



**PŘÍLOHA č. 1 ODŮVODNĚNÍ
VÝROK - TEXTOVÁ ČÁST, ÚPLNÉ
ZNĚNÍ DOTČENÉ KAPITOLY 5**

**ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE
HL. M. PRAHY
AKTUALIZACE č. 2**

2017

ZÚR

hlavní město Praha

PRA HA
PRA GUE
PRA GA
PRA G

číslo paré:

Pořizovatel

Magistrát hlavního města Prahy

Odbor územního rozvoje

Jungmannova 35/29, Praha 1, 110 00

Ředitel: Ing. Martin Čemus

Zpracovatel

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy

Vyšehradská 57/2077, Praha 2, 128 00

Ředitel: Mgr. Ondřej Boháč

Ing. arch. Kateřina Szentesiová

Autorizovaný architekt, typ autorizace A

Číslo autorizace ČKA: 1981

Ing. Marek Zděradička

Autorizovaný inženýr pro dopravní stavby

Číslo autorizace ČKAIT: 0012279

Autorský tým

Ing. Marek Zděradička, autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, číslo autorizace ČKAIT: 0012279

Ing. Lukáš Tittl

Mgr. Nikola Jurková

Ing. arch. Kateřina Szentesiová, autorizovaný architekt, číslo autorizace ČKA: 1981

PhDr. Nataša Machačová – jazyková korektura

Datum zpracování: 2017

Poznámka:

Úplné znění Výroku dotčené kapitoly 5 je zpracováno dle metodiky Ministerstva pro místní rozvoj ČR, která stanoví, že textová část výrokové části ZÚR se má měnit dle legislativních pravidel. Rušené části textu jsou proto vyznačeny přeškrtnutým písmem, nově vkládané části jsou vyznačeny tučným písmem a zachovávané části jsou bez zvýraznění.

Obsah

5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura.....	5
5.1 Koridory pro silniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy.....	6
5.1.1 Nadřazený komunikační systém (NKS) Prahy	6
5.1.2 Koridory pro prvky nadřazeného komunikačního systému Prahy.....	7
5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)	7
5.1.2.2 Koridory dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy napojené na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy).....	8
5.1.2.3 Městský okruh.....	9
5.1.2.4 Vysočanská radiála.....	10
5.1.2.5 Břevnovská radiála.....	10
5.1.2.6 Radlická radiála.....	10
5.1.2.7 Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěřboholská.....	10
5.1.2.8 Libeňská spojka, Spořilovská spojka.....	11
5.1.3 Vestecká spojka.....	11
5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy:	12
5.2.1 Železniční uzel Praha (ŽUP).....	12
5.2.2 Koridory konvenční železniční dopravy – tranzitní železniční koridory	12
5.2.3 oddíl zrušen (přesunuto do pododdílu 5.2.6.4).....	13
5.2.4 Železniční koridory – síť AGTC, TEN-T	13
5.2.5 Modernizace trati Praha – Kladno včetně III. etapy.....	13
5.2.6 Koridory vysokorychlostní železniční dopravy (VRT).....	13
5.2.6.1 Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (- Wien/Bratislava).....	13
5.2.6.2 Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – hranice ČR (- Dresden)	14
5.2.6.3 Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Plzeň – hranice ČR (- Nürnberg).....	14
5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení	14
5.2.7 Kombinovaná a nákladní doprava.....	14
5.2.8 Koridor územní rezervy pro novou železniční trať Praha – Neratovice – Liberec	15
5.3 Letecká doprava	15
5.3.1 Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).....	15
5.3.2 Letiště Praha-Kbely	16
5.3.3 Letiště Praha-Letňany	16

5.4 Vodní doprava.....	17
5.5 Městská hromadná doprava.....	17
5.5.1 Systém metra.....	17
5.6 Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu ...	17
5.6.1 Koridory tramvajové dopravy.....	17
5.6.2 Koridor územní rezervy kolejového spojení Praha – Brandýs nad Labem/Stará Boleslav	18
5.6.3 Zkapacitnění železniční dopravy v centrální oblasti města (Nové železniční spojení II)	18
5.7 Vnější autobusová doprava	19

5. Zpřesnění ploch a koridorů vymezených v politice územního rozvoje a vymezení ploch a koridorů nadmístního a celoměstského významu – dopravní infrastruktura

Podle Politiky územního rozvoje České republiky 2008 schválené usnesením vlády České republiky č. 929 ze dne 20. 7. 2009 zasahují na území hl. m. Prahy tyto vymezené koridory a plochy dopravní infrastruktury:

Multimodální koridor

- M 1 Praha – České Budějovice – hranice ČR/Linz.

Železniční doprava

Koridory vysokorychlostní dopravy

- VR 1 (Dresden -) hranice SRN/ČR – Praha, (Nürnberg -) hranice SRN/ČR – Plzeň – Praha, Praha – Brno – hranice ČR/Rakousko, resp. SR (- Wien, Bratislava).

Koridory konvenční železniční dopravy

- C-E 40a (Nürnberg -) hranice SRN/ČR – Cheb – Plzeň – Praha (pokračování je současně součástí I. tranzitního železničního koridoru).
- C-E 551 Praha – Benešov – Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště – hranice ČR (- Linz). Na území Prahy jde o trať č. 221 Praha – Benešov.

Silniční doprava

Koridory dálnic

- D3 Praha – Tábor – České Budějovice – Dolní Třebonín (E 55) je součástí transevropského multimodálního koridoru X, v PUR ČR 2008 M 1, na území Prahy nezasahuje (na Pražský okruh se napojuje mimo území hl. m. Prahy).

Koridory kapacitních silnic

- SOP – Silniční okruh kolem Prahy (tato komunikace je v ZÚR hl. m. Prahy uváděna též pod názvem Pražský okruh doplněný v závorce o oficiální název „Silniční okruh kolem Prahy“ nebo zkratkou SOKP).

Vodní doprava

- VD2 Vodní cesta využívaná na Vltavě (E 20-06) v úseku Mělník (soutok s Labem) – Praha – Třebenice.

Kombinovaná doprava

- C65 Zawidow (Polsko – PKP) – Frýdlant – Liberec – Turnov – Mladá Boleslav – Milovice – Lysá nad Labem – Praha.

Letiště

- L1 Nová paralelní vzletová a přistávací dráha (VPD), vzletové a přistávací prostory (VPP) letiště Praha-Ruzyně.

Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy zpřesňují výše uvedené plochy a koridory a vymezují na území hlavního města další dopravní koridory a plochy nadmístního a celoměstského významu. Pro jejich upřesnění v podrobnější územně plánovací dokumentaci a pro následné rozhodování o změnách v území se stanovují tyto obecné podmínky:

- a) v rámci vymezeného koridoru nebo plochy dopravní infrastruktury je třeba umístit dopravní stavbu tak, aby její průběh nebo poloha adekvátně zohlednila urbanistické, přírodní a kulturní hodnoty při současném respektování účelu, funkce a parametrů navržené stavby a požadavků na její ekonomičnost a bezpečnost,
- b) umístění dopravní stavby je třeba řešit tak, aby byly minimalizovány negativní vlivy stavby na okolní zastavěné území, zejména s funkcemi bydlení, školství, zdravotnictví atd. Dle územně technických podmínek a ekonomičnosti návrhu řešit takové případy formou návrhu tunelových úseků, nebo návrhem vhodných opatření pro ochranu zastavěných území před negativními účinky dopravy, zejména hluku (protihlukové stěny, valy či pásy zeleně atd.),
- c) návrh staveb musí zachovat přiměřenou prostupnost územím, zejména nesmí eliminovat tradiční silné vazby v území,
- d) návrh využití v rámci vymezeného koridoru nebo plochy nesmí zabránit nebo ztížit umístění dopravní stavby, pro kterou je vymezen,
- e) v rámci vymezeného koridoru jsou přípustné odchylky trasy navrhované stavby od osy vymezeného koridoru. Šíře koridoru je dána grafickým vymezením ve výkresu č. 2,
- f) za součást vymezeného koridoru pro stavbu dopravní infrastruktury se považují i stavby doprovodné a související, které jsou nezbytné k provozování stavby, např. retenční nádrže, protihlukové valy atd.,
- g) koridory územních rezerv jsou vymezeny pro dopravní stavby s předpokládanou realizací ve velmi dlouhodobém horizontu, nebo u kterých není doposud zcela uzavřen proces prověřování. Využití území nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil požadované budoucí využití.

5.1 Koridory pro silniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy

5.1.1 Nadřazený komunikační systém (NKS) Prahy

Vymezení: Nadřazený komunikační systém hl. m. Prahy bude zahrnovat 2 okruhy: Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) a Městský okruh, které propojí maximálně sedm celoměstsky významných radiálních sběrných komunikací (radiál) - Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěřboholská, které doplní Libeňská a Spořilovská spojka. Na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) budou napojeny dálnice D1, D3, D5, D8, D11, rychlostní silnice R4, R6, R7, R10, dále silnice I. třídy I/2, I/12, některé silnice nižších tříd a vybrané místní komunikace. Úseky uvedených dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy na území Prahy jsou rovněž (spolu s uvedenými okruhy, radiálami a spojkami) součástí nadřazeného komunikačního systému Prahy. Mimo nadřazený komunikační systém se vymezuje koridor Vestecké spojky, která propojí jižní část Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) s Chodovskou radiálou (D1) a přivaděče Čimický a Rybářka, které jsou stavební součástí Pražského okruhu (Silniční okruh kolem Prahy).

Nadřazený komunikační systém (NKS) Prahy je v ZÚR hl. m. Prahy rozčleněn do dvou skupin komunikací:

1. Koridory dálnic, rychlostních silnic a Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na území hl. m. Prahy,

2. Koridory pozemních komunikací s celoměstským významem (Městský okruh, radiály, spojky a ostatní silnice I. třídy)

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace prostorového řešení jednotlivých úseků komunikací v území,
- b) respektování urbanistických, památkových a přírodních hodnot území,
- c) odvedení velké části automobilové dopravy na nadřazené komunikace a tím vytvoření příznivějších předpokladů pro regulaci a omezování automobilové dopravy ve městě,
- d) navržení vhodných opatření pro ochranu zastavěných území před negativními účinky dopravy, zejména hluku (protihlukové stěny, valy či pásy zeleně atd.),
- e) priorita výstavby Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) a Městského okruhu,
- f) realizace dopravně organizačních opatření pro snížení zatížení historické uliční sítě a rehabilitace uličních prostorů s cílem zlepšit kvalitu těchto veřejných prostorů,
- g) humanizace Severojižní magistrály s cílem snížit dopravní zatížení a zkvalitnit uliční prostor.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) podrobně ověřit trasu západního úseku Vysočanské radiály v úseku Kbelská - Balabenka,
- b) sledovat možnost zkvalitnit řešení Břevnovské radiály,
- c) sledovat možnost zkvalitnit řešení východní části Městského okruhu v koridoru Pelc Tyrolka – Balabenka – Jarov – Rybníčky,
- d) sledovat humanizaci Severojižní magistrály uvnitř Městského okruhu v souvislosti s postupným zaváděním regulačních opatření směřujících k celkovému snížení dopravních výkonů automobilové dopravy,
- e) prověřit a vymezit rozsah tunelových úseků staveb a upřesnit rozsah a vymezení křižovatek,
- f) vymezit návaznou komunikační síť nižší hierarchické úrovně.

5.1.2 Koridory pro prvky nadřazeného komunikačního systému Prahy

5.1.2.1 Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Vymezení: Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) patří k nejdůležitějším prvkům nadřazeného komunikačního systému hlavního města. Na okraji hl. m. Prahy a zčásti v přilehlém území Pražského regionu propojí systém dálnic a silnic směřujících k hlavnímu městu z ostatního území ČR. Koridor Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) respektuje zprovozněný úsek mezi Ruzyní dálnicí D1 u Dobřejovic (na mimopražském území). Navržená jihovýchodní část propojuje zprovozněné úseky Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na jihu a východě Prahy, prochází územím mezi Kolovraty a Říčany, východně od Uhřetěvesi a Dubče do křižovatky u Běchovic. V úseku od Běchovic po Horní Počernice respektuje zprovozněný úsek. Severovýchodní část vede východně od Satalic a Vinoře, kde se stáčí na západ, prochází severně od Čakovic k jižnímu okraji Březiněvsí. Úsek Březiněves-Ruzyně je veden severně od Dolních Chaber, Čimic, přes Suchdol a dále mezi Přední Kopaninou a Nebušicemi do křižovatky v Ruzyni. Současně se vymezují přivaděč Rybářka v oblasti Suchdol, Sedlec a Čimický přivaděč v oblasti Čimic jako nedílné součásti staveb Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace prostorového řešení Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy),
- b) zohlednění funkce Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) tj. převedení tranzitní dopravy, rozvedení vnější zdrojové a cílové dopravy a realizace části vnitroměstské dopravy mezi okrajovými oblastmi hlavního města,

- c) preferování řešení v jihovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na pražském území mezi Běchovicemi a dálnicí D1 s úseky v zářezu, nebo použití vhodných terénních úprav podél trasy, s cílem snížit negativní vlivy provozu (zejména hluku) na okolní území. Řešení mostních objektů přes údolí se zřetelem na jejich vhodné začlenění do příměstské krajiny a řešení tunelových úseků pro zmírnění bariérového efektu stavby v území, zahrnutí výsadby pásů zeleně podél komunikací,
- d) řešení severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v zastavěném území Suchdola v tunelu; západně od Suchdola mimo zastavěné území preferování řešení komunikace v zářezu. Optimalizace prostorového řešení okruhu u Dolních Chaber a v úseku podél Drahaňské rokle s cílem omezit negativní vlivy stavby na stávající zástavbu a charakter území. Založení pásů zeleně podél trasy okruhu severně od Dolních Chaber, jižně od Drahaňské rokle a západně Suchdola,
- e) řešení severovýchodní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) v rovinaté krajině s důrazem na ochranu stávající zástavby před negativními vlivy dopravy a vhodné začlenění do území, zejména založením pásů zeleně s přihlédnutím k územně-technickým a prostorovým podmínkám. Optimalizace celkového řešení a příznivého působení stavby v území u mimoúrovňové křižovatky na okruhu u Třeboradic (severně od teplárny) a mimoúrovňové křižovatky okruhu s ulicí Mladoboleslavskou na severovýchodním okraji Vnoře,
- f) optimalizace rozsahu tunelových úseků a jejich výdechů z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatele, zejména v oblasti Suchdola, aplikace účinných odsávacích zařízení,
- g) zajištění vyloučení významného negativního vlivu Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) na lokalitu NATURA 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“,
- h) koordinace řešení stavby v území se záměry nadřazených vedení technické infrastruktury s cílem minimalizovat negativní krajinařské a urbanistické dopady,
- i) optimalizace návrhových parametrů Pražského okruhu s ohledem na předpokládané dopravní zatížení.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) navrhnout plochy zeleně podél upřesněné trasy Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) pro zmírnění negativních vlivů dopravy,
- b) upřesnit průběh Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy) tak, aby respektoval vymezený koridor pro průběh okruhu lokalitou NATURA 2000 „Kaňon Vltavy u Sedlce“,
- c) navrhnout tunelové úseky Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy), zejména ve stávající zástavbě Suchdola,
- d) upřesnit návrhy mimoúrovňových křižovatek s cílem co nejefektivněji napojit nižší komunikační síť,
- e) optimalizovat návrh mimoúrovňové křižovatky na Pražském okruhu (Silničním okruhu kolem Prahy) u Běchovic na základě variantních řešení s cílem minimalizovat dopady na obytnou zástavbu Běchovic,
- f) vymezit přívaděč Rybářka na východním okraji Suchdola ve větší části v tunelu pro zmírnění vlivů jeho provozu na stávající obytnou zástavbu,
- g) neumísťovat nově citlivé funkce (bydlení, školství, zdravotnictví) podél koridoru Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).

5.1.2.2 Koridory dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy napojené na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Vymezení: Na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) budou napojeny dálnice D1 (Praha – Brno), D3 (Praha – České Budějovice na mimopražském území), D5 (Praha – Plzeň), D8 (Praha – Ústí nad L.), D11 (Praha – Hradec Králové), rychlostní silnice R4 (Praha – Strakonice), R6 (Praha – Karlovy Vary), R7 (Praha – Slaný), R10 (Praha – Turnov), dále silnice I/2 (Praha – Kostelec nad

Černými lesy), I/12 (Praha – Kolín). Pro přeložku silnice I/2 (Praha – Kostelec nad Černými lesy) je vymezen koridor územní rezervy.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) převedení podstatné části zatížení automobilovou dopravou v relaci hl. m. Praha – ostatní území ČR na technicky vybavené kapacitní komunikace převážně mimo obytnou zástavbu.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezené koridory a územní rezervu.

5.1.2.3 Městský okruh

Vymezení: Koridor Městského okruhu (MO) respektuje zprovozněné úseky Malovanka – Barrandovský most – Rybníčky, úseky Malovanka – Prašný most – Špejchar – Pelc Tyrolka dle platných územních rozhodnutí nebo stavebních povolení. Severovýchodní a východní část MO bude v koridoru Pelc Tyrolka – Balabenka – Jarov – Rybníčky.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace prostorového řešení nových úseků komunikací a křižovatek,
- b) převedení velké části vnitroměstské dopravy na trasu zohledňující urbanistické hodnoty území ve vymezeném koridoru,
- c) neporušení krajinného rázu podél pravého břehu Vltavy, zejména k řece přivrácené části svahu Bílé skály prostorovým řešením Městského okruhu v úseku Pelc Tyrolka – Balabenka,
- d) optimalizace rozsahu tunelových úseků a jejich výdechů z hlediska vlivu na ovzduší a obyvatele při sledování kvality urbanistického návrhu řešení, aplikace účinných odsávacích zařízení,
- e) možnost využití ulice Povltavské podél Bílé skály pro jeden dopravní směr Městského okruhu,
- f) částečné tunelové řešení Městského okruhu mezi Pelc Tyrolkou a Balabenkou v zájmu minimalizace negativního působení stavby,
- g) tunelové řešení východní části Městského okruhu mezi Balabenkou a Rybníčky s tunely v úsecích Balabenka – Jarov (Hrdlořezy) a Jarov (Hrdlořezy) – Malešice,
- h) zajištění výsadby stromové zeleně v prostoru mimoúrovňových křižovatek a jejich okolí s cílem omezit negativní vlivy dopravy,
- i) optimalizace křižovatek s důrazem na urbanistickou kvalitu řešení prostoru s cílem minimalizovat bariéry v území, zachovávat tradiční vazby v území a vytvořit rovnocenné podmínky pro nemotorovou dopravu,
- j) zmírnění zásahů do kompaktní zeleně adekvátní náhradní výsadbou stromů, zejména v kontaktu s kvalitní urbanistickou strukturou a na jiných vhodných místech podél okruhu s cílem vytvořit izolační pás zeleně,
- k) zkapacitnění Průmyslového polookruhu v oblasti Hloubětína,
- l) koordinace přípravy Městského okruhu s přípravou dopravně organizačních opatření na území hl. m. Prahy (zejména zpoplatnění komunikací v oblasti vymezené uvnitř Městského okruhu, regulaci nákladní dopravy atd.).

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezený koridor,
- b) upřesnit řešení východní části Městského okruhu v koridoru Pelc Tyrolka – Balabenka – Jarov – Rybníčky s cílem omezit negativní vlivy Městského okruhu na území,
- c) prověřit a navrhnout křižovatky s ostatní komunikační sítí,
- d) navrhnout tunelové úseky.

5.1.2.4 Vysočanská radiála

Vymezení: Koridor Vysočanské radiály respektuje zprovozněný úsek Kbelská – křižovatka Pražský okruh (SOKP) R10 u Horních Počernic.

Pro západní úsek mezi ulicí Kbelskou a Balabenkou je vymezen koridor územní rezervy pro prověřování územního a technického řešení.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) dořešení problematiky západního úseku Vysočanské radiály (úsek Kbelská – Balaběnka),
- b) řešení západního úseku Vysočanské radiály převážně v tunelech.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit vymezení územní rezervy pro západní část Vysočanské radiály.

5.1.2.5 Břevnovská radiála

Vymezení: Koridor Břevnovské radiály je vymezen v západní části hl. m. Prahy mezi Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy) v Praze-Řepy a Městským okruhem na Malovance. U Řep je koridor Břevnovské radiály napojen na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) v křižovatce Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) – R6, směrem na východ pokračuje územím Řep a Bílé Hory k Vypichu, dále pak Břevnovem ke křižovatce s Městským okruhem v prostoru Malovanky, u severního portálu Strahovského tunelu.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace řešení Břevnovské radiály v kontaktu s kapacitní obytnou zástavbou,
- b) realizaci Břevnovské radiály musí předcházet zprovoznění severozápadní části Pražského okruhu (Silničního okruhu kolem Prahy).

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) ověřit možnosti prostorově příznivějšího řešení Břevnovské radiály,
- b) prověřit možnost zakrytí ulice Slánské ve vazbě na křížení s Břevnovskou radiálou“.

5.1.2.6 Radlická radiála

Vymezení: Koridor Radlické radiály se napojuje u Třebonic na Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) a v oblasti Smíchova na Městský okruh. Je navržen v trase Rozvadovské spojky, u Nových Butovic přechází do koridoru ulice Radlické a od Jinonic ke Zlíchovu je veden v samostatné trase.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace prostorově vyhovujícího řešení mimoúrovňové křižovatky Radlická radiála – Řeporyjská v blízkosti stanice metra Nové Butovice.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezený koridor,
- b) prověřit mimoúrovňovou křižovatku Radlická radiála – Řeporyjská.

5.1.2.7 Radiály Chodovská, Chuchelská, Prosecká a Štěrboholská

Vymezení: Koridory respektují stávající trasy komunikací. Chodovská radiála je komunikací celoměstského významu v jižní části města ve stopě ulice Brněnské a úseku ulice 5. května u Spořilova, která ve výhledu propojí Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) na jihovýchodě s Městským okruhem u Spořilova. Chuchelská radiála je komunikací celoměstského významu ve stopě ul. Strakonické v úseku jižně od Barrandovského mostu, která v budoucnu propojí Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) u Lahovic s Městským okruhem na levém předmostí

Barrandovského mostu. Prosecká radiála je komunikací celoměstského významu, která v budoucnu propojí Městský okruh v oblasti Pelc Tyrolky s Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy) u Březiněvsí. Štěrboholská radiála je komunikací celoměstského významu, která propojí Městský okruh u Rybníčků s Pražským okruhem (Silničním okruhem kolem Prahy) u Běchovic.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) respektování vymezených koridorů,
- b) zmírnění negativních dopadů dopravy do území za cenu dílčích úprav v navržených koridorech.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezené koridory,
- b) s ohledem na současnou situaci v trase Prosecké radiály je přípustné v podrobnější dokumentaci prověřit úpravu jejího průběhu tak, aby došlo ke zmírnění negativních účinků této komunikace na území.

5.1.2.8 Libeňská spojka, Spořilovská spojka

Vymezení: Koridor Libeňské spojky propojuje Městský okruh u Balabenky s Proseckou radiálou u Vychovatelny. Koridor Spořilovské spojky propojuje Chodovskou radiálu s Městským okruhem v oblasti Spořilova.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace urbanisticky vyhovujícího řešení Libeňské spojky,
- b) vedení Libeňské spojky v maximální míře v tunelu tak, aby byly omezeny zásahy do stávající zástavby a negativní vlivy dopravy na území podél ulice Zenklovy.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezené koridory,
- b) prověřit možnosti zkvalitnění řešení Libeňské a Spořilovské spojky pro snížení dopadů negativních účinků dopravy na urbanizované území.

5.1.3 Vestecká spojka

Vymezení: Koridor Vestecké spojky je na území hlavního města vymezen třemi úseky – u Újezdu u Průhonic, východně od zástavby Hrnčírů a jihovýchodně od Písnice. Vestecká spojka propojí Pražský okruh (SOKP) u Vestce s Chodovskou radiálou (dnešní dálnicí D1) u Újezdu u Průhonic.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace prostorového řešení Vestecké spojky.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezený koridor,
- b) Vesteckou spojku v úseku mezi ulicemi Vídeňskou a dálnicí D1 řešit s úrovněnými křižovatkami,
- c) prověřit možnosti zkvalitnění řešení Vestecké spojky s příznivějším začleněním do příměstské krajiny.

5.2 Koridory a plochy pro železniční dopravu vymezené v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy:

5.2.1 Železniční uzel Praha (ŽUP)

Vymezení: Železniční uzel Praha (ŽUP) zahrnuje všechny železniční tratě zaústěné do hlavního města a jejich předpokládanou modernizaci (optimalizaci) na jeho území. Jsou to 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.

V Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy jsou definovány železniční koridory evropského významu a vybrané koridory celoměstského významu, které budou součástí ŽUP. Součástí koridorů ŽUP jsou také železniční spojky pro nákladní železniční dopravu.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového územního rozsahu železničních koridorů v rámci ŽUP,
- b) umožnění modernizace celého železničního uzlu, odpovídající mezinárodním dohodám a požadavkům na rozvoj železniční dopravy,
- c) upřesnění územních nároků některých železničních tratí v hl. m. Praze v souladu s výhledovým uspořádáním železničního uzlu Praha,
- d) vytvoření podmínek pro výraznější zapojení železniční dopravy do systému PID,
- e) zohlednění principu segregace dálkové a příměstské dopravy,
- f) respektovat strategická zařízení pro nouzové zásobování státu a obyvatelstva.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat všechny koridory železničních tratí zaústěné do hl. m. Prahy,
- b) řešit výhledové uspořádání železničního uzlu Praha v centrální oblasti města,
- c) prověřit situování nových zastávek pro zlepšení plošné obsluhy území a přestupních vazeb,
- d) upřesnit územní nároky potřebného zázemí železniční dopravy (tj. provozně-technické základny umožňující požadovaný rozsah a kvalitu železniční dopravy)
- e) prověřit alternativní napojení letiště Praha – Ruzyně prostřednictvím tratě 122 Praha – Hostivice – Rudná u Prahy.

5.2.2 Koridory konvenční železniční dopravy – tranzitní železniční koridory

Vymezení:

- 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.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) respektování nově vymezeného koridoru.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit trasu a územní rozsah železničního koridoru.

5.2.3 oddíl zrušen (přesunuto do pododdílu 5.2.6.4)

~~5.2.3 Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov)~~

~~Oddíl 5.2.3 je zrušen rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 10A 6/2013 – 103 – 108 ze dne 22. 4. 2013.~~

5.2.4 Železniční koridory – síť AGTC, TEN-T

Vymezení: Koridory AGTC procházející územím hl. m. Prahy jsou C-E 55 (Bad Schandau) – Děčín – Praha, C-E 551 Praha – Horní Dvořiště (- Summerau), C 65 Frýdlant – Turnov – Praha (není zahrnut do sítě TEN-T) a C-E 40 Cheb – Plzeň – Praha – Kolín – Hranice na Moravě – Ostrava.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace územního rozsahu železničních koridorů,
- b) zohlednění požadavků modernizace trati Praha – Lysá nad Labem,
- c) zohlednění požadavku na elektrizaci a případné částečné zdvojkolejnění trati Praha – Turnov.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit vymezené koridory.

5.2.5 Modernizace trati Praha – Kladno včetně III. etapy

Vymezení: Koridor je na území hl. m. Prahy vymezen podle trasy v územním plánu, pouze pro III. etapu modernizace trati Praha – Kladno je určen nový koridor v oblasti letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha).

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace územního rozsahu železničních koridorů,
- b) dořešení výhledového uspořádání ŽUP.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) prověřit a stabilizovat výhledový průběh železniční trati na území Prahy.

5.2.6 Koridory vysokorychlostní železniční dopravy (VRT)

5.2.6.1 Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – Brno – hranice ČR (- Wien/Bratislava)

Vymezení: Samostatný koridor územní rezervy pro VRT bude zaústěn od východu do železniční stanice Praha-Běchovice, odkud vede severovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy do souběhu s dálnicí D11. Mezi železničními stanicemi Praha-Běchovice a Praha-hlavní nádraží se bude využívat společný koridor s železniční tratí Praha – Kolín.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT,
- b) prověřit vedení tratě při respektování vyhlášené lokality NATURA 2000.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit územní rezervu pro VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území.

5.2.6.2 Koridor územní rezervy vysokorychlostní tratě Praha – hranice ČR (- Dresden)

Vymezení: Samostatný koridor územní rezervy pro VRT bude zaústěn východně od železniční stanice Praha-Vysočany do koridoru železničních tratí Praha – Lysá nad Labem a Praha – Všetaty, odkud povede k hranici Prahy zčásti tunelem mezi Letňany a Kbely. Na severním okraji hl. m. Prahy mezi Miškovicemi a Vínoušemi se koridor VRT bude stáčet severozápadním směrem do Pražského regionu. Mezi železničními stanicemi Praha-Vysočany a Praha-hlavní nádraží se bude využívat společný železniční koridor přes Balabenku a tzv. Nové spojení.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit územní rezervu pro VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území.

5.2.6.3 Koridor vysokorychlostní tratě Praha – Plzeň – hranice ČR (- Nürnberg)

Vymezení: Samostatný koridor VRT je zaústěn od západu u Hlubočep jižně od žst. Praha-Smíchov do koridoru železniční trati Praha – Beroun. V 1. etapě realizace bude provozován jako nové spojení Praha – Beroun. Mezi železničními stanicemi Praha-Smíchov a Praha- hlavní nádraží bude VRT využívat společný železniční koridor. Koridor zohledňuje trasu obsaženou v územním plánu VÚC Pražského regionu, resp. ZÚR Středočeského kraje.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezený koridor.

5.2.6.4 Koridor územní rezervy Jižní vstup Rychlého spojení

Vymezení: Koridor územní rezervy pro železniční trať bude zaústěn do budoucí železniční stanice Praha-Zahradní Město (v prostoru dnešní odbočky Záběhlce), odkud vede jihovýchodním směrem k hranici hl. m. Prahy a dále pokračuje směrem na Benešov. Mezi železničními stanicemi Praha-Zahradní Město a Praha hlavní nádraží se bude využívat společný koridor s železniční tratí Praha – Benešov.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového územního rozsahu trasy VRT.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit územní rezervu pro VRT při respektování přírodních a urbanistických hodnot území,
- b) vymežit rozsah tunelových úseků.

5.2.7 Kombinovaná a nákladní doprava

Vymezení: Lokality na území hl. m. Prahy s vazbou na tratě a stanice železničního uzlu Praha.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) vhodná lokalizace nákladních terminálů ve vazbě na železnici a kapacitní komunikace města,
- b) před realizací terminálu city-logistiky stanovit koncepci systému city-logistiky.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) prověřit možnosti lokalizace terminálů city-logistiky na území Prahy,
- b) vymezit terminály city-logistiky na Smíchově a v Malešicích,
- c) vymezit terminály kombinované dopravy a nákladní železniční dopravy,
- d) zachovat zavlečkování produkčních území a prověřit možné rozšíření sítě železničních vlečků.

5.2.8 Koridor územní rezervy pro novou železniční trať Praha – Neratovice – Liberec

Vymezení: Samostatný koridor územní rezervy na novou trať bude zaústěn na území Prahy v prostoru mezi Březiněvsí a Třeboradicemi a bude zapojen do železničního uzlu Balabenka. Mezi železničním uzlem Balabenka a stanicí Praha-hlavní nádraží se bude využívat společný koridor s Novým spojením.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového vedení železniční trati

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit územní rezervu pro železniční trať při respektování přírodních a urbanistických hodnot území.

5.3 Letecká doprava

5.3.1 Letiště Praha-Ruzyně (Letiště Václava Havla Praha)

Vymezení: Veřejné mezinárodní letiště na severozápadním okraji hl. m. Prahy v těsné vazbě na Pražský okruh (SOKP) a rychlostní silnici R7 (Praha – Slaný). Na území hl. m. Prahy zasahuje do městských částí Praha 6, Přední Kopanina a Nebušice. Zasahuje do katastrálních území Ruzyně, Přední Kopanina, Liboc, Nebušice.

Na základě úkolu z Politiky územního rozvoje ČR je navržena výstavba nové paralelní vzletové a přistávací dráhy – paralelní RWY 06R/24L jižně od stávající EWY 06L/24R, paralelně s touto stávající RWY. Boční vzdálenost mezi novou paralelní RWY 06R/24L a stávající RWY 06L/24R je stanovena 1 525 m. Stavební délka nové paralelní RWY 06R/24L: maximálně 3 550 m.

Stávající RWY 13/31 a RWY 06L/24R zůstanou pro letecký provoz zachovány.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- 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 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 (Letišti Václava Havla Praha) 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.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit vymezení letiště Praha-Ruzyně pro rozšíření o paralelní RWY 06R/24L
- b) upřesnit způsob napojení letiště na kolejovou dopravu, jejímž páteřním prvkem bude železnice,
- c) upřesnit napojení letiště na systém pozemních komunikací.

5.3.2 Letiště Praha-Kbely

Vymezení: Vojenské letiště je vymezeno v severní části města v městské části Praha 19 jihovýchodně od ulice Mladoboleslavská. Zasahuje do katastrálních území Kbely, Hloubětín, Vysočany. Současný dráhový systém letiště s jednou RWY zůstane zachován bez podstatných změn.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) zohlednění nového komunikačního propojení Mladoboleslavská – Vysočanská radiála po okraji letiště,
- b) zohlednění výhledové elektrizace tratě Praha – Turnov.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit výhledový územní rozsah letiště.

5.3.3 Letiště Praha-Letňany

Vymezení: Neveřejné mezinárodní a veřejné vnitrostátní letiště se rozkládá na rozhraní městských částí Praha 18 a Praha 19, zasahuje do katastrálních území Letňany, Kbely.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) respektování vyhlášené evropsky významné lokality NATURA 2000,
- b) respektování budoucího komunikačního propojení Veselská – Mladoboleslavská,
- c) zohlednění elektrizace železniční tratě Praha – Turnov.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit výhledový územní rozsah letiště.

5.4 Vodní doprava

Vymezení: Vodní doprava v hl. m. Praze bude realizována po vodních cestách Vltavy tvořící přirozenou páteř města (splavná od Třebenic až po soutok s Labem) a Berounky s využitím veřejných přístavů Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín a terminálu osobní lodní dopravy u pravobřežního nábřeží v blízkosti Jiráskova, Čechova a Palackého mostu. Vltavská vodní cesta je součástí sítě TEN-T.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) zachování potřebného rozsahu ploch pro vodní dopravu,
- b) respektování funkce nadregionálního biokoridoru NRBK K 56 Berounka.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) respektovat vymezený koridor a veřejné přístavy,
- b) upřesnit rozsah a funkce přístavů na území města a vymežit vybraná přístaviště pro osobní lodní dopravu při zohlednění kapacity vodní dopravní cesty,
- c) upřesnit vymezení vodní dopravní cesty na řece Berounce.

5.5 Městská hromadná doprava

5.5.1 Systém metra

Vymezení: Systém tří tras metra (A, B, C) bude rozšířen o čtvrtou trasu D, která v první fázi propojí jižní sektor města s centrální oblastí. Pro trasu D je navržen koridor od Písnice přes Nové Dvory, Pankrác ke stanici Náměstí Míru. Dále je navržen koridor na prodloužení trasy A metra ze stanice Dejvická do stanice Motol. Vymezují se směry rozvoje metra, navazující na stávající nebo navrhované koridory tras metra. ZÚR hl. m. Prahy připouští upřesnění rozvoje sítě metra prověřením možností prodloužení a větvení tras metra v závislosti na urbanistickém rozvoji území.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace řešení trasy metra D,
- b) umísťování staveb ve vymezených koridorech tras metra nesmí znemožnit umístění staveb metra,
- c) ve vymezených koridorech tras metra zajištění koordinace staveb metra se záměry v území se zohledněním priority staveb metra.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit trasu metra D,
- b) ve vymezených směrech rozvoje metra ověřit potřebu a územně-technické podmínky prodloužení a větvení tras metra v závislosti na navrženém rozvoji hl. m. Prahy a případně vymežit koridory územní rezervy,
- c) prověřit prodloužení severního konce trasy D metra prioritně přes oblast hlavního nádraží s vazbou na stanici metra Náměstí Republiky.

5.6 Celoměstsky významné záměry kolejové dopravy k prověření v rámci územního plánu

5.6.1 Koridory tramvajové dopravy

Vymezení: Navrhují se celoměstsky významné koridory a koridory územních rezerv tramvajového tangenciálního propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. Tato významná propojení tvoří:

- jižní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 4 a Praha 5 vymezená koridorem v úseku Budějovická/Pankrác – Dvorce – Podolí – Zlíchov – Smíchov a koridorem územní rezervy v úseku Michle – Budějovická/Pankrác,
- východní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 11, Praha 4, Praha 10, Praha 3 a Praha 8 vymezená koridorem Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov – Libeň – Kobylisy
- severní tramvajová tangenta mezi MČ Praha 6 a Praha 8 vymezená koridory v úseku Dejvice – Podbaba a Bohnice – Kobylisy a koridorem územní rezervy v úseku Podbaba – Troja – Bohnice.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) stabilizace výhledového propojení MČ Praha 4 a MČ Praha 5 MHD jižně od centra města,
- b) zohlednění urbanistických a přírodních podmínek v území,
- c) umísťování staveb ve vymezených koridorech tramvajové dopravy nesmí znemožnit umístění tramvajové dráhy,
- d) ve vymezených koridorech tramvajové dopravy koordinovat záměry v území se stavbami tramvajových drah při respektování jejich priority.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) prověřit tramvajové tratě v celoměstsky významných koridorech, případně je vymezit jako koridory územních rezerv,
- b) vymezit rozsah ostatní sítě tramvajové dopravy,
- c) prověřit a upřesnit trasy vymezené územními rezervami, případně hledat i další možnosti propojení pokud nebude nalezeno vhodné řešení ve vymezených koridorech územních rezerv,
- d) při prověřování řešení územní rezervy severní tramvajové tangenty v úseku Podbaba – Troja – Bohnice respektovat výjimečné přírodní a urbanistické hodnoty území a celoměstsky významné areály zoologické a botanické zahrady.

5.6.2 Koridor územní rezervy kolejového spojení Praha – Brandýs nad Labem/Stará Boleslav

Vymezení: Kolejové propojení v koridoru Kbely (Letňany) – Vnoř – Brandýs nad Labem/Stará Boleslav v severovýchodní části hl. m Prahy.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) zohlednění urbanistických a prostorových podmínek dotčeného území.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) upřesnit územní rezervu nového kolejového propojení na území hl. m. Prahy.

5.6.3 Zkapacitnění železniční dopravy v centrální oblasti města (Nové železniční spojení II)

Vymezení: Propojení mezi železničními stanicemi Praha-hlavní nádraží/Masarykovo nádraží a Smíchovské nádraží/nádraží Vršovice mimo Nuselské údolí.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- b) zohlednění urbanistických, prostorových, památkových a dalších podmínek dotčeného území,
- c) posouzení v kontextu rozvoje veřejné dopravy.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) prověřit a upřesnit územní rezervu nového železničního spojení.

5.7 Vnější autobusová doprava

Vymezení: Mezinárodní a vybrané vnitrostátní dálkové spoje autobusové dopravy budou soustředěny na autobusové nádraží Praha-Florenc.

Příměstská autobusová doprava bude v hl. m. Praze směřovat převážně k celoměstsky významným terminálům příměstské autobusové dopravy Depo Písnice (s přestupem na metro trasu D), Zličín (s přestupem na metro trasu B), Dlouhá Míle (s přestupem na kolejový systém), Veleslavín (s vazbou na další systémy MHD), Letňany (s přestupem na metro trasu C), Černý Most (s přestupem na metro trasu B), Smíchovské nádraží (s přestupem na metro trasu B a městskou železnici), Depo Hostivař (s přestupem na metro trasu A a městskou železnici). K některým terminálům u koncových stanic metra budou směřovat také vnitrostátní autobusové linky.

Podmínky pro následné rozhodování o změnách v území:

- a) zajištění kvalitních přístupných vazeb na kolejovou dopravu ve vnějším pásmu hl. m. Prahy,
- b) zajištění dostatečného rozsahu a kapacity terminálů autobusové dopravy.

Úkoly pro podrobnější územně plánovací dokumentaci:

- a) prověřit umístění terminálů příměstské dopravy na území hl. m. Prahy.

Koridory a plochy dopravní infrastruktury jsou součástí výkresu č. 2 Výkres ploch a koridorů nadmístního významu – dopravní infrastruktura.