné dále snižovat z důvodu reálné situace na letišti, protože by došlo ke kolizi se stávajícím zastavovacím prostorem areálu Sever. Snižování boční osovou vzdálenosti drah z 1 850 m na 1 525 m a zkrácení požadované délky dráhy z původních 4 000 m na 3 550 m představuje přínos v oblasti snížení negativních vlivů na životní prostředí ve vztahu k okolí letiště i ve vztahu k území hlavního města Prahy.

Je ověřenou skutečností, že pokud kterékoliv letiště dosáhne provozu 150-180 tisíc pohybů letadel/rok na jedné či na dvou provozně závislých (neparalelních) drahách, dostává se do situace kapacitního nedostatku. Ten je nuceno řešit buď zvláštními provozními postupy (např. Manchester, Hamburg či Praha-Ruzyně v letech 2003-2008) nebo výstavbou nové, provozně nezávislé dráhy (Helsinky, Vídeň, Berlín a další). Tento vývoj probíhá i v případě letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). V roce 2003, kdy bylo dosaženo 115 000 pohybů letadel a kdy bylo jasné, že se vstupem České republiky do EU dojde v roce 2004 ke skokovému nárůstu poptávky, došlo na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha) k úpravám postupů a vybudování pojezdových drah pro rychlé opuštění hlavní dráhy. Hodinová kapacita se postupně zvýšila z 34 na 48 pohybů letadel za hodinu, což v roce 2004 umožnilo uskutečnit cca 145 000 pohybů letadel. Po dosažení 180-190 tisíc pohybů letadel ročně již další možnosti navýšení kapacity dráhového systému, při zachování stávajících protihlukových postupů, nejsou.

Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) má pro svůj rozvoj výhodné podmínky z hlediska kvalitních vazeb na stávající i plánovanou pozemní dopravní infrastrukturu (Pražský okruh propojující celorepublikovou i pražskou infrastrukturu pozemních komunikací, plánovaná kvalitní kolejová doprava, která zajistí rychlé spojení letiště s centrem Prahy ekologickou veřejnou dopravou), má příznivé vazby nejen vůči Praze, ale i vůči Středočeskému kraji s největším centrem osídlení (Kladno).

**Porovnání s některými zahraničními letišti:**

Důvodem uvedení této části odůvodnění paralelní RWY 06R/24L je skutečnost, že část odpůrců paralelní RWY 06R/24L občas uplatňuje názor, že některá zahraniční letiště svými výkony výrazně převyšují letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), ačkoliv je jejich dráhový systém tvořen pouze jednou dráhou anebo je jejich dráhový systém podobný dráhovému systému letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Je třeba zdůraznit, že porovnávat jakákoliv dvě letiště je velmi problematické. Každé letiště je jedinečné svým umístěním, dráhovým systémem, vzdušným prostorem, klimatickými charakteristikami, výkony, skladbou typů letadel, různými místními

omezeními leteckého provozu a mnoha dalšími parametry. Často uváděným příkladem v tomto ohledu je letiště Gatwick v Londýně.

Letiště Gatwick v Londýně je nejvytíženějším jednodráhovým letišťem na světě. U něho je však třeba dát do souvislosti několik skutečností. Letiště Gatwick je jedním z pěti londýnských letišť. To je také první příčinou, proč nelze toto letiště s letišťem Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) srovnávat. Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) je jediným dopravním letišťem nejen pro Prahu, ale významově a výkonem slouží pro celou Českou republiku, využívá se též pro všeobecné letectví, vrtulníky Policie ČR a vojenským útvarům zajišťujícím přepravu vysokých státních činitelů. Letiště Gatwick v Londýně naproti tomu slouží jen určitému druhu letecké dopravy. Na rozdíl od Prahy se na něm odbavují převážně dálkové lety. Pro ostatní linky slouží další londýnská letiště. Převahou dálkových linek je také dána velikost letadel, jejich sedadlová kapacita i vytiženost. S ohledem na uvedená specifika je počet cestujících na jeden pohyb letadla na letišti Gatwick 1,7x vyšší než na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha). Významnou skutečností, která tento fakt rovněž ovlivňuje, je atraktivita místa, kde se letiště nachází. Oblast Londýna je nejvytíženějším leteckým centrem Evropy, které svoji pozici historicky získalo jako spojnice mezi Evropou a Severní Amerikou. Výjimečné možnosti transferů tuto atraktivitu dále zvyšovaly. Létat do Londýna je pro dálkové lety téměř nezbytností a navíc je jedno v jakých časech. Atraktivita druhého největšího letiště Londýna - letiště Gatwick - za letišťem Heathrow zaostává jen málo. Stejně jako na Heathrow, tak i na Gatwick, jsou letecké společnosti ochotny létat téměř kdykoliv. To však není případ letišť střední velikosti, která primárně obsluhují pouze určitou oblast/region a transferová/dálková doprava je pro ně sice vítanou, ale spíše doplňkovou aktivitou. Mezi letišťem střední velikosti patří i letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), které se pohybuje kolem 30. místa z hlediska velikosti letišť v Evropě. Střední letiště mají provoz soustředěn v dobách maximálního zájmu cestujících.

V minulosti se jako příklad jednodráhového letiště také někdy uvádělo letiště Manchester. Toto letiště začalo intenzivně řešit potřebu nové paralelní dráhy v roce 1991, kdy jeho výkony dosahovaly okolo 12 milionů cestujících za rok. Maximálního výkonu bez paralelní dráhy dosáhlo letiště Manchester v roce 2000, kdy bylo odbaveno 18,5 milionu cestujících při 178 468 pohybech letadel. Tento počet je prakticky stejný jako počet pohybů letadel dosažený na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha) v roce 2008, kdy zde bylo zaznamenáno 178 628 pohybů letadel. Značně se však opět liší počet cestujících na jeden pohyb letadla, který byl na letišti Manchester 1,5násobkem oproti letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha). I v tomto případě je vyšší počet cestujících v letadle způsoben charakterem provozu s výraznou převahou středních proudových letadel a velkým zastoupením dálkových letů. Dodáváme, že i v Manchesteru trval spor o novou paralelní dráhu celá léta, než byla v roce 2001 paralelní dráha na letišti Manchester uvedena do provozu.

Mezi letišťem s podobným dráhovým systémem jakým disponuje letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), patří letiště v Hamburku, podobnost vykazuje např. i letiště Vídeň/Schwechat. Letiště Hamburk odbavilo v roce 2010 necelých 13 milionu cestujících a blíží se hranici své kapacity. Jeho problém je, že vlivem intenzivní obytné zástavby, která toto letiště prakticky obklopuje ze všech stran, jej není možné rozšířit

o novou paralelní dráhu. Situace tohoto letiště je ale v porovnání s letištěm Praha-Ruzyně (Letištěm Václava Havla Praha) výrazně jiná v tom, že letiště Hamburk je jedním ze 16 velkých mezinárodních letišť (jako páté největší) v Německu a v jeho nevelké vzdálenosti (120 km) se nachází letiště Brémy, ve vzdálenosti cca 150 km další významné letiště Hannover. V takto rozsáhlé síti fungujících významných mezinárodních letišť s dokonalou plně funkční pozemní dopravní infrastrukturou (kvalitní dálniční i železniční sítí) není velkým problémem eventuální převis poptávky po letecké dopravě, když v Hamburku v budoucnu nastane, uspokojit na jiném blízkém letišti. V rámci České republiky a hlavně v případě letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) takový postup možný není. Mimopražská letiště v České republice mají pouze regionální charakter - největším je letiště Brno ve vzdálenosti cca 220 km, které má výrazně nižší dopravní výkony. Navíc poloha letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) v centru České republiky je výjimečná, má přímý vztah k hlavnímu městu, je geometricky příznivá vůči velké části České republiky, a pokud by byla v Praze a jejím okolí dokončena potřebná pozemní dopravní infrastruktura (Pražský okruh i plánované napojení letiště na železniční dopravu), bylo by letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) kvalitně dostupné z velké části území státu.

Letiště Vídeň/Schwechat je největším letištěm v Rakousku. V současné době disponuje dvěma dráhami, jejichž osy se kříží. Na rozdíl od letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) se však samotné dráhy nekřížují, proto je dráhový systém uvedeného vídeňského letiště v porovnání s ruzyňským letištěm kapacitnější. Poloha drah vídeňského letiště je také výhodnější a umožňuje téměř nezávislý provoz. Navíc letiště Vídeň/Schwechat nemá provozně omezenou dráhu jako letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), jehož vedlejší dráha se smí využívat pouze v případě, že není možné využívat dráhu hlavní. I přesto letiště ve Vídni připravuje výstavbu nové paralelní dráhy.

Rozhodujícím parametrem pro posuzování dráhového systému není počet leteckých cestujících, ale počet pohybů letadel. Pokud kterékoliv letiště dosáhne provozu 150-180 tisíc pohybů letadel za rok na jedné či dvou provozně závislých (neparalelních) drahách, musí řešit kapacitní problémy spojené s leteckým provozem. Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) se v této situaci nachází.

Význam paralelní RWY 06R/24L je ve zkvalitnění dráhového systému nejvýznamnějšího letiště České republiky i zvýšení kapacity dráhového systému. Dostatečná kapacita letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), získaná dobudováním paralelní RWY 06R/24L, umožní další zpřísnění stávajících letových postupů ve prospěch ochrany životního prostředí (snížení hodinové kapacity paralelního dráhového systému, které toto zpřísnění přinese, nebude mít fatální následky pro provoz letiště, jak by tomu bylo za stávajícího stavu). Pokud by uvedená dráha nebyla obsažena v územně plánovacích dokumentacích, znamenalo by to výrazné zpoždění a zpochybnění její přípravy, což by mělo nepříznivý vliv na rozvoj civilního letectví v České republice i rozvoj turistického ruchu na jejím území.

Dvojice paralelních a provozně nezávislých drah s odbavovacím komplexem mezi nimi představuje moderní dlouhodobě sledované řešení dráhového systému letiště Praha-

Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Letiště založené na principu paralelních drah je velmi kompaktní, umožňuje optimální rozložení provozu, redukuje pojíždění, a tím snižuje spotřebu paliva i produkce emisí a hluku. Dráhy umístěné po obou stranách odbavovací plochy navíc významně redukuje počet letadel křižujících aktivní dráhu a výrazně tak zvyšují bezpečnost leteckého provozu.

Připomínáme, že již v případě stávajícího dráhového systému letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) provozovatel letiště zpřísnil pravidla létání s ohledem na environmentální dopady. Konkrétní zpřísnění bylo kompromisem mezi požadavky ochrany životního prostředí a kapacitou dráhového systému. Kapacita letiště byla omezena povinností dodržet standardní odletovou trať až do výšky 3 200 stop, tj. cca 650 m nad úrovní letiště.

Nová paralelní RWY 06R/24L na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha) umožní snížit využívání stávající dráhy RWY 12/30 (dříve RWY 13/31), která směřuje do hustě osídlených částí města s kapacitní sídlištní zástavbou. I při některých meteorologických podmínkách, které v současnosti znamenají povinnost převést provoz na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31), bude při existenci nové paralelní dráhy pokračovat provoz na těchto paralelních drahách. Realizace paralelní dráhy umožní snížení ekologické zátěže velké části hlavního města díky řádovému omezení provozu na dráze RWY 12/30 (dříve RWY 13/31). V obdobném poměru se sníží i počet obyvatel hlavního města zasažených nadměrným nebo obtěžujícím hlukem z leteckého provozu.

Bez realizace paralelního dráhového systému budou při nárůstu leteckého provozu více zatěžovány jak prostory pro přiblížení na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31), tak i další oblasti Prahy a Středočeského kraje. To bude způsobeno (při nárůstu leteckého provozu) nutností řešit situace, které jsou při takovém způsobu provozu obvyklé - bude docházet k nucenému vyčkávání letadel ve vzduchu, nezanedbatelné nebude ani vyčkávání letadel před vzletem, stejně jako je tomu na letištích s přehustěným provozem. Takové situace by vedly ke zhoršení ekologické situace v Praze i ve Středočeském kraji.

Zvýšení počtu letů na RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) v obou provozních směrech by znamenalo vyšší hlukové zatížení území Prahy 6 (zejména oblasti Ruzyně, Bílá Hora, Fialka), Prahy 17 (zejména Řepy), Prahy 5 (oblasti Motol, Stodůlky, Butovice) s vysokou koncentrací osídlení. Navyšování provozu při současném uspořádání drah by vedlo ke snížení úrovně provozní bezpečnosti, protože vyžaduje současný provoz obou křižujících se drah. To zvyšuje nároky na organizaci provozu a tím i možnost vzniku chyby lidského činitele. (Human Factor). Zároveň tato situace by omezila i možnosti postupů pro omezení hluku z leteckého provozu v rámci organizace provozu, protože předpokládá maximální využití vzdušného prostoru.

Pravidla létání stanovená mezinárodními a národními předpisy a standardy omezují provozní postupy pro provádění příletů a odletů pouze s ohledem na bezpečné provedení letů. Environmentální požadavky nemohou být nadřazeny požadavkům provozní bezpečnosti. Z uvedeného důvodu paralelní dráhový systém, který bude kapacitnější a z hlediska leteckého provozu i bezpečnější, vytváří spolu s omezeným

využíváním RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) příznivější podmínky k řešení environmentálních požadavků (jejichž zajištění ve svém důsledku snižuje kapacitu letiště) i při zvýšených nárocích na letecký provoz vůči současnému stavu.

Česká ekonomika spoléhá při zlepšování své efektivnosti a prosperity na vybudování kvalitní dopravní infrastruktury, jejíž nedílnou významnou součástí je i letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Podle studie vypracované evropskou agenturou Eurocontrol a publikované v roce 2008, která mapovala rozvoj 138 hlavních evropských letišť, je do roku 2030 plánován nárůst letištních kapacit o 41 %. Tento nárůst v rámci Evropy počítá s novými letišti, 29 novými drahami (včetně nové paralelní dráhy na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha)) a s novou leteckou pozemní infrastrukturou. Pro stejné období je počítáno v rámci Evropy s nárůstem poptávky o cca 80 %. Aby letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) si zachovalo postavení v rámci sítě evropských letišť, musí mít parametry, které v konkurenčním prostředí letecké dopravy obstojí. Kvalitní, bezpečný a dostatečně kapacitní systém RWY je nutnou podmínkou jak pozici letiště Praha-Ruzyně ve světové konkurenci udržet, jedinou možností dosažení kvalitního systému drah je v daných podmínkách realizace nové paralelní RWY 06R/24L.

Letecká doprava patří mezi aktivity, které se výrazně podílejí nejen na rozvoji turistického ruchu a všech na něm navázaných komerčních aktivitách, ale i na integraci ekonomické oblasti v rámci vyšších ekonomických celků. V našich podmínkách je letecká doprava téměř výlučně dopravním prostředkem pro přepravu osob s výrazně mezinárodním charakterem.

Další rozvoj letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), podmíněný vybudováním nové paralelní RWY 06R/24L může představovat (v podobě přímých, nepřímých a indukovaných efektů) konkrétní podporu ekonomických a společenských podmínek rozvoje a zároveň bude představovat velmi důležitou infrastrukturu odpovídající vysoké míře otevřenosti české ekonomiky i společnosti. Letecká doprava a na ni napojené aktivity vedou k akceleraci ekonomických činností a kultivaci podnikatelského prostředí vlivem potenciálně širší konkurence.

Realizace záměru paralelní RWY 06R/24L by měla znamenat pozitivní ekonomické přínosy do rozpočtu Středočeského kraje i hlavního města Prahy. Paralelní dráha by měla mít i další zajímavé efekty - například ušetřené prostředky na dávkách v nezaměstnanosti. Ty nebudou muset být vypláceny vlivem nových pracovních příležitostí, které se díky nové dráze vytvoří především ve Středočeském kraji a v Praze.

Pozitivní ekonomické přínosy záměru vyčíslila studie „Makroekonomické dopady výstavby paralelní dráhy na letišti Praha-Ruzyně“ (zprac. Sedláček, Zahradník, Jedlička v r. 2009).

Ekonomické přínosy paralelní dráhy jsou rovněž informativně zmíněny ve „Vyhodnocení vlivů změny č. Z 939/00 ÚP hl. m. Prahy na udržitelný rozvoj území“. Zde, s odkazem na studii renomovaného týmu českých ekonomů v čele s Tomášem Sedláčkem, se uvádí, že v absolutním měřítku bude možné vlivem nové dráhy očekávat v České republice vznik přibližně až 17 tisíc nových pracovních příležitostí.



Součástí dostatečně kapacitního letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), s ohledem na budoucí ekonomické potřeby země, je vybudování paralelní RWY 06R/24L. Pokud by plánovaná paralelní RWY 06R/24L nebyla obsažena v územně plánovacích dokumentacích, znamenalo by to výrazné zpoždění a zpochybnění její přípravy, což by mělo nepříznivý vliv na rozvoj civilního letectví v České republice, rozvoj turistického ruchu na území státu i dalších souvisejících aktivit.

Po dostavbě nové paralelní RWY 06R/24L bude zavedena tato základní preference jednotlivých RWY dráhového systému letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha):

- RWY 24R - převážně pro vzlety letadel všech kategorií v denní a noční době a přistání v noční době,
- RWY 24L - převážně pro přistání letadel všech kategorií v denní době,
- RWY 06L - převážně pro vzlety letadel všech kategorií v denní a noční době a přistání v noční době,
- RWY 06R - převážně pro přistání letadel všech kategorií v denní době,
- RWY 12 (dříve RWY 13) - využití pouze za jasně definovaných mimořádných situací,
- RWY 30 (dříve RWY 31) - využití pouze za jasně definovaných mimořádných situací.

**Příletové tratě:**

Vizuální přiblížení, s výjimkou provozu vrtulníků, nebudou povolena. Finální přiblížení na RWY 06L/24R budou zahajována v ose příslušné dráhy z výšky 4 000 stop. Finální přiblížení na RWY 06R/24L budou zahajována v ose příslušné dráhy z výšky 5 000 stop. Finální přiblížení na obě paralelní dráhy bude standardním gradientem 5,2 %.

Uvedená pravidla zajistí, že letadla, která sestoupí pod výšku 4 000 stop (u stávající dráhy), resp. 5 000 stop u nové dráhy, budou sestupovat v ustáleném letu, stanoveným gradientem klesání a v ose dráhy. To znamená, že letadla na finálním přiblížení se budou vždy nacházet na stejném místě a ve stejné výšce.

**Standardní odletové tratě (SID):**

SID pro proudová letadla (použitelná i pro vrtulová letadla) budou vedeny kurzem dráhy až do vzdálenosti min. 10 NM (18,52 km). Po celou dobu letu až do vzdálenosti 10 NM (18,25 km) bude povinnost dodržovat SID bez ohledu na dosaženou výšku.

SID pro vrtulová letadla (nelze použít pro proudová letadla) budou navrženy tak, aby vedly mimo zastavěná území. Povinnost dodržet tuto SID bude stanovena až do bodu dotočení první zatáčky na odletový bod. Zahájení první zatáčky bude stanoveno konkrétním bodem na přímé části SID.

Uvedená pravidla zajistí, že odlétající proudová letadla se budou až do vzdálenosti 18 km nacházet vždy na stejném místě. Zároveň tato pravidla zajistí, že odlétající vrtulová letadla budou točit první zatáčku tu, která se provádí v nejnižší výšce, vždy na stejném místě a mimo zastavěné území - obce.

V aktualizaci č. 1 ZÚR hl. m. Prahy jsou v oddíle 5.3.1 navrženy podmínky pro následné rozhodování o změnách v území, související s rozvojem letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Jednou z podmínek je, aby při rozvoji letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) bylo zajištěno kvalitní kapacitní kolejové spojení s centrem hlavního města. Tuto podmínku neobsahuje PÚR 2008, vyplývá ze skutečnosti, že obyvatelé Prahy jsou nuceni vyrovnávat se s nepříznivým stavem

životního prostředí, které je do značné míry ovlivněno dopravou. Letecká doprava využívající vzdušný prostor nad hlavním městem je vyvolána do značné míry potřebami celé České republiky. Stát by proto měl vhodnými investicemi kompenzovat negativa, která obyvatelům Prahy letecký provoz přináší. Zajištění kapacitního kolejového spojení s centrem města by takovou kompenzací mohlo představovat, zároveň by tím došlo k naplnění po desetiletí sledovaného záměru kolejového napojení letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Další podmínky pro následné rozhodování o změnách v území reagují přiměřeně úrovni ZÚR na výsledky procesu EIA záměru výstavby nové paralelní dráhy RWY 06R/24L.

Záměr výstavby nové paralelní RWY 06R/24L byl podrobně posuzován v rámci EIA, který byl ukončen souhlasným stanoviskem MŽP čj.68161/ENV/11 ze dne 26. října 2011 při splnění v něm uvedených podmínek. (Pozn.: Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění „Paralelní RWY 06R/24 L Letiště Praha-Ruzyně“ včetně příloh obsahuje množství podrobných údajů, které s předmětnou stavbou, jejím provozem a vlivy souvisejí.) Z hlediska posuzování vlivu dopadů záměru na životní prostředí jde tedy o nejpodrobnější dokument, jak co do šíře, tak i hloubky zpracování. Vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy nemůže z titulu měřítko podrobnosti ZÚR dosáhnout takové podrobnosti a komplexnosti. Proto byly v případě letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), které je specifickým prvkem z hlediska systému územního plánování v ČR (záměr výstavby nové RWY 06R/24L je takto uváděn již v Politice územního rozvoje ČR), zohledněny do ZÚR hl. m. Prahy - aktualizace č. 1 vybrané odpovídající podrobnosti ZÚR závěry EIA a stanoveny požadavky pro následné rozhodování o změnách v území, odpovídající podrobnosti ZÚR odvozené ze souhlasného stanoviska MŽP. Do podmínek pro následné rozhodování o změnách v území se uplatňuje podmínka na maximální možný počet pohybů letadel v charakteristickém letovém dni (za 24 hodin) pro celé letiště Praha-Ruzyně po zprovoznění nové paralelní RWY 06R/24L, podmínky pro letecký provoz v nočních hodinách, preferenci drah pro vzlety a přistání v rámci denního provozu, podmínky pro letecký provoz v noční době s cílem omezit hluk z nočního provozu, požadavek na systém monitoringu hluku z leteckého provozu a ověřování imisní situace, to vše s cílem omezit nepříznivé dopady leteckého provozu na území a promítnout vybrané podmínky výše uvedeného souhlasného stanoviska MŽP pro zachování základní kontinuity posuzování a vyhodnocení záměru nové paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Závažnost záměru paralelní RWY letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) v celostátním měřítku je zdůrazněna i tím, že je promítnuta do Politiky územního rozvoje České republiky 2008, schválené vládou České republiky dne 20. 7. 2009 usnesením vlády č. 929, která obsahuje položku „L1 Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně“.

V souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008, je vymezením nové paralelní RWY 06R/24L zajištěno zvýšení kapacity letiště Praha-Ruzyně (Letiště

Václava Havla Praha), které PÚR ČR 2008 jako důvod vymezení nové paralelní RWY jednoznačně uvádí.

Dopady rozvoje letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) na územní rozvoj dotčených obcí (v daném případě hl. m. Prahy) jsou v ZÚR hl. m. Prahy - aktualizaci č. 1 řešeny vymezením „specifické oblasti zasažené provozem letiště“ Ruzyně (SL/1), pro kterou jsou vymezeny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území a stanoveny úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Jestliže by se nepodařilo záměr nové RWY 06R/24L zrealizovat, nelze zcela vyloučit, že budou hledány způsoby, jak všemi prostředky v souladu s legislativou využít na maximum současný dráhový systém letiště. (Připomínáme, že PÚR ČR 2008 sleduje zvýšení kapacity letiště.) Zejména při nárůstu poptávky po letecké dopravě nelze vyloučit riziko zvýšeného tlaku na změnu rozsahu stávajícího ochranného hlukového pásma (dále OHP) v souladu s hlukovou studií na maximální využití dráhového systému tvořeného hlavní RWY 06L/24R a vedlejší RWY 12/30 (dříve RWY 13/31). OHP je zřízeno vydáním opatření obecné povahy v souladu s §31 zákona č.258/2000 Sb. Úřadem pro civilní letectví v dohodě s krajskou hygienickou stanicí. Nelze proto zcela vyloučit, že by mohlo dojít k návrhu nového OHP v souladu s hlukovými mapami předpokládaného denního a nočního provozu při navrženém maximálním využití stávajícího dráhového systému v rozsahu limitní izofony. Současně by muselo Letiště Praha, a.s. jako provozovatel letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), navrhnout na území OHP provedení protihlukových opatření u chráněných staveb tak, aby nebyl překročen hygienický limit hluku z leteckého provozu pro vnitřní chráněný prostor.

Lze očekávat zejména ze strany provozovatele letiště - v souladu se snahou naplnit PÚR ČR 2008 sledující zvýšení kapacity letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) - i další kroky, které by umožnily maximální kapacitu současného dráhového systému využít. K nim lze zahrnout např. zrušení pravidla o nevyužívání vedlejší dráhy RWY 12/30 (dříve RWY 13/31) za standardní provozní situace, změna distribuce letů v noční době, zrušení opatření k zavedení optimálních příletových a odletových tratí, zrušení opatření k zavedení optimálních příletových a odletových postupů, změna AIP ČR, část AD 2.21 (Postupy pro omezení hluku), vyjednání jiných podmínek v dohodách a smlouvách s okolními obcemi.

Posuzovaná nulová varianta VVURÚ byla stanovena jako srovnávací k aktivní variantě. Nulová varianta představuje stav území v případě naplnění ZÚR hl. m. Prahy vydaným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č.32/59 ze dne 17. 12. 2009 formou opatření obecné povahy č.8/2009 po zrušení některých pasáží textové a grafické části na základě rozsudků Nejvyššího správního soudu ČR. Jedná se o standardní posouzení v procesu EIA/SEA, kdy se porovnává aktivní varianta s variantou nulovou - tedy variantou, která vychází z platného právního stavu ÚPD a zároveň připouští možnost (kterou nelze zcela vyloučit), že by k jejímu naplnění mohlo za určitých předpokladů dojít bez naplnění nově vymezených ploch a koridorů. K definici nulové varianty se též vyjádřil Nejvyšší správní soud ČR ve svém rozsudku 1 Ao 7/2011-526 „Stavební zákon ukládá, aby byly zhodnoceny nejen vlivy provedení koncepce, nýbrž též vlivy jejího neprovedení (tj. tzv. nulové varianty). Smyslem tohoto postupu je získat co nejobjektivnější podklad pro zhodnocení, jaké klady a zápory přinese koncepce oproti

situaci, kdyby koncepce schválena nebyla.“ Na posuzování stavu, kdy vlivem nárůstu leteckého provozu na stávajícím dráhovém systému RWY by bylo třeba projednat (upravit) podmínky pro letecký provoz, není nic nelegitimního, je posuzován stav, co by tato situace znamenala, kdyby zvýšený letecký provoz byl umožněn (je tedy posuzován rizikový stav). Lze předpokládat, že pokud by posuzován nebyl, mohla by tato skutečnost vyvolat otázky, zda při posuzování byly zohledněny všechny rizikové faktory související s potenciálním nárůstem leteckého provozu.

Zdůvodnění splnění úkolu z Politiky územního rozvoje ČR „řešit napojení letiště na další druhy dopravy (přednostně kolejovou dopravou)“: Na základě prověření efektivity rozvoje sítě kolejové dopravy v severozápadním segmentu Prahy je navržena obsluha letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) železničním spojením a místní obsluha území je ponechána na tramvajové dopravě. Napojení letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) na železniční síť bude realizováno novostavbou dvoukolejné elektrizované trati, napojené na modernizovanou, zdvoukolejněnou a elektrizovanou stávající trať č. 120 Praha - Kladno. Nevylučuje se ani možnost napojení letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) na trať č. 122 Praha Smíchov-Hostivice pro eventuální zavedení vlaků osobní dálkové dopravy, viz kapitola 5.2.5. Toto řešení bude schopno spolehlivě a bezpečně zajistit obsluhu Kladna a letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) kapacitní kolejovou dopravou. Železniční stanice Praha Letiště Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) bude po I. etapě výstavby koncovou železniční stanicí v areálu mezinárodního letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Bude mít přímou vazbu na existující i nový letištní terminál a na další objekty v předprostoru letiště. Problematika modernizace trati Praha - Kladno s připojením na letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) byla dlouhodobě projekčně řešena. Současně je celkově stabilizován názor na systémové pojetí modernizované trati v Praze, včetně odpovídajících návrhových parametrů. Úkolem pro podrobnější územně plánovací dokumentaci bude detailnější řešení a upřesnění dopravní obsluhy letiště kolejovou dopravou.

Na pozemní komunikace ve spádové oblasti je letiště Praha- Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) napojeno prostřednictvím ulic K letišti a Aviatické. Ulice K letišti navazuje na významnou pražskou městskou třídu - ulici Evropskou a zároveň prostřednictvím stávající mimoúrovňové křižovatky východně od letiště umožňuje napojení na Pražský okruh. Stávající mimoúrovňová křižovatka, umožňující napojení ulice Aviatické na rychlostní silnici R7, není pro budoucí provoz vyhovující, proto je do úkolů pro podrobnější dokumentaci zahrnuto upřesnit napojení letiště na systém pozemních komunikací.

Důsledkem nové paralelní RWY 06R/24L je zvětšení plochy letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), které se pražského území týká ve východní části letiště. Přesné vymezení hranice výhledového územního rozsahu letiště je úkolem pro podrobnější územně plánovací dokumentaci.

### 5.3.2 Letiště Praha-Kbely

Stávající vojenské letiště v severovýchodní části Prahy je součástí vojenské infrastruktury sloužící potřebám obrany státu. Jeho územní rozsah je vymezen v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.

**Parametry a umístění stávající RWY vojenského letiště Praha-Kbely zůstanou do budoucna zachovány.**

**Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území zahrnují zohlednění nového komunikačního propojení Mladoboleslavská - Vysočanská radiála po severovýchodním okraji letiště, které by mělo usnadnit dopravní vazby mezi zástavbou v oblasti Kbel a východní částí města s využitím vazby na Vysočanskou radiálu, jejíž východní část byla v roce 2011 uvedena do provozu.**

**Zohlednění výhledové elektrizace tratě Praha - Turnov představuje podmínku, která sleduje zachování prostorové rezervy pro eventuální výhledové potřeby uvedené železniční tratě v blízkosti letiště Praha-Kbely.**

### 5.3.3 Letiště Praha-Letňany

Letiště má statut mezinárodního neveřejného a **veřejného vnitrostátního** letiště. Jeho územní rozsah je vymezen v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy.

**Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území jsou stanoveny s cílem, aby činnosti a provoz (jakékoliv aktivity) na letišti Praha-Letňany respektovaly podmínky vyplývající z vymezené evropsky významné lokality NATURA 2000.**

**Respektování budoucího komunikačního propojení Veselská - Mladoboleslavská sleduje zachování podmínek v území pro plánované doplnění komunikační sítě území o nové propojení oblasti Letňan a Kbel, které usnadní realizaci dopravních vztahů v dané oblasti.**

**Zohlednění výhledové elektrizace tratě Praha - Turnov představuje podmínku, která sleduje zachování prostorové rezervy pro eventuální výhledové potřeby uvedené železniční tratě.**

**Ve výkresové části byly sjednoceny názvy letišť tak, aby byly v souladu s textovou částí aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy a v případě letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) odpovídaly i PÚR ČR 2008. Zatřídění letišť je obsaženo ve výrokové části v podkapitole 5.3.**

## 5.4 Vodní doprava

Po vodních cestách Vltavy a Labe (splavné od Chvaletic až do Hamburku) je Praha napojena na evropské vodní cesty. Sítí kanálů a průplavů je napojena do námořních přístavů Štětín, Rotterdam, Brémy, Antverpy a ve výhledu i do dalších.

Vodní doprava v hl. m. Praze bude realizována po vodních cestách Vltavy, která je splavná od Třebenic až po soutok s Labem, a Berounky, která je splavná od Radotína po soutok s Vltavou. Lodní doprava bude využívat přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín, ~~přístav (terminál)~~ **osobní lodní dopravy** na nábřeží u Jiráskova, a Palackého a **Čechova** mostu.

Přesto, že se vodní doprava řadí mezi ekologické druhy dopravy, její rozvoj na území hlavního města je omezený, především s ohledem na polohu a rozsah přístavů, kapacitu plavebních komor a na omezené možnosti úprav vodní cesty.

ZUR Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy předpokládají upřesnění plošných nároků vodní dopravy v podrobnější územně plánovací dokumentaci.

**Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy upřesňuje podkapitolu 5.4 z důvodu zohlednění současného intenzivního využití vltavské pravobřežní náplavky pro potřeby osobní lodní dopravy, kde dochází ke kotvení plavidel i odbavování cestujících.**

V rámci aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy byl rozsah vodní cesty na Berounce vymezený ZÚR ponechán beze změny. Její upřesnění představuje komplexní náročnou problematiku, vyžadující podrobné analýzy možných dopadů do okolního území, které nelze na úrovni ZÚR dostatečně postihnout a vyřešit. Z uvedeného důvodu jsou aktualizací č. 1 ZÚR hl. m. Prahy doplněny podmínky pro následné rozhodování o změnách v území v podkapitole 5.4 o bod b) **respektování funkce nadregionálního biokoridoru NRBK K 56 Berounka a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci v podkapitole 5.4 doplněny o upřesnění bodu b) upřesnit rozsah a funkce přístavů na území města a vymezit vybraná přístaviště pro osobní lodní dopravu při zohlednění kapacity vodní dopravní cesty a dále jsou doplněny o bod c) upřesnit vymezení vodní dopravní cesty na řece Berounce.**

## 5.5 Městská hromadná doprava

### 5.5.1 Systém metra

Metro tvoří základ systému městské hromadné dopravy v hl. m. Praze. Jeho další rozvoj je potřebný s ohledem na rozvoj města, rostoucí nároky na přepravu osob, na kvalitu této alternativní nabídky vůči individuální automobilové dopravě a v jejím důsledku i na přínos ke zlepšení životního prostředí. ZUR Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují koridor pro novou trasu D, ~~koridor pro prodloužení trasy A západním směrem a připouští možnost prodloužení a větvení stávajících tras metra.~~ **stanovují směry rozvoje metra navazující na stávající nebo navrhované koridory tras metra, kde se připouští upřesnění rozvoje sítě metra.**

Územně analytické podklady hl. m. Prahy identifikují na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města a v přilehlé jižní části regionu (probíhající značný rozvoj na jihu Prahy) potřebu řešit otázku chybějícího kolejového propojení jižního sektoru s centrem města. Veřejná hromadná doprava resp. PID, která je dosud realizována do značné míry autobusovými linkami ve vazbě na trasu C metra, spolu se značně zatíženými úseky stávajících tras metra v centru Prahy vytváří potřebu realizace nového atraktivního kolejového spojení. Již dřívější multikriteriální hodnocení variant koncepce rozvoje kolejové sítě potvrdily argumenty, které vedly k odmítnutí principu obsluhy jižních sídlišť tramvajovou dopravou, která by zde v kombinaci s nekolejovou dopravou byla na hranici kapacity i trvalé provozuschopnosti. Východiskem se stal návrh trasy Trasa D metra, která zlepší v první fázi podmínky pro MHD především mezi jižním sektorem města a jeho centrální oblastí. Koridor pro tuto trasu je vymezen od Písnice přes Nové Dvory, Krč, Pankrác k Hlavnímu nádraží náměstí Míru. Úsek v centrální části města mezi stanicemi Náměstí Míru - Hlavní nádraží a další průběh trasy D včetně případné možnosti větvení trasy D metra bude upřesněn v podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Problematika dopravní obsluhy jižního sektoru města metrem byla dlouhodobě projekčně řešena. Současně je celkově stabilizován názor na systémové pojetí nové trasy metra v Praze, včetně odpovídajících návrhových parametrů. Navrhované uspořádání a základní koncepce průběhu trasy a lokalizace stanic jsou výsledkem procesu, reflektujícího základní strategické cíle projektu, kterými jsou zejména zajištění kvalitní dopravní obslužnosti v oblastech rozsáhlé sídlištní zástavby Krče, Lhotky, Libuše, Nových Dvorů, Písnice a dalších spádových území, vytvoření podmínek pro vzájemnou provázanost a kooperaci všech druhů hromadných doprav, zajištění kapacitně dostatečné dopravní alternativy Nuselského mostu resp. linky C metra, podpora polycentričnosti územní a funkční struktury hl. m. Prahy městotvorným účinkem metra. Základním dopravně-urbanistickým zdůvodněním trasy D metra je zlepšení radiálních vazeb spádové oblasti k centru, především z hlediska časových ztrát, bezpečnosti a pohodlí cestujících. Z hledisek dopadů na životní prostředí jde zejména o výrazné omezení povrchové dopravy, která je v současnosti realizována z velké části autobusy. Z celoměstského pohledu trasa D metra včetně bezprostředního okolí vybraných stanic plní i úlohu zachycení vnější hromadné i individuální dopravy. Podmínkou řešení je zachování systémové otevřenosti navrhovaného uspořádání, což znamená možnost prodloužení trasy severním směrem ze stanice Náměstí Míru v univerzálním směrovém pojetí a možnost pokračování trasy ze stanice Depo Písnice jižním směrem do regionu.

~~Prodloužení trasy A ze stanice Dejvická směrem k letišti Praha-Ruzyně zkvalitní MHD v západní části Prahy a přispěje k řešení nepříznivé dopravní situace v oblasti Vítězného náměstí. Prodloužení trasy A východním směrem závisí na upřesnění rozsahu rozvoje v tomto území.~~

~~Na intenzitě využití území v oblasti Západního Města závisí možnost rozšíření sítě metra o větev trasy B směřující do této rozvojové oblasti.~~

V aktualizaci č. 1 bylo navrženo zrušení koridoru trasy A metra pro upřesnění v rámci ÚP v úseku Motol - letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha). Důvodem je prověření efektivity rozvoje sítě kolejové dopravy v severozápadním segmentu Prahy, na jehož základě je doporučeno sledovat obsluhu letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) železničním spojením a místní obsluhu ponechat na tramvajové dopravě. V kombinaci s připravovaným terminálem veřejné dopravy Veleslavín tak má navržený systém dobré předpoklady pro efektivní, ekonomicky přijatelné a plně funkční řešení. Aby byla zachována možnost eventuálního rozvoje systému metra ze stanice Motol, je nově vymezen směr rozvoje metra k prověření v rámci ÚP, který případně může stanovit územní rezervy s cílem ochránit tyto potenciální výhledové koridory.

Prověření potřebnosti, efektivity, ekonomie a zvážení všech územně-technických aspektů pro vymezené směry rozvoje metra se ukládá podrobnější územně plánovací dokumentaci, a to též v závislosti na upřesnění rozsahu rozvoje spádových území.

**5.6** Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy určené k prověření v podrobnější územně plánovací dokumentaci.

~~Propojení MČ Praha 4 a MČ Praha 5 kolejovým systémem~~

~~ZÚR hl. m. Prahy obsahují požadavek na prověření možnosti zkvalitnění MHD kolejovým systémem propojujícím tyto městské části.~~

~~Výrazný rozvoj hl. m. Prahy jižně od stávajícího celoměstského centra, např. na území Smíchova a Pankráce, postrádá kvalitní kolejové propojení levobřežní a pravobřežní části města vedené mimo centrum města. Toto spojení by mohlo přispět ke zvýšení atraktivity MHD v tangenciálních směrech a vytvořit alternativní trasu pro některé dopravní vztahy, které se v současné době realizují po přetížených úsecích systému MHD v centru města.~~

#### **5.6.1 Koridory tramvajové dopravy**

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují koridory tramvajových propojení a koridory územních rezerv tramvajových propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. Tuto koncepci naplňují tzv. tramvajové tangenty (podle jejich polohy ve městě resp. podle zprostředkovaných vazeb vůči celoměstskému centru). Významná tramvajová propojení tvoří tzv. jižní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 4 a Praha 5, východní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 11, Praha 4, Praha 10, Praha 3 a Praha 8 a severní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 6 a Praha 8.

Jižní tramvajová tangenta je vymezena koridorem v úseku Budějovická/Pankrác - Dvorce - Podolí - Zlíchov - Smíchov a koridorem územní rezervy v úseku Michle - Budějovická/Pankrác, kde bude třeba definitivní řešení tramvajové trati v širší míře dále prověřovat.



Východní tramvajová tangenta je vymezena koridorem Jižní Město - Spořilov - Vršovice - Žižkov - Libeň - Kobylisy.

Severní tramvajová tangenta je vymezena koridory v úseku Dejvice - Podbaba a Bohnice - Kobylisy a koridorem územní rezervy v úseku Podbaba - Troja - Bohnice, kde bude třeba definitivní řešení tramvajové trati (s ohledem na složité územně-technické podmínky) v širší míře dále prověřovat.

Na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města identifikují ÚAP hl. m. Prahy problémy k řešení připadající do kompetence územního plánování. Mezi těmito problémy k řešení definují v oblasti veřejné dopravy chybějící kvalitní tangenciální spojení MHD mimo centrum města, zejména absenci kvalitních tangenciálních vazeb MHD mezi jihozápadní a jižní částí města, mezi severozápadní a severní částí města mimo oblast rozšířeného celoměstského centra, které by přispěly k odlehčení dopravního systému v centru města. Bez dostatečně kapacitní nabídky tramvajové dopravy se ve výhledu rovněž projeví značné zatížení úseků metra v centru Prahy a provozní zranitelnost tramvajového systému v důsledku omezených možností alternativní nabídky v případě mimořádných událostí.

Nabídka takových alternativ kolejového systému veřejné dopravy je jednou z možností, jak eliminovat riziko dalšího přitěžování sítě veřejné dopravy v historickém centru města, zejména mezi jižní a jihozápadní částí města (mezi MČ Praha 4 a 5) nebo mezi severozápadní a severní částí města (mezi MČ Praha 6 a 8), případně po východní linii (Praha 11 - Praha 8), a zároveň je prostředkem k absorpci zvýšeného podílu cest veřejnou dopravou při zavádění regulačních opatření individuální automobilové dopravy, jež bude souviset s řešením environmentálních dopadů nárůstu automobilového provozu.

Dostředné (radiální) současné systémy veřejné dopravy jsou prakticky kapacitně vytížené a návrhem tangent se tak ukazuje možnost pro jejich odlehčení a zároveň vznik nových kvalitních, rychlejších spojení území při pomyslné hranici vnitřního a vnějšího kompaktního města, kde vzhledem k soustředění aktivit a výraznému rozvoji existuje potenciál pro jejich využití, příznivý pro lehké městské kolejové systémy.

Realizace těchto propojení přispěje ke zvýšení atraktivity MHD, což je příznivé z hlediska environmentálního. Mimo tyto vymezené významné koridory připouští ZÚR hl. m. Prahy upřesnění rozvoje sítě tramvajové dopravy nad rámec celoměstských záměrů, které se ukládá podrobnější územně plánovací dokumentaci.

~~Kolejové propojení Praha – Brandýs nad Labem/Stará Boleslav~~

## **5.6.2 Koridor územní rezervy pro kolejové spojení Praha - Brandýs nad Labem/Stará Boleslav**

Absence kvalitního kolejového spojení mezi Prahou a městy Brandýs nad Labem a Stará Boleslav klade značné nároky na příměstskou autobusovou dopravu mezi Prahou a oblastí Brandýs nad Labem/Stará Boleslav.

Vzhledem k tomu, že tato města mají potenciál dalšího rozvoje a atraktivitu pro nové obyvatele, v ZÚR hl. m. Prahy ~~se navrhuje prověřit možnost~~ **upřesnit** vedení ekologického systému kolejové dopravy v relaci Praha - Brandýs nad Labem. Jeho zprovoznění by umožnilo snížit počet spojů příměstských autobusových linek, což by mělo příznivě ovlivnit kvalitu životního prostředí.

### 5.6.3 Zkapacitnění železniční dopravy mezi centrální oblastí města a smíchovským nádražím

Současná kapacita železniční trati propojující žst. Praha-Smíchov a žst. Praha-hlavní nádraží nevyhovuje výhledovým nárokům železniční dopravy v rámci železničního uzlu Praha.

Nedostatečná kapacita se projevuje především u železničního mostu, jehož výhledová podoba se zřetelem na nové dopravní nároky a možnosti území, především Na Výtoni, není dosud uspokojivě vyřešena. Nedořešené je výhledové uspořádání železničního uzlu Praha v centru města.

**Územně analytické podklady hl. m. na základě vyhodnocení stavu a tendencí v železniční dopravě konstatují, že malá kapacita Výtoňského mostu jako úzkého hrdla sítě brání rozvoji „městské železnice“ je problémem řešitelným nástroji územního plánování. Komplikované podmínky pro zvýšení kapacity železničního uzlu Praha v centrální oblasti města vedou k převážně tunelovému řešení propojení železničních stanic Praha-hlavní nádraží/Masarykovo nádraží a smíchovské nádraží/nádraží Vršovice.**

~~ZÚR hl. m. Prahy navrhuje prověřit nové možnosti zkapacitnění kolejového spojení mezi žst. Praha-Smíchov a žst. Praha-Hlavní nádraží a výhledového uspořádání ŽUP v centru města.~~  
**Zásady územního rozvoje navrhuje koridor územní rezervy pro upřesnění vedení trasy kolejového propojení mezi železničními stanicemi Praha-hlavní nádraží/Masarykovo nádraží a smíchovské nádraží/nádraží Vršovice. Navrženo je propojení směrů od Nového spojení a Negrelliho viaduktu na severu se směry od Prahy-Smíchova a Prahy-Vršovic ve směru od jihu tak, aby došlo k maximální segregaci příměstských vlaků, zkrácení intervalu jednotlivých příměstských linek železniční dopravy a zlepšení obsluhy centrální oblasti města.**

## 5.7 Vnější autobusová doprava

Vyřešení vnější autobusové dopravy je dlouhodobým problémem hl. m. Prahy. Jedná se **Jde** především o převedení vnějších dopravních vztahů na území hlavního města tak, aby tento proces byl pružný a logický z pohledu cestujících a zároveň co nejšetrnější k životnímu prostředí.

V zájmu města je nepřipustit neregulovaný pohyb autobusů na svém území. Usměrnění tohoto provozu souvisí se stabilizací jednotlivých autobusových terminálů v současných nebo

výhledově uvažovaných lokalitách. S ohledem na rozvoj hlavního města a vývoj celé dopravní soustavy by tyto lokality měly být především v jeho okrajových částech. Cílem je snížení počtu jízd autobusů na území hlavního města a zlepšení kvality životního prostředí.

**Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy navrhuje upřesnit polohu terminálu příměstské autobusové dopravy na jihu Prahy do lokality depa Písnice, což vyplývá z aktuálního upřesněného řešení trasy D metra na úrovni dokumentace pro územní řízení, které zahrnuje i návrh terminálu veřejné dopravy u budoucí koncové stanice metra Depo Písnice.**

**Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy navrhuje nové terminály příměstské autobusové dopravy:**

- terminál Veleslavín, který bude mít příznivé přestupní vazby na metro A se stanicí Veleslavín, tramvajové linky i železniční dopravu,
- terminál Smíchovské nádraží, který je situován při západní straně žst. Praha-Smíchov s napojením na Městský okruh, bude mít příznivé přestupní vazby na železniční dopravu, metro B se stanicí Smíchovské nádraží i tramvajovou dopravu,
- terminál Depo Hostivař zajistí příznivé přestupní vazby na metro A ve stanici Depo Hostivař, tramvajové linky v ul. Černokostelecké a železniční dopravu s využitím budoucí nové železniční zastávky.

**Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy ruší v ZÚR vymezené terminály k dalšímu prověření - tj. terminál Písnice a terminál Štěrboholy. (Terminál Písnice je nahrazen terminálem Depo Písnice, terminál Štěrboholy je nahrazen terminálem Depo Hostivař, protože umožňuje kvalitnější přestupní vazby na více kolejových systémů včetně železnice).**

**5.8 Komentář k vybraným systémům dopravy, pro které nejsou v návrhu ZÚR hl. m. Prahy vymezeny plochy a koridory vzhledem k měřítku a podrobnosti dokumentace**

**5.8.1 Rozvoj tramvajové sítě na území hlavního města**

Tramvajová doprava zůstane i ve výhledu důležitým prvkem městské hromadné dopravy v hl. m. Praze. Do budoucna se počítá s dalším rozvojem tramvajové sítě jak v centru, tak v okrajových částech, v trasách s odpovídající přepravní poptávkou při respektování urbanistických podmínek území. Rozšíření tramvajové dopravy přispěje ke zvýšení kvality a nabídky MHD a ke zlepšení životního prostředí na území hlavního města.

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují pouze koridory tramvajových propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast, které jsou uvedeny v oddílu 5.6.1.**

Řešení rozvoje tramvajové dopravy bude obsaženo v podrobnější územně plánovací dokumentaci.

### 5.8.2 Záchytná parkoviště P+R

V oddílu 1 a 2 návrhu Zásad územního rozvoje (Priority územního plánování ~~kraje~~ hl. m. Prahy a Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy) je požadováno vytvářet podmínky pro další rozvoj systému záchytných parkovišť P+R především u kapacitních kolejových systémů veřejné dopravy (metro, železnice).

Systém záchytných parkovišť P+R má být na území hl. m. Prahy rozšiřován pro snížení radiálních cest individuální automobilové dopravy do centra města. Tato parkoviště budou situována v blízkosti vybraných stanic metra, železnice a tramvajové dopravy.

Lokality záchytných parkovišť **budou vymezeny v podrobnější územně plánovací dokumentaci.**

V podrobnější územně plánovací dokumentaci bude možné tyto lokality upřesnit a ve vhodných případech navrhnout i lokality nové.

### 5.8.3 Cyklistická doprava

V oddílu 1 a 2 návrhu Zásad územního rozvoje (Priority územního plánování ~~kraje~~ hl. m. Prahy a Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy) je požadováno vytvářet podmínky pro další rozvoj, vyšší atraktivitu a bezpečnost cyklistické a pěší dopravy.

Na území hl. m. Prahy by měl být podporován rozvoj cyklistické dopravy rozšiřující se nabídkou cyklotras a cyklostezek. Rozvoj cyklistické dopravy souvisí se změnami životního stylu i změnami v žebříčku hodnot života (preference zdraví, ohled na životní prostředí) a také s pozvolna se uplatňující větší vzájemnou tolerancí účastníků provozu na místních komunikacích.

Systém cyklotras a cyklostezek by měl být zkvalitňován podle konkrétních místních podmínek. Kde to bude možné, oddělit cyklistickou dopravu od ostatních druhů dopravy, především od dopravy automobilové, formou samostatných cyklistických stezek a pruhů. Cyklistické trasy navrhované při průchodu zastavěnými částmi města v uličních profilech by měly v maximální možné míře směřovat do ulic s malým provozem automobilové dopravy. Návrh cyklistických tras na území hlavního města by měl být koordinován s cyklotrasami v přilehlé části pražského regionu.

Celoměstsky významné cyklistické trasy jsou obsaženy v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. V podrobnější územně plánovací dokumentaci by měly být vytvořeny předpoklady k dalšímu významnému rozvoji cyklistické dopravy, především rozšířením systému cyklotras na území hl. m. Prahy v podrobnosti měřítka, ve kterém bude zpracována.

Popis koridorů a ploch dopravní infrastruktury včetně podmínek pro následné rozhodování o změnách v území je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddíle 5.

Vybrané úseky nadřazeného komunikačního systému, železničního uzlu Praha, **koridorů tras metra, tramvajových tratí a nová paralelní RWY 06R/24L na letišti Praha-Ruzyně (Letišti Václava Havla Praha)**, jsou zařazené mezi veřejně prospěšné stavby a popsané v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v kapitole 10. **Důvody zařazení uvedených záměrů do VPS vyplývají z obsahu kapitoly č. 5 Odůvodnění.**

Vymezení koridoru a ploch dopravní infrastruktury je součástí výkresů:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura

č. 6 Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu

Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:

č.O1 Koordinační výkres

## 6. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - technická infrastruktura

### 6. 1 Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR) zpřesňují plochy a koridory vymezené v Politice územního rozvoje České republiky 2008 schválené vládou České republiky dne 20. 7. 2009 usnesením č. 929. Na území hl. m. Prahy zasahují tyto vymezené plochy a koridory technické infrastruktury:

~~V souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008 schválenou usnesením vlády ČR č. 929/2009 zasahují na území hl. m. Prahy:~~

- ~~• plocha pro elektrickou stanici 400/110 kV Praha-sever,~~
- ~~• koridor pro vyvedení elektrického výkonu vedením 400 kV s nasmyčkováním na V410~~
- **E5 plocha pro elektrickou stanici 400/110 kV Praha-sever a její napojení do přenosové soustavy nasmyčkováním na stávající vedení V410,**
- **E10 koridor pro vedení 400 kV Výškov - Řeporyje-,**
- **DV1 koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba.**

Odůvodnění navrhovaných koridorů a ploch technické infrastruktury vymezených v politice územního rozvoje na území hl. m. Prahy je uveden v části B Odůvodnění, oddílech 6.2.5 Zásobování elektrickou energií a 6.2.6.1 Dálkovody.

~~Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy zpřesňují jejich vymezení a stanovují na území hlavního města další plochy a koridory technické infrastruktury nadmístního a celoměstského významu.~~

~~Zásadou dlouhodobé a soustavné územně plánovací činnosti jsou na území hlavního města plochy a koridory nadmístního a celoměstského významu součástí Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 ve znění pozdějších změn a úprav. Zásady územního rozvoje potvrzují ucelené systémy technické infrastruktury obsažené v územním plánu, a doplňují je o některé nové plochy a koridory.~~

Zásadou dlouhodobé a soustavné územně plánovací činnosti na území hl. m. Prahy jsou plochy a koridory nadmístního a celoměstského významu vymezeny s využitím podrobnějších dokumentací včetně Územního plánu hl. m. Prahy schváleného usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 ve znění pozdějších změn a úprav. Zásady územního rozvoje potvrzují ucelené systémy technické infrastruktury obsažené v územním plánu, korigují a upřesňují je na základě dosaženého vývoje a doplňují je o některé nové plochy a koridory.

## 6. 2 Zpřesnění dalších ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu

V aktualizaci č. 1:

- a) vymezuje se koridor přiváděcího vodovodního řadu DN 1000 z vodojemu Jesenice II vedený po území Prahy v dimenzi DN 800; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.1 Zásobování vodou,
- b) ruší se symbol navrhovaného napojení mimopražské ČOV Hostivice na Prahu; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.2 Odkanalizování,
- c) aktualizují se připojení pražských a mimopražských oblastí na stokovou síť města nebo na čistírny odpadních vod ležící ve Středočeském kraji, vymezují se předmětné lokální ČOV; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.2 Odkanalizování,
- d) aktualizují se koridory kanalizačních stok a sběračů: 1) doplňují se - kanalizační sběrač Solidarita, Pravobřežní kunratický sběrač, Modřanský, Radotínský a Motolský sběrač a 2) upřesňují se návrhy stok a sběračů - druhá větev kmenové stoky B, druhá větev sběrače Folimanka, sběrač pro odkanalizování Cholupic a Točné, sběrače G do Uhříněvsi, sběrač H do Běchovic a Újezdu nad Lesy a prodloužení sběrače P; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.2 Odkanalizování,
- e) bylo prověřeno vymezení ÚČOV na Císařském ostrově a vymezení koridoru výtlačku kalů na Drasty; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.2 Odkanalizování,
- f) byly prověřeny plochy pro podzemní záchytné nádrže (ZN); důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.2 Odkanalizování,
- g) aktualizuje se koridor tepelného napáječe TN Petrovice dle vývoje v území; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.4 Zásobování teplem,
- h) ruší se koridor tepelného propojení Veleslavín - Dědina. Důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.4 Zásobování teplem,
- i) aktualizují se varianty výhledového napojení levobřežních soustav CZT na kogenerační zdroj; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.4 Zásobování teplem,
- j) aktualizuje se koridor přeložky VTL plynovodu Ruzyně - Přední Kopanina vyvolaná stavbou Pražského okruhu (SOKP); důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.6 Zásobování zemním plynem,
- k) na základě zadání ve Zprávě o uplatňování ZÚR o prověření možnosti ukládání odpadů na území hl. m. Prahy se v části B Odůvodnění doplňuje oddíl 6.2.8 Odpadové hospodářství,
- l) u všech vymezených ploch a koridorů se odstraňuje odstavec Důvody vymezení, neboť zdůvodňování vymezených ploch a koridorů není v souladu s vyhláškou č. 500/2006, přílohou č. 4 a nepatří do výrokové části,
- m) u všech vymezených ploch a koridorů se ruší odstavec Vztah k územnímu plánu, neboť charakteristika oblasti ve vztahu k podrobnější územně plánovací dokumentaci nepatří do výrokové části ZÚR,

- n) u všech vymezených ploch a koridorů se upřesňují podmínky pro rozhodování o změnách v území a úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je upřesnění výrokové části po formální stránce a současně zohlednění aktuálního vývoje v území,
- o) na základě připomínky Ministerstva pro místní rozvoj byl vymezen koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba; důvody jsou blíže specifikovány v části B Odůvodnění, oddíl 6.2.6.1 Dálkovody.

### 6.2.1 Zásobování vodou

Nadřazený systém zásobování vodou vytváří okolo hl. m. Prahy okruh, v severní části dosud neuzavřený. Hlavními vodojemy tohoto okruhu jsou vodojem Ládví I, Radotín II, Kopanina, Jesenice I a Suchdol II. Poslední dva jmenované vodojemy leží za hranicí hl. m. Prahy. Z vodárenského systému hl. m. Prahy je část vody předávána do Berouna, Říčana, a Roztok a ~~Do~~ do Kladna, **kam ale** není v současné době dodávka vody realizována.

Pro plynulé zásobování hlavního města vodou je z výše uvedených důvodů nutné, zásobování vodou rozvojových ploch na území hl. m. Prahy koordinovat s **dotčenými obcemi Středočeského kraje** ~~Pražským regionem~~ vzhledem k omezené kapacitě akumulace vody a trubní sítě na území hl. m. Prahy.

Na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města identifikují ÚAP hl. m. Prahy problémy k řešení připadající na nástroje územního plánování. Mezi těmito problémy k řešení definují v oblasti zásobování vodou koridor přiváděcího vodovodního řadu DN 1000 z vodojemu Jesenice II vedený po území Prahy v dimenzi DN 800. Tento koridor je navržen pro posílení vodovodní sítě v jihovýchodní části Prahy z důvodu současného a navrhovaného rozvoje a je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Koridor vodovodního přiváděče je navržen podle ověřovací studie firmy Bomart, s. r. o., pod názvem „Zaokruhování vodovodního řadu Praha-východ, etapa 001 - DN 800, stavba č. 40555“. Trasování koridoru přiváděcího vodovodního řadu bylo prověřováno v dílčích variantách. Z hledisek majetkoprávních, environmentálních a ekonomických a na základě jednání s dotčenými městskými částmi, zástupci vlastníků pozemků, projektantem a investorem, bylo vybráno řešení, které pro trasování koridoru využívá hlavně pozemků ve vlastnictví hl. m. Prahy, což nejméně omezuje ostatní vlastníky předmětných pozemků na svých právech a eliminuje provozní náročnost vodovodního přiváděcího řadu.

Jihovýchodní část Prahy je zásobována vodou pouze z vodojemu Kozinec, avšak tento vodojem má již zcela vyčerpanou kapacitu a není možné z něj zásobovat nově plánovanou zástavbu. Posílení kapacity dopravy vody z hlavního distribučního systému do této oblasti je řešeno právě novým vodovodním řadem z vodojemu Jesenice II. Tento navrhovaný přívod vody bude funkčně nezávislý na stávajícím systému zásobování vodou a kromě posílení kapacity přívodu vody bude jeho funkce významná i z hlediska zvýšení zabezpečení a spolehlivosti dodávky vody. Výstavba zásobovacího vodovodního řadu bude mít význam i pro vzájemnou zastupitelnost zdrojů vody při haváriích a obnově nadřazeného systému zásobování vodou.



V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, podkapitola 6. 2 nenavrhují žádné změny.

### 6.2.2 Odkanalizování

Systém odkanalizování hl. m. Prahy je vymezený na základě schváleného Generelu odvodnění hl. m. Prahy. Na základě tohoto dokumentu je stanovena koncepce odkanalizování, směřující k pokrytí co největšího rozsahu města stokovou sítí a odvedení splaškových odpadních vod na Ústřední čistírnu odpadních vod (ÚČOV). Toto řešení umožní zrušení kapacitně či funkčně nevyhovujících lokálních čistíren odpadních vod (ČOV). V souladu s Plánem rozvoje vodovodů a kanalizací území České republiky a na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města identifikují ÚAP hl. m. Prahy problémy k řešení, připadající na nástroje územního plánování. Mezi těmito problémy k řešení se definují i dále zmíněné záměry v oblasti odkanalizování.

Mezi nejvýznamnější záměry lze uvést prodloužení významných kanalizačních sběračů stokové sítě s dostatečnou kapacitou (sběrače G, H, P), a to v přímé návaznosti na zvýšení kapacity ÚČOV, která bude zajištěna celkovou přestavbou a rozšířením.

~~Zabezpečením čištění odpadních vod podle evropských standardů a splněním limitů legislativy ČR i EU pro vypouštění vyčištěných vod (NV 61/2003 Sb. a Směrnice Rady EU 91/271/EHS) je zdůvodněna nutnost realizace kapacity ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV) pro čištění odpadních vod od cca 1,6 mil. ekvivalentních obyvatel (EO) do roku 2010.~~

Celková přestavba a rozšíření ÚČOV na Císařském ostrově je také vyvolána nutností dosáhnout výrazně vyššího stupně kvality vody vypouštěné z čistírny do Vltavy, což stávající dvoustupňová technologie čištění neumožňuje. Tento požadavek vychází z evropských standardů vyjádřených ve směrnici Rady EU 91/271/EHS a později zakotvených v NV č. 61/2003 Sb., NV č. 229/2007 Sb. a NV č. 23/2011 Sb. Za tím účelem je nutné rozšířit stávající technologii o třetí stupeň čištění, což umožní odbourat z odpadních vod sloučeniny dusíku, které nebylo možné v procesu čištění zachytit. Současně s vyřešením problematiky kvality vypouštěné vody je navrženo rozšíření stávající ÚČOV o novou vodní linku tak, aby tato čistírna byla schopna vyhovět z hlediska kapacity potřebám stále se rozrůstajícího velkoměsta a také dlouhodobě vytčené koncepci. Pro tento účel nebylo nutné po prověření aktuálních podkladů, oproti zadání ve Zprávě o uplatňování ZÚR v aktualizaci č. 1, nově vymezovat plochu v grafické části ZÚR. V současné době se podílí na celkovém objemu čištění odpadních vod na území hl. města ÚČOV z 92,3 % a lokální ČOV ze 7,7 %.

~~Vývoj v odkanalizování města směřující k pokrytí co největšího rozsahu města stokovou sítí a umožňující rušení kapacitně či funkčně nevyhovujících lokálních čistíren odpadních vod (ČOV), vyžaduje prodloužení významných kanalizačních sběračů stokové sítě s dostatečnou kapacitou (sběrače G, H, P) směrem do rozvojových oblastí města, a to v přímé návaznosti na zvýšení kapacity ústřední čistírny odpadních vod (ÚČOV).~~

Výběr stokové sítě nadmístního významu tzv. významných kmenových stok a kanalizačních sběračů je aktualizován na základě nových podkladů, předaných správcem stokové sítě na území hl. m. Prahy, a doplněním Motolského sběrače, sběrače Solidarita, Pravobřežního Kunratického sběrače, Modřanského sběrače a Radotínského sběrače. Dále je vymezen odkanalizování Suchdola na ČOV Roztoky kde spolu s největší lokální ČOV Miškovice jde o případ, kdy odpadní vody směřují na mimopražskou čistírnu ležící na území Středočeského kraje.

Opačným případem je lokální ČOV Vinoř, která slouží potřebám města, ale po její intenzifikaci budou na ní napojeny čtyři obce Středočeského kraje - Podolanka, Přezletice, Jenštejn a Radonice.

Napojení uvedených obcí je zobrazeno ve výkresu č. O7.3. ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura pomocí symbolů (šipek), na základě jednání zástupců obcí a správce stokové sítě na území hl. m. Prahy (Pražské vodohospodářské společnosti, a. s.). Vlastní připojení stokových systémů na ČOV Vinoř řeší územní plány jednotlivých obcí.

Uvažovalo se také, že na stokovou síť hl. m. Prahy bude připojena středočeská obec Hostivice. Po analýze investičních a ekonomicko-provozních hledisek, ze kterých vyplynulo provést intenzifikaci vlastní ČOV Hostivice, se od tohoto záměru upustilo a symbol znázorňující napojení této obce na kmenovou stoku D je zrušen.

V aktualizaci č. 1 ZÚR je nově vymezen koridor pro Cholupický sběrač, kterým budou odkanalizovány Cholupice a Točná na ÚČOV na Císařském ostrově. Točná je jednou z posledních lokalit na území hl. m. Prahy, která nemá vybudovanou stokovou síť. Tento koridor je vymezen na podkladě schváleného Generelu odvodnění hl. m. Prahy.

Dalším důležitým záměrem je upřesnění vymezení koridoru pro prodloužení kanalizačního sběrače H z Dolních Počernic do Běchovic a Újezdu nad Lesy. Trasa původního koridoru je aktualizována na základě projektové dokumentace „Prodloužení kanalizačního sběrače H, Ing. Witzanyová, v roce 2009“, v souvislosti s přijetím výhodnějšího provozního i ekonomického řešení tak, že dojde k napojení ČOV Běchovice na sběrač H gravitačním způsobem, bez nutnosti vybudování čerpací stanice v areálu čistírny a přečerpávání odpadních vod do sběrače H. Navrhované prodloužení sběrače H umožní zrušení lokálních ČOV Běchovice a Újezd nad Lesy a přesměrování odpadních vod z těchto lokalit na ÚČOV na Císařském ostrově. Koridor je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Ve vzdálenějším časovém horizontu se předpokládá zrušení lokální ČOV Klánovice a z toho důvodu je vymezen koridor pro další prodloužení sběrače H až do Klánovic jako územní rezerva.

Neméně důležité je upřesnění koridoru kanalizačního sběrače G. K zásadní změně koridoru dochází v k. ú. Dubeč, kde byly zvažovány celkem tři varianty vedení přes zastavěnou část obce a jedna varianta přes nezastavěné území. Po vleklých sporech s mnoha vlastníky pozemků a na základě závěrů ze zasedání zastupitelstva MČ Dubeč, byla zvolena varianta vedení sběrače mimo obec přes nezastavěné území. Prodloužení sběrače G přes Dubeč do Uhříněvsi a Kolovrat, má zásadní význam pro celou jihovýchodní část města, kde s ohledem na značný nárůst zastavitelných ploch, je potřeba řešit nárůst produkce splaškových odpadních vod. Lokální ČOV v oblasti již

technologicky ani kapacitně nevyhovují, jejich povodí budou přepojena na předmětný sběrač a lokální ČOV Uhříněves, Královice a Kolovraty budou zrušeny. Na sběrač G budou postupně napojeny Dubeč, Uhříněves, Královice, Hájek u Uhříněvsi, poté také Kolovraty, Benice a Lipany. Toto napojení dotčených oblastí bylo znázorněno grafickými symboly (šipkami), jejichž zobrazení se ruší. Koridor kanalizačního sběrače G je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

Poslední aktualizací je prodloužení kanalizačního sběrače P, které umožní odkanalizovat oblast Třebonic na ÚČOV. Koridor je oproti původnímu návrhu prodloužen až k ulici Rozvadovská spojka. Koridor kanalizačního sběrače P je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

V ZÚR je dále stanoveno posílení kapacitně nevyhovující kmenové stoky B, a to v souvislosti s jejím pravidelným zanášením vlivem nedostatečného spádu. V úseku od karlínské shybky podél Vltavy směrem ke Stromovce je navržena její druhá větev, která je vedena kratším směrem a tím také větším spádem. Koridor pro vedení druhé větve je upřesněn, s ohledem na kolizi stoky se stávající trasou metra C, která by musela být řešena shybkou a v souvislosti s uvažovanou zástavbou v transformačním území Holešovice-Bubny-Zátory (T8), pro kterou je nově vymezený koridor příznivější.

Obdobný problém představuje kanalizační sběrač Folimanka, u kterého je rovněž v důsledku zanášení a kapacitního přetížení navržen koridor pro druhou větev vedenou po pravém břehu Botiče. I zde je provedena změna koridoru, a to na základě investičního záměru majitele areálu bývalého Nuselského pivovaru týkající se jeho dostavby a revitalizace, kde původní trasa sběrače vedená přes pozemky od východu k západu prakticky znemožňovala navrhovanou změnu funkce. Záměr je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

~~Koncepční záměr stanovující 22 podzemních záchytných nádrží (ZN) na odlehčovacích stokách jednotné kanalizace sleduje možnost zachycení většího množství zředěných splaškových vod, které se dosud vypouštěly bez čištění do recipientů, což v konečném důsledku přispěje ke zlepšení čistoty vody v recipientech.~~

Koncepční záměr vymezuje plochy 22 podzemních záchytných nádrží (ZN) na odlehčovacích stokách jednotné kanalizace. Jejich základní funkcí je zachycení zředěných odpadních vod, které jsou v období intenzivnějších srážek oddělovány v odlehčovacích komorách a odtékají bez čištění do přílehlých recipientů. Tím samozřejmě vnášejí do recipientů nežádoucí znečištění, které je zejména pro drobné a málo vodné vodní toky z hygienického hlediska nepřijatelné. Zředěné odpadní vody zachycené v podzemních nádržích budou po jejich naplnění, resp. skončení dešťových srážek přečerpány zpět do stokové sítě a odvedeny na čistírnu. Druhou neméně významnou funkcí je jejich součást protipovodňových opatření na stokové síti. Při povodních neumožňuje vzdušná hladina vody volné odtékání zředěných odpadních vod do recipientu a tyto nádrže vytvoří na nezbytně nutnou dobu akumulační prostor pro jejich zachycení. Řešení umístění ZN na území Prahy je převzato z projednané a schválené studie zpracované DHI, a. s., a Hydroprojektem CZ, a. s. Poloha ZN je vybrána na základě hydraulických parametrů stokové sítě v daném místě, s ohledem na vzdálenost k nejbližšímu recipientu a přednostně na pozemky

**v majetku města. Toto umístění je v souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy v aktualizaci č. 1 potvrzeno.**

~~Z hlediska významu a velikosti akumulčního prostoru jsou následující 4 podzemní záchytné nádrže vymezeny v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy jako veřejně prospěšné stavby: ZN Povltavská, ZN ACK I a II, ZN Mezitraťová, ZN Jeremenkova.~~

**Z hlediska významu a také přímé souvislosti s celkovou přestavbou a rozšířením ÚČOV na Císařském ostrově jsou dvě ZN vymezeny jako veřejně prospěšné stavby: ZN Povltavská a ZN ACK I, II. ZN Mezitraťová a ZN Jeremenkova jsou ze seznamu veřejně prospěšných staveb vypuštěny. Po prověření se ukázalo, že jejich zařazení mezi veřejně prospěšné stavby není vhodné, z důvodu nepokročilé projekční přípravy, kdy není ustálené jejich umístění v rámci již vymezených ploch.**

~~V ZÚR hl. m. Prahy je dále stanoveno posílení kapacitně nevyhovující kmenové stoky B a významného kanalizačního sběrače Folimanka. Přeložka kmenové stoky B do jiné trasy je vyvolána nedostatečným spádem stoky vedené podél levého břehu Vltavy v Holešovicích. Vymezení druhé větve sběrače Folimanka je rovněž vyvoláno nedostatečným spádem tohoto sběrače v Nuslích.~~

**Z důvodu vymístění kalového hospodářství z ÚČOV na Císařském ostrově je v ZÚR hl. m. Prahy vymezen koridor výtlačku kalů směrem do lokality Drasty. Štolový přivaděč, který má být veden vyznačeným koridorem, má po vymístění kalové hospodářství ÚČOV z Císařského ostrova na pozemky v Drastech, kde jsou umístěna jako součást ÚČOV kalová pole, sloužit pro transport kalů do místa jejich konečného zpracování. V záležitosti vedení koridoru pro výtlač kalů a vymístění kalového hospodářství do Drastů nebylo dosaženo shody se zástupci Středočeského kraje a z toho důvodu nejsou ani koridor pro výtlač kalů ani potřebná plocha pro umístění kalového hospodářství v ZÚR Středočeského kraje vyznačeny. Jde o rozpor mezi dvěma kraji, a proto Praha uplatnila podnět do aktualizace Politiky územního rozvoje České republiky ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy. Na základě výše uvedených důvodů je koridor vymezen pouze jako územní rezerva a není oproti zadání zařazen mezi veřejně prospěšné stavby.**

Koncepce zachycování přívalových dešťových vod z urbanizovaných území do vymezených dešťových usazovacích nádrží (DUN) na dešťových kanalizacích a **podzemních** záchytných nádrží (ZN) na jednotných kanalizacích bude řešena v dalších stupních územně plánovací dokumentace v zájmu maximálního zachování přirozených koryt vodních toků, omezení přívalových vln se všemi negativními dopady na okolní zástavbu a zachování hygienicky přijatelné čistoty vodních toků.

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 a drobných formálních úprav navrhuje následující:**

- a) v oddílu 6.2.2 v části Podmínky pro rozhodování o změnách v území se vkládá bod i) odvádění znečištěných dešťových vod oddílnou stokovou sítí (dešťovými stokami) přes dešťové usazovací nádrže do recipientu; z důvodu

požadavku na jednotný způsob odvodňování z rozsáhlých urbanizovaných území oddílnou stokovou sítí.

- b) v oddílu 6.2.2 v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se nahrazuje bod b) ve znění: dopracovat technologické a územní řešení dostavby kalového hospodářství tak, aby ve stávajícím areálu ÚČOV mohlo v budoucnu dojít k vymístění celého komplexu kalového hospodářství,
- c) v oddílu 6.2.2 v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se nahrazuje bod c) ve znění: nadále sledovat dlouhodobý ideový záměr vymístit ÚČOV mimo urbanizované území hl. m. Prahy,
- d) v oddílu 6.2.2 v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se nahrazuje bod d) ve znění: ověřit podmínky pro postupné připojování splaškových odpadních vod z okrajových oblastí města odkanalizovaných do lokálních ČOV na soustavnou stokovou síť, dtto připojování dosud neodkanalizovaných území města a území nově urbanizovaných (zejména prodloužení sběračů „G“, „H“, „P“) v návaznosti na využití dostatečné kapacity stávajících systémů nadřazených stok a zrekonstruovanou čistírenskou kapacitu ÚČOV,
- e) v oddílu 6.2.2 v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se nahrazuje bod e) ve znění: navrhnout posílení kapacitně či stavebně nevyhovujících celoměstsky významných stok (kmenová stoka „B“, sběrač Folimanka a další),
- f) v oddílu 6.2.2 v části Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se nahrazuje bod f) ve znění: ověřit prostorové a technické podmínky realizace podzemních záchytných nádrží na výpustech z odlehčovacích komor v centrální oblasti města za účelem umožnit čištění části objemu zředěných odpadních vod v čistírenském procesu.

### 6.2.3 Vodní toky

Územím hl. m. Prahy protéká řeka Vltava od jihu k severu. Jejím hlavním levostranným přítokem je řeka Berounka. Do těchto významných vodních toků jsou zaústěny drobné vodní toky, z nichž nejdůležitější jsou Botič, Kunratický potok, Rokytky, Dalejský potok, Motolský potok a Litovicko-Šárecký potok se svými přítoky. Do severovýchodní části území Prahy zasahuje povodí Labe s drobnými vodními toky, které jsou svedeny mimo území hl. m. Prahy.

#### 6.2.3.1 Vltava a Berounka

~~Řeka Vltava protéká územím hlavního města zhruba od jihu k severu, jejím hlavním levostranným přítokem je Berounka. Do těchto hlavních vodních toků jsou zaústěny drobné vodní toky, z nichž nejdůležitější jsou Botič, Kunratický potok, Rokytky, Dalejský potok, Motolský potok a Litovicko-Šárecký potok se svými přítoky. Do severovýchodní části území Prahy zasahuje povodí Labe s drobnými vodními toky, které jsou svedeny mimo území hl. m. Prahy.~~

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy respektují stávající tok Vltavy a Berounky včetně stanoveného záplavového území podle nejvyšší zaznamenané přirozené povodně Q2002,

~~jeho kategorizace a vymezené linie protipovodňových opatření na ochranu hl. m. Prahy, které jsou obsaženy v Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy. Záplavová území, se dělí na území určená k ochraně zajišťované městem a zajišťované individuálně, na území neprůtočná, území průtočná a aktivní zónu.~~

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy respektují stávající tok Vltavy a Berounky včetně vymezeného záplavového území, jeho kategorizaci a vymezené linie protipovodňových opatření na ochranu hl. m. Prahy, které jsou obsaženy v Územním plánu hl. m. Prahy. Záplavová území, resp. jeho kategorie se dělí na území určená k ochraně zajišťované městem a zajišťované individuálně, na území neprůtočná, území průtočná a aktivní zónu.**

Na horním a středním toku Vltavy byla vybudována kaskáda vodních nádrží, které ovlivňují odtokové poměry Vltavy na území hl. m. Prahy. Nádrže vltavské kaskády jsou schopny výrazně snížit povodňové průtoky do velikosti přibližně desetileté vody, ale větší povodně nemohou významně ovlivnit. ~~V současné době koryto Vltavy v hl. m. Praze převede bez napáčení škody průtok asi  $2000 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$ , tedy zhruba desetiletou vodu.~~

Po povodních v roce 2002 se stala prioritou protipovodňová ochrana v nivě Vltavy a Berounky. Následků této povodně však nebylo využito k revitalizaci nivy těchto velkých toků, ale k intenzivnější zástavbě v některých jejích částech. Z důvodu ochrany stávajících a nově navrhovaných staveb bylo po povodni v srpnu 2002 stanoveno **v Územním plánu hl. m. Prahy** záplavové území nejvyšší zaznamenané přirozené povodně  $Q_{2002}$  ( $5\,160 \text{ m}^3/\text{s}$ ) podle „2D povodňového modelu Prahy“, **aktualizace jeho kategorií a byl** přehodnocen návrh protipovodňových opatření hl. m. Prahy (dále PPO). Aktualizace rozsahu a vedení linií PPO byla stanovena na výši hladiny povodňového průtoku v srpnu 2002 s navýšením 30 cm.

**Hlavní město Prahu zasáhlo od roku 2002 několik povodní, z toho nejvýznamnější v červnu 2013. S ohledem na následky této povodně probíhají nyní práce na jejím vyhodnocení a prověřují se možnosti úpravy stávajících a dostavby nových protipovodňových opatření.**

**Zásady územního rozvoje ukládají pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, v souladu s usnesením ZHMP č. 1942/2005, průběžně aktualizovat (upřesňovat) záplavové území podle 2D povodňového modelu Prahy a tím optimalizovat podmínky pro průchod velkých vod na území hl. m. Prahy. Vzhledem k průběžné aktualizaci 2D povodňového modelu Prahy jsou aktualizovány jednotlivé kategorie záplavového území, avšak informace o jednotlivých kategoriích záplavového území jsou vztahovány na dílčí území či jednotlivé pozemky, proto nelze tento jev v ZÚR náležitě postihnout. Aktualizace kategorií záplavových území jsou zohledněny v Územním plánu hl. m. Prahy. Z tohoto důvodu nebyla, v souladu se Zprávou o uplatňování ZÚR v aktualizaci č. 1, upravena legenda ve výkresu č. 3. výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura, kategorie záplavového území určeného k ochraně.**

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 a drobných formálních úprav nenavrhují žádné změny.**

### 6.2.3.2 Drobné vodní toky

Drobné vodní toky na území města jsou nejen součástí jeho infrastruktury sloužící k odvodňování území, ale jsou významnými krajinnými prvky ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny. Zásady územního rozvoje by měly obě uvedené funkce vodních toků sladit, a to v maximální možné míře.

Na území hl. m. Prahy je více než **360 km drobných vodních toků, které jsou ve správě čtyř správců, 249 km má ve správě Magistrát hl. m. Prahy, 100 km Povodí Vltavy, státní podnik, 6 km Povodí Labe, státní podnik, a 5 km Lesy ČR, státní podnik.** ~~350 km drobných vodních toků, o které v současné době pečuje pět správců.~~ Jejich snahou je koordinovat činnost, jak z hlediska vodohospodářského s využitím toků pro rozvoj města, tak s ohledem na kvalitu vody a zachování jejich významu jako krajinyotvorného prvku.

Protipovodňová opatření na některých z těchto **drobných** vodních toků jsou zajištěna stanovením retencí, **vymezením záplavového území pro  $Q_{100}$  a aktivní zóny záplavového území** a úpravou koryt. **Záplavová území  $Q_{100}$  jsou Územním plánem hl. m. Prahy sledována jako kategorie průtočná.** S ohledem na malou kapacitu koryt drobných vodních toků v okrajových částech města, kde se dá předpokládat velký nárůst zastavěných ploch, jsou nezbytná ještě další omezení, která zajistí, aby nedocházelo při různých velkých vodách k zaplavování nemovitostí ani k vysychání území. Soustředěná urbanizace v území s nevhodnými geologickými podmínkami způsobuje rychlé odvádění přívalových srážkových vod z kanalizací do vodotečí. Nedochází k přirozenému zasakování, což způsobuje pokles hladiny podzemních vod a vysychání koryt. V uvedených problémových částech hlavního města je potřebná realizace protipovodňových opatření stavebního i nestavebního charakteru, včetně vymezení ploch pro ponechání a retenci srážkových vod v území. Popis těchto opatření je součástí Územně analytických podkladů hl. m. Prahy v kapitole „Omezování kompaktní urbanizace v oblastech citlivých na zvyšování podílu zpevněných ploch z hlediska dopadu změny odtokových poměrů na drobné vodní toky na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje“.

**Na drobných vodních tocích hl. m. Prahy budou nadále sledována opatření ke snížení škod v důsledku možných záplav ať už pravidelnou aktualizací záplavových území, včetně aktivní zóny záplavových území, tak důsledným uplatňováním režimu využití vymezených kategorií záplavových území daných Územním plánem hl. m. Prahy.**

Oproti požadavku obsaženému ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy nebyla z důvodu charakteru předmětného jevu aktualizována záplavová území drobných vodních toků. Informace o záplavovém území se vztahují na dílčí území či jednotlivé pozemky, proto nelze tento jev v ZÚR náležitě postihnout. Aktualizace záplavových území drobných vodních toků jsou zohledněny v Územním plánu hl. m. Prahy.

Podél hranice města se nacházejí převážně pramenné části drobných vodních toků většinou přírodního charakteru, které utvářejí charakter příměstské krajiny. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy definují podmínky, za kterých je možné v tomto území navrhovat novou zástavu.

Výše uvedené problémy se týkají katastrálních území:

- povodí Vltavy a Berounky  
Přední Kopanina, Nebušice, Liboc, Vokovice, Dejvice, Lysolaje, Sobín, Zličín, Třebonice, Řeporyje, Holyně, Slivenec, Velká Chuchle, Zadní Kopanina, Lochkov, severozápadní část Radotína, Lipence, Točná, Cholupice, Písnice, Kunratice, Šeberov, Újezd u Průhonic, Křeslice, Pitkovice, Benice, Lipany u Kolovrat, Kolovraty, Nedvězí u Říčan, Královice, Hájek u Říčan a Uhříněves, Libuš, Petrovice, Háje, Chodov, Hostivař, Záběhlice, Strašnice, Michle, Záběhlice, Hostivař, Štěrboholy, Dolní Měcholupy, Horní Měcholupy, Dubeč, Koloděje, Újezd nad Lesy, Běchovice, Dolní Počernice, jihozápadní část Horních Počernic a Hostavic, Dolní Chabry.
- povodí Labe  
Březiněves, Třeboradice, Dáblice, Čakovice, Miškovice, Letňany, Kbely, Vinoř, Satalice a severovýchodní část Horních Počernic.

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy jsou vymezeny dva suché poldry, a to na Zličínském a na Kopaninském potoce (ČSA), který je zařazen mezi veřejně prospěšné stavby.

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 a drobných formálních úprav navrhuje:**

- a) v oddílu 6.2.3.2 v části Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území se bod d) na konci doplňuje o znění: při návrhu a realizaci protipovodňových opatření prověřit podmínky, zda lze upřednostnit přírodě blízká protipovodňová opatření před opatřeními technického rázu.

#### **6.2.4 Zásobování teplem**

**Systém centralizovaného zásobování teplem (CZT) je jedním ze způsobů zajištění zásobování hl. m. Prahy teplem. Tvoří ho základní a případně špičkové zdroje tepla a tepelné sítě.**

~~Systém centralizovaného zásobování teplem (CZT) tvoří na pravém břehu Vltavy propojená Pražská teplárenská soustava (PTS). Rozšíření Pražské teplárenské soustavy je vymezeno přepojením stávající parovodní soustavy teplárny Holešovice a připojením plynových blokových kotelen sídlišť Horní Měcholupy a Petrovice.~~

**Soustavu CZT na pravém břehu Vltavy tvoří propojená Pražská teplárenská soustava (PTS).**

**Její hlavní napáječ je veden z elektrárny Mělník I přes výtopnu Třeboradice a teplárnu Malešice do oblasti Jižního Města a Modřan s odbočkou na Černý Most.**

**Zahájenou výstavbou tepelného napáječe TN Libeň - Holešovice dojde k rozšíření PTS na levý břeh Vltavy. Podmínkou napojení stávající parní soustavy CZT teplárny Holešovice na PTS je rekonstrukce parních rozvodů na horkovodní. Přepojením oblasti Holešovice na horkovodní integrovanou soustavu z elektrárny Mělník dojde ke zkvalitnění dodávek tepla odběratelům, snížením výroby tepla v teplárně Holešovice**



a ke zlepšení životního prostředí snížením emisí z tohoto zdroje. Protože záměr je již v realizaci, není potřeba, oproti zadání, tento záměr vymezovat jako veřejně prospěšnou stavbu.

V roce 2010 došlo k rozšíření PTS do sídlišť Horní Měcholupy a Petrovice, původní plynové blokové kotelný byly zrekonstruovány na předávací stanice tepla.

~~System CZT na levém břehu Vltavy je tvořen ostrovními soustavami CZT a blokovými kotelny s vymezeným propojením soustav teplárny Veleslavín a výtopy Dědina a propojením soustav okrskových kotelen v oblasti Řep a Jihozápadního Města.~~

**System CZT na levém břehu Vltavy je tvořen ostrovními soustavami CZT tepláren a vytopen a tepelnými soustavami blokových (okrskových) kotelen.**

**Územně analytické podklady hl. m. Prahy identifikují, na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města, potřebu řešit otázku zásobování teplem v oblasti Jihozápadního Města a Západního Města.**

**Na základě toho je navržen koridor propojení soustav CZT okrskových kotelen sídlišť Řepy a Jihozápadního Města, který nejen zlepší kvalitu dodávek tepla do dotčených oblastí, ale také sníží spotřebu paliv a energie na území hl. m. Prahy a zejména zlepší životní prostředí v důsledku snížení emisí vznikajících při jeho výrobě. Trasa propojení vychází z technicko-ekonomické studie "Zásobování teplem a el. energií oblasti Jihozápadní Město" zpracované Pražskou teplárenskou, a. s., v 09/1996 jako rozvojový záměr pro tehdy připravovaný ÚP 1999. Trasa tohoto koridoru je vymezena jako veřejně prospěšná stavba. Umístění základního kogeneračního zdroje pro plánovanou integrovanou soustavu CZT v oblasti Praha-jihozápad bylo uvažováno v předimenzované výtopně bývalého areálu ČKD Tatra Zličín (později Siemens-kolejová vozidla). K dohodě mezi Pražskou teplárenskou, a. s., a ČKD a následně Siemens-kolejová vozidla o umístění zdroje CZT v jejich areálu ale nedošlo. Ve spolupráci s Pražskou teplárenskou, a. s., byly sledovány tři varianty možného umístění kogeneračního zdroje, který by zajišťoval základní dodávku tepla pro tuto oblast. Varianta 1 - napojení na mimopražský zdroj Energo centrum Kladno (EC Kladno), která je v ZÚR vymezena symbolem šipky, varianta 2 - napojení na PTS v oblasti výtopy Třeboradice s trasou napáječe vedenou severozápadním směrem podél navrhovaného Pražského okruhu (SOKP) a varianta 3 - umístění nového uhelného kogeneračního zdroje tepla při západním okraji Prahy. Varianta 2 byla vzhledem ke komplikovanosti a nereálnosti průchodu tepelného napáječe ze severu Prahy na její západní okraj zpochybněna a bylo od ní upuštěno, a předmětný symbol (šipka) je z tohoto důvodu zrušen. Varianta 3 - nový uhelný kogenerační zdroj lokalizovaný ve variantě na Západním Městě, od jehož záměru se upustilo pro nesouhlas obyvatel, sdružení a orgánů s umístěním, nebude dále sledována.**

**Plánovaný záměr propojení soustav CZT teplárny Veleslavín a výtopy Dědina nebude dále sledován a tento koridor je zrušen.**

~~Zásady územního rozvoje stanovují ověřit na levém břehu Vltavy napojení propojených soustav lokálních plynových kotelen sídlišť Řepy a Jihozápadního Města na mimopražský kogenerační zdroj tepla, případně umístění nového kogeneračního zdroje centralizovaného zásobování teplem při západním okraji Prahy. Vymezení nového koridoru a plochy není v současné době známo. Navržená řešení zlepší kvalitu dodávek tepla do dotčených oblastí,~~

~~sníží spotřebu paliv a energií na území hl. m. Prahy a zejména zlepší životní prostředí v důsledku snížení emisí vznikajících při výrobě tepla.~~

**Zásady územního rozvoje stanovují ověřit na levém břehu Vltavy napojení propojených soustav lokálních plynových kotelen sídlišť Řepy a Jihozápadního Města na mimopražský kogenerační zdroj tepla, případně umístění kogeneračního zdroje centralizovaného zásobování teplem při západním okraji Prahy. Vymezení koridoru výhledového tepelného napáječe na území Středočeského kraje není v současné době známo.**

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 a drobných formálních úprav navrhuje:**

- a) **upravuje se trasa koridoru propojovacího tepelného napáječe TN Řepy - Jihozápadní Město na území MČ Zličín; na základě opakovaných žádostí MČ Zličín o zrušení vedení propojovacího tepelného napáječe TN Řepy - Jihozápadní Město na území MČ Zličín z důvodů její nepotřebnosti pro lokalitu Zličína a vzhledem k blokování pozemků, které by mohly být využity jiným způsobem, je trasa koridoru propojovacího tepelného napáječe vedena mimo území MČ Zličín; Při návrhu nového úseku propojovacího napáječe byla vzata v úvahu urbanistická a dopravní koncepce předmětné lokality; nová trasa je umístěna podél jižní strany zkušební koleje z depa metra B ve Zličíně.**

#### **6.2.5 Zásobování elektrickou energií**

~~V rozvoji elektroenergetiky je (ve smyslu zák. 458/2000 Sb., energetického zákona) kladen velký důraz na zajištění plynulosti a spolehlivosti dodávky elektrické energie. Pro zabezpečení zvyšování odběrů energie a pro zajištění spolehlivosti vymezena výstavba nové vstupní transformovny 400/110 kV Praha-sever včetně jejího propojení do celostátní přenosové soustavy 400 kV. Transformovna Praha-Sever by měla posílit napájení města z dosavadních vstupních transformoven – dvou TR 400/110 kV a jedné TR 220/110 kV. Zlepšení zásobování Prahy by mělo přinést i nové vedení 400 kV Výškov – Řepryje.~~

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují plochy a koridory celostátní přenosové soustavy 400 kV a 220 kV a dále koridory distribuční sítě 110 kV nadmístního a celoměstského významu.**

**V rozvoji elektroenergetiky (ve smyslu zák. 458/2000 Sb., energetického zákona) je kladen velký důraz na zajištění plynulosti a spolehlivosti dodávky elektrické energie.**

**V celostátní přenosové soustavě 400 kV je potřeba výstavby nových transformoven a vedení vyvolána požadavky na spolehlivý provoz systému elektrizační soustavy a souborem závazků plynoucích pro přenosovou soustavu z legislativy České republiky i Evropské unie a zejména z pravidel Sdružení evropských provozovatelů energetických soustav ENTSO-E.**

Podle Politiky územního rozvoje České republiky 2008 pod kódem E5 je pro zvýšení spolehlivosti a posílení dodávky elektrické energie z přenosové soustavy 400 kV do distribuční sítě 110 kV na území hl. m. Prahy i Středočeského kraje vymezena plocha nové vstupní transformovny 400/110 kV Praha-sever včetně jejího propojení do celostátní přenosové soustavy 400 kV. Potřeba výstavby transformovny je dána zvyšující se spotřebou energie vyvolanou stávající i plánovanou výstavbou v severní části Prahy a navazujících částech Středočeského kraje. Transformovna by měla posílit napájení hl. m. Prahy z dosavadních vstupních transformoven TR 400/110 kV Chodov a Řeporyje a TR 220/110 kV Malešice. Plocha budoucí transformovny přiléhá ke stávající TR 110/22 kV Praha-sever, zahrnuje převážně plochu stávajícího skladového areálu PRE Sever a byla vymezena již před rokem 2000 na základě dohody společností ČEZ a PRE. Trasa vedení 400 kV propojující transformovnu Praha-sever vedením 400 kV do celostátní přenosové soustavy (spojka na vedení V410) byla vymezena na základě vybrané varianty studie proveditelnosti „Spojka 400 kV“ z r. 1996. Plocha pro transformovnu a napojení vedení jsou vymezeny jako veřejně prospěšné stavby.

Dále podle Politiky územního rozvoje České republiky 2008 je pod kódem E10 vymezen koridor nového vedení 400 kV Výškov-Řeporyje, jehož výstavba představuje systémové opatření v rámci rozvoje přenosové soustavy, které zvyšuje spolehlivost a efektivnost jejího provozu a je vyvolána zejména plánovaným připojením nových výrobních energetických bloků v elektrárnách Ledvice a Počeradý. Trasa vedení byla na území hl. m. Prahy řešena invariantně na společných stožárech se stávajícím vedením 400 kV (V412, V413) a je vymezena jako veřejně prospěšná stavba.

~~Pro zvyšování přenosové schopnosti a spolehlivosti distribuční sítě 110 kV na území hl. m. Prahy je stanovena výstavba dalších napájecích bodů – transformoven 110/22 kV včetně nových venkovních (v okrajových částech města) a kabelových (převážně v centrálních částech města) vedení 110 kV. Pro venkovní vedení jsou v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy vymezeny nové koridory.~~

Územně analytické podklady hl. m. Prahy identifikují na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města řešení otázky zvyšování přenosové schopnosti a spolehlivosti distribuční sítě 110 kV na území hl. m. Prahy, a proto je navrhována výstavba dalších napájecích bodů - transformoven 110/22 kV včetně nových venkovních (v okrajových částech města) a kabelových (převážně v centrálních částech města) vedení 110 kV. Pro venkovní vedení 110 kV jsou v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy vymezeny koridory.

Nadmístního a celoměstského významu je navrhovaný koridor venkovního vedení distribuční sítě 110 kV TR Chodov - TR Uhříněves - TR Běchovice, který je vymezen jako veřejně prospěšná stavba. Cílem záměru je připojení nové TR Uhříněves a dále připojení stávající TR Běchovice do pražské distribuční sítě 110 kV (dosud připojena do systému 110 kV Středočeského kraje). Podkladem pro vymezení byly projednané dokumentace staveb „Vedení 110 kV Chodov - Uhříněves - Měcholupy“, „Vedení 110 kV Malešice - Běchovice - Měcholupy“ a „Přeložka vedení 400 kV s rezervou pro trasu vedení 2 x 110 kV na společných stožárech“ na k. ú. Újezd a Křeslice, zpracované firmou Elektrotrans, a. s., v roce 2008.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 a drobných formálních úprav navrhuje:

- a) ve výkresu č. 3 ploch a koridorů technické infrastruktury se opravuje zakreslení koridoru vedení 400 kV Výškov-Řeporyje na území hl. m. Prahy; důvodem je opravení nepřesného vymezení; původní zakreslení koridorů bylo z hlediska přehlednosti schematizováno, což ale neodpovídá územnímu vymezení, a proto jsou tyto prvky opraveny tak, aby vymezený koridor postihoval plánované vedení,
- b) ve výkresu č. 3 ploch a koridorů technické infrastruktury se opravuje zakreslení koridoru vedení 110 kV TR Chodov - TR Uhřetěves - TR Běchovice; důvodem je opravení nepřesného vymezení; původní zakreslení koridorů bylo z hlediska přehlednosti schematizováno, což ale neodpovídá územnímu vymezení, a proto jsou tyto prvky opraveny tak, aby vymezený koridor postihoval plánované vedení.

#### 6.2.6 Zásobování zemním plynem

Systém zásobování zemním plynem na území hl. m. Prahy je ~~ucelený~~ **rozvinutý** a zajišťuje dostupnost zemního plynu na vysoké úrovni. Další rozvoj nadřazené městské VTL plynovodní soustavy ~~bude~~ je orientován zejména na zabezpečení spolehlivého provozu systému, jeho posílení a zvýšení dostupnosti **prováděním rekonstrukcí a revitalizací stávajících VTL plynovodů, realizací nových plynovodů a přípojek a rekonstrukcemi a výstavbou nových VTL regulačních stanic.** Průběžně je rozšiřována STL a NTL síť plynovodů v souladu s potřebami města a požadavky investorů. Z pražské plynárenské sítě jsou také zásobovány sousední obce ve Středočeském kraji.

~~Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují nové koridory pro přeložky městských VTL plynovodů, které jsou vyvolány stavbami Pražského okruhu 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves.~~

Územně analytické podklady hl. m. Prahy identifikují na základě vyhodnocení stavu a tendencí ve vývoji hlavního města řešení přeložek VTL plynovodů vyvolané stavbou Pražského okruhu (SOKP). Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují koridory pro přeložky městských VTL plynovodů, navržené v souvislosti se zmíněnou dopravní stavbou v severní a severozápadní části Prahy.

Jde o koridory, které jsou zároveň vymezeny jako veřejně prospěšné stavby:

- a) koridor přeložek VTL plynovodů Ruzyně - Přední Kopanina, který byl původně navržen podle podkladů vycházejících z projektu pro Pražský okruh (SOKP) jako stavba č. 518 k územnímu řízení (Pragoprojekt, a. s.), je v aktualizaci č. 1 ZÚR upraven na základě koordinace se stavbou Modernizace železniční trati Praha - Kladno v oblasti letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha) (Metroprojekt Praha, a. s.) a zohledněním požadavku Ministerstva dopravy zcela se vyhnout dopravním plochám pro dostavbu letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), nová paralelní vzletová a přistávací dráha. Návrh koridoru přeložek byl projednán se zástupci investorů a projektantů dopravních staveb, provozovatele plynárenské soustavy a zpracovatele ZÚR, v průběhu

zpracování dokumentace k územnímu řízení tak, aby byl minimalizován jejich omezující vliv na využití území,

- b) koridor přeložky VTL plynovodů Nebušice - Horoměřice, který je navržen podle podkladů dokumentace pro Pražský okruh (SOKP) stavba č. 518 k územnímu řízení (Pragoprojekt, a. s.),
- c) koridor přeložky VTL plynovodů Suchdol, který je navržen podle podkladů dokumentace pro Pražský okruh (SOKP) stavba č. 518 k územnímu řízení (Pragoprojekt, a. s.),
- d) koridor přeložky VTL plynovodů Bohnice - Čimice a Březiněves, který je navržen podle podkladů dokumentace pro Pražský okruh (SOKP) stavba č. 519 k územnímu řízení (PUDIS, a. s.).

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2. a drobných formálních úprav navrhuje:

- a) v oddílu 6.2.6 v části Podmínky pro rozhodování o změnách v území se vkládá bod c) zabezpečit podmínky pro obnovu, rekonstrukci a revitalizaci systému zásobování zemním plynem; důvodem je vytvoření podmínek pro obnovu, rozšíření a posílení sítí dle potřeb provozu a pro vyšší zajištění dostupnosti.

#### 6.2.6.1 ~~Produktovody, ropovody~~ Dálkovody

Severovýchodní okraj města je dotčen koridorem souběžně vedených tras produktovodu a ropovodu (Družba) celostátní důležitosti. ~~Pro výstavbu přípožního ropovodu~~ Podle **Politiky územního rozvoje České republiky 2008 pod kódem DV1 je vymezen koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba, který má být umístěn v těsném souběhu se stávajícím potrubím tak, aby byly minimalizovány nároky na území není třeba vymezit nový koridor.** Důvodem vymezení je územní ochrana koridoru pro zabezpečení přepravy strategické suroviny pro ČR a tím zajišťování navyšování přepravy ropy z Ruska. Jedná se o nezávislou přepravu různých typů rop, včetně diverzifikace přepravy ropy přes území ČR. Koridor pro zdvojení potrubí k ropovodu Družba je vymezen jako veřejně prospěšná stavba.

V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 navrhuje:

- a) ruší se ve výkresu č.O7.3. ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura navrhovaný koridor produktovodu „Nelahozeves - letiště Praha-Ruzyně“, který byl veden mimo území hlavního města Prahy a v ZÚR byl vyznačen informativně. Investor produktovou MERO, a. s., od záměru upustil a tento již není sledován,
- b) v kapitole 6.2 Zpřesnění dalších ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu se vkládá oddíl 6.2.6.1 Dálkovody, kde je stanoveno vymezení systému dálkovodů; vkládá se část Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území, kam se vkládá bod a) respektování ochranných pásem dálkovodů ve smyslu nařízení vlády č. 29/1959 Sb. o oprávněních k cizím nemovitostem při stavbách a provozu podzemních potrubí pro pohonné látky a ropu; vkládá se část Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci, kam se vkládá bod a) zajistit územní podmínky pro umístění potřebných

**liniových vedení dálkovodů, z důvodu zajištění územní ochrany pro koridor stavby potrubí.**

#### 6.2.7 Elektronické komunikace

**Poskytování služeb elektronických komunikací na území hl. m. Prahy je zajištěno prostřednictvím sítí elektronických komunikací, které jsou provozovány po kabelech (optických, metalických) i po bezdrátových spojích. Na území hl. m. Prahy a v jeho blízkém okolí jsou umístěny významné telekomunikační stavby, které zajišťují mezinárodní a tranzitní digitální přenos a které se výrazně uplatňují v krajinném rázu i v panoramatech města. Jde o Ústřední telekomunikační budovu (ÚTB) v Olšanské ul., ATÚ Jihozápadní Město, vysílače TV Praha-město v Mahlerových sadech, Strahov a Cukrák.**

~~V současné době je již v podstatě vytvořen ucelený systém elektronických komunikací. Pro zajištění služeb elektronických komunikací na území hl. m. Prahy je vytvořen ucelený systém elektronických komunikací.~~ Páteřní trasy kabelových optických i radioreléových sítí jsou vybudovány, a v současnosti se na území hl. m. Prahy dlouhodobě neuvažuje o významných investicích, které by měly nějaký vliv na rozvoj a využití území. Provozovatelé elektronických služeb jsou schopni pružně reagovat na nové požadavky na území města včetně nových lokalit zástavby.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy nevymezují na území města nové plochy a koridory pro zabezpečení elektronických komunikací.

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 nenavrhují žádné změny.**

#### 6.2.8 Odpadové hospodářství

**Obecné zásady pro nakládání s komunálními odpady jsou stanovené v kapitole č. 2 Obecné zásady územního rozvoje hl. m. Prahy v oddílu 2.4.4 Odpadové hospodářství.**

**Na základě Plánů odpadového hospodářství hl. m. Prahy a dlouhodobých trendů v oblasti odpadového hospodářství a ochrany životního prostředí nejsou v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy sledovány nové vhodné lokality pro nakládání s odpady způsobem D1, tedy odstraňování odpadů ukládáním v úrovni nebo pod úroveň terénu.**

**V aktualizaci č. 1 se kromě uvedeného v části B Odůvodnění, oddíl 6. 2 nenavrhují žádné změny.**

Popis vymezených ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddílu 6.

Vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu je součástí výkresů:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

č. 3. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura

Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:

č. O1. Koordinační výkres

## 7. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu - územní systém ekologické stability (ÚSES)

### Úvod

ÚSES je povinnou součástí územně plánovacích dokumentací všech „typů“. V rámci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR hl. m. Prahy) je s ohledem na použité měřítko a z metodických důvodů sledována pouze nadregionální a regionální hierarchická úroveň. Zásady územního rozvoje Prahy zohledňují všechny vazby do Středočeského kraje, přičemž závazně, byť s jistou mírou schematičnosti, určují umístění jednotlivých skladebných částí ÚSES v území, ale nestanovují prostorové parametry. Místní (lokální) hierarchická úroveň bude doplněna v rámci zpracování územního plánu, kde je také nutno skladebné části všech úrovní vymezit v podrobnějším měřítku. Vytváření ÚSES je veřejným zájmem ve smyslu odst. 1) § 4 zákona č. 114/1992 Sb. v platném znění, a proto byl celý tento systém v ZÚR hl. m. Prahy zařazen mezi veřejně prospěšná opatření.

### V aktualizaci č. 1:

- a) navrhuje se doplnění regionálního biocentra R/231 U Dolních Černošic na nadregionálním biokoridoru Berounky; důvodem je vzdálenost mezi stávajícími biocentry, která neodpovídá metodickým požadavkům,
- b) doplňují se úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci; důvodem je nutnost dopracování systému do všech hierarchických úrovní a jeho upřesnění v podrobnějším měřítku.

### 7.1 Základní popis systému

Z Politiky územního rozvoje ČR 2008 schválené usnesením vlády ČR č. 929/2009, resp. z ploch a koridorů zde vymezených nevyplývají úkoly týkající se problematiky ÚSES. Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy proto vycházejí z celorepublikové koncepce vyjádřené v rámci územně technického podkladu (ÚTP) Nadregionální a regionální ÚSES ČR (pořídilo MMR ČR v roce 1996), jak byla modifikována (včetně číslování) v rámci Územního plánu hl. m. Prahy z roku 1999. V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, tj. na úrovni kraje, nejsou vymezeny žádné systémové změny, **s výjimkou doplnění jednoho nového regionálního biocentra vloženého v nadregionálním biokoridoru Berounky**. Všechny skladebné části prvky ÚSES lze považovat za stabilizované s tím, že v navazujících územně plánovacích dokumentacích (především v novém územním plánu hl. m. Prahy) budou úměrně použitému měřítku zpřesňovány jejich hranice, systém se doplní o **skladebné části prvky místní (lokální)** a zároveň prověří ve vztahu k předepsaným minimálním prostorovým parametrům.

Prvky **Skladebné části** ÚSES budou přednostně vymezovány mimo plochy s jinou (dočasnou) funkcí (jde např. o plochy pro těžbu nerostných surovin). Tam, kde to z metodických či jiných důvodů nebude možné, je nutno zajistit vzájemnou koexistenci



dočasné funkce s ÚSES, případně umožnit plné obnovení (resp. založení) dotčeného prvku **skladebné části** ÚSES po ukončení dočasné funkce.

## 7.2 Nadregionální ÚSES

Od jihu k severu protíná řešené území nadregionální biokoridor N/3,4,5 (K 59 dle ÚTP) vázaný na údolí Vltavy. Skládá se ze tří os - vodní a nivní v údolní části (vzhledem k měřítku a míře urbanizace vltavské nivy v Praze jsou v grafické části vyjádřeny společně) a teplomilné doubravní ve svazích nad ní. Funkčnost v centrální části města bude, vzhledem k historickému vývoji a hustotě zástavby, resp. kanalizaci řeky, i výhledově značně omezena.

Na biokoridoru je vloženo několik regionálních biocenter (Císařská louka, Rohanský ostrov, resp. Chuchle, Petřín a Hradčany), z nichž mnohá zároveň plní i funkci rekreační. Na vltavské údolí plyně navazuje biokoridor v údolí Berounky N/5,6 (K 56), také analogicky členěný na osu vodní a teplomilnou doubravní. Přímo na Berounce je **podle ÚTP** umístěno regionální biocentrum V lukách a další se nachází v prostoru tzv. Velkého háje u Radotína. **V rámci aktualizace ZÚR se v nivě Berounky doplňuje regionální biocentrum R/231 U Dolních Černošic, s cílem zmenšit dosavadní vzdálenost mezi regionálními biocentry V lukách a Svahy u Let (nachází se již mimo řešené území ve Středočeském kraji), aby nebyla v rozporu s metodickými požadavky na projektování ÚSES.**

Z biocentra ve Velkém háji směřuje na sever přes Radotínské údolí mezofilní hájová osa N/7,8,9 (K 177) nadregionálního biokoridoru, dále vede střídavě v řešeném území i mimo něj (včetně regionálního biocentra v Břevské rákosině) a přes šárecké údolí (s dalším vloženým biocentrem Divoká Šárka) se napojuje na výše popisovaný biokoridor K 59 v nadregionálním biocentru Údolí Vltavy na severním okraji Prahy.

Východní části Prahy se týká pouze nadregionální biokoridor (mezofilní hájová osa) propojující Voděradské bučiny s nivou Labe, jenž do řešeného území zasahuje výhradně nadregionálním biocentrem Vidrholec.

## 7.3 Regionální ÚSES

Západně od Vltavy se v řešeném území nachází jen jeden regionální biokoridor R/30,31,32 (RK 1145), který přes regionální biocentrum Řeporyje (v bývalém hliníku) spojuje mezofilní hájovou osu K 177 s teplomilnou doubravní osou K 59, a to v prostoru biocentra Petřín. Část Únětického (Kopaninského) háje pokrývá stejnojmenné biocentrum.

V severovýchodním segmentu města je vymezena, resp. navržena řada regionálních biokoridorů R/33, 34, 35, 36, 38 (RK 1147, RK1148, RK1149 a RK 1150) vzájemně propojující přes regionální biocentra Ládví, Čakovice a VINOŠSKÁ BAŽANTNICE nadregionální biokoridory v údolí Vltavy s nadregionálním biocentrem Vidrholec. Z ní se odpojují regionální biokoridory k Bořanovickému háji R/34 (RK 1146) a po VINOŠSKÉM POTOCE R/37 (RK 1151), oba mimo hlavní město.

Analogicky tomu lze také na jihovýchodě města sledovat řadu regionálních biokoridorů R/39, 40, 41 (RK 1153, RK1154, RK 1191 a RK 1195), které z Vidrholce míří přes regionální biocentra Lítožnice, Uhříněveská obora a Milíčovský les do Průhonického parku a dále zpět v řešeném území jižním okrajem Prahy (biocentra Hrnčířské louky a Modřanská rokle) jako R/42, 44 (RK 1192, RK 1193 a RK 1194) do regionálního biocentra Šance v lesích nad soutokem Vltavy a Břežanského potoka. Regionální biokoridor R/43 (RK 1199) napojuje biocentrum Kunratický les slepě, dále do města pokračuje na lokální (místní) úrovni.

#### 7.4 Vazby ÚSES mimo řešené území

Návaznost ÚSES mimo území hl. m. Prahy, která je naznačena v předchozím textu, a relevantní přesahy ÚSES mimo správní hranice města jsou vyjádřeny ve výkresu č. 4. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - ÚSES, a to pro snazší orientaci čárkovaně. Propojenost nadregionálního systému v rámci Středočeského kraje je vyznačena ve výkresu č. O5 Výkres širších vztahů.

Popis vymezených ploch a koridorů včetně podmínek pro následné rozhodování o změnách v území je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v ~~oddělu~~ kapitole 7. Všechny prvky jsou stručně popsány v tabulce Přehled prvků ÚSES i s číslováním podle výše zmíněného ÚTP. Nadregionální prvky jsou označeny písmenem N a regionální písmenem R. Celý systém ÚSES je zařazen do veřejně prospěšných opatření a je ~~vyjádřen~~ **popsán** v ZÚR hl. m. Prahy v ~~oddělu~~ **kapitole** 10 v textové i tabulkové části.

Vymezení ploch a koridorů je součástí výkresů:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

č. 4. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – ÚSES

č. 7. Výkres veřejně prospěšných opatření nadmístního významu

Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:

č. O1. Koordinační výkres

č. O5 Výkres širších vztahů

## 8. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot

### Úvod

Zásady územního rozvoje stanovují v kapitole 8 zásady a podmínky koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot. Kapitola je tematicky uspořádána do podkapitol:

8.1 Obecné celoměstské zásady koncepce rozvoje ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot,

8.2 Upřesnění podmínek ochrany a rozvoje kulturního, civilizačního a přírodního dědictví na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze (PPR), ostatních rezervací a památkových zón,

8.3 Upřesnění podmínek ochrany přírodních hodnot,

8.4 Upřesnění podmínek ochrany civilizačních hodnot.

V aktualizaci č. 1 se kromě drobných formálních oprav textu navrhuje:

- a) do výkresu č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy vložit vymezení pohledového horizontu č. I historického centra jako informativního prvku důležitého pro upřesnění podmínek ochrany Památkové rezervace v hl. m. Praze; pohledový horizont byl vytvořen na základě analýzy viditelnosti území zjištěného pomocí 3D modelu zástavby a terénu Prahy a je definován v ÚAP jako specifická oblast,
- b) v podkapitole 8.1. upřesnění bodu b) vložením slova „památkové“ a doplnění o „areály KP (NKP)“; důvodem je upřesnění předmětu ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot,
- c) v oddílu 8.2.1 doplnění bodu h) neumísťovat výškové nebo půdorysně rozsáhlé stavby v lokalitách pohledově exponovaných z historického centra, v rozsahu vymezených pohledových horizontů Památkové rezervace v hlavním městě Praze, prostorové řešení ověřovat zákresy do panoramat v 3D modelu hl. m. Prahy; požadavek vyplývá z ÚAP hl. m. Prahy, kap. 2.3.5 Vizuální podmínky území,
- d) v oddílu 8.2.3 doplnění bodu e) o požadavek „při zajištění přiměřené obsluhy PID“; důvodem je podpora upřednostnění hromadné dopravy před individuální,
- e) v oddílu 8.2.4 doplnění nového bodu f) „vytvořit podmínky pro omezování vjezdu individuální automobilové dopravy do kulturně vzdělávací a rekreační části Trojské kotliny“; důvodem je nutnost zlepšení dopravní obsluhy v dané oblasti a její ochrana před zahlcením IAD,
- f) v podkapitole 8.3 doplnění lokality Vidoule a severního přírodního horizontu v Troji do bodu c), v souladu s požadavkem vyplývajícím z vyhodnocení připomínek ke Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy,
- g) v podkapitole 8.4 v odstavci Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se upřesňuje bod e) doplněním požadavku ověřit možnosti prostorové regulace ve vazbě na polohu v území; požadavek souvisí s ochranou pohledových a urbánních hodnot a s ohledem na dílčí kvalitní založení a koncepce území,
- h) v podkapitole 8.4 v odstavci Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci se upřesňuje bod f) doplněním požadavku „upřesnit oblast se zákazem výškových staveb“, a doplnění „památkových rezervací“. Bod souvisí

s nově zpracovanými analýzami a možnostmi počítačového prověření vizuálních podmínek území v souladu s ÚAP hl. m. Prahy, oddíl 2.3.5 Vizuální podmínky území,

- i) v podkapitole 8.4 v odstavci Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci doplnění nového bodu h) ověřit a upřesnit významná propojení zeleně - zelené osy, zejména posílit význam zeleně v severní části města.

Za civilizační hodnoty lze považovat soubor znaků a projevů kulturního a technického vývoje společnosti, které zanechává lidská činnost organizované společnosti směřující k jejímu všestrannému pokroku. Jsou to znaky kulturního a technického vývoje zanechané minulostí, např. památky hmotné a duchovní, stejně jako znaky současného pokroku.

Mezi znaky současného pokroku lze zahrnout instituce vzdělávací, kulturní a sportovní, stejně jako fungující technickou a dopravní infrastrukturu. Především **jde o ty druhy** dopravy, které jsou šetrné k životnímu prostředí. Proto se v ZÚR hl. m. Prahy požaduje zachování a návrh dostatečných územních rezerv pro školství, zdravotnictví, sociální péči, kulturní zařízení, sport, rekreaci a vymezení uceleného systému všech druhů dopravy a technické infrastruktury.

Historické a památkové dědictví hl. m. Prahy je jednou z jeho nejcennějších hodnot, unikátní v rámci republiky i v evropském měřítku. Jeho význam spočívá zejména v neopakovatelném „geniu loci“, který vytváří společně s působivou organizací urbanistické struktury i krajinným rámcem. Přítomnost tohoto fenoménu je hlavní vizuální atraktivitou hl. m. Prahy. Systematická ochrana kulturního a historického dědictví je proto jedním ze základních a rozhodujících podmínek kvalitního rozvoje města. Prioritou v péči o kulturní dědictví je pak ochrana historického **jádra centra** města, prohlášeného nařízením vlády z roku 1971 Památkovou rezervací v hlavním městě Praze (PPR), která byla v roce 1992 zapsána do Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

Území hl. m. Prahy je bohaté na přírodní hodnoty, které spolupůsobí při vytváření obrazu města a přispívají ke zlepšení stavu jeho životního prostředí. Jsou to především: řeky Vltava a Berounka včetně jejich přítoků, terénní morfologie, nezastavěné svahy se zelení uvnitř souvisle zastavěného města a dochovaná rozsáhlá území s přírodními a přírodě blízkými ekosystémy ve vnějším pásmu města.

~~V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy se upřesnění podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot vztahuje k území celého města. Speciálně jsou upřesněny podmínky pro vyhlášené památkové rezervace a památkové zóny.~~

**V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy se upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot vztahuje k území celého města.**

**Toto upřesnění vychází ze zpracovaných ÚAP hl. m. Prahy. Plošná památkově chráněná území, mezi něž patří městské a vesnické památkové rezervace, městské a vesnické památkové zóny a nemovité národní kulturní památky, jsou znázorněné ve výkrese č. 9 Památková ochrana města a kulturní hodnoty. Pro celé řešené území je určující zejména příloha ÚAP Jev 17 - Oblast krajinného rázu a její charakteristika**

a Jev 18 - Místo krajinného rázu a jeho charakteristika (zpracovatel LÖW a spol., s. r. o., Brno, 2008). Pro centrální část města jsou podkladem také závěry kapitoly Sídlní struktura, oddílu Vizuální podmínky území, především pak analýzy Pohledově exponované lokality z Památkové rezervace v hl. m. Praze a Pohledový horizont historického centra včetně jejich průmětu do grafické části Kompoziční prvky.

Zásady územního rozvoje speciálně upřesňují podmínky pro vyhlášené památkové rezervace a památkové zóny v oddílu 8.2.3, které směřují především k ochraně bydlení oproti navyšování podílu komerčních ploch či rozšiřování ploch pro ústřední orgány státu. Dále se zaměřují na odlehčení historického jádra od intenzivního turistického ruchu, k čemuž má přispět i prověření turistického potenciálu vesnických památkových rezervací a zón a potenciál dalších významných stavebních souborů. Pro památkovou rezervaci v hlavním městě Praze a navazující památkové zóny jsou v bodu 8.2.4 upřesněny podmínky pro dopravní obsluhu.

Na území hl. m. Prahy jsou vyhlášeny (na území městských částí):

- Památková rezervace v hlavním městě Praze, (**Praha 1, Praha 2, Praha 4, Praha 5, Praha 6, Praha 7**),
- vesnické památkové rezervace: Stodůlky (**Praha 13**), Ruzyně (**Praha 6**),
- městské památkové zóny: Baba (**Praha 6**), Barrandov (**Praha 5**), Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice (**Praha 6**), Karlín (**Praha 8**), Nusle (**Praha 4**), Smíchov (**Praha 5**), Staré Střešovice (**Praha 6**), Střešovičky, Tejnka (**Praha 6**), vilová kolonie Ořechovka (**Praha 6**), Vinohrady, Žižkov, Vršovice (**Praha 2**),
- vesnické památkové zóny: Královice (**Praha-Královice**), osada Budánka (**Praha 5**), osada Rybáře (**Praha 7**), Staré Bohnice (**Praha 8**), Staré Dáblice (**Praha 8**), Stará Hostivař (**Praha 10**), Střešovičky (**Praha 6**).

Na území hl. m. Prahy, mimo území městských a vesnických památkových rezervací a zón jsou chráněny tyto nemovité národní kulturní památky (na území městských částí):

- Bojiště bitvy na Bílé Hoře s mohylou a letohrádek Hvězda s oborou (**Praha 6**),
- Břevnovský klášter (**Praha 6**),
- Čistírna odpadních vod v Praze v Bubenci (**Praha 6**),
- Hradiště a keltské oppidum Závist (**Praha-Zbraslav, Praha 12**),
- Hradiště Šárka (**Praha 6**),
- Národní památník na Vítkově s hrobem Neznámého vojína (**Praha 3**),
- Památník protifašistického odboje v Kobylisích (**Praha 8**),
- Zbraslavský klášter (**Praha-Zbraslav**).

Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje hodnot je navrženo dle požadavku obsaženého ve Zprávě o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy.

~~Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot je uvedeno v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddíle 8.~~

**Vymezení limitů ochrany přírodních a kulturních hodnot je součástí výkresů:**

**Odůvodnění ZÚR hl. m. Prahy:**

**č. O1 Koordinační výkres**

**č. O2 Celkové zásady uspořádání hl. m. Prahy**

## 9. Vymezení cílových charakteristik krajiny

Důvodem vymezení jednotlivých krajinných typů je vytvořit podklad pro definování cílových charakteristik pro jednotlivé typy vymezených krajín v souladu s přílohou č. 4 vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů a ve smyslu Evropské úmluvy o krajíně č. 13/2005 Sb., m. s.

V aktualizaci č. 1:

- a) bylo provedeno formální sjednocení terminologie ve vztahu k ostatním kapitolám Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a k Územně analytickým podkladům hl. m. Prahy (ÚAP), zejména pak nahrazením termínu „kompaktně zastavěné území“ upřesněným názvem „kompaktní město“,
- b) byly nově doplněny úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci a podklady s cílem zachovat všechny hodnoty městské krajiny („krajinné obrazy“) v prostoru Pražské kotliny a navazujících údolí, respektive zachovat charakter příměstské krajiny mimo území kompaktního města,
- c) ve výkresové části byla uvedena do souladu s ÚAP hranice kompaktního města - stávajícího v prostoru Letňan, Čimic a Dáblic. Viz Odůvodnění v oddílu 2.2.2.

**Vymezení:** Výkres oblastí se shodným krajinným typem je doplněn o hranice kompaktního města (KM) - stávajícího a rozšířeného. V zásadě lze konstatovat, že není stanoveno rozšíření (KM) mimo urbanizovanou krajinu a všechny nové rozvojové oblasti bezprostředně navazují na stávající hranici. Dílčí výjimkou je rozvojová plocha R3 (Západní Město) severozápadně od Řeporyjí, kde je stanoveno místní rozšíření KM do zemědělské krajiny. Vymezení má logické opodstatnění vzhledem ke stávající trase Pražského okruhu (SOKP), jenž vytváří v dotčené krajíně výrazný prostorový předěl.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy přebírají typologii české krajiny, která byla zpracována firmou LÖW & spol., s. r. o., Brno v rámci projektu VaV/640/1/03 zadaného MŽP ČR, v němž je krajina ČR rozčleněna na jednotlivé typy, hodnocena jejich zachovalost a nastíněna možnost diferencované péče. Jedním z výstupů se stala Mapa krajinných typů ČR jako výsledek tří vřdčích rámcových krajinných typologických řad:

- I. rámcové typy sídelních krajín
- II. rámcové typy využití krajín
- III. rámcové typy reliéfu krajín

Tyto řady jsou pro účely mapy složeny z následujících typů krajín.

I. rámcové sídelní typy (charakter osídlení) krajín:

1. stará sídelní krajina Hercynica a Polonica
2. stará sídelní krajina Pannonica
3. vrcholně středověká sídelní krajina Hercynica
4. vrcholně středověká sídelní krajina Carpatica
5. pozdně středověká krajina Hercynica
6. novověká sídelní krajina Hercynica
7. novověká sídelní krajina Carpatica

## II. rámcové typy využití krajiny:

- Z - zemědělská krajina
- M - lesozemědělská krajina
- L - lesní krajina
- R - rybníční krajina
- U - urbanizované krajina
- H - krajina horských holí

## III. rámcové typy reliéfu krajin:

- 1 - krajina plošin a pahorkatin
- 2 - krajina vrchovin Hercynica
- 3 - krajina vrchovin Carpatica
- 4 - krajina rovin
- 5 - krajina rozřezaných tabulí
- 6 - krajina hornatin
- 7 - krajina sopečných pohoří
- 8 - krajina vysoko položených plošin
- 9 - krajina vátých písků
- 10 - těžební krajina
- 11 - krajina širokých říčních niv
- 12 - krasová krajina
- 13 - krajina výrazných svahů a skalnatých horských hřbetů
- 14 - krajina ledovcových karů
- 15 - krajina zaříznutých údolí
- 16 - krajina izolovaných kuželů
- 17 - krajina kuželů a kup
- 18 - krajina vápencových bradel
- 19 - krajina skalních měst
- 0 - krajina bez vylišeného reliéfu

Každý krajinný typ pak je v mapě popsán třípoložkovým kódem (číslo, písmeno, číslo - např. 1U0) vycházejícím z výše uvedených typologických řad. Pro oblast hl. m. Prahy a bezprostřední okolí jsou, vzhledem k poloze, aktuální pouze dva sídelní typy krajiny - č. 1. (stará sídelní krajina Hercynica a Polonica) a okrajově i č. 3. (vrcholně středověká sídelní krajina Hercynica), čtyři typy využití krajiny (Z - zemědělská krajina, M - lesozemědělská krajina, L - lesní krajina, U - urbanizovaná krajina) a celkem sedm (resp. šest, jelikož krajina širokých říčních niv do řešeného území již přímo nezasahuje) typů reliéfu krajiny.

Autoři zařazují převážnou část hl. m. Prahy, i přes výraznou členitost terénu v její centrální části, do krajiny 0 - bez vylišeného reliéfu, pouze na severním (údolí Vltavy a Šárky) a jižním (Břežanské údolí) okraji vymezují krajiny č. 15 - zaříznutých údolí. Severovýchodní okraj města, ve směru k nivě Labe, patří logicky do krajiny č. 4 - rovin, jižní okraj do krajiny č. 2 - vrchovin Hercynica a zbývající okraje do krajin č. 1 - plošin a pahorkatin. Výjimkou je průnik krasové krajiny č. 12 (konkrétně Českého krasu) od jihozápadu až do oblasti Prokopského a Dalejského údolí.



V souladu s požadavky Evropské úmluvy o krajině jsou pak v kapitole Vymezení cílových charakteristik krajiny rámcově formulovány tyto charakteristiky pro jednotlivé typy krajiny - především vzhledem k jejich hodnotám a navrženému rozšíření kompaktního města.

~~Popis vymezených krajinných typů je uveden v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddíle 9.~~

Vymezení krajinných typů je součástí výkresů:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

č. 5 Výkres oblastí se shodným krajinným typem.

## 10. Vymezení veřejně prospěšných staveb a veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu

### 10. 1 Veřejně prospěšné stavby

**Veřejně prospěšná stavba je v souladu s ustanovením § 2 zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů stavba pro veřejnou infrastrukturu, určená k rozvoji nebo ochraně území obce, kraje nebo státu, vymezená ve vydané územně plánovací dokumentaci a zřizovaná nebo užívaná ve veřejném zájmu.**

**V zásadách územního rozvoje se veřejně prospěšnou stavbou rozumí stavba včetně ploch nezbytných k zajištění její realizace a řádného užívání pro stanovený účel a včetně případných vyvolaných investic. Ve výkresu je zobrazen průmět stavby odpovídající podrobnosti zásad územního rozvoje; podrobnější řešení plošného rozsahu souvisejících investic bude vymezeno v podrobnější územně plánovací dokumentaci včetně vymezení dotčených pozemků. Vymezení veřejně prospěšné stavby v měřítku dokumentace ZÚR nepostihuje vždy v plném rozsahu všechny související, doprovodné a vyvolané stavby, které jsou nesporně vázány na stavbu hlavní a bez nichž hlavní stavbu nelze realizovat, a proto jsou považovány za nedílnou součást veřejně prospěšné stavby, pokud nejsou samostatnou veřejně prospěšnou stavbou.**

**Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy definují veřejně prospěšné stavby nadmístního významu pro dopravní infrastrukturu a technickou infrastrukturu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit.**

**Výčet a specifikace veřejně prospěšných staveb jsou uvedeny v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, kapitola 10.**

**Jde o vybrané plochy a koridory nadmístního významu pro dopravní a technickou infrastrukturu, jejichž realizace je nezbytná pro rozvoj a život města a jejichž vymezení je podloženo územně plánovacími podklady a dokumenty.**

**Ucelené systémy dopravní a technické infrastruktury jsou vymezeny ve výkresech č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - dopravní infrastruktura a č. 3. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - technická infrastruktura a jsou definovány v kapitolách 5 a 6 ZÚR hl. m. Prahy.**

**V části B Odůvodnění kapitolách 5 a 6 je v odpovídající podrobnosti popsán obsah, význam a zdůvodnění staveb v ucelených systémech dopravní a technické infrastruktury hl. m. Prahy.**

**Veřejně prospěšné stavby dopravní a technické infrastruktury vymezené v ZÚR hl. m. Prahy navazují na veřejně prospěšné stavby definované v Územním plánu hl. m. Prahy, schváleném usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 19. 9. 1999 ve znění pozdějších změn a úprav, a ve vyhlášce hl. m. Prahy č. 32/1999 Sb. o závazné části územního plánu sídelního**

útvary hl. m. Prahy ve znění pozdějších předpisů, ~~Nově se vymezují pouze ty~~ **doplňené** prvky ucelených systémů dopravní a technické infrastruktury, které splňují kritéria aktuálnosti a nadmístního významu.

**Vymezení veřejně prospěšných staveb dopravní a technické infrastruktury je koordinováno s veřejně prospěšnými stavbami vymezenými v ZÚR Středočeského kraje.**

Označení staveb dopravní a technické infrastruktury kódem vychází ze stejného principu jako v územním plánu. Číslování bylo pro přehlednost zvoleno od položky 500 a výše.

**V aktualizaci č. 1 se navrhuje:**

- a) aktualizace výčtu a vymezení VPS doplněním nových VPS vyplývajících z vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu dopravní infrastruktury a technické infrastruktury,
- b) zrušení VPS pro stavby, pro které se navrhuje vymezení územní rezervou,
- c) zrušení VPS pro stavby, pro něž není k dispozici relevantní územně plánovací podklad nebo dokumentace,
- d) informace o vymezení veřejně prospěšných staveb ve výkresech se z oddílu 10.1.2 přemísťuje do podkapitoly 10.1, která je společná pro oddíly 10.1.1 a 10.1.2,
- e) do podkapitoly 10.1 se vkládá odstavec upřesňující součástí koridorů vymezených veřejně prospěšných staveb:
  - plochy nezbytné k zajištění výstavby a k řádnému užívání stavby pro stanovený účel (včetně doprovodných zařízení nezbytných k provozu liniové stavby jako např. trafostanice, čerpací stanice, úpravny vody, regulační stanice, apod. a doprovodných staveb jako např. mosty, opěrné zdi, propustky, tunely, apod.), pokud nejsou vymezeny jako samostatná veřejně prospěšná stavba,
  - napojení komunikační sítě nižšího řádu (upřesnění polohy a tvar křižovatek bude předmětem podrobnější dokumentace).

**Aktualizovaný seznam veřejně prospěšných staveb se zvýrazněním nově navržených, rušených, nebo odlišně vymezených staveb je uveden v části B Odůvodnění, oddíl 10.1.1 a 10.1.2.**

Výčet a specifikace veřejně prospěšných staveb jsou uvedeny v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, oddíl **kapitola 10**.

~~Obsah veřejně prospěšných staveb a jejich začlenění do ucelených systémů dopravní a technické infrastruktury je patrný z příslušných kapitol č. 5. a č. 6. Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy a kapitol č. 5. a č. 6. Odůvodnění návrhu ZÚR hl. m. Prahy.~~

Veřejně prospěšné stavby jsou znázorněny ve výkresu č. 6 Výkres veřejně prospěšných staveb nadmístního významu.

~~V oblasti dopravní infrastruktury to jsou:~~

- ~~• v oboru silniční dopravy prvky Pražského okruhu a Břevnovské radiály,~~

- ~~v oboru železniční dopravy prvky průjezdů železničním uzlem Praha v rámci staveb železničních tranzitních koridorů, modernizace tratí železničního uzlu včetně tratí Praha – Kladno, nové spojení Praha – Bystřice u Benešova a koridory vysokorychlostních tratí,~~
- ~~v oblasti městské hromadné dopravy úseky metra D a prodloužení metra A.~~

~~V oblasti technické infrastruktury to jsou:~~

- ~~v oblasti odkanalizování rozšíření Ústřední čistírny odpadních vod v Troji a některých lokálních ČOV, prodloužení několika splaškových sběračů na okraj Prahy,~~
- ~~v oblasti zásobování plynem přeložka VTL plynovodu,~~
- ~~v oblasti vodohospodářských staveb retenční nádrže na recipientech Vltava a Rokytka.~~

~~Začlenění veřejně prospěšných staveb do ucelených systémů dopravní a technické infrastruktury je patrné z příslušných výkresů: č. 2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura, č. 3. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – technická infrastruktura a z výkresu č. 01 Koordinační výkres.~~

#### **10.1.1 Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech dopravní infrastruktury nadmístního významu**

**Výběr veřejně prospěšných staveb dopravní infrastruktury, vymezený v ZÚR hl. m. Prahy vydaných opatřeními obecné povahy č. 8/2009, byl ovlivněn rozsudky Nejvyššího správního soudu v Brně (dále NSS):**

- a) rozsudek NSS čj. 8 Ao 2/2010 ze dne 20. května 2010,**
- b) rozsudek NSS čj. 7 Ao 7/2010 ze dne 27. ledna 2011,**
- c) rozsudek NSS čj. 6 Ao 6/2010 ze dne 2. února 2011,**
- d) rozsudek NSS čj. 6 Ao 4/2011 ze dne 8. září 2011,**

**Následně byl vynesena rozsudek Městského soudu v Praze č. j. 10 A 6/2013 - 103 - 108 ze dne 22. 4. 2013, který ruší veřejně prospěšnou stavbu Z/504 označenou „Nové spojení Praha-Benešov/Bystrice u Benešova. Opravu vyplývající z tohoto rozsudku nebylo možné v Aktualizaci č. 1 ZÚR provést vzhledem k tomu, že rozsudek byl vynesena po společném jednání k návrhu Aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy, které se konalo dne 25. 7. 2012.**

**V aktualizaci č. 1 se nově navrhuje:**

- a) vymezení VPS pro stavby letecké dopravy**
  - **Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (RWY 06R/24L) letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha),**
- b) vymezení VPS pro stavby nadřazeného celoměstsky významného komunikačního systému**
  - **Pražský okruh (SOKP), úsek Březiněves - Horní Počernice,**
  - **Pražský okruh (SOKP), úsek Ruzyně - Březiněves,**
  - **Pražský okruh (SOKP), úsek Běchovice - D1,**

- MÚK Beranka (D11),
  - MÚK Strakonická (R 4),
  - MÚK pro napojení MČ Praha 12 na Pražský okruh (SOKP),
  - MÚK Aviatická (R7),
  - Radlická radiála, úsek Bucharova - Městský okruh,
  - Silnice I/12, úsek Pražský okruh (SOKP) - hranice hl. m. Prahy,
  - Rozšíření Pražského okruhu (SOKP), úsek Satalice - Běchovice,
  - Městský okruh, úsek Pelc Tyrolka - Balabenka,
  - Městský okruh, úsek Balabenka - Štěřboholská radiála,
  - Libeňská spojka,
- c) vymezení VPS pro stavby tramvajových tratí
- Jižní tramvajová tangenta, úsek Zlíchov - Dvorce,
  - Jižní tramvajová tangenta, úsek Budějovická - Dvorce,
  - Východní tramvajová tangenta, úsek Jižní Město - Spořilov - Vršovice (Eden),
  - Východní tramvajová tangenta, úsek Kubánské nám. - Vinohradská (Želivského),
- d) vymezení VPS stavby koridorů železničních a vysokorychlostních tratí
- Modernizace traťového úseku Běchovice - Úvaly,
- e) zrušení VPS
- Pro stavbu vysokorychlostní tratě Praha - Děčín - SRN,
  - Pro stavbu metra D úsek Náměstí míru - Hlavní nádraží,
- f) upřesnění VPS
- pro stavbu nadřazeného celoměstsky významného komunikačního systému - Břevnovskou radiálu,
  - pro stavbu metra D úsek Náměstí Míru - Nové Dvory - Depo Písnice.

Veřejně prospěšné stavby pro stavby dopravní infrastruktury jsou (v aktualizaci č. 1) vymezeny v těchto oborech:

- letecká doprava (kód DL),
- silniční doprava - dálnice, rychlostní silnice (kód DK),
- železniční doprava (kód DZ),
- městská hromadná doprava - metro (kód DM),
- městská hromadná doprava - tramvajové tratě (kód DT).

#### 10.1.2 Veřejně prospěšné stavby ve vymezených plochách a koridorech technické infrastruktury nadmístního významu

V aktualizaci č. 1 se nově navrhuje:

- a) vymezení VPS pro zásobování elektrickou energií
- Transformovna TR 400/110 kV Praha-sever,
  - Vedení 400 kV - nasmyčkování TR Praha-sever na vedení V 410,
  - Vedení 400 kV Výškov - Řeporyje,
  - Vedení 110 kV TR Chodov - TR Uhříněves - TR Běchovice,
- b) vymezení VPS pro zásobování plynem

- Přeložka VTL plynovodů Ruzyně - Přední Kopanina - (Horoměřice),
  - Přeložky plynovodů Suchdol,
  - Přeložky plynovodů Březiněves - Ďáblice,
- c) vymezení VPS pro zásobování teplem
- Tepelný napáječ propojující kotelny sídlišť Řepy a Jihozápadní Město,
- d) vymezení VPS pro zásobování vodou
- Přiváděcí vodovodní řad DN 1000 z vodojemu Jesenice II do jihovýchodní části Prahy, na území Prahy DN 800,
- e) zrušení VPS pro stavby vodohospodářského charakteru
- Záchytná nádrž Mezitrat'ová,
  - Záchytná nádrž Jeremenkova,
- f) upřesnění VPS pro odkanalizování
- Prodloužení sběrače „G“ do Dubče a Uhříněvsi,
  - Prodloužení sběrače „H“ do Běchovic a Újezdu nad Lesy,
- g) upřesnění VPS pro dálkovody
- Zdvojení potrubí k ropovodu Družba.

Veřejně prospěšné stavby pro stavby technické infrastruktury jsou (v aktualizaci č. 1) vymezeny v těchto oborech:

- dálkovody (kód TD),
- zásobování elektrickou energií (kód TE),
- odkanalizování a vodohospodářské stavby (kód TK),
- zásobování plynem (kód TP),
- zásobování teplem (kód TT),
- zásobování vodou (kód TV),
- stavby pro snižování ohrožení území povodněmi (kód TY).

## 10.2 Veřejně prospěšná opatření

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy definují veřejně prospěšná opatření nadmístního významu, **pro něž lze v souladu s § 170 zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů práva k pozemkům a stavbám odejmout nebo omezit pro jejich uskutečnění:**

- ~~k rozvoji přírodního dědictví~~ k založení prvků (skladebných částí) územního systému ekologické stability,
- k zajištění ochrany archeologického dědictví.

V aktualizaci č. 1 se navrhuje:

- a) upřesnění opatření k založení prvků (skladebných částí) ÚSES, viz část B Odůvodnění, oddíl 10.2.1,
- b) formální oprava v oddílu 10.2 - informace o vymezení veřejně prospěšných opatření ve výkresech se z oddílu 10.2.2 přemísťuje do podkapitoly 10.2, která je společná pro oddíly 10.2.1 až 10.2.3.

Veřejně prospěšná opatření jsou znázorněna ve výkresu č. 7 - Výkres veřejně prospěšných opatření nadmístního významu.

### 10.2.1 Opatření k rozvoji přírodního dědictví - Veřejně prospěšná opatření k založení prvků skladebných částí územního systému ekologické stability (ÚSES)

~~Opatření k rozvoji přírodního dědictví se v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy rozumí založení prvků územního systému ekologické stability (ÚSES). Vytváření ÚSES je veřejným zájmem ve smyslu § 4 odstavce 1 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v souladu s § 170 zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů.~~

ÚSES **Územní systém ekologické stability** v rámci Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy obsahuje nadregionální a regionální prvky **skladebné části** dané územně technickým podkladem „Nadregionální a regionální ÚSES ČR“, který pořídilo MMR ČR v roce 1996, s korekcemi podle reálných podmínek. Číslování a kódové označení veřejně prospěšných opatření je odvozeno od systému číslování ÚSES.

Popis systému je blíže specifikován v ~~oddílu~~ **kapitole** č. 7 - Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu - územní systém ekologické stability a v Odůvodnění Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy **díl B** v ~~oddílu~~ **kapitole** č. 7 ~~komplexního zdůvodnění~~.

**V aktualizaci č. 1 se navrhuje:**

- a) **vymezení nové skladebné části územního systému ekologické stability jako opatření k rozvoji přírodního dědictví – regionálního biocentra U Dolních Černošic; věcně je zdůvodněno v části B Odůvodnění, kapitola 7.**

~~Veřejně prospěšná opatření k založení prvků ÚSES jsou znázorněna ve výkresu č. 7 – Výkres veřejně prospěšných opatření nadmístního významu.~~

Začlenění veřejně prospěšných opatření k založení prvků **skladebných částí** ÚSES do systému je patrné z výkresu č. 4 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu - ÚSES a z výkresu č. O1 Koordinační výkres.

### 10.2.2 Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví

Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví jsou do ZÚR hl. m. Prahy zařazena a vymezena dle podkladu Národního památkového ústavu, který obsahuje:

- vybrané národní kulturní památky,
- Památkovou rezervaci v hlavním městě Praze,
- archeologické památky označené v Územním plánu hl. m. Prahy jako archeologické lokality,
- vyhlášené památkové zóny historických jader obcí,
- navrhované památkové zóny historických jader obcí.

Zdůvodnění zařazení vybraných území a lokalit:

- Území národních kulturních památek Klášter cisterciáků - Zbraslav a Břevnovský klášter je třeba chránit před plošnými zásahy do terénu jako archeologické lokality.
- Na území Památkové rezervace v hlavním městě Praze s národními kulturními památkami Pražský hrad a Vyšehrad je potřeba zlepšit ochranu archeologických terénů před plošnými podzemními zásahy, které se dotýkají neporušeného nebo jen málo porušeného zvrstvení historického nadloží s hojnými archeologickými nálezy, které jsou významným historickým pramenem.
- Zapsané archeologické památky, označené v Územním plánu hl. m. Prahy jako archeologické lokality, jsou území s vlastním režimem, neumožňujícím na nich žádnou stavební aktivitu ani výraznější zásahy do terénu.
- Území vymezená v rozsahu památkových zón **historických jader obcí** vyhlášených a navrhovaných je potřeba chránit před velkoplošnými zásahy jako archeologické lokality. Jde o jádra historických obcí s hojnými nálezy z různých pravěkých období.

**V aktualizaci č. 1 se pro opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví nenavrhují žádné změny.**

~~Veřejně prospěšná opatření k zajištění ochrany archeologického dědictví jsou znázorněná ve výkresu č. 7 - Výkres veřejně prospěšných opatření nadmístního významu.~~

### 10. 2. 3 Veřejně prospěšné stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují rozsah veřejně prospěšných staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu na základě vyhodnocení území a potřeb hlavního města v návaznosti na Havarijní plán hl. m. Prahy a Krizový plán hl. m. Prahy, ~~provedené~~ **pracované** odborem krizového řízení MHMP.

Na základě tohoto vyhodnocení Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy:

- nenavrhují žádnou veřejně prospěšnou stavbu k zajišťování obrany a bezpečnosti státu,
- vymezují veřejně prospěšná opatření, která jsou nezbytná pro vytvoření dostačujících podmínek pro zajišťování ochrany obyvatelstva na území hl. m. Prahy, a na jejichž základě je možné práva k pozemkům omezit,
- nepožaduje se realizace žádných veřejně prospěšných opatření, pro které je možné práva k pozemkům vyvlastnit.

Veřejně prospěšná opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu jsou:

- ochrana před vlivy nebezpečných látek,
- systém protipovodňové ochrany,
- ochranný systém metra,
- systém ukrytí obyvatelstva.

Ochrana před vlivy nebezpečných látek



Ochrana před vlivy nebezpečných látek v podobě zón havarijního plánování, **jsou** definované ve smyslu zákona č. 353/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, **a** jsou metricky vymezené pro 2 subjekty na území hl. m. Prahy. Ve vymezených zónách musí být zohledněna ochrana před možným únikem nebezpečných látek skladovaných v těchto subjektech, a opatření vyplývající z vnějších havarijních plánů těchto subjektů. Zóny jsou vymezeny ve výkresu č. 7 Veřejně prospěšných opatření nadmístního významu.

#### Systém protipovodňové ochrany

Systém protipovodňové ochrany hl. m. Prahy zajišťuje maximální ochranu obyvatelstva a majetku před povodněmi. V rámci nové výstavby musí být zachovány přístupové komunikace a nezbytné plochy kolem linie protipovodňových opatření, aby mohly být v době hrozící povodně uvedeny do pohotovostního stavu.

Opatření systému protipovodňové ochrany obyvatelstva a ochranného systému metra jsou uplatněny v ~~oddělu~~ **kapitole** č. 10 Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

Vzhledem k tomu, že celý systém protipovodňové ochrany je realizován nebo vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba v Územním plánu hl. m. Prahy, zásady územního rozvoje rozsah tohoto opatření ve výkresu č. 7 nezobrazují.

#### Ochranný systém metra (OSM)

Metro je součástí kritické infrastruktury hl. m. Prahy. Ochranný systém metra v sobě zahrnuje prvky ochrany před povodněmi a ochranu cestujících veřejnosti při hrozbě terorismu, obsahuje kamerový systém a prvky preventivního varovného systému při použití otravných látek. V rámci nové výstavby nesmí být stávající OSM poškozen a musí být vždy posouzena míra ovlivnění stávajících objektů OSM plánovanou výstavbou.

Vzhledem k tomu, že celý systém metra je realizován nebo vyhlášen jako veřejně prospěšná stavba v Územním plánu hl. m. Prahy nebo navržen jako veřejně prospěšná stavba v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy, není rozsah tohoto opatření ve výkresu č. 7 zobrazen.

#### Systém ukrytí obyvatelstva

V případě ohrožení státu bude využit v souladu se stávající legislativou a s Konceptí ochrany obyvatelstva schválenou usnesením vlády ČR č. 417 ze dne 22. 4. 2002 fond stálých úkrytů hl. m. Prahy a improvizované ukrytí, budované v rámci nové výstavby. S plánovanou výstavbou stálých úkrytů na území hl. m. Prahy se nepočítá.

Opatření je ve výkresech Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy nezobrazitelné.

**V aktualizaci č. 1 se pro veřejně prospěšné stavby a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu nenavrhují žádné změny.**

#### **10.2.4 Asanační území**

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy nevymezují žádné asanační území nadmístního významu.

**V aktualizaci č. 1 se pro asanační území nenavrhují žádné změny.**

11. Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovacích činností a na řešení v územně plánovací dokumentaci pro vymezené části hlavního města Prahy, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury

V aktualizaci č. 1 se navrhuje:

- a) V úvodu oddílu 11. ve druhém odstavci doplnění podmínky respektovat souhrn požadavků celoměstského významu nejen v územním plánu obce, ale i v jeho změnách; respektování požadavků ZÚR v procesu změn je neopomenutelnou podmínkou.
- b) V oddíle 11 v odstavci Vybrané požadavky na územní plány a podrobnější dokumentace, Podmínky obnovy a rozvoje struktury, doplnění podmínky „respektovat předpokládaný demografický vývoj a zohledňovat jej s cílem zajistit vyvážené uplatňování požadavků na rozvojové oblasti a plochy“; důvodem doplnění tohoto bodu je snaha zajistit při naplňování rozvojových území kontrolu nad mírou navrhovaných kapacit nejen z hlediska místních potřeb a možností dané lokality, ale zohlednit vždy též hlediska celoměstských bilancí založených na předpokládaném demografickém vývoji.
- c) Pojem „historické jádro města“ byl nahrazen pojmem „historické centrum města“; důvodem je formální sjednocení celého dokumentu.

Hlavní město Praha je současně krajem dle zákona č. 347/1997 Sb., o vytvoření vyšších samosprávných celků, a současně obcí dle zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze ve znění pozdějších předpisů.

Zásady územního rozvoje tvoří souhrn požadavků celoměstského významu, které lze současně označit za požadavky na podrobnější územně plánovací dokumentaci. Proto bude nutné je respektovat jak v územním plánu hl. m. Prahy **a jeho změnách**, tak v případných územních plánech pořizovaných pro vymezenou část hlavního města a v dalších podrobnějších dokumentacích.

**Pro řešení v územně plánovacích dokumentacích pro vymezené části hlavního města Prahy je nezbytné sledovat a koordinovat míru rozvoje jak z pohledu místních podmínek a potřeb, tak z pohledu celkových bilancí vycházejících z demografického vývoje města, aby nedošlo k nežádoucímu přetížení některých lokalit či k suburbanizačnímu procesu ve vnějším pásmu města.**

Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovacích činností a na řešení v územně plánovací dokumentaci (v územním plánu hl. m. Prahy, v případných územních plánech pořizovaných pro vymezenou část hlavního města, v dalších podrobnějších dokumentacích) jsou obsaženy v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy v oddílu kapitole 11.

12. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti

V zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy nejsou vymezeny plochy a koridory, ve kterých je uloženo prověření změn jejich využití územní studií jako podmínka pro rozhodování, včetně stanovení lhůty pro jejich pořízení, schválení územní studie pořizovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti.

Případné požadavky na vymezení uvedených ploch a koridorů budou prověřeny v novém územním plánu hl. m. Prahy.

13. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy nejsou vymezeny plochy a koridory, ve kterých je uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje.

Případné požadavky na vymezení uvedených ploch a koridorů budou prověřeny v novém územním plánu hl. m. Prahy.

#### 14. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých bude podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy nejsou vymezeny plochy a koridory, ve kterých je podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost.

Případné požadavky na vymezení uvedených ploch a koridorů budou prověřeny v novém územním plánu hl. m. Prahy.

## 15. Zadání regulačního plánu v rozsahu dle přílohy č. 7 pro plochu nebo koridor vymezený podle bodu 13 a 14

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy nejsou vymezeny plochy a koridory, ve kterých je uloženo pořízení a vydání regulačního plánu krajským úřadem jako podmínka pro rozhodování o změnách jejich využití, včetně stanovení lhůty pro jeho pořízení a předložení zastupitelstvu kraje.

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy nejsou vymezeny plochy a koridory, ve kterých je podmínkou při rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost.

Z uvedených důvodů Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy neobsahují zadání regulačních plánů.

## 16. Stanovení pořadí změn v území (etapizace)

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy není stanoveno pořadí změn v území. Případná etapizace, tj. stanovení pořadí změn v území, bude řešena v novém územním plánu hl. m. Prahy.



## **17. Zábory zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) Kvalifikovaný odhad záborů zemědělského půdního fondu (ZPF) a pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL)**

~~Odhad záborů ZPF byl proveden pro rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území, dopravní stavby a rozvojové plochy zeleně, tak jak jsou vymezeny v ZÚR hl. m. Prahy.~~

~~Vzhledem ke specifickým vlastnostem území hl. m. Prahy jsou rozvojové oblasti v dosud nezastavěném území situovány převážně v územích využívaných dosud pro zemědělskou výrobu. V rámci rozvoje města není bohužel možné splnit absolutně požadavky ochrany zemědělského půdního fondu tak, jak vyplývají ze zák. č. 334/1992 Sb. Proto jsou řešeny pouze dvě varianty – varianta nulová, kdy by byl rozvoj limitován Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy schváleným usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 19. 9. 1999 a varianta rozvoje v lokalitách, které nejsou obsaženy v závazné části územního plánu.~~

**Kvalifikovaný odhad záborů ZPF je zpracován podle § 5 zákona č. 334/1992 Sb., přílohy 3 k vyhlášce č. 13/1994 Sb. a Metodického pokynu MŽP ČR čj. OOLP/1067/96. Rozsah a přesnost vyhodnocení odpovídá měřítku grafické části ZÚR, tj. 1:100 000.**

**Kvalifikovaný odhad záborů ZPF ve vydaných ZÚR hl. m. Prahy je proveden pro následující záměry:**

- a) rozvojové oblasti mimo zastavěné území, u nichž nebyl vyčíslen zábor ZPF v územním plánu hl. m. Prahy (schváleném usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 včetně následně schválených změn),**
- b) rozvojové oblasti zeleně mimo zastavěné území,**
- c) dopravní infrastruktura - koridory pro silniční dopravní stavby a rozšíření letiště Praha-Ruzyně.**

**Na základě Zprávy o uplatňování ZÚR se v aktualizaci č. 1 nově bilancují všechny návrhové prvky dopravní infrastruktury, na nichž je vyhlášována veřejně prospěšná stavba (VPS). Ostatní jevy se v aktualizaci č. 1 bilancují nově jen tam, kde dochází ke změnám oproti vydaným ZÚR. Územní rezervy nejsou vyčísleny.**

**Aktualizace č. 1 přebírá metodiku výpočtu dle vydaných ZÚR hl. m. Prahy a uvádí kvalifikovaný odhad záboru ZPF pro rozvojové oblasti mimo zastavěné území, u nichž nebyl vyčíslen zábor ZPF v územním plánu hl. m. Prahy, schváleném usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 včetně následně schválených změn. Aktualizace č. 1 upravuje oproti vydaným ZÚR rozsah rozvojové oblasti č. 1 Štěrboholy, Dolní Měcholupy, Dubeč. Ostatní rozvojové oblasti se oproti vydaným ZÚR neliší. Vymezení rozvojových oblastí však nelze považovat za vymezení zastavitelných území, vyjadřují zejména území s vyšším rozvojovým potenciálem a jejich využití pro rozvoj sídla bude řešeno v podrobnější územně plánovací dokumentaci. Pro rozvojové oblasti se předpokládá celkové vynětí 622,5 ha, což je o 197,5 ha méně než ve schválených ZÚR.**

~~V těchto lokalitách se předpokládá celkové vynětí cca 1751,91 ha půdy ze zemědělského půdního fondu mimo současně zastavěné území. Z této sumy je cca polovina (842,27 ha)~~

~~odnímána pro zeleň, kde sice dojde k odnětí ze ZPF, ale nejedná se o nevratný proces a půda bude i nadále plnit své funkce v rámci životního prostředí města.~~

V případě rozvojových oblastí zeleně odhad záborů neznamena, že území je v celém rozsahu navrženo k vynětí. Na těchto plochách sice dojde k odnětí ze ZPF, ale nejedná se o nevratný proces a půda bude i nadále plnit své funkce v rámci životního prostředí města. Případná potřeba odnětí vyplyne z řešení těchto ploch v podrobnější dokumentaci. Aktualizace č. 1 navrhuje nové rozvojové oblasti zeleně Trojmezí a Dívčí hrady a upřesňuje vymezení rozvojových oblastí zeleně Zalesnění u Čakovic, V Panenkách, Lítožnice, Jankov, Zalesnění Kolovraty a Zalesnění u Křeslic. Pro rozvojové oblasti zeleně je odnímáno 1206 ha, což je o 366 ha více než ve vydaných ZÚR.

Aktualizace č. 1 upravuje zábory ZPF pro koridory dopravních staveb. Pro výpočet potřebných ploch byly použity následující údaje o rámcové šířce pro koridory pozemních komunikací a železnic:

- pro Pražský okruh (SOKP) 60 m,
- pro ostatní pozemní komunikace 40 m

Potřebné plochy zahrnují vlastní těleso stavby včetně předpokládaných terénních úprav a pásů izolační zeleně. V těchto plochách jsou částečně zohledněny i plošné nároky pro navrhované křižovatky, které nejsou samostatně bilancovány. Důvodem je přílišná schematizace křižovatek v měřítku ZÚR, která by neposkytovala relevantní výsledky. Skutečné vyčíslení nároků na zábory ZPF pro vlastní křižovatky bude provedeno v podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Na základě Zprávy o uplatňování ZÚR se v aktualizaci č. 1 navrhuje koridory pro chybějící úseky Pražského okruhu (SOKP) a se stavbou okruhu související koridory přivaděčů v Suchdole a v Čimicích a jsou bilancovány znovu v celém rozsahu.

S ohledem na připomínky některých městských částí v rámci projednávání Zprávy o uplatňování ZÚR hl. m. Prahy, kde podaly podnět na tzv. regionální variantu Pražského okruhu, byl v rámci zpracování aktualizace č. 1 tento podnět prověřován a posuzován s řešením dle schválené Zprávy, byť tzv. regionální varianta Pražského okruhu (SOKP) nemá oporu v žádné územně plánovací dokumentaci kraje ani obcí a rozvoj Prahy i všech obcí v regionu probíhá s předpokladem, že realizace chybějících částí Pražského okruhu (SOKP) se uskuteční v koridoru navrženém dle aktualizace č. 1 ZÚR hl. m. Prahy. Přesto byl tento podnět posouzen také z hlediska záborů ZPF, a to ve vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území, a to vůči řešení podle schválené Zprávy. Aby byly obě varianty porovnatelné, byla v tomto případě posuzována vždy celá trasa Pražského okruhu (SOKP), tj. včetně úseků vedoucích mimo hranice hl. m. Prahy, protože tzv. regionální varianta zasahuje na území hl. m. Prahy minimálně a posouzení záborů ZPF pouze na území hl. m. Prahy by nebylo vypovídající.

Změny železničních koridorů nejsou bilancovány, protože jde o vymezení pouze územních rezerv.

V aktualizaci č. 1 je upřesněn rozsah letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha), který znamená nárůst záborů ZPF o 9,5 ha.

Z celkové sumy je cca 76,62 ha odnímáno pro dopravní stavby (Pražský okruh – SOKP, VRT). Tyto plochy a koridory nadmístního a celoměstského významu jsou součástí schváleného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy a jejich lokalizace zohledňuje trasy vyjádřené v ÚPn VÚC Pražského regionu.

Pro dopravní stavby se předpokládá celkové vynětí 200 ha. Za stav ve vydaných ZÚR je považován stav po rozsudcích Nejvyššího správního soudu ČR. Rozdíly v rozsahu záborů jsou patrné z níže uvedených tabulek. Upřesněný zábor bude stanoven podrobnější ÚPD, která vymezí tunelové úseky. U některých staveb dojde tedy k výrazné redukci popsaných odhadů záboru ZPF.

Způsob a podrobnost zpracování vyhodnocení záborů odpovídá měřítku grafické přílohy 1:100 000. V této podrobnosti by zobrazení rozdělení zemědělských pozemků na jednotlivé druhy pozemků a podrobné vyznačení kvality půdy podle BPEJ bylo nečitelné. Z tohoto důvodu jsou v grafické i tabulkové části vyznačené záборы rozdělené do dvou kategorií - zábor na půdách I. a II. třídy ochrany a zábor na ostatních půdách - tj. III. - V. třída ochrany.

Pro rozvojové oblasti je odnímáno cca 833,02 ha půdy. Tento rozvoj je limitován mnoha faktory – ochrana přírody, ochrana vodních zdrojů, ochrana zdrojů nerostných surovin atd., v rámci rozvoje velkoměsta proto není možné zcela eliminovat ze záborů plochy půd I. a II. třídy ochrany. Jejich důsledná ochrana by prakticky znemožnila jakýkoli rozvoj v některých částech města – zejména se jedná o oblast R/2 – Barrandov – Slivenec a částečně též R/3 – Západní Město.

Zábor půd I. a II. třídy ochrany bude tvořit cca 389,09 5 ha pro rozvojové oblasti, 63,26 ha pro dopravu a 328,52 ha pro zeleň. Celkově se jedná o 780,87 ha, z toho pro zastavitelné území 452,35 ha.

Zábor půd I. a II. třídy ochrany bude činit 348,5 ha pro rozvojové oblasti, 132 ha pro dopravu a 504,5 ha pro zeleň. Celkově se jedná o 984 ha, z toho pro zastavitelné území 480 ha.

Podrobné vyčíslení záborů ZPF je patrné z následující tabulky:

	<b>Zábor ZPF v ha</b>	
<b>Rozvojové oblasti</b>		
I. a II. třída ochrany	357	
III. – V. třída ochrany	463	
<b>celkem</b>	<b>820</b>	
<b>Silniční okruh</b>		
I. a II. třída ochrany	39	
III. – V. třída ochrany	0	
<b>celkem</b>	<b>39</b>	
<b>Železnice – VRT</b>		
I. a II. třída ochrany	25	
III. – V. třída ochrany	13	
<b>celkem</b>	<b>38</b>	

	Zábor ZPF v ha	
<b>Doprava celkem</b>		
I. a II. třída ochrany	64	
III. – V. třída ochrany	13	
celkem	<b>77</b>	
<b>Zábor pro zastavitelné plochy (doprava+rozvojové oblasti)</b>		
I. a II. třída ochrany	424	
III. – V. třída ochrany	467	
celkem	<b>888</b>	
<b>Zeleň</b>		
I. a II. třída ochrany	328	
III. – V. třída ochrany	512	
celkem	<b>840</b>	
<b>Celkový zábor</b>		
I. a II. třída ochrany	749	
III. – V. třída ochrany	979	
<b>Zábor ZPF celkem</b>	<b>1728</b>	

V souladu se změnami vymezení rozvojových oblastí a koridorů v aktualizaci č. 1 je kvantifikována změna záborů ZPF v následujících tabulkách:

zábor ZPF	vydané ZÚR- právní stav po rozsudcích NSS (ha)	aktualizace č. 1 (ha)	rozdíl oproti vydaným ZÚR(ha)
<b>Rozvojové oblasti</b>			
I. a II. třída ochrany	357	348	- 9
III. - V. třída ochrany	463	274,5	- 188,5
celkem	820	622,5	- 197,5
<b>Pražský okruh (SOKP)</b>			
I. a II. třída ochrany	0	112	+ 112
III. - V. třída ochrany	0	38,5	+ 38,5
celkem	0	150,5	+ 150,5
<b>Ostatní pozemní komunikace</b>			
I.a II. třída ochrany	0	12,5	+ 12,5
III. - V. třída ochrany	0	27,5	+ 27,5
celkem	0	40	+ 40
<b>Letiště Ruzyně</b>			
I a II. třída ochrany	0	7,5	+ 7,5
III. - V. třída ochrany	0	2	+ 2
celkem	0	9,5	+ 9,5

<b>zábor ZPF</b>	<b>vydané ZÚR- právní stav po rozsudcích NSS (ha)</b>	<b>aktualizace č. 1 (ha)</b>	<b>rozdíl oproti vydaným ZÚR(ha)</b>
<b>Doprava celkem</b>			
I. a II. třída ochrany	0	132	+ 132
III. - V. třída ochrany	0	68	+ 68
<b>celkem</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>+ 200</b>
<b>Zábor pro zastavitelné plochy (doprava+rozvojové oblasti)</b>			
I. a II. třída ochrany	357	480	+ 123
III. - V. třída ochrany	463	342,5	- 120,5
<b>celkem</b>	<b>820</b>	<b>822,5</b>	<b>+ 2,5</b>
<b>Zeleň</b>			
I. a II. třída ochrany	328	504	+ 176
III. - V. třída ochrany	512	702	+ 190
<b>celkem</b>	<b>840</b>	<b>1206</b>	<b>+ 366</b>
<b>Celkový zábor</b>			
I. a II. třída ochrany	685	984	+ 299
III. - V. třída ochrany	975	1044,5	+ 69,5
<b>Zábor ZPF celkem</b>	<b>1660</b>	<b>2028,5</b>	<b>+ 368,5</b>

Odhad záborů pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) byl proveden pouze pro Pražský okruh. Vysokorychlostní tratě na území Prahy, na rozdíl od vyhodnocení ZPF, nezasahují do ploch určených pro plnění funkce lesa, neboť jsou vedeny tunelem. Nadmístní rozvojové oblasti nejsou navrženy ve střetu s lesními porosty.

K záboru PUPFL pro vybudování Pražského okruhu dochází na sedmi lokalitách v severní části Prahy. Celkový zábor činí 1,2228 ha.

Kromě kvalifikovaného odhadu záborů ZPF jsou rámcově odhadnuty i nároky na trvalý zábor pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL). Odhad byl proveden pouze pro prvky dopravní infrastruktury na území hl. m. Prahy. Rozvojové oblasti nejsou navrženy ve střetu s lesními porosty.

K záboru PUPFL dochází v devíti lokalitách. Celkový zábor činí 1,53 ha.

Podrobné vyčíslení záborů PUPFL je patrné z následující tabulky:

<b>Posuzovaná lokalita</b>	<b>rozsah záboru v ha</b>
4	0,2938
2	0,2908
3	0,3140

<b>Posuzovaná lokalita</b>	<b>rozsah záboru v ha</b>
4	0,0882
5	0,0476
6	0,1384
7	0,0501
<b>Zábor PUPFL celkem</b>	<b>1,2228</b>

<b>zábor PUPFL</b>	<b>vydané ZÚR- právní stav po rozsudcích NSS (ha)</b>	<b>aktualizace č. 1 (ha)</b>	<b>rozdíl oproti vydaným ZÚR (ha)</b>
1	0	0,2569	+ 0,2569
2	0	0,3926	+ 0,3926
3	0	0,2091	+ 0,2091
4	0	0,0751	+ 0,0751
5	0	0,0283	+ 0,0283
6	0	0,1071	+ 0,1071
7	0	0,0501	+ 0,0501
8	0	0,2313	+ 0,2313
9	0	0,1775	+ 0,1775
<b>celkem</b>		<b>1,5280</b>	<b>+ 1,5280</b>

## 18. Širší vztahy

Praha, hlavní město České republiky je politickým, ekonomickým, kulturním i turistickým centrem celostátního i mezinárodního významu. Leží uprostřed Evropy, v geograficky výhodné poloze v blízkosti primární geoeconomické osy (jádra) Evropy, tzv. modrého banánu, který se rozkládá od střední Anglie přes Porúří, Frankfurt n. M., Stuttgart a Mnichov až po Lombardii. V rámci středoevropského prostoru má klíčový význam umístění Prahy mezi Berlínem a Vídní, resp. v centrální části osy Kodaň - Berlín - Praha - Vídeň - Budapešť, která může perspektivně plnit úlohu druhé hlavní geoeconomické osy Evropy. Významnou předností hl. m. Prahy je její unikátní kulturně-historické dědictví a turistická přitažlivost.

V systému osídlení České republiky zaujímá hl. m. Praha dominantní pozici. Je přirozeným centrem Středočeského kraje (**vytvářejícím na velké části jeho území z hlediska vazeb metropolitní region**) Čech a celé republiky a její vazby na úrovni regionální, republikové i středoevropské jsou mimořádně intenzivní. Hl. m. Praha je křižovatkou většiny dopravních koridorů v České kotlině, kterými jsou přenášeny i významné středoevropské vazby. Tyto vazby jsou výrazně ovlivněny kvalitou dopravní infrastruktury, pro jejich posílení je proto nezbytné zprovoznit celý Pražský okruh (**Silniční okruh kolem Prahy**) doplnit dálniční sítí a modernizovat železniční tratě.

V souladu s Politikou územního rozvoje České republiky 2008 schválenou usnesením vlády ČR č. 929 ze dne 20. 7. 2009 Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vymezují:

- Rozvojovou oblast Praha zahrnující **hl. m. Prahu a území obcí ze správních obvodů obecních úřadů obcí** s rozšířenou působností (**ORP**): Benešov (jen obce v severní části), Beroun, Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, Černošice, Český Brod (bez obcí v jihovýchodní části), Dobříš (jen obce v severovýchodní části), Kladno (bez obcí v jihozápadní části), Kralupy nad Vltavou, Lysá nad Labem, Mělník (jen obce v jihozápadní části), Neratovice, Říčany (bez obcí ve východní části), Slaný (jen obce v jižní části). Grafické vymezení bylo provedeno dle údajů poskytnutých úřadem Středočeského kraje.
- Rozvojové osy navazující na rozvojovou oblast Praha podél dopravních koridorů silniční a železniční dopravy ve směru krajských center:
  - OS1 - rozvojová osa Praha - Plzeň - (Norimberk),
  - OS2 - rozvojová osa Praha - Ústí nad Labem - (Dresden),
  - OS3 - rozvojová osa Praha - Liberec - (Górlitz/Zgorzelec),
  - OS4 - rozvojová osa Praha - Hradec Králové/Pardubice - (Wroclaw),
  - OS5 - rozvojová osa Praha - Jihlava - Brno,
  - OS6 - rozvojová osa Praha Benešov - České Budějovice - (Linz),

**Aktualizace č. 1 přejímá zpřesněné vymezení rozvojové oblasti Praha dle ZÚR Středočeského kraje, vydaných usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011, které nabyly účinnosti dne 22. února 2012. Jedná se o rozšíření v prostoru Kladenska (Nové Strašecí, Smečno) a na území ORP Benešov (Týnec nad Sázavou, Čerčany). V souladu s touto dokumentací jsou ve výkrese širších vztahů zpřesněny i rozvojové osy republikového významu a doplněny rozvojové**

## **oblasti krajského významu a rozvojové osy krajského významu s vazbou na hl. m. Prahu.**

### Rozvojová oblast Praha

Rozvojová oblast Praha je dynamicky se rozvíjejícím prostorem a centrem mimořádného zájmu podnikatelských aktivit. Vzhledem k dostupnějším a levnějším pozemkům došlo v hl. m. Praze po r. 1990 k výrazné suburbanizaci, tj. k expanzi rodinného bydlení za hranici hlavního města.

~~Tento proces se od roku 2001 výrazně zrychluje. Přestože v posledních letech došlo k nárůstu bytové výstavby i v hl. m. Praze, největší rozvoj výstavby, zejména rodinných domů, probíhá těsně za hranicí města na území ORP Černošice, Říčany a Brandýs n. L. Stará Boleslav (tzv. příměstská suburbanizace). Od roku 1991 zde došlo ke zvýšení počtu obyvatel celkem o 21 % (tj. o 36,5 tis. obyvatel, z toho 2/3 po r. 2001). Extrémní nárůst byl zaznamenán na jihu v obvodu Jesenice, kde počet obyvatel vzrostl o 45 %.~~

**Tento proces se od roku 2001 výrazně zrychloval a i v současnosti je velmi intenzivní. Největší rozvoj výstavby, zejména rodinných domů, probíhá těsně za hranicí města na území ORP Černošice, Říčany a Brandýs n. L. Stará Boleslav (tzv. příměstská suburbanizace). Od roku 2001 do konce roku 2010 zde došlo ke zvýšení počtu obyvatel celkem o 41% (tj. o 77 tis. osob) a počet obyvatel tohoto suburbanizačního pásu dosáhl cca 270 tisíc osob. Extrémní nárůst byl zaznamenán na jihu v obvodu obce Jesenice, kde se počet obyvatel navýšil oproti roku 1991 3,5krát (od r. 2001 - dvakrát s absolutním přírůstkem 10 tisíc obyvatel).**

Výrazný nárůst dosahuje také Kamenice, na západě Hostivice a Rudná, na severu Zdiby a Klecany, na východě Šestajovice, Jirny a Nové Jirny.

### Vztah Prahy a regionu

Spontánní a neřízená forma suburbanizace, tzv. „urban sprawl“, znamená prostorově roztráštěnou, nesouvislou nebo územně minimálně organizovanou zástavbu a může mít velmi nepříznivé ekonomické, sociální nebo environmentální dopady. Mezi hlavním městem a regionem je velmi těsný vztah, který vyžaduje úzkou spolupráci. Intenzivní rozvoj bytové výstavby kolem hlavního města klade velké nároky na hl. m. Prahu, která poskytuje těmto novým, převážně monofunkčním celkům pracovní příležitosti i veškeré nezbytné zázemí (školy, veřejné služby, zdravotnictví, kultura, věda, výzkum). Hl. m. Praha naopak očekává od regionu nejen přírodní a rekreační zázemí, ale také napojení na technickou a dopravní infrastrukturu, umístění některých zařízení sloužících regionu i hlavnímu městu, zdroje pitné vody, společné řešení problémů s odkanalizováním, hospodaření s odpady atd. Nezbytné je zohlednění specifických podmínek hlavního města z hlediska limitovaných možností rozvoje jeho dopravní infrastruktury. Proto je mezi hl. m. Prahou a příměstskými obcemi nutná spolupráce při organizaci využití území a koordinaci rozvojových záměrů. Pouze společnou snahou o harmonickou rovnováhu městských struktur, příměstské zemědělské krajiny a přírodních území je možné ochránit příměstskou krajinu před živelnou suburbanizací.

V příhraničním území hl. m. Prahy lze v nejbližších letech očekávat další intenzivní rozvoj, který není možné s využitím současné legislativy administrativně usměrňovat. Proto je nezbytné v případě větších rozvojových programů analyzovat rizika a formulovat limity



rozvoje území. Jde zejména o zachování přírodních prvků a krajinného rázu včetně prostupnosti území, přijatelnou intenzitu využití území, zachování tradičních sídelních struktur, vazbu na sociální infrastrukturu a na systémy hromadné dopravy, zejména kolejové. Je nutné podporovat polyfunkčnost nových sídelních celků a vznik regionálních center, která se stanou zdroji pracovních příležitostí a místem pro uspokojování základních životních potřeb obyvatel nejbližšího okolí, což přispěje ke snížení požadavků na přetíženou občanskou vybavenost a dopravní infrastrukturu v hl. m. Praze.

Po roce 1990 došlo v Pražském regionu k výrazné proměně ekonomického potenciálu. **Lze konstatovat** na jedné straně útlum průmyslové výroby, na druhé straně rozvoj ekonomických aktivit při hlavních radiálních trasách v příměstském území, kde poptávka po pracovní síle převyšující vlastní zdroje působí na snížení dojížděky do hl. m. Prahy a vyvolává i protisměrnou vyjížděku za prací, zejména z velkých pražských sídlišť. Nadměrná koncentrace ekonomických aktivit podél hlavních silničních tahů může mít negativní vliv na krajinu a strukturu osídlení. Nevhodné je obestavování dálničních koridorů v místech, kde není možnost přímého napojení na kapacitní komunikaci.

V rámci koordinace s rozvojem Pražského regionu je doporučeno respektovat tyto zásady:

- Omezovat logistické areály s velkými nároky na pozemky a dopravu a s nízkým počtem pracovních příležitostí, navrhovat je pouze zcela výjimečně a odůvodněně na území s možností napojení na železnici a s nekvalitní zemědělskou půdou.
- Obchodní smíšené zóny umísťovat v dostupné vzdálenosti od velkých koncentrací bydlení, ve vazbě na kapacitní komunikace, s možností obsluhy hromadnou dopravou.
- Rozvoj funkcí na území jednotlivých obcí v regionu navrhovat ve vyvážené skladbě a v rozsahu odpovídajícím potřebám trvale bydlících obyvatel. V tomto smyslu je třeba zajistit plochy pro občanské vybavení, jmenovitě pak pro školská zařízení zajišťující základní školní docházku.
- Zachovat kulturní dědictví příměstské krajiny (i kultivovaná krajina je kulturní hodnotou).
- Zamezit srůstání jednotlivých obcí zejména v kontaktním území kolem hl. m. Prahy.
- **Zamezit dalšímu prohlubování suburbanizačního procesu.**
- Zajistit územní podmínky pro realizaci zeleného pásu kolem hl. m. Prahy.

## Doprava

Praha leží na průsečíku mnoha dopravních tras v rámci státu i středoevropského prostoru a je důležitou dopravní křižovatkou **s výrazným gravitačním efektem v rámci celého metropolitního regionu.**

### Železniční doprava

Železniční uzel Praha (ŽUP), **kteřý zahrnuje i tratě mimo administrativní území hl. m. Prahy,** je významnou součástí železniční sítě České republiky a z hlediska mezistátní dopravy i evropské železniční sítě. Do ŽUP je zaústěno 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC

a AGTC. Ve výhledu budou do Prahy zaústěny také vysokorychlostní tratě od severu (SRN), východu (směr Brno/Rakousko) a západu (směr Plzeň/SRN).

Do Prahy jsou zaústěny železniční tratě č. 011 Praha - Kolín, č. 070 Praha - Mladá Boleslav - Turnov, č. 091 Praha - Kralupy nad Vltavou, č.120 Praha - Kladno - Chomutov, č. 122 Praha - Hostivice - Rudná, č. 171 Praha - Beroun, č. 173 Praha - Rudná - Beroun, č. 210 Praha - Vrané nad Vltavou - Dobříš/Čerčany, č. 221 Praha - Benešov, č. 231 Praha - Lysá nad Labem - Nymburk.

Železniční uzel Praha je na základě mezinárodních dohod součástí těchto tranzitních železničních koridorů:

- I. koridor: SRN/Berlín - Děčín - Praha - Česká Třebová - Brno - Břeclav - Rakousko/Vídeň,
- III. koridor: SRN/Norimberk - Cheb - Plzeň - Praha - dále v trase I. koridoru do České Třebové - Olomouc - Ostrava - Polsko/Slovensko,
- IV. koridor: SRN - Děčín - Praha - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Horní Dvořiště st. hranice.

Z hlediska širších vztahů je kromě napojení na významné mezinárodní a národní tahy vysoce důležitá provázanost se Středočeským krajem železničními „S“ linkami Pražské integrované dopravy, kterými se realizuje velká část příměstské dopravy v metropolitním regionu. V budoucnu je proto třeba sledovat vyváženě nároky na infrastrukturu kladené dálkovou, regionální a příměstskou dopravu.

## Silniční doprava

Praha je důležitou křižovatkou silniční sítě České republiky, značný význam má i v evropském kontextu. Komunikační síť se vyznačuje na území Čech radiálním založením hlavních tras směřujících z jednotlivých směrů k hlavnímu městu.

Do hl. m. Prahy jsou zaústěny dálnice D1 (Praha - Brno), D5 (Praha - Plzeň), D8 (Praha - Ústí nad Labem), D11 (Praha - Hradec Králové), v budoucnu **se předpokládá zaústění ještě** dálnice D3 (Praha - České Budějovice) u Jesenice, rychlostní silnice R4 (Praha-Příbram), R6 (Praha - Karlovy Vary), R7 (Praha - Slaný - **Chomutov**), R10 (Praha - Ml. Boleslav - Turnov), dále pak silnice I. třídy: I/2 (Praha - Kostelec nad Černými Lesy), I/9 (Praha - Česká Lípa) u obce Zdiby, I/12 (Praha - Kolín) a další silnice II. a III. třídy.

Systém dálnic, rychlostních silnic, silnice I/2, I/12 a další vybrané silnice a místní komunikace budou na rozhraní hl. m. Prahy a regionu vzájemně propojeny Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy).

**K vyšší kvalitě silniční sítě metropolitního regionu na území Středočeského kraje přispěje aglomerační okruh, který propojí významné obce v regionu kolem Prahy mimo území hl. m. Prahy.**

## Letecká doprava

Letecká doprava díky své rychlosti a nezávislosti na pozemních bariérách spojuje hl. m. Prahu s celým světem. Dominantní roli v letecké dopravě v rámci Prahy i celé České republiky z hlediska významu i dopravního výkonu hraje ~~mezinárodní letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)~~. Ostatní letiště na území Prahy (**Praha-Kbely**, **Praha-Letňany**, **Praha-Točná**) ~~slouží většinou jiným speciálním účelům mají výrazně jiný charakter~~.

Výhledová mezinárodní i vnitrostátní letecká přeprava bude i nadále převážně realizována na letišti v Praze-Ruzyni (**Letišti Václava Havla Praha**), kde se počítá s částečnou přestavbou dráhového systému, která do budoucna zajistí zvýšení kapacity letiště v počtech pohybů letadel a jejich směřování mimo hustě obydlené části hlavního města. **Ve vazbě na národní a regionální infrastrukturu a pro dosažení standardů tohoto typu letiště je třeba urychleně dobudovat jeho napojení na železnici.** ~~Navržený dráhový systém je založen na principu dvou paralelních drah, které budou provozně nezávislé. Stávající dráha RWY 13/31 bude využívána ve velmi omezené míře a provoz na ní bude soustředěn pouze v relativně izolovaných časových intervalech, kdy nastane extrémní meteorologická situace neumožňující bezpečné přistání nebo vzlet na jedné z paralelních drah nebo kdy některá z paralelních vzletových a přistávacích drah bude pro nezbytné opravy uzavřena, a za této situace bude provoz na dráze 13/31 předem dohodnut s městem.~~

## Vodní doprava

Vodní doprava bude realizována po vodních cestách Vltavy a splavné části Berounky u ~~Radotínského přístavu~~ **Radotína** po soutok Vltavy s Labem, které bude dle PÚR ČR 2008 splavné od Pardubic (případně Opatovic) až do Hamburku. Síť průplavů a kanálů je hl. m. Praha napojena na evropské vodní cesty s přímým spojením s námořními přístavy Štětín, Rotterdam, Brémy, Antverpy, Marseille (ve výhledu) i s přístavem Konstanta (průplav Rýn - Mohan - Dunaj). V rámci záměrů PÚR ČR je uvažováno se splavněním Vltavy do jižních Čech.

## Veřejná integrovaná doprava

Významným fenoménem pro dopravní obsluhu hlavního města a velké části Středočeského kraje je komplexně pojatý systém Pražské integrované dopravy, který zajišťuje relativně vysokou časoprostorovou a tarifní provázanost jednotlivých subsystémů bez ohledu na dopravce. Do této soustavy jsou ~~pešupně~~ integrovány, kromě městské hromadné dopravy, také příměstská doprava železniční a autobusová a záchytná parkoviště P+R. V budoucnu se jeví jako potřebné rozšířit a sjednotit integrovaný systém se systémem provozovaným paralelně Středočeským krajem.

## Vnější autobusová doprava

Pro mezinárodní a nejdůležitější vnitrostátní autobusovou dopravu bude sloužit centrální autobusové nádraží Praha-Florenc. Ostatní vnější autobusová doprava, především doprava příměstská, bude převážně soustředěna do celoměstsky významných terminálů příměstské dopravy u stanic metra a železnice na okraji hlavního města.

## Cyklistická doprava

Rozvoj cyklistické dopravy souvisí se změnami životního stylu i systému hodnot s důrazem na ochranu životního prostředí. V posledním období se zvyšuje zájem o propojení cyklistické infrastruktury hlavního města a Pražského regionu. Rozvoj cyklistické dopravy bude podporován výstavbou kvalitních cyklistických tras a stezek, propojujících území hl. m. Prahy s ostatním územím státu. Síť celoměstsky významných cyklistických tras (páteřní a hlavní cyklistické trasy podle hierarchizace hl. m. Prahy) může směrem do Středočeského kraje vhodně propojovat dálkové a regionální cykloturistické trasy.

## Technická infrastruktura

Užší vazby mezi Prahou a Středočeským krajem a tím i potřeba spolupráce v oblasti technické infrastruktury se projevují zejména:

- v oblasti ochrany vodních zdrojů pro hl. m. Prahu, umístěných mimo její správní území (vodní dílo Švihov na Želivce a zdroj Káraný v povodí Jizery) a dálkových přivaděčů vody,
- při sledování dlouhodobého ideového záměru vymístění ÚČOV mimo území hl. m. Prahy,
- při výhledovém připojení některých obcí za hranicemi hl. m. Prahy na stokový systém města,
- při záměru vymístění kalového hospodářství z ÚČOV na Císařském ostrově do lokality Drasty,
- v centralizovaném zásobování teplem s ohledem na umístění základního zdroje Pražské teplárenské soustavy v elektrárně Mělník I a vedení hlavního tepelného přivaděče této soustavy Středočeským krajem,
- ~~v možnosti výhledového napojení levobřežních soustav CZT na mimopražský kogenerační zdroj (ECKG Kladno),~~
- **v možnosti výhledového napojení propojených soustav CZT sídlišť Řepy a Jihozápadní Město na mimopražský kogenerační zdroj (EC Kladno),**
- v zásobování zemním plynem s ohledem na vedení VVTL plynovodů propojujících pražský systém zásobování zemním plynem s nadřazenou soustavou ~~tranzitních a~~ vnitrostátních VVTL plynovodů ve Středočeském kraji,
- v dálkovodech a produktovodech koridorem souběžně vedených tras produktovodu a ropovodu (Družba) celostátní důležitosti procházejícím severovýchodním okrajem hl. m. Prahy,
- v zásobování elektrickou energií s ohledem na propojení území hl. m. Prahy se Středočeským krajem systémem celostátní přenosové soustavy 400 kV a 220 kV, a dále vedeními distribuční soustavy 110 kV,
- v elektronických komunikacích s ohledem na propojení území hl. m. Prahy se Středočeským krajem sítí dálkových optických kabelů a páteřními radioreléovými trasami,
- při řešení budoucích územních nároků hospodaření s odpady,

- v oblasti vodních toků, kdy Vltava a Berounka ohrožuje od jihu hl. m. Prahu svými povodňovými průtoky, resp. na severu území Středočeského kraje,
- z hlediska drobných vodních toků, kdy neúměrný rozvoj obcí v povodí Vltavy ležících mimo území hl. m. Prahy negativně ovlivňuje průtokové poměry na vodních tocích na území hlavního města. Naopak v severovýchodní části Prahy, ležící v povodí Labe, územní rozvoj hlavního města způsobuje vodohospodářské problémy v povodí Labe na území Středočeského kraje. Situace se ještě výrazně zhorší, pokud nebudou realizována protipovodňová opatření na dotčených drobných vodních tocích, v jejich povodích a usměrněn rozvoj obcí.

**Aktualizace č. 1 přejímá dle ZÚR Středočeského kraje 2011 doplnění koridoru přeložky vedení VVN 400 kV (úsek Odolena Voda - Zlosyň). Dále je vypuštěn koridor navrhovaného produktovodu Nelahozeves - Letiště Praha.**

Krajina, zeleň, rekreace

Na území hl. m. Prahy i Středočeského kraje je nutné chránit stávající přírodní a krajinné hodnoty a v místech s nižším stupněm ekologické stability vytvářet nová přírodně-rekreační území. Vhodné je zalesňování obtížně využitelných či pro zemědělství nevhodných pozemků.

V důsledku zemědělského hospodaření v minulých desetiletích docházelo k redukci cestní sítě. Krajinně na území obou sousedících krajů by měla být navracena její prostupnost, a to zejména pro pěší a cyklistickou dopravu. V rámci posílení ekologické stability by měly být nově vzniklé cesty pro pěší a cyklisty doplněny jednostrannou liniovou zelení. Tyto náměty je třeba prověřit v podrobnější územně plánovací dokumentaci.

Celoměstský systém zeleně hl. m. Prahy je třeba propojit se systémem zeleně v navazující regionu, především s významnými přírodními lokalitami Středočeského kraje, kterými jsou Český kras, povodí Kačáku, Voděradské bučiny, Kersko, Úpor či Veltruský luh. Naplnění této koncepce by také posílilo funkčnost územního systému ekologické stability.

V zemědělské krajině ve vnějším pásmu hl. m. Prahy i navazující části Středočeského kraje je nutné posílit retenční schopnost území zakládáním doprovodné i rozptýlené zeleně a trvalých travních porostů. V podrobnější územně plánovací dokumentaci by bylo třeba na okrajích zástavby uplatňovat liniovou i plošnou zeleň.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Bližší i širší okolí Prahy je s územím hlavního města provázáno prostřednictvím ÚSES. Z nadregionálních prvků mají relevantní význam biokoridory spojené s údolím Vltavy (ať už osy vázané na vlastní řeku a její nivu, či teplomilná doubravní osa ve svazích nad Vltavou) a na ně se logicky napojující biokoridory v údolí Berounky. Dále pak přibližně po západním a severozápadním okraji Prahy prochází mezofilní hájová osa, která propojuje oblast Českého krasu s nadregionálním biocentrem Údolí Vltavy, které leží převážně již mimo území hlavního města. Oproti tomu jiná, také mezofilní hájová osa propojující Voděradské

bučiny s nivou Labe, se pouze dotýká východního okraje hl. m. Prahy a do řešeného území zasahuje výhradně prostřednictvím nadregionálního biocentra Vidrholec.

**Problematika širších vztahů je zobrazena ve výkresech Odůvodnění ZÚR hl. m Prahy:**

**č. O4. Výkres širších vztahů,**

**č. O5 Výkres širších vztahů - technická infrastruktura.**

## Seznam výchozích dokumentů a podkladů využitých pro zpracování Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy:

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy vycházejí z:

- Politiky územního rozvoje České republiky 2008, schválené Usnesením vlády České republiky č. 929 ze dne 20. července 2009,
- Politiky územního rozvoje České republiky, schválené Usnesením vlády České republiky č. 561 ze dne 17. května 2006,
- Územního plánu hl. m. Prahy, schváleného usnesením ZHMP č. 10/05 ze dne 9. 9. 1999 ve znění pozdějších změn a úprav,
- Strategického plánu hl. m. Prahy, aktualizace 2008, schváleného usnesením ZHMP č. 22/42 ze dne 11. prosince 2008,
- ~~Územně analytických podkladů hl. m. Prahy zpracovaných na úrovni kraje, projednaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 14/30 dne 28. 2. 2008~~
- **Územně analytických podkladů hl. m. Prahy, projednaných usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 5/15 dne 31. 3. 2011. Územně analytické podklady hl. m. Prahy v souladu s §4 odst. 5. Vyhlášky č. 500/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů zahrnují obsah úrovně kraje i úrovně obce a jsou aktualizovány dle požadavků stavebního zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů ve dvouletých cyklech. Kromě aktuálnějších dat a nových zjištění, přinesou aktualizací cykly i určité metodické a formální úpravy, které na základě delší zkušenosti s užíváním ÚAP optimálněji vyjádří stav a dynamiku rozvoje území. Ze strany zpracovatele je garantována kontinuita dat a vazeb.**

Další použité podklady:

- **Zásady územního rozvoje Středočeského kraje, vydané usnesením zastupitelstva Středočeského kraje č. 4-20/2011/ZK ze dne 19. 12. 2011. ZÚR SK byly vydány formou opatření obecné povahy dne 7. 2. 2012. Dle § 187 odst. 3 zákona č. 183/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů nahrazují ZÚR SK pořízené a schválené územní plány velkých územních celků. Zásady územního rozvoje nabyly účinnosti dne 22. února 2012.**
- Záměry politiky regionálního rozvoje Středočeského kraje vycházející z „Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje“ (září 2006),
- Územní plán velkého územního celku Pražského regionu,
- schválené koncepce, plány či generely splňující hledisko aktuálnosti a kritérium celoměstského, nadmístního významu.

Ostatní územní plány:

- **Směrný územní plán hl. m. Prahy, ÚHA hl. m. Prahy, 1976,**
- **Územní plán hl. m. Prahy, ÚHA hl. m. Prahy, 1986,**
- **Územní plán sídelního útvaru Jihozápadního Města II., 01/1980, PÚ VHMP-Atelier 7.**

## Urbanistické a ověřovací studie

- Aktualizace urbanistické studie Pražské památkové rezervace, ÚHA hl. m. Prahy, 09/2000,
- Bohdalec, Slatiny - Praha 10, Urbanistická ověřovací studie, UAS - United Architects Studio s. r. o., 05/2008,
- BŘEZINĚVES (územní studie), Ing. arch. Michal Hexner, 12/2007,
- Dostavba Pankrácké pláně, urbanistická studie, Richard Meier & Partners, Architects, Spojprojekt Praha, a. s., 04/2002,
- DUS - "Libeňský most-Voctářova-Zenkova", CASUA spol. s r. o., 08/2008,
- Ekonomie JZM I, celkové urbanistické řešení, PÚ VHMP, Atelier 7, 1986, 04/1986,
- Generel Vltavy a Berounky v Praze - II. fáze, urbanistická studie celého vltavského prostoru, Ing. arch. František Novotný a kolektiv autorů, 12/1994,
- Ideový návrh řešení parteru centrální části Pankráce, AA Radan Hubička s.r.o., 6/2010,
- Jihozápadní Město - Dívčí hrady, urbanistická studie PÚ VHMP, Atelier 7, 12/1982,
- Nádraží Smíchov, urbanistická studie, A69 Architekti, s. r. o., 12/2009,
- Kolovraty, Urbanistická studie městské části, KMS architects s. r. o. - Svoboda, 12/2001,
- Krajinářská studie lesoparku Letňany, Zahrada nad Metují s.r.o., 2007,
- Královice - ověřovací studie rozvoje městské části, Atelier Hlaváček + partners, 05/2009,
- Les V Panenkách - projekt zatravnění, zalesnění a péče o lesní porosty do jejich zajištění, (DÚR), Ing. Pavel Viceník, 09/2011,
- Lipany, Urbanistická studie městské části, KMS architects s. r. o. - Svoboda, 2003,
- Masarykovo nádraží - prognóza rozvoje železničního uzlu Praha do r. 2030, Správa výstavby železnic Praha, 1991,
- Masarykovo nádraží - Florenc; ověřovací dopravně-urbanistická studie, SUDOP Praha, a.s., atelier FNA, Metroprojekt, a. s., ETC s. r. o., PPU5-Babtie s. r. o., Green design, 08/2005,
- Masarykovo nádraží - Florenc; podkladová studie zásad uspořádání rozvojové plochy, Atelier FNA, SUDOP Praha, a.s., ETC s. r. o., 02/2008,
- Nákladové nádraží Žižkov - Praha 3, Urbanistická studie s regulačními prvky, Jan Sedlák projekční atelier, 03/2008,
- Nákladové nádraží Žižkov - Praha 3, Urbanistická studie transformace, ADNS Production, Hamiltons a další, 2008, 2009,
- Námetý pro území MČ Praha 5 do nového ÚPN, Smíchov - centrální část, URBAN SURVIVAL (pořizovatel MČ Praha 5), 05/2008,
- Návrh zeleného pásu hl. m. Prahy (studie), K+K environmentální průzkum s. r. o., 2010,
- Ověřovací studie Centrum Opatov, Lewis + Hickey Praha s.r.o., 07/2011,
- Ověřovací studie Radotínská jezera, D plus, projektová a inženýrská a. s., Atelier 8000 - Krupauer - Střítecký, 10/2009,



- Ověřovací studie Revitalizace prostoru Těšnova a Florence, D-PLUS projektová a inženýrská a.s., 12/2009,
- Petrovice, Urbanistická studie městské části, KMS architects s.r.o. - Svoboda, 05/2005,
- Podkladová studie Údolní niva Berounky - jih, VPÚ DECO Praha a. s., 06/2008,
- Podkladová studie pro VRÚ Ruzyně - Drnovská, architektonický atelier Aleš, 2008
- Praha - Wilsonovo nádraží, urbanistická studie, Ing.arch. Otto Dvořák A.I.A., Boston a ÚHA Praha, 10/1992,
- Prodloužení TT Barrandov - Holyně, dopravně - urbanistická studie, ÚRM hl. m. Prahy, 04/2005,
- Slivenec - Holyně, komplexní urbanistická studie regenerace a dostavby MČ Praha - Slivenec, AGORA STUDIO - ing. arch. Ivan Kaplan, 08/1999,
- Stavba č. 8267 Radotín - výkupy pozemků, Rekreační areál na soutoku Vltavy a Berounky, I. přípravné a průzkumné práce, Hydroprojekt cz, a. s., 2005,
- Stavba č. 8267 Radotín - výkupy pozemků, Rekreační areál na Soutoku Vltavy a Berounky - III. využití území, D plus - projektová a inženýrská a. s., 12/2005,
- Strahov - Oceněné soutěžní návrhy ze soutěže na „Ideové řešení Masarykova stadionu a Velkého rozvojového území Strahov“, 2008,
- Studie ke změně ÚP HMP č. Z 1331/06 - Ke Zdibům, k. ú. Březiněves, Ďáblice - Zalesnění a stabilizace vodního režimu, Zahrada nad Metují s.r.o., 10/2006,
- Studie ke změně ÚP HMP č. Z 1332/06 - Zalesnění a stabilizace vodního režimu, Zahrada nad Metují s.r.o., 10/2006,
- Návrh zalesnění zemědělských půd - Les pod Cihelnou (DUR), Lesprojekt s. r. o., 2009,
- Studie krajinných úprav Rohanský ostrov, Greendesign, Atelier FNA, 2004,
- Studie rekreačního parku U Čeňku - Černý Most, Dolní Počernice, Linhart Architects - Ing. Jan Mayer, 11/2005,
- Štěrboholy, Čistopis urbanistické studie II. etapa, Atelier SAH - Schejbal, 2003,
- Štěrboholy, Dolní Měcholupy, Dubeč - Urbanistická studie Velkého rozvojového území, Atelier FNA - František Novotný, 02/2008,
- Trojmezí - Praha 10, 11, 15, Urbanistická studie, Průzkumy + rozbor, H+H - Havrda a Hexner, 2004,
- Úprava územní studie Walter Jinonice - Praha 5, CIGLER MARANI ARCHITECTS, 01/2009,
- Urbanistická studie Ďáblice a zásady regulace a uspořádání území, H+H Havrda - Hexner a kol., 9/2003,
- Urbanistická studie Smíchov - jih, VHE a spol. - architektonická kancelář s. r. o., PUDIS a.s., PPU-Baptie s. r. o., 07/2003,
- Urbanistická studie MANINY, DOLNÍ LIBEŇ, INVALIDOVNA, A+R system s. r. o., 2007,
- Urbanistická studie Nádraží Smíchov - předběžný návrh, VHE a spol. PÚ VHMP, Atelier 7, A+R systém s. r. o., 03/2007,
- Urbanistická studie Nové Dvory, United Architect Studio s.r.o., 03/2007,
- Urbanistická studie Karlín, H+H Havrda - Hexner a kol., 07/2007,

- Urbanistická studie Pražský veletržní areál Letňany - Kbely a zásady regulace a uspořádání území, H+H Havrda - Hexner a kol., 12/2003,
- Urbanistická studie Praha - Vinoř a zásady regulace a uspořádání území, Arch. studio Hysek spol. s r. o, 04/2004,
- Urbanistická studie Holešovice - Bubny - Zátory na základě vítězného soutěžního návrhu ing. arch.Gřegorčíka, 1998,
- Urbanistická studie pro VRÚ Holešovice - Bubny - Zátory, Atelier FNA - František Novotný, 2011,
- Urbanistická studie Radlice - Jinonice, VHE a spol. - architektonická kancelář s. r. o., PUDIS a. s., 11/2001,
- Urbanistická studie Radlice - Jinonice, čistopis, VHE a spol. - architektonická kancelář s. r. o., PUDIS a. s., 09/2003,
- Urbanistická studie VELKÉ ROZVOJOVÉ ÚZEMÍ PELC-TYROLKA, VHE a spol. arch. kancelář s. r. o, 11/2006,
- Urbanistická studie Ruzyně - Drnovská, Architektonická kancelář H+H Havrda - Hexner, 2003,
- Urbanistická studie SATALICE, BM-CAAD studio s. r. o, 5/2004,
- Urbanistická studie Troja - Bubeneč - I. etapa, Architektonický atelier Hysek s. r. o., 2007,
- Urbanistická studie Velké rozvojové území Vysočany, VHE a spol. - architektonická kancelář s. r. o., 07/2002,
- Urbanistická studie (původně ÚP SÚ) Západní Město, ATREA spol. s r. o., 01/1998,
- Walter Jinonice - Praha 5, územní studie, IBA Ian Bryan Architects, s r. o., 04/2008,
- Veřejná urbanistická soutěž s mezinárodní účastí HOLEŠOVICE BUBNY - ZÁTORY, 1992,
- Záběhlce - Urbanistická studie využití území, INPAR s.r.o., 12/2009,
- Zličín - transformace, ověřovací studie, CASUA spol. s.r.o, City Plan spol. s. r. o., 10/2009.

#### Dopravní studie a další podklady

- Vnější okruh ZKS - Srovnávací studie roztocké a suchdolské varianty I., PÚDIS Praha, 1991,
- Suchdol - Sedlec / Urbanistická studie / Průzkumy a rozbor VHE, PÚDIS, 1991,
- Vyhodnocení variant expresního okruhu v severní části Prahy, ÚHA hl. m. Prahy, 1992,
- Posouzení důsledků volby variantního řešení expresního okruhu v Praze 6 - Suchdole, City Plan s. r. o., 1993,
- Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 1. Rozbor problematiky, FS ČVUT, 1994,
- Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 2. Rozbor a vyhodnocení, FS ČVUT, 1994,
- Silniční okruh kolem Prahy v úseku mezi D5 a D8 - část 3., Zásady pro návrh trasy, FS ČVUT, 1994,

- Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec, Průzkumy a rozborů, VHE, 1994,
- SUCHDOL - SEDLEC Varianty komunikační sítě v návaznosti na silniční okruh v Suchdole, VHE a spol. architektonická kancelář s. r. o., 1995,
- Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: Varianty komunikační sítě v návaznosti na silniční okruh v Suchdole, VHE a spol. architektonická kancelář s. r. o., 1995,
- Urbanistická studie rozvoje městské části Suchdol - Sedlec: Prověření podmínek rozvoje v souvislosti s průchodem Expresního okruhu Suchdolem, VHE a spol. architektonická kancelář s. r. o., 1997,
- Urbanistická studie Praha - Sedlec, FA ČVUT, 1999,
- Suchdol - urbanistická studie kolem silničního okruhu: Návrh regulačního plánu, FA ČVUT, 2002,
- Stanovisko MŽP k hodnocení vlivů na Silniční okruh kolem Prahy, stavby 518 a 519, Ruzyně - Březiněves, MŽP, 2002,
- Posouzení variant J a S<sub>s</sub> severozápadního segmentu SOKP, Mott Mac Donald, 2007,
- Pražský silniční okruh, stavby 518, 519, posouzení variant S<sub>s</sub> a J, City Plan, spol. s. r. o., 2007,
- Rešerše a oponentní posudek na studii „Posouzení variant J a S<sub>s</sub> severozápadního segmentu SOKP“, MMD, 2007, FAST VUT Brno, 2008,
- Porovnání varianty J a S<sub>s</sub> staveb č. 518 a 519 severozápadního okruhu města Prahy - podklady pro technickou komisi, Jacobs Consultancy, Ing. Jiří Lebeda 2008,
- HODNOCENÍ VARIANT PRAŽSKÉHO OKRUHU V ÚSECÍCH 518 A 519 Z HLEDISKA EMISÍ V PRAZE, RNDr. Jan Maňák, EKOAIR, 2008,
- Dopravně-inženýrské podklady pro vyhodnocení efektivnosti staveb 518 a 519 Pražského okruhu, TSK - ÚDI, 2008,
- Multikriteriální a environmentální hodnocení variant JVK, JVD, JVR, kolektiv zpracovatelů, 1995,
- Městský okruh, stavba č. 0094 Pelc Tyrolka - Balabenka, (studie), Mott Mac Donald 10/2006,
- Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka - Štěrboholská radiála, (studie), Mott Mac Donald 10/2006,
- Městský okruh, stavba č. 0094 Balabenka - Štěrboholská radiála, Technické rozpracování variant Jarov pro posouzení v rámci EIA, (studie), Mott Mac Donald 09/2009,
- Soubor staveb Městského okruhu č.0081 a č.0094 a Libeňské spojky č.8313, SATRA spol. s. r. o., 10/2010 (EIA),
- Stavba č. 9567 Radlická radiála JZM-Smíchov, PUDIS a.s., 07/2007 (EIA),
- Stavba č. 7553 Břevnovská radiála, aktualizace, doplnění, ENVI-TON, CITYPLAN, spol. s. r. o., 09/2010 (EIA),
- Ověřovací studie Vysočanské radiály, (studie), D plus projektová a inženýrská a. s., SATRA, s. r. o., VHE a spol. - architektonická kancelář s. r. o., 12/2007,
- I/12 R1 - Úvaly, (DUR), PUDIS a. s., 04/2005,

- Praha - Hradec Králové / Liberec, rychlostní spojení, (studie), IKP Consulting Engineers s. r. o., 06/2010,
- Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní spojení Praha - Most - K. Vary - Cheb, (studie), Ing. Jiří Kalčík, 06/2010,
- Vysokorychlostní trať Praha - Brno, (studie), SUDOP PRAHA, a. s., 06/2010,
- Praha - Beroun, nové železniční spojení, (studie), SUDOP PRAHA, a. s., 06/2007,
- Modernizace trati Praha - Kladno, s připojením letiště Ruzyně, I. etapa, (DUR), METROPROJEKT Praha, a. s., 10/2007,
- Výhledové zvýšení propustnosti trati v úseku Poříčany - Praha, (studie), IKP Consulting Engineers, s. r. o., 11/2008,
- Novelizace koncepce přestavby železničního uzlu Praha, (aktualizace koncepční studie)
- SUDOP PRAHA, a. s., 11/2009,
- Napojení letiště Praha na systém segregované příměstské a městské dopravy v ŽUP, (studie), URM hl. m. Prahy, 11/2009,
- Koordinační studie VRT 2003, IKP Consulting Engineers, s. r. o., 07/2004,
  
- Vyhledávací studie tramvajové trati Podbaba - Suchdol, MHMP-sekce URM hl. m. Prahy, METROPROJEKT Praha, a. s., 09/2004,
- Dopravně - urbanistická studie tramvajové trati Podbaba - Suchdol, URM hl. m. Prahy, METROPROJEKT Praha, a. s., 06/2006,
- Ověřovací studie tramvajové trati Podbaba - Suchdol, URM hl. m. Prahy, DIPRO, spol. s. r. o., METROPROJEKT Praha, a. s., 12/2007,
- Ověřovací studie tramvajové trati Smíchov - Pankrác, DIPRO spol. s. r. o., 12/2007,
- Ověřovací studie tramvajových tratí pro koncept UP -Tramvajová trať Podbaba-Suchdol, METROPROJEKT Praha, a. s., 08/2009,
- Ověřovací studie tramvajových tratí pro koncept UP -Tramvajová trať v oblasti Jižního Města, METROPROJEKT Praha a.s., 09/2009
- Průchod tramvajové trati Kobyliským náměstím, D plus projektová a inženýrská a. s., DIPRO, s. r. o., METROPROJEKT, a. s., 12/2007,
- Vedená tram ulicí Vyskočilovou, DUA, s.r.o., 01/2010
- Ověřovací studie vedení komunikace a tramvajové trati na území MČ Praha 4, METROPROJEKT Praha, a. s., 07/2009,
- Výstavba trasy I. D metra, Náměstí Míru - Depo Písnice, (DUR), METROPROJEKT Praha, a. s., 10/2011,
  
- Letiště Praha/Ruzyně - Optimální poloha VPD 06R/24L, AGA-Letiště, s. r. o., 02/1996,
- Letiště Praha/Ruzyně - Budoucnost dráhového systému, AGA-Letiště, s. r. o., 03/1996,
- Studie varianty dráhového systému LKPR - porovnání, AGA-Letiště, s. r. o., 06/1996,
- Výhledová studie letiště Praha/Ruzyně, NIKODEM A PARTNER, spol. s r.o., 1999,

- Výhledová studie letiště Praha/Ruzyně, NIKODEM A PARTNER, spol. s r.o., 2001,
- Výhledová studie letiště Praha/Ruzyně, aktualizace, NIKODEM A PARTNER, spol. s r.o., 12/2003,
- Výhledová studie letiště Praha/Ruzyně, aktualizace, NIKODEM A PARTNER, spol. s r.o., 03/2004,
- Výhledová studie letiště Praha/Ruzyně, aktualizace, NIKODEM A PARTNER, spol. s r.o., 12/2004,
- Výhledová studie letiště Praha/Ruzyně, aktualizace, NIKODEM A PARTNER, spol. s r.o., 05/2006,
- Vliv dopravy indukované letištěm Praha na komunikační síť města, TSK hl. m. Prahy, 09/2008,
- Dopravní prognóza 2008 Letiště Praha pro r. 2013, TSK hl. m. Prahy, 10/2008,
- Studie LKPR - návrh zkrácené RWY 06R/24L včetně navazujících TWY, RET S a ostatních provozních ploch, AGA - Letiště, s. r. o., 02/2009,
- Vliv dopravy indukované Letištěm Praha na komunikační síť hl. m. Prahy a jeho okolí pro rok 2020, URM hl. m. Prahy, 04/2009,
- Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha/Ruzyně, ECO-ENVI-CONZULT, 12/2009.

#### Technická infrastruktura - studie a další podklady

- Zaokružování vodovodního řadu Praha - východ, etapa 001 - DN 800, stavba č. 40555, Bomart, s. r. o., 12/2009,
- Celková přestavba a rozšíření ÚČOV Praha na Císařském ostrově, Hydroprojekt CZ a. s., 2007,
- Přeložka kmenové stoky B, včetně shybky, Praha 7, 8; D-PLUS PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ, a.s., 02/2010,
- Výstavba kanalizačního sběrače Folimanka, Praha 2, 10, č. akce 1/1/754/00, KO-KA s. r. o., 02/2009,
- Prodloužení stoky A2, etapa 0004, Gravitační stoka z Cholupic do A2, D-PLUS projektová a inženýrská, a. s., 06/2010,
- Prodloužení sběrače G do Uhříněvsi, číslo stavby 40019, KO-KA s. r. o., 09/2008,
- Prodloužení kanalizačního sběrače H, stavba č. 0000, WIPRO, 07/2005,
- Prodloužení sběrače P do Třebonic, stavba č. 8781, PUDIS, a. s., 12/2007,
- Zásobování teplem a elektrickou energií oblasti Jihozápadní Město, Pražská teplárenská, a. s., 09/1996,
- Vedení 110 kV Malešice - Běchovice - Měcholupy, Elektrotrans, a. s., 01/2006,
- Vedení 110 kV Chodov - Uhříněves - Měcholupy, Elektrotrans, a. s., 2006,
- Vedení 400 kV Chodov - Čechy Střed, přeložka Újezd, Elektrotrans, a. s., 10/2006,
- Studie proveditelnosti "Příčná spojka 400 kV v Čechách"; Ergoconsult Praha a. s., 1996,

- **Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 518 Ruzyně - Suchdol, Pragoprojekt, a.s., 2009,**
- **Silniční okruh kolem Prahy, stavba č. 519 Suchdol - Březiněves, PUDIS, a. s., 2004.**

### **Životní prostředí**

- Evropská úmluva o krajině č. 13/2005 Sb. m. s.,
- Mapa krajinných typů ČR: Löw J., Culek M., Hartl P., Novák J., MŽP ČR (VaV/640/1/03), 2005,
- Rukověť projektanta místních ÚSES: Löw J. a kol., Doplněk, Brno 1995,
- ÚTP Nadregionální a regionální ÚSES ČR: MMR 1996,
- **Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb., Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně, 12/2009,**
- **Návrh aplikace principů udržitelného rozvoje v podmínkách ČR. Zjištění praxe vybraných zemí EU v aplikování principů a ukazatelů udržitelného rozvoje při postupech územního plánování a návrh aplikace vhodných postupů v ČR. ČVUT v Praze - Fakulta architektury, 2006,**
- **Návrh ochranného hlukového pásma vojenského letiště Praha - Kbely, Techson Praha, Akustika Praha, 04/2010,**
- **Plán odpadového hospodářství ČR, hl. m. Prahy - kraje, hl. m. Prahy - obce,**
- **Principy na pravidla územního plánování, Kap. A Principy udržitelného rozvoje území, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje,**
- **Programové prohlášení Rady hl. m. Prahy (vize pro Prahu 2020 & priority pro Prahu 2014),**
- **Směrnice rady ES 75/442/EHS O odpadech,**
- **Strategie udržitelného rozvoje České republiky, 1998,**
- **Usnesení Rady HMP č. 1524 ze dne 4. 11. 2008, kterým se schvalují „Zásady a základní prvky tvorby Zeleného pásu hl. m. Prahy“,**
- **Vyhodnocení vlivů územního plánu na udržitelný rozvoj území. Metodický pokyn (pracovní verze pro ověření v praxi), Ministerstvo pro místní rozvoj, Ústav územního rozvoje,**
- **Vyhodnocení vlivu konceptu územního plánu hlavního města Prahy na udržitelný rozvoj území, EKOLA group, spol. s r. o., 2009.**

**Aktualizace č. 1 vychází z dalších urbanistických a územních studií uvedených v Územně analytických podkladech hl. m. Prahy, v kapitole 2.16.3. Vybrané studie jsou sumarizovány v příloze Doprovodné tabulky k urbanistickým prvkům a potenciálu území v tabulkách 119.1a a 119.1b.**

## Použité zkratky:

AGC	Evropská dohoda o hlavních mezinárodních železničních magistrálách
AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech
ATÚ	automatizovaná telefonní ústředna
<b>AZÚR</b>	<b>aktualizace zásad územního rozvoje</b>
DUN	dešťová usazovací nádrž
CZT	centrální zásobování teplem
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSTV	Český svaz tělesné výchovy
EO	ekvivalentní obyvatelé
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita soustavy NATURA 2000
CHKO	chráněná krajinná oblast
IAD	individuální automobilová doprava
KO	komunální odpad
k. ú.	katastrální území
KZU	kompaktně zastavěné území (vymezené v hranicích kompaktního města)
MČ	městská část
<b>MD ČR</b>	<b>Ministerstvo dopravy České republiky</b>
MHD	městská hromadná doprava
MHMP	Magistrát hlavního města Prahy
MMR ČČ	Ministerstvo místního rozvoje České republiky
<b>MŽP ČR</b>	<b>Ministerstvo životního prostředí České republiky</b>
NATURA 2000	soustava chráněných území vytvářená podle jednotných principů Evropské unie
NPP	národní přírodní památka
NPR	národní přírodní rezervace
OK	odlehčovací komora
ORP	obec s rozšířenou působností
PID	Pražská integrovaná doprava
PKP	Polskie Koleje Państwowe - polská železniční společnost
<b>POH</b>	<b>Plán odpadového hospodářství</b>
PPO	protipovodňová opatření
PPR	Památková rezervace v hlavním městě Praze, označovaná též jako Historické jádro <b>centrum</b> Prahy
<b>PR</b>	<b>přírodní rezervace</b>
P+R	záchytná parkoviště systému „Park and Ride“ (zaparkuj a jed)
PTS	pražská teplárenská soustava
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PÚR	Politika územního rozvoje
PZ	památková zóna
RN	retenční nádrž
<b>RWY</b>	<b>vzletová a přistávací dráha</b>
SOKP	Silniční okruh kolem Prahy, pro potřeby této dokumentace nazývaný „Pražský okruh (SOKP)“

<b>SLDB</b>	<b>sčítání lidu, domů a bytů</b>
ÚPnSÚ	územní plán sídelního útvaru
SÚ	sídelní útvar
TEN-T	transevropské dopravní sítě, Transeuropean network
TV	televizní vysílač
<b>ÚAP</b>	<b>územně analytické podklady</b>
ÚČOV	Ústřední čistírna odpadních hmot
UNESCO	United Nations Education, Scientific and Cultural Organisation - Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu
<b>ÚP</b>	<b>územní plán</b>
<b>ÚPD</b>	<b>územně plánovací dokumentace</b>
URM	Útvar rozvoje hl. m. Prahy
ÚSES	územní systém ekologické stability
ÚTB	ústřední telekomunikační budova
ÚTP	územně technický podklad
VPD	vzletová a přistávací dráha
VPP	vzletový a přistávací prostor
VRT	vysokorychlostní trať
VÚC	velký územní celek
VVTL	velmi vysoký tlak
<b>VVURÚ</b>	<b>vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území</b>
ZCHÚ	zvláště chráněné území
<b>ZPF</b>	<b>zemědělský půdní fond</b>
ZSJ	základní sídelní jednotka
ZÚR	zásady územního rozvoje
ŽUP	železniční uzel Praha