

6. Koncepce dopravní infrastruktury

6.1 Silniční doprava

6.1.1 VÝCHOZÍ STAV

Praha je významnou křižovatkou silniční sítě České republiky, značný význam má i v evropském kontextu. Uspořádání silniční a dálniční sítě v Čechách se vyznačuje historickým radiálním založením hlavních tras vedoucích z jednotlivých směrů k hlavnímu městu. Do Prahy směřují dálnice D1, D5, D8, D11, rychlostní silnice R4, R6, R7, R10, silnice I. třídy I/2, I/9, I/12 a další silnice II. a III. třídy.

V průběhu posledních patnácti let došlo k razantnímu nárůstu automobilové dopravy, počtu automobilů a nárůstu intenzit na komunikacích hlavního města. V roce 1990 činil dopravní výkon automobilové dopravy na celé komunikační síti v Praze 7,3 mil. vozokm/den, v roce 2000 byl dopravní výkon v Praze 16,6 mil. vozokm/den, v roce 2008 dopravní výkon na komunikační síti města již dosáhl 21 mil. vozokm/den. Podíl osobních automobilů činí cca 90 %.

V průměru se automobilový provoz v roce 2008 ve srovnání s rokem 1990 na celé komunikační síti zvýšil o 188 % (tj. takřka na trojnásobek). Ve vnějším pásmu města, tj. na vstupech hlavních silnic a dálnic do města, přijíždělo v roce 2008 denně do Prahy 3,6krát více vozidel (tj. o 260 % více), ve středním pásmu města se provoz zvýšil trojnásobně až čtyřnásobně, do oblasti rozšířeného celoměstského centra města vjíždělo o 32 % automobilů více.

Přetížení komunikační sítě má v Praze v současné době již plošný charakter; za přetíženou lze považovat celou oblast rozšířeného celoměstského centra. Stávající komunikační systém, utvářený přirozeným historickým vývojem města na mnoha místech nevyhovuje, ani nemůže vyhovovat současným dopravním nárokům. Absence uceleného nadřazeného komunikačního systému, především absence velké části Pražského okruhu se negativně projevuje zejména v urbanizovaném území města. Řada komunikací v Praze převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, automobilovým provozem jsou nežádoucím způsobem značně zatíženy mnohé úseky komunikační sítě v kontaktu s obytnou zástavbou. Přetížení stávající komunikační sítě v tradičních trasách ve stopě severojižní magistrály, v západovýchodním směru zejména ve stopě přes Jiráskův most, ulici Ječnou a Žitnou a ve stopách dalších významných místních komunikací je do značné míry způsobeno vnitroměstskou automobilovou dopravou.

6.1.2 KONCEPCE KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ

Koncepci komunikační sítě hlavního města územní plán vymezuje v rozsahu tzv. „vybrané komunikační sítě“ vyjádřené samostatnou plochou s rozdílným využitím (DK). Vybranou komunikační síť územního plánu tvoří nadřazený komunikační systém a komunikační systém nižšího dopravního významu.

Navržená koncepce nadřazeného komunikačního systému v Praze je stanovena na principu dvou okruhů, sedmi radiál a dvou spojek. Oba okruhy - Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy) vedený převážně na okraji hlavního města a zčásti i mimo něj a Městský okruh probíhající uvnitř Prahy - propojí ve výhledu sedm radiál - Chodovská, Chuchelská, Radlická, Břevnovská, Prosecká, Vysočanská a Štěrboholská, které doplní Libeňská a Spořilovská spojka.

Západní úsek Vysočanské radiály a přeložka části Prosecké radiály jsou vymezeny v podobě územní rezervy do výhledu.

Součástí nadřazeného komunikačního systému v Praze budou kromě okruhu, radiál a spojek také úseky dálnic, rychlostních silnic a ostatních silnic I. třídy zaústěné na území hlavního města z regionu a napojené na Pražský okruh.

Nadřazený komunikační systém

Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy)

Pražský okruh (Silniční okruh kolem Prahy – SOKP) převede vůči Praze tranzitní dopravu na její okraj, rozvede vnější zdrojovou a cílovou dopravu po obvodě města, umožní realizaci velké části vnitroměstských dopravních vztahů mezi okrajovými částmi Prahy a přispěje k řešení kritické situace na stávající komunikační síti hlavního města přetížené vnitroměstskou i tranzitní automobilovou dopravou

Pražský okruh patří k nejdůležitějším prvkům nadřazeného komunikačního systému hlavního města. Na okraji Prahy a zčásti v přilehlém území Pražského regionu propojí systém dálnic a silnic směřujících k hlavnímu městu z ostatního území ČR. Navržená trasa Pražského okruhu respektuje zprovozněné úseky a je totožná s trasou stávajícího Územního plánu hlavního města Prahy a Územního plánu velkého územního celku Pražský region.

Ve východní části Pražského okruhu v úseku mezi křižovatkami s dálnicí D11 a s přeložkou silnice I/12 je řešení variantní, lišící se absencí či návrhem nové mimoúrovňové křižovatky severně od Počernického rybníka. Ve variantě je rovněž nově navrženo zakrytí části Pražského okruhu západně od zástavby Suchdola v úseku, kde komunikace vede v zářezu.

Městský okruh

Zprovoznění Městského okruhu jako celku vytvoří předpoklady k omezení současných parametrů tzv. severojižní magistrály – a k její humanizaci. Územní plán předpokládá, že se v budoucnu stane městskou třídou s odpovídající kvalitou parteru zejména v oblasti Pankráce, centra města a Holešovic.

Městský okruh umožní realizovat velkou část dopravního výkonu vnitroměstské automobilové dopravy v urbanizovaném území po technicky vybavené trase s velkým podílem tunelových úseků, které snižují negativní vlivy automobilové dopravy. Zprovoznění Městského okruhu vytvoří předpoklady pro další rozvoj města a umožní výraznějším způsobem uplatnit regulační opatření k omezení automobilové dopravy v centru, zejména na území historického jádra města (v Památkové rezervaci v hlavním městě Praze).

Návrh Městského okruhu respektuje zprovozněné úseky, tedy západní část Městského okruhu v trase Malovanka – Strahovský tunel – tunel Mrázovka – Zlíčov – Barrandovský most, jižní část Městského okruhu v úseku Barrandovský most – Kačerov – Spořilov – Zahradní Město – Rybníčky a rozestavené úseky mezi Strahovským tunelem a Pelc-Tyrolkou.

Severovýchodní část Městského okruhu v úseku Pelc-Tyrolka - Balabanka je navržena pro směr od Pelc-Tyrolky k Balabence v trase ulice Povltavské, opačný směr od Balabanky k Pelc-Tyrolce je navržen s tunelem pod Bílou skálou. Ve variantě je zpracováno řešení této části okruhu v patrovém uspořádání po úpatí Bílé skály ve stopě ul. Povltavské.

Východní část Městského okruhu v úseku Balabanka – Jarov – Štěrboholská radiála je navržena s převážně raženými tunely v úseku Balabanka – Hrdlořezy, ve variantě je zpracováno řešení s převážně hloubenými tunely v koridoru ulice Spojovací. Tato řešení jsou dále doplněna tunelem pod Malešicemi. Úsek Malešice – Rybníčky je invariantní v povrchové trase.

Radiály

Radiály jsou nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu, které zajistí velkou část vnitroměstských dopravních vztahů mezi centrální oblastí města a jeho okrajovými částmi a propojí Pražský okruh s Městským okruhem.

Chodovská radiála je stávající komunikace v jižní části Prahy, která ve vazbě na dálnici D1 propojí Pražský okruh na jihovýchodě s Městským okruhem u Spořilova. Navržena je úprava mimoúrovňové křižovatky Opatov na Jižním Městě. U Újezda u Průhonice se navrhuje nová mimoúrovňová křižovatka pro napojení Vestecské spojky (komunikace propojující Pražský okruh u Jesenice s dálnicí D1 u Újezda). V souvislosti s humanizací severojižní magistrály územní plán zachovává možnost úpravy podoby mimoúrovňové křižovatky ul. 5. května – Jižní spojka a mimoúrovňové křižovatky Opatov na Jižním Městě. Ve variantě je navrženo zakrytí úseku ul. Brněnské u mimoúrovňové křižovatky Opatov na Jižním Městě.

Chuchelská radiála ve stopě ulice Strakonické v úseku jižně od Barrandovského mostu propojí Pražský okruh u Lahovic s Městským okruhem na levém předmostí Barrandovského mostu. Návrh respektuje současnou trasu ulice Strakonické.

Radlická radiála je navržena od Pražského okruhu ve stopě Rozvadovské spojky, dále podél severního okraje Jihozápadního Města s tunelovými úseky zástavbou Butovic a Jinonic v koridoru ulice Radlické a raženým tunelem mezi Jinonicemi a Zlíchovem, kde se napojí na Městský okruh. Návrh respektuje řešení dle platného územního plánu.

Břevnovská radiála je navržena od Pražského okruhu u Řep územím mezi Řepy a Bílou Horou zčásti v tunelu, pokračuje pak přes Vypich, dále Břevnovem v koridoru ulice Patočkovy převážně v tunelu s napojením u Malovanky na Městský okruh. Řešení mimoúrovňové křižovatky s ulicí Slánskou je variantní – v diamantovém uspořádání s částečným zakrytím křižovatkových větví a ve variantě v podobě přizpůsobené tunelovému řešení úseku ulice Slánské (navrženému ve variantě) v sídlišti Řepy.

Prosecká radiála propojí Městský okruh v oblasti Pelc-Tyrolky s Pražským okruhem u Březiněvsi. Pro novou tunelovou trasu Prosecké radiály v úseku severně od Pelc-Tyrolky k Vychovatelně, která umožní snížit dopravní zatížení převážné části ulice V Holešovičkách, je vymezena územní rezerva.

Vysočanská radiála v etapě propojí Pražský okruh u Horních Počernic s ulicí Kbelskou. Pro úsek Kbelská – Balabenka je vymezena územní rezerva zachovávající možnost výhledového převážně tunelového pokračování Vysočanské radiály k Balabence, kde by se napojila na Městský okruh. Na východní úsek radiály její západní část naváže v upravené křižovatce s ulicí Kbelskou. Dále je vymezena též územní rezerva pro nové napojení oblastí Klíčova na západní úsek radiály tunelovými úseky z prostoru křižovatky Kbelská-Mladoboleslavská a napojení Vysočan na západní úsek Vysočanské radiály u železniční stanice Praha-Vysočany.

Štěrboholská radiála propojuje Městský okruh u Rybníčků s Pražským okruhem u Běchovic. Územní plán respektuje současnou trasu komunikace, která bude u Běchovic doplněna o mimoúrovňovou křižovatku s Pražským okruhem, v níž na Štěrboholskou radiálu směrem na východ naváže přeložka silnice I/12 v úseku Běchovice-Úvaly. Východně od mimoúrovňové křižovatky Štěrboholské radiály s ulicí Průmyslovou je vymezeno nové napojení území u Štěrbohol na radiálu.

Spořilovská spojka propojuje nadřazený komunikační systém u Jižního Města s Městským okruhem u severního okraje Spořilova. S ohledem na dnešní značně nepříznivý prostorový dělicí efekt Spořilovské spojky (ulice Spořilovské) ve stávající zástavbě Spořilova a negativní vlivy automobilové dopravy na obytnou zástavbu územní plán vymezuje částečné zakrytí této komunikace do tunelu.

Libeňská spojka bude významnou komunikací, která v budoucnu propojí Městský okruh v Libni s mimoúrovňovou křižovatkou Vychovatelná. Její převážná část je vymezena v tunelu.

Pro **přeložku silnice I/2** je vymezena územní rezerva na jihovýchodním okraji Prahy u Kolovrat. Územní rezerva ponechává možnost nalezení nové stopy této komunikace směrem do území Středočeského kraje. Východně od Pražského okruhu je silnice I/2 potvrzena v současné trase.

Přeložka silnice I/12 bude součástí nadřazeného komunikačního systému města. U Běchovic bude v mimoúrovňové křižovatce napojena na Pražský okruh a Štěrboholskou radiálu. Její trasa je vymezena v západovýchodním směru jižně od Běchovic, Újezda nad Lesy a pokračuje do regionu kolem jižního a jihovýchodního okraje Úval, kde se napojí na stávající trasu silnice I/12. Spádové území bude na přeložku silnice I/12 napojeno mimoúrovňovými křižovatkami.

Komunikační systém nižšího dopravního významu

Na úrovni podrobnosti územního plánu je systém komunikací nižšího dopravního významu vyjádřen návrhem "sběrných komunikací městského významu" a "ostatních vybraných komunikací".

Stávající komunikační síť města je na úrovni uvedených typů komunikací doplněna v návrhu o tyto významnější nové úseky komunikací v jednotlivých sektorech města:

Na jihu Prahy

- Východní obchvat Písnice
- Komunikační propojení Kunratická spojka – Dobronická – Vídeňská
- Komunikační propojení Chýnovská – Vídeňská
- Vestecká spojka
- Východní obchvat Šeberova (ve variantě)
- Nová Komořanská včetně napojení na Pražský okruh (SOKP)
- Dvorecký most (pouze pro tramvajový provoz, pěší, cyklisty a pohotovostní vozidla)
- Komunikační propojení D1 – Formanská
- Mimoúrovňová křižovatka 5. května – Michelská
- Přestavba ulice 5. května mezi ul. Vyskočilovou a Michelskou

Východní obchvat Písnice přispěje ke snížení automobilového zatížení Libušské ul. v Písnici a na jižním okraji Prahy umožní napojení spádového území na Pražský okruh.

Komunikační propojení Kunratická spojka – Dobronická – Vídeňská sníží automobilové zatížení Vídeňské ulice ve stávající zástavbě Kunratic i Libušské ulice v Libuši. Účinnost nové komunikace je možné zvýšit dopravně omezujícími opatřeními v stávající ul. Vídeňské v prostoru Kunratic.

Komunikační propojení Chýnovská – Vídeňská nabídne kvalitnější komunikaci mezi ulicí Vídeňskou a lokalitou Nové Dvory, kde se počítá s novou výstavbou v okolí vymezené stanice metra trasy D.

Vestecská spojka propojí Pražský okruh u Jesenice s dálnicí D1 u Újezda. Plán respektuje stabilizovanou trasu. Vestecská spojka by měla přispět ke snížení automobilového zatížení na místních komunikacích v Šeberově, Hrnčičích a Kunraticích, bude představovat alternativní trasu mimo stávající zástavbu pro vnitroměstské vztahy mezi přílehlou částí jižního sektoru města a Pražským okruhem na jihu Prahy. U Újezda je ve vazbě na navrženou mimoúrovňovou křižovatkou D1 - Vestecská spojka navrženo komunikační propojení D1-Formanská.

Východní obchvat Šeberova s napojením na Vestecskou spojku na území Průhonic a do mimoúrovňové křižovatky Opatov u Jižního Města je navržen pouze ve variantě, která připouští výraznější urbanizaci pásu území podél dálnice D1 u Šeberova. Varianta, ve které pás území podél dálnice D1 u Šeberova je navržen převážně nezastavitelný, je komunikační systém navržen bez obchvatu Šeberova.

Nová Komořanská s napojením na Pražský okruh (SOKP) umožní snížit automobilové zatížení na stávající ul. Komořanské v prostoru Komořan, nabídne napojení spádového území na Pražský okruh v navržené mimoúrovňové křižovatce na jižním okraji Komořan.

Dvorecký most je navržen pouze pro tramvajový provoz, pěší a cyklisty, pohotovostní vozidla. Jeho poloha je nově posunuta severněji tak, aby nebyla v prodloužení ul. Jeremenkovy. Navržené řešení odstraňuje riziko nežádoucího nárůstu automobilové dopravy v ulicích Jeremenkova a Olbrachtova a vytváří podmínky pro kvalitní tramvajové spojení mezi Prahou 4 a 5.

Komunikační propojení D1 – Formanská propojí ul. Formanskou s mimoúrovňovou křižovatkou D1 – Vestecská spojka u Újezda u Průhonic. Nové propojení oblastí Újezda na nadřazený komunikační systém (D1) vytvoří předpoklady pro možné uplatnění částečných regulačních opatření v ul. Formanské v oblasti Kateřinek a s tím spojeného snížení jejího automobilového zatížení.

Mimoúrovňová křižovatka 5. května – Michelská umožní zkrátit dopravní trasu mezi ul. Vídeňskou a ul. 5. května v oblasti Kačerova, přispěje ke snížení automobilového zatížení na Vyskočilově ulici v oblasti BB centra.

Přestavba ulice 5. května mezi ul. Vyskočilovou a Michelskou vymezuje tunelový úsek ulice 5. května mezi mimoúrovňovou křižovatkou 5. května - Vyskočilova a mostními objekty ul. 5. května na Kačerově, který přispěje ke snížení negativních účinků automobilového provozu na okolní zástavbu, výrazně zmírní negativní dělicí účinek ulice 5. května v daném území a vytvoří podmínky pro novou kvalitu parteru mezi stávající převážně obytnou zástavbou při ul. Jihlavské a oblastí administrativních objektů BB centra.

Na jihozápadě Prahy

- Komunikační propojení Radotín–R4 (ve variantě východní obchvat Radotína)
- Zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická
- Komunikační propojení Jinočanská-Ořešská v Řeporyjích
- Doplnění komunikační sítě u Lochkova s napojením na Pražský okruh
- Komunikace v oblasti Západního Města včetně dokončení Nové Jinočanské
- Komunikační propojení Barrandov-Holyně-Slivenec
- Komunikační propojení Velká Chuchle

Komunikační propojení Radotín – R4 napříč údolím Berounky (s napojením na R4 v mimoúrovňové křižovatce u Krňaku – MUK Lipence) umožní odvést část tranzitní dopravy z Poberouní mimo stávající zástavbu Radotína. Varianta s východním obchvatem Radotína nárokuje dvojí přemostění Berounky a převádí část dopravy mimo centrální oblast Radotína na jeho východní okraj.

Zkapacitnění křižovatkového uzlu Rozvadovská spojka – Řevnická přispěje ke zvýšení kapacity a lepší provozní podmínky napojení spádového území na Radlickou radiálu, je vyvoláno dopravními nároky stávající a budoucí zástavby.

Komunikační propojení Jinočanská-Ořešská v Řeporyjích vytvoří nabídku nové trasy mimo jádrové území stávající zástavby Řeporyj.

Doplnění komunikační sítě u Lochkova s napojením na Pražský okruh představuje novou komunikaci zpřístupňující spádovou oblast u Lochkova a Slivence z nadřazeného komunikačního systému (Pražského okruhu).

Komunikace v oblasti budoucího Západního Města včetně dokončení Nové Jinočanské spolu s úpravou mimoúrovňové křižovatky Rozvadovská spojka – Řevnická souvisejí s navrženým rozvojem oblasti Západního Města a umožňují zajistit kvalitní dopravní obsluhu území.

Komunikační propojení Barrandov – Holyně – Slivenec zajistí páteřní komunikaci rozvojového území západně od stávající zástavby sídliště Barrandov.

Komunikační propojení Velká Chuchle představuje nový úsek komunikace, jejíž součástí je přemostění železniční trati Praha-Beroun, které nahradí nevhodný úrovněový přejezd uvedené trati.

Na západě Prahy

- Obvodová komunikace na západním okraji Zličína
- Úprava MUK Třebonice na Pražském okruhu
- Komunikační propojení Radlická-Klikatá-Jinonická
- Přestavba ul. Slánské do tunelu v sídlišti Řepy (ve variantě)

Obvodová komunikace na západním okraji Zličína umožní odvedení části automobilové dopravy mimo stávající obytnou zástavbu v oblasti Zličína.

Úprava MUK Třebonice na Pražském okruhu vytvoří nové napojení ulice Na Radosti na Pražský okruh u Třebonic a zlepší dopravní vazby oblasti Zličína na nadřazený komunikační systém.

Komunikační propojení Klikatá-Radlická s napojením do mimoúrovňové křižovatky Radlická radiála – Radlická (přes bývalý areál Walter) nabídne dopravně příznivější vazby části území u Jinonic na nadřazený komunikační systém ve vztahu k navrhované zástavbě v původním areálu Walter.

Přestavba ul. Slánské do tunelu v sídlišti Řepy (ve variantě) vymezuje tunelový úsek ul. Slánské v prostoru stávající kapacitní zástavby sídliště Řepy a navazující upravené řešení mimoúrovňové křižovatky ul. Slánské s Břevnovskou radiálou. Uspořádání ul. Slánské s tunelovým úsekem sníží negativní vlivy individuální automobilové dopravy na okolní zástavbu.

Na severozápadě Prahy

- Komunikační propojení území Dlouhá Míle – Hostivice (R6)
- Přestavba mimoúrovňové křižovatky Aviatická - R7
- Komunikační propojení Za Teplárnou – Do Horoměřic
- Komunikační propojení Evropská–Svatovítská
- Komunikační přivaděč Rybářka
- Územní rezerva pro komunikační propojení Evropská - Na Petřinách
- Územní rezerva pro obchvat Dejvic

Komunikační propojení území Dlouhá Míle – Hostivice (R6) nabídne novou trasu pro dopravní vztahy mezi Dlouhou Mílí a Hostivicemi (rychlostní silnicí R6), umožní rychlé spojení pro autobusovou dopravu PID z regionu k terminálu Dlouhá Míle.

Přestavba mimoúrovňové křižovatky Aviatická – R7 odstraní neuspokojivé současné uspořádání křižovatky a zlepší napojení Letiště Ruzyně na nadřazený komunikační systém.

Komunikační propojení Za Teplárnou – Do Horoměřic nabídne logické propojení oblasti Nebušic s prostorem starého letiště Ruzyně.

Komunikační propojení Evropská – Svatovítská (KES) zajistí realizaci některých dopravních vztahů v oblasti Dejvic mimo prostor Vítězného náměstí.

Komunikační přivaděč Rybářka umožní realizaci dopravních vztahů z oblasti Dejvic na Pražský okruh a do severní části Prahy podél východního okraje Suchdola. Komunikační přivaděč Rybářka je u Suchdola vymezen zčásti v tunelové trase.

Územní rezerva pro výhledové komunikační propojení Evropská – Na Petřinách je koridorem pro ověření průběhu komunikace, která by propojila oblast Petřin s ul. Evropskou.

Územní rezerva pro obchvat Dejvic zachovává možnost výhledové realizace nové komunikace, která by převedla část automobilové dopravy mimo ul. Jugoslávských partyzánů a Vítězného náměstí.

Na severu Prahy

- Komunikační propojení Spořická – Pražský okruh
- Komunikační propojení Spořická – Dopraváků (Čimický přivaděč)
- Komunikační propojení Ďáblice – Letňany
- Komunikační propojení Střížkov – Letňany (ve variantě pouze pro pěší a cyklisty)
- Východní obchvat Březiněvsi
- Komunikační propojení Čakovice – Třeboradice s napojením na Pražský okruh
- Komunikační propojení Veselská – Mladoboleslavská
- Komunikační propojení Mladoboleslavská - Vysočanská radiála
- Komunikační propojení podél letiště Letňany

Komunikační propojení Spořická - Pražský okruh umožní napojení území severozápadní části Prahy 8 a přilehlých městských částí na Pražský okruh.

Komunikační propojení Spořická – Dopraváků (Čimický přivaděč) je severojižní komunikace v území mezi Čimicemi a Dolními Chabry, která umožní v dané oblasti realizaci části dopravních vztahů mimo stávající obytnou zástavbu a ve vazbě na komunikační propojení Spořická – Pražský okruh i dopravní vztahy na nadřazený komunikační systém (Pražský okruh).

Komunikační propojení Ďáblice – Letňany nabídne přímé propojení Letňan a Ďáblic s mimoúrovňovým křížením ul. Cínovecké, zkvalitní lokální dopravní vazby mezi uvedenými oblastmi.

Komunikační propojení Střížkov – Letňany nabídne přímé propojení Letňan a Proseka mostním objektem přes ulici Kbelskou, zkvalitní lokální dopravní vazby mezi uvedenými oblastmi (ve variantě je vymezeno pouze propojení pro pěší a cyklisty).

Východní obchvat Březiněvsi v kombinaci s regulačními dopravními opatřeními v Březiněvsi nabídne alternativní trasu pro průjezdnou dopravu v Březiněvsi, zároveň zpřístupní rozvojové území východně od stávající zástavby této městské části.

Komunikační propojení Čakovice – Třeboradice je vymezeno podél železniční trati Praha – Turnov a představuje novou severojižní trasu komunikace umožňující napojení severní části města (oblasti Čakovice a Třeboradic) na Pražský okruh. Komunikace současně také zlepší podmínky pro dopravní vztahy do přilehlé části regionu.

Komunikační propojení Veselská – Mladoboleslavská představuje novou kvalitní trasu komunikace pro dopravní vztahy mezi Letňany a Kbely.

Komunikační propojení Mladoboleslavská – Vysočanská radiála umožní realizaci dopravních vztahů mezi Kbely a Satalicemi s vazbou na Vysočanskou radiálu, komunikace je vymezena podél severovýchodního okraje letiště Kbely a západního okraje Satalic.

Komunikační propojení podél letiště Letňany vymezuje novou trasu komunikace v severovýchodní části Prahy pro dopravní vztahy od Proseka severovýchodním směrem mimo obytnou zástavbu Letňan a Kbel s možností napojení na Pražský okruh východně od Čakovice.

Na východě Prahy

- Jarovská spojka
- Přestavba ulice Kbelské včetně křižovatek v Hloubětíně
- Komunikační propojení Ocelkova-Lipnická
- Komunikační propojení areálu Chlumecká – Božanovská
- Přeložka silnice II/611 ve vazbě na D11
- Komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice
- Komunikační propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka
- Mimoúrovňová křižovatka Novopacká-Bystrá
- Komunikační propojení Dolní Počernice – Pražský okruh – Mladých Běchovic (ve variantě)

Jarovská spojka doplní komunikační systém v oblasti Žižkova, propojí ul. J. Želivského s Městským okruhem u Jarova a vytvoří pátevní trasu rozvojovým územím na ploše rušeného nákladového nádraží.

Přestavba ulice Kbelské v Hloubětíně zahrnuje mimoúrovňové řešení křižovatek Kbelská – Kolbenova, Kbelská – Poděbradská a její součástí je částečné zakrytí ul. Kbelské. Navržené řešení bude znamenat zmírnění negativních účinků individuální automobilové dopravy vůči zástavbě v Hloubětíně.

Komunikační propojení Ocelkova – Lipnická propojí komerčně obchodní zónu u Černého Mostu s Vysočanskou radiálou u Satalic, což přispěje k odvedení části automobilové dopravy na nadřazený komunikační systém v trase mimo obytnou zástavbu v severovýchodní části města.

Komunikační propojení Chlumecká – Božanovská vytvoří lepší přístupovou trasu mezi obchodně-komerční zónou Černého Mostu a rozvojovým územím v jihozápadní části Horních Počernic (v lokalitě Chvaly).

Přeložka silnice II/611 nabídne přímé napojení silnice II/611 na dálnici D11 u východního okraje Horních Počernic a umožní odklon průjezdné dopravy z ul. Náchodské v Horních Počernicích na nadřazený komunikační systém.

Komunikační propojení Horní Počernice – Klánovice vytvoří kvalitní propojení Horních Počernic a Klánovic a zároveň zlepší napojení Klánovic na nadřazený komunikační systém (dálnici D11) v mimoúrovňové křižovatce Beranka.

Komunikační propojení Ve Žlíbku – MÚK Beranka bude komunikace souběžná s dálnicí D11 u jihovýchodního rozvojového území Horních Počernic umožňující propojení ul. Ve Žlíbku s mimoúrovňovou křižovatkou na dálnici D11 v lokalitě Beranka, zároveň bude sloužit pro dopravní obsluhu části rozvojového území.

Mimoúrovňová křižovatka Novopacká – Bystrá zlepší dopravní vazby navazujícího území u Horních Počernic na nadřazený komunikační systém města.

Komunikační propojení Dolní Počernice – Pražský okruh – Mladých Běchovic (ve variantě) vytvoří podmínky pro přímé napojení území severně od železniční stanice Běchovice na Pražský okruh, na kterém je ve variantě navržena nová mimoúrovňová křižovatka severně od Počernického rybníka.

Na jihovýchodě Prahy

- Komunikační propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh
- Komunikační propojení Městský okruh – Průmyslová – Kutnohorská
- Východní obchvat Dolních Měcholup
- Komunikační propojení Hornoměřolupská – Františka Diviše
- Komunikační propojení Plukovníka Mráze – Hornoměřolupská
- Komunikace v území Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Dubeč
- Komunikační propojení Františka Diviše – K dálnici – K Lipanům
- Komunikační propojení Bohdalecká – V Korytech
- Komunikační propojení Nad Vršovskou horou – Městský okruh
- Nové komunikace v oblasti Bohdalce
- Komunikační propojení Vršovická – Švehlova (tzv. Slatinská spojka; ve variantě)

Komunikační propojení Přátelství – Bečovská – Pražský okruh je vymezeno v území mezi Dolními Měcholupy, Dubčí a Uhříněvsi, jeho trasa je v poloze mimo obytnou zástavbu. Nová komunikace umožní napojení na Pražský okruh východně od Uhříněvsi, spolu s Pražským okruhem umožní převést tranzitní automobilovou dopravu mimo obytnou zástavbu Uhříněvsi a Kolovrat. Umožní rovněž převést část zdrojové a cílové nákladní automobilové dopravy z areálů u Uhříněvsi, včetně překladiště Metrans, na nadřazený komunikační systém (Pražský okruh).

Komunikační propojení Městský okruh – Průmyslová – Kutnohorská zajistí kvalitní trasu pro dopravní vztahy od Dolních Měcholup a jižní části Malešicko-Hostivařské oblasti na Městský okruh u Rybníčků. Trasa využívá koridor ul. Rabakovské, Ke Kablu, U Kabelovny, při ul. Kutnohorské navazuje na východní obchvat Dolních Měcholup.

Východní obchvat Dolních Měcholup umožní převést průjezdnou automobilovou dopravu mimo obytnou zástavbu Dolních Měcholup.

Komunikační propojení Hornoměřolupská – Františka Diviše je vymezeno v území východně od obytné zástavby Petrovic, podél rozšířeného areálu překladiště Metrans. Umožní převést průjezdnou automobilovou dopravu směřující z oblasti Uhříněvsi, rozvojových území u Pitkovic směrem na území Prahy 15 mimo obytnou zástavbu.

Komunikační propojení Plukovníka Mráze - Hornoměřolupská nabídne novou trasu pro dopravní vztahy v relaci Hostivař – Horní Měcholupy podél tělesa železniční trati Praha-Benešov.

Komunikace v území Štěrboholy – Dolní Měcholupy – Dubeč jsou vymezeny pro dopravní obsluhu nové zástavby. Systém těchto komunikací bude napojen na Štěrboholskou radiálu u východního okraje zástavby Štěrbohol, na západě bude napojen na ul. Kutnohorskou.

Komunikační propojení Františka Diviše – K dálnici – K Lipanům je vymezeno podél západního okraje Uhříněvsi a umožní převedení průjezdné automobilové dopravy z části rozvojových oblastí jihovýchodu Prahy směřující na území Prahy 15 a Petrovic po okraji Uhříněvsi.

Komunikační propojení Bohdalecká – V Korytech je vymezeno na území Bohdalce a Slatin v Praze 10. Představuje pátevní západovýchodní osu území, kde se v budoucnu počítá s novou zástavbou.

Komunikační propojení Nad Vršovskou horou – Městský okruh je vymezeno v oblasti Slatin v Praze 10. Umožní napojení oblasti Bohdolec-Slatiny na Městský okruh u severozápadního okraje Zahradního Města.

Nové komunikace v oblasti Bohdalce jsou vymezeny pro potřeby nové zástavby v předmětném území. Jejich uspořádání by mělo zmírnit nepříznivou současnou dopravní situaci v dnešní trase Spořilov – Vršovice a umožnit vyhovující dopravní obsluhu pro nově urbanizované území Bohdolec-Slatiny.

Komunikační propojení Vršovická – Švehlova (tzv. Slatinská spojka; ve variantě) je vymezeno podél železniční trati Praha – Benešov, představuje investičně, technicky a prostorově náročné řešení nové komunikace, která by měla převést průjezdnou dopravu z ul. Vršovické mimo obytnou zástavbu.

V oblasti rozšířeného celoměstského centra

- Přeložení severojižní magistrály za Národní muzeum a humanizace severojižní magistrály
- Komunikační propojení Čiklova – Otakarova - Bartoškova – Nad Vinným potokem
- Komunikační propojení Bartoškova – U seřadiště – Moskevská
- Přestavba ulice Bubenské
- Komunikační systém v rozvojovém území Bubny
- Pobřežní IV – jižní obchvat Libně
- Pobřežní IV – severní obchvat Libně
- Trojský most Holešovice – Troja
- Trojský most Podbaba – Podhoří (pouze pro tramvajový most, pěší a cyklisty)
- Územní rezerva pro nový Výtoňský most
- Omezení průjezdné IAD v úseku Divadelní-Platněřská
- Omezení průjezdné IAD v ulici Karmelitské v úseku Tržiště – Malostranské náměstí

Přeložení severojižní magistrály za Národní muzeum je vymezeno v úseku Wilsonova – Mezibranská, umožní dopravně zklidnit prostor u Muzea s vazbou na Václavské náměstí, vytvoří podmínky k novému tramvajovému propojení Vinohradská/Škrétova – Václavské náměstí a nabídne novou kvalitu pro pěší vztahy v relaci Vinohradská – Václavské náměstí v úrovni parteru stávající zástavby. Humanizace severojižní magistrály předpokládá vytvořit novou kvalitativně vyšší úroveň parteru s výrazným uplatněním stromořadí, snížit přípustné rychlosti vozidel, zredukovat šířku vozovky na území Prahy 2 a Prahy 4, vhodně upravit chodníky, odstranit extravilánové konstrukční prvky nevhodné do města apod. Vzhledem k tomu, že v době zpracování územního plánu nebyla stanovena celková koncepce zklidnění severojižní magistrály, územní plán pro nalezení neoptimalnější podoby zklidnění severojižní magistrály předepisuje prověření tohoto koridoru územní studií.

Komunikační propojení Čiklova – Otakarova – Bartoškova – Nad vinným potokem je vymezeno převážně v území podél jižní strany železničního tělesa v Nuslích. Umožní snížit automobilové zatížení v ulicích s tramvajovou dopravou (Křesomyslova, Bělehradská, Nuselská) v oblasti Nuslí.

Komunikační propojení Bartoškova – U seřadiště – Moskevská je vymezeno podél železničního tělesa na jižním okraji Vršovic, vytvoří nabídku nové alternativní trasy pro západovýchodní dopravní vztahy mezi Nuslemi a oblastí Bohdalec-Slatiny. Vytvoří podmínky pro snížení dopravního zatížení v části ul. Vršovické.

Přestavba ulice Bubenské vymezuje tunelový úsek pro průjezdnou dopravu silně urbanizovaným územím.

Komunikační systém v rozvojovém území Bubny je vymezen pro dopravní obsluhu navrhované nové zástavby a s cílem snížit negativní účinky průjezdné automobilové dopravy územím. Kromě nových komunikací předpokládá přestavbu kontaktního úseku ul. Bubenské.

Pobřežní IV – jižní obchvat Libně vymezuje novou komunikaci propojující Švábky (ulici Pod Plynojemem) s prostorem Balabenky, kde je napojen do křižovatky s Městským okruhem. Umožní snížit automobilové zatížení v ul. Sokolovské a převést část průjezdné dopravy na obvod Libně.

Pobřežní IV – severní obchvat Libně vymezuje nové komunikační propojení ve stopě ulice Na Žertvách, které umožní v technicky vybavené trase mezi Balabenkou a ulicí Voctářovou převádět v radiálním směru dopravní zatížení. Část tohoto komunikačního propojení je navržena v tunelu. Komunikace umožní snížit automobilové zatížení v ul. Sokolovské.

Trojský most Holešovice – Troja umožní napojení území Holešovic a Buben a Troji na Městský okruh u Pelc-Tyrolky, současně je vymezen také pro tramvajovou dopravu v relaci Holešovice – Troja – Kobylisy, pěší provoz a cyklisty.

Trojský most Podbaba – Podhoří je vymezen pouze pro tramvajový provoz, pěší a cyklisty v podobě územní rezervy, ve variantě je součástí návrhu.

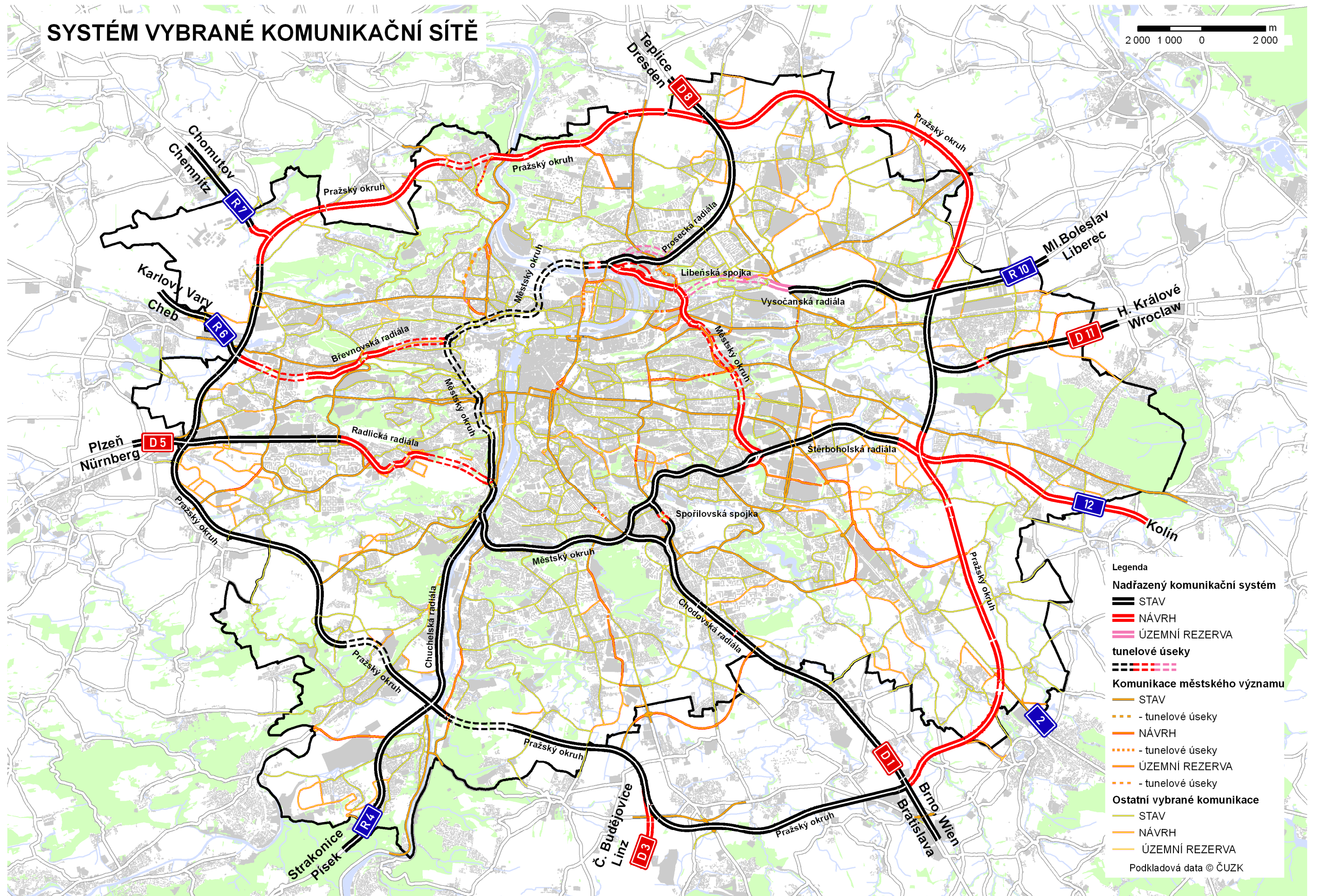
Územní rezerva pro nový Výtoňský most - silniční část je definována podél jižní strany železničního mostu. Do výhledu zachovává prostorové podmínky pro eventuální realizaci dvoupruhového komunikačního propojení Výtoň – Smíchov přes Vltavu.

Omezení průjezdné IAD v úseku Divadelní – Platněřská je vymezeno v Praze 1 na části Smetanova nábřeží a ul. Křižovnické. Cílem je snížit průjezdnou automobilovou dopravu po nejatraktivnější pravobřežní části nábřeží v centru města, zkvalitnit podmínky pro pěší u Křižovnického náměstí v relaci Karlův most – Karlova (Klementinum) a zlepšit podmínky pro tramvajovou dopravu. Průjezd pro IAD zde bude zachován pro pohotovostní vozidla, okolní rezidenty a výjimečně další vozidla institucí v kontaktní oblasti. Omezení dopravy v tomto úseku územní plán předpokládá po zprovoznění Městského okruhu.

Omezení průjezdné IAD v ulici Karmelitské v úseku Tržiště – Malostranské náměstí sleduje snížení průjezdné automobilové dopravy na Malé Straně v ul. Karmelitské, Letenské, Valdštejnské a Malostranském náměstí a zlepšení podmínek pro tramvajovou a pěší dopravu v oblasti Malé Strany. Průjezd pro IAD zde bude zachován pro pohotovostní vozidla, okolní rezidenty a výjimečně další vozidla institucí v kontaktní oblasti. Omezení dopravy v tomto úseku územní plán předpokládá po zprovoznění Městského okruhu.

Navržený výhledový rozsah komunikační sítě na území Prahy usnadní další rozvoj města a vytvoří podmínky k výraznému uplatnění regulačních opatření vůči individuální automobilové dopravě zejména v oblasti rozšířeného celoměstského centra. Všechny problémy související s negativními vlivy a provozem individuální automobilové dopravy však navržený komunikační systém nevyřeší. Je proto třeba uplatnit vůči individuální automobilové dopravě výrazná omezení včetně mýtného systému a uplatňovat telematické systémy řízení dopravy tak, aby nabídka existující sítě komunikací maximálně vyhovovala potřebám obsluhy města. Optimalizace a rozsah regulačních a organizačních opatření pro automobilovou dopravu na komunikační síti Prahy je mimo podrobnost a obsah územního plánu.

SYSTÉM VYBRANÉ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ



6.2 Veřejná doprava osob

6.2.1 VÝCHOZÍ STAV

Základ veřejné dopravy tvoří v současnosti systém tří tras metra spolu s tramvajovou a autobusovou dopravou, lanovou dráhou na Petřín a říčními přivozy. Přes dílčí nedostatky v plošné obsluze města tvoří městská hromadná doprava velmi účinný systém cestování.

Veřejnou dopravu podle koncepce z devadesátých let minulého století zajišťoval tříprvkový systém s metrem jako základním prostředkem a tramvajovou a autobusovou dopravou jako doplňkovými systémy. Železniční doprava nebyla dosud chápána jako plně integrální součást městské hromadné dopravy. V době schvalování územního plánu v roce 1999 zajišťoval systém městské hromadné dopravy v celoměstském měřítku cca 60 % a v centru až 85 % přepravní práce. V devadesátých letech byla vývojová tendence vcelku nepříznivá, neboť došlo k razantnímu odlivu cestujících ve prospěch IAD. Územní plán konstatoval potřebu zvýšit do roku 2010 podíl elektrické trakce minimálně na hodnotu 80 % celkového objemu přepravy MHD. V rámci sítě veřejné dopravy osob lze vysledovat trend mírného navyšování podílu kolejové dopravy na celkovém počtu přepravených cestujících.

Metro je jednou z priorit budování dopravního systému v Praze. Jako nositel rozhodujících diametrálních a radiálních přepravních vztahů je páteřním prvkem MHD. Celková provozní délka tratí metra dosáhla 59,1 kilometrů s 57 stanicemi, které jsou většinou významnými dopravními uzly a centry občanského vybavení. Systém metra disponuje depy Kačerov, Hostivař a Zličín. V současné době již dochází k přetížení některých úseků v centru města (např. trasy metra A v úseku Můstek – Muzeum a trasy C v úseku Vyšehrad – I. P. Pavlova). Rozvoj metra je proto třeba koordinovat s rozvojem celého systému veřejné dopravy osob, zejména pak tramvajové a železniční dopravy, které mohou nabídnout alternativní komfortní přepravní vztahy a ulehčit přetížené části sítě metra v centru Prahy.

Tramvajová doprava dnes používá kolejovou síť v rozsahu 141,6 km. Pro potřeby tramvajové dopravy slouží v současné době vozovny Motol, Vokovice, Kobylisy, Hloubětín, Žižkov, Strašnice a Pankrác. Tramvajová doprava se na počtu přepravených osob v roce 2008 podílela 27,4 %. Kapacitou je druhou nejvýraznější součástí sítě MHD, v rozsahu využití však vykazuje značné rezervy a ke zlepšení tohoto stavu je třeba zajistit modernizaci a segregaci tramvajových těles, preferenci na křižovatkách a v neposlední řadě vhodně volit a udržovat stavebně-technický stav tratí.

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k metru a tramvajím a zajišťuje jednak plošnou obsluhu území, jednak některá důležitá tangenciální spojení zejména ve vnějším pásmu města. Doplňující síť autobusů uspokojuje přepravní zátěž nižší intenzity spolu s plošnou obsluhou území města. V autobusové dopravě se nejvíce projevují problémy plošně zahlcené sítě komunikací, kde ve špičkových obdobích již dopravní nároky na řadě míst dosáhly kapacitních mezí klíčových křižovatek a přetížení komunikační sítě má plošný charakter.

Veřejnou autobusovou dopravu mezi Prahou a ostatním územím regionu (mimo PID) a celé České republiky provozuje řada dopravců, mezinárodní linky i někteří dopravci z jiných zemí. Nejzátěženější autobusové nádraží sloužící této dopravě je Praha-Florenc. Další spoje (mimo PID) jsou vypravovány a ukončovány na autobusových terminálech Černý Most, Dejvická, nádraží Holešovice, Na Knížecí, Roztyly, Zličín a Želivského, dočasně v ul. Na Valech.

Lanová dráha na Petřín je součástí systému Pražské integrované dopravy a zajišťuje spojení mezi Újezdem, Nebozítkem a Petřínem. Jde o kolejovou dráhu délky 510 m překonávající výšku cca 130 m.

Na území Troji v areálu zoologické zahrady je lanová dráha pro návštěvníky zahrady. Na Smíchově je lanová dráha součástí hotelového areálu Mövenpick.

Kombinovaný způsob osobní dopravy, při němž cestující pro dosažení cíle své cesty používají osobní automobil a dále pak pokračují hromadnou dopravou, tzv. systém "Park and Ride" (P+R), není v potřebné míře dosud zrealizován. Stávající územní plán předpokládal, že v roce 2010 budou v provozu záchytná parkoviště P+R celkem asi ve 45 lokalitách, přičemž uvažovaná kapacita měla být cca 12-14 tis. stání. V současnosti je v provozu 17 parkovišť P+R s celkovou kapacitou 2 893 stání pro základní funkci (tento údaj nezahrnuje stání pro invalidy, rezidenty a jiné účely). Mimo území města není systém záchytných parkovišť P+R realizován. V některých lokalitách jsou záchytná parkoviště P+R doplněna o stání K+R – zálivy pro krátkodobé zastavení osobních automobilů umožňující nástup, resp. výstup spolucestujících.

6.2.2 KONCEPCE VEŘEJNÉ DOPRAVY OSOB

Hlavním motivem návrhu koncepce veřejné dopravy osob je vytvořit udržitelný a atraktivní systém veřejné dopravy osob, zejména kolejové dopravy jako nosného prvku, který by byl pro město finančně únosný a zároveň maximálně efektivní. Pro definování takovéto koncepce byla vytvořena při Útvaru rozvoje hl. m. Prahy za účasti Dopravního podniku hl. m. Prahy, ROPID a dalších organizací pracovní skupina „Aktualizace koncepce veřejné dopravy osob v Praze pro nový územní plán“. Výsledkem je společný program rozvoje veřejné dopravy „**Praha kolejová**“, který se stal výchozím podkladem pro návrh koncepce veřejné dopravy osob.

Jedním ze zásadních momentů stanovené koncepce veřejné dopravy osob je chápání městské železnice jako integrální součásti městské hromadné dopravy osob v Praze a tomu odpovídající vytvoření podmínek. Nová koncepce je postavena na spolupráci čtyř prvků systému - metra a železnice jako základních prostředků kapacitní kolejové dopravy a tramvajové a autobusové dopravy jako doplňkových systémů. V té souvislosti se upouští od některých záměrů, které se doposud v území prostorově i funkčně dublovaly. Snahou je rovněž maximálně uplatňovat výhodné přestupní vazby, doplněné o systémy záchytných parkovišť P+R ve vnějším pásmu města nebo v kontaktu s kapacitními komunikacemi (Pražský okruh, Městský okruh) a s kolejovými systémy veřejné dopravy.

Metro

Rozvoj sítě metra je vymezen a determinován do značné míry rozhodnutími a započatou přípravou z minulých období. Projekčně již připravované stavby jsou v souladu s koncepcí územního plánu a jsou takto převzaty s určitými upřesněními. Výhledová síť metra je koncipována na bázi samostatných tras jako otevřený systém umožňující jeho další rozvoj. Cílová síť metra bude postavena na čtyřech trasách (A, B, C, D).

Územní plán v souladu s popsány cíli koncepce i ZUR hl. m. Prahy vymezuje následující trasy metra:

Trasa A v rozsahu Depo Hostivař – Motol, ve variantě je vymezena trasa územní rezervy pro větve trasy A v úseku Motol – Bílá Hora – Letiště Ruzyně / Zličín.

Trasa B v rozsahu Černý Most – Zličín s větvením Stodůlky – Západní Město (Horka), celkem 28,9 km a 25 stanic; z toho k realizaci v návrhu 2,0 km a 1 stanice.

Trasa C v rozsahu Háje – Výstaviště Letňany, celkem 23,2 km a 20 stanic; z hlediska návrhu ÚP dokončena.

Trasa D v rozsahu Depo Písnice – Náměstí Míru, celkem 10,8 km a 10 stanic; vše k realizaci v návrhu územního plánu.

V rozsahu Náměstí Míru – Hlavní nádraží – Náměstí Republiky, celkem 2,3 km a 2 stanice, je vymezena trasa **územní rezervy** pro ověření možnosti budoucího pokračování trasy D metra do centra města.

V rozsahu Náměstí Republiky – Olšanská (dříve Basilejské náměstí) je ve variantě vymezena trasa **územní rezervy** pro ověření možnosti budoucího pokračování trasy D metra z centra města na Žižkov.

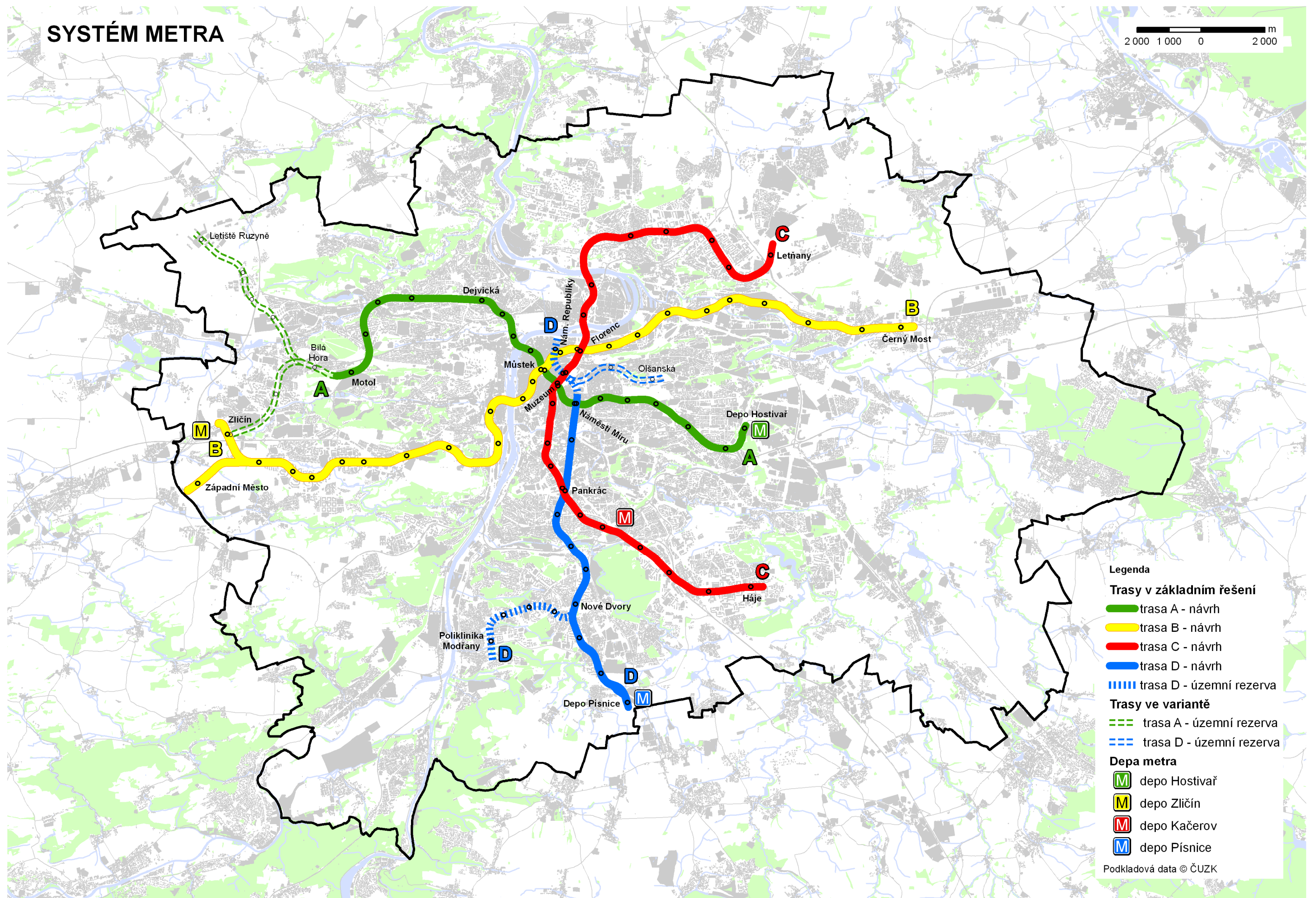
V rozsahu Nové Dvory – Poliklinika Modřany, celkem 4,1 km a 4 stanice, je vymezena trasa **územní rezervy** pro ověření možnosti budoucího pokračování trasy D metra formou větve.

V západní části trasy A metra se připravuje výstavba provozního úseku V. A Dejvická – Motol, délky cca 5,7 km. Větve trasy A v úseku Motol – Letiště Ruzyně / Zličín jsou doloženy v územním plánu ve variantě jako územní rezervy. V západní části trasy B metra je doplněn úsek, využívající založené odbočky za stanicí Stodůlky, propojující trasu B metra s rozvojovým územím Západního Města (lokalita Horka) a terminálem veřejné dopravy ve vazbě na Pražský okruh. Zprovoznění větve trasy metra B (Stodůlky – Západní Město) podmiňuje novou výstavbu v území Západního Města.

Předpokládá se postupná výstavba trasy D metra etapizovaná na úseky I. D1 Pankrác – Nové Dvory, I. D2 Nové Dvory – Depo Písnice a následně I. D3 Náměstí Míru – Pankrác. Trasa D je nově vedena přes stanici Nemocnice Krč a poloha stanice Nové Dvory je upravena tak, aby bylo možné založit větvení trasy směrem na Kamýk a Modřany (ul. Durychova, Lhotecká – viz také územní rezerva). Konečnou stanicí je Depo Písnice, která prodlužuje provozní úsek trasy D s cestujícími do terminálu regionální i dálkové autobusové dopravy s parkovištěm P+R pro příměstskou oblast, Terminál je vymezen v sousedství depa Písnice na jižním okraji Prahy. Mezi terminálem u depa Písnice a jižní hranicí Prahy územní plán definuje koridor pro příměstskou autobusovou dopravu (Metrobus), který je potenciálně využitelný i pro jiný dopravní prostředek veřejné dopravy.

Oproti platnému územnímu plánu odlišné řešení nové trasy D nabídne přestupní vazby na všechny trasy metra (Pankrác C-D, Náměstí Míru A-D, Hlavní nádraží C-D a Náměstí Republiky B-D). Zároveň trasa D nabídne lepší dojížděku do centra města s vysokou koncentrací pracovních míst.

Vymezení územních rezerv tras metra je liniové (schematizující) na podkladě dostupných materiálů, ačkoli je třeba uvažovat o koridorech, kde budou plochy s rozdílným využitím případně dotčeny hloubenými tunelovými úseky tras metra a stanicemi, resp. průmětem staveb nebo zařízení stavenišť v nezbytném rozsahu na úrovni terénu. V koridorech územních rezerv tras metra bude budoucí využití stanoveno na základě studijního prověření.



Tramvajová doprava

Územní plán předpokládá výrazný rozvoj tramvajové sítě, její modernizaci, výraznější oddělení od souběžné automobilové dopravy v problémových úsecích s cílem zvýšit cestovní rychlost tramvajové dopravy alespoň na úroveň dopravy autobusové, zvýšit atraktivitu tramvajové dopravy jako spolehlivého ekologického dopravního systému a zvýšit její podíl v dělbě přepravní práce.

Při srovnání provozních nákladů jednotlivých druhů hromadné dopravy vychází tramvajová doprava nejlépe a je schopna přepravovat velké soustředěné přepravní proudy cestujících. Aby tramvajová doprava mohla zabezpečit obsluhu také v okrajových částech města, je třeba nabídnout především atraktivní časovou dostupnost spádových oblastí, tím i zvýšit její podíl v dělbě přepravní práce.

V územním plánu jsou v souladu s popsány cíli koncepce i Zásadami územního rozvoje Prahy navrženy nové tramvajové trati dle tabulky *Návrh sítě tramvajových tratí*.

Pro potřeby tramvajové dopravy jsou vymezeny tramvajové vozovny Motol, Vokovice, Kobylisy, Hloubětín, Žižkov, Pankrác, nová vozovna Spořilov (při ulici Chodovské u Odstavného nádraží jih) a vozovna Modřany (ve variantě neuvažovaná).

Ke zvýšení atraktivity tramvajové dopravy jsou v územním plánu vymezeny nové úseky tramvajových tratí. V mnoha případech nahrazují nové tramvajové tratě zatížené autobusové trasy. Rozšířená tramvajová síť na území města kromě tradičních radiálních tras včetně rozšíření jejich nabídky vytváří nové tramvajové tangenty nabízející atraktivní a rychlé tangenciální propojení významných částí města mimo jeho centrální oblast. Tyto nové významné trasy tvoří východní tramvajová tangenta (Jižní Město – Spořilov – Vršovice – Žižkov – Libeň – Kobylisy), jižní tramvajová tangenta (Smíchov – Dvorce – Budějovická / Pankrác – Michle), severní tramvajová tangenta (Dejvice – Podbaba – Troja – Bohnice). Tyto trasy umožní odlehčit přetížené přestupní body v centrální části města.

Tabulka: *Návrh sítě tramvajových tratí*

Ev. číslo	Popis tramvajové trati	Stav	Poznámka
1	Podbaba – Nádraží Podbaba	návrh	1, 2
2	Tramvajový most Zličov – Dvorce	návrh	1, 2
3	Václavské náměstí (Jindřišská / Vodičkova) – Vinohradská / Škrétova	návrh	1, 2
4	Opletalova	návrh	1
5	Sídliště Barrandov – Holyně – Slivenec	návrh	1, 2
6	Na Veselí – Pankrác – Budějovická – Dvorce	návrh	1, 2
7	Divoká Šárka – Sídliště Dědina – Nádraží Ruzyně	návrh	1, 2
8	Dejvice – Troja	návrh a územní rezerva	2 ¹⁾
9	Eden – Bohdalec – Spořilov – Opatov – VŠ koleje JM	návrh	1, 2 ²⁾
10	Opatov – Háje	návrh	1, 2
11	Budějovická – BB centrum – Michle	návrh	1, 2
12	Vinohradská – Vršovická (přes areál FN Královské Vinohrady)	návrh	2 ³⁾
13	Nádraží Podbaba – Suchdol	návrh	1, 2
14	Sídliště Modřany (Levského) – Libuš (stanice metra D)	návrh	1, 2
15	Na Florenci	návrh	1, 2
16	Podjezd žel. zastávky Zahradní Město a nová smyčka	návrh	1, 2 ⁴⁾
17	Olšanská (Jana Želivského) – Sídliště Habrová (Jarov)	návrh	1, 2
18	Nové tramvajové trati Holešovice – Bubny-Zátory	návrh	1, 2
19	Sídliště Habrová (Jarov) – Malešice – Depo Hostivař	návrh	1, 2
20	Ústřední dílny DP – Průmyslová – Kutnohorská – rozvojové území Štěrboholy	návrh	1, 2
21	Nádraží Hostivař – Dolní Měcholupy – Štěrboholy	návrh	1, 2
22	Nádraží Ruzyně – Dlouhá Míle – Terminál Jih	návrh	1, 2
23	Kobylisy (metro C) – Bohnice	návrh	1, 2
24	Nádraží Modřany – Komořany	územní rezerva	1, 2
25	Bílá Hora – Sídliště Řepy	územní rezerva	1
26	Kukulova	územní rezerva	1, 2
27	Rozvojové území Štěrboholy – rozvojové území Dubeč	územní rezerva	1
28	Želivského – Eden	územní rezerva	1
29	Počernická	územní rezerva	1, 2
30	Opatov–Šeberov–Čestlice	územní rezerva	1, 2
31	Dejvice – Troja	územní rezerva	1 ⁵⁾
32	Bolzanova – Hlavní nádraží – Muzeum (Vrchlického sady)	návrh	2 ⁶⁾
33	Vršovická (Eden) – Bohdalec – Chodovská	návrh	2 ²⁾
34	Rozvojové území Štěrboholy – rozvojové území Dubeč	návrh	2 ⁷⁾

Poznámka.: 1 ... základní návrh, 2 ... varianta

¹⁾ Ve variantě; úsek Podbaba – etapová smyčka u severního vstupu zoologické zahrady je v návrhovém horizontu a pro pokračování od zoologické zahrady k ulici K Pazderkám je vymezena územní rezerva.

Alternativní tramvajová trať k TT Dejvice – Troja (č. 31)

²⁾ Úsek trasy Vršovická (Eden) – Bohdalec – Chodovská je řešen variantně.

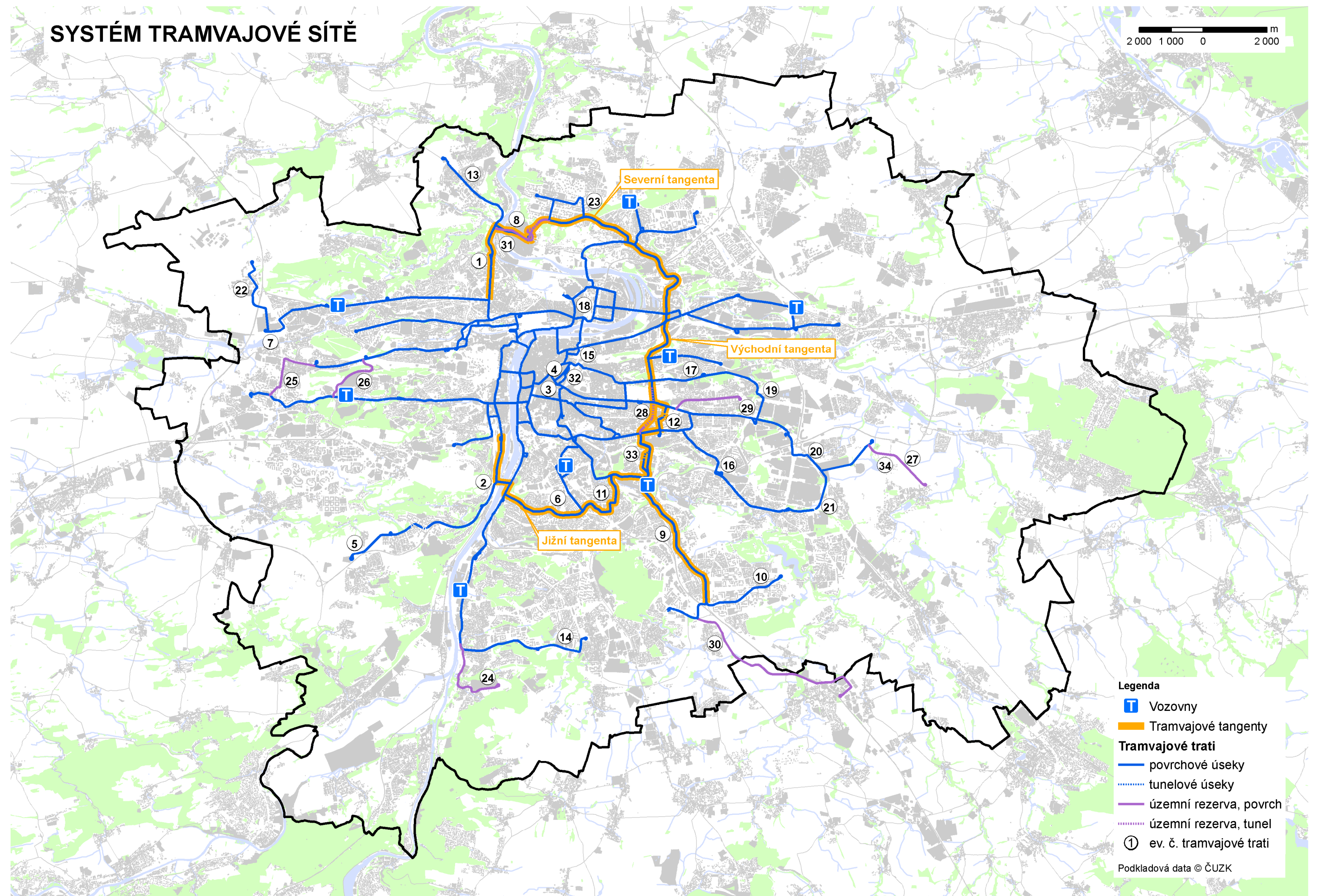
³⁾ Ve variantě alternativní tramvajová trať k TT Želivského – Eden (č. 28).

⁴⁾ Ve variantě odlišné řešení.

⁵⁾ TT v základní variantě; alternativní tramvajová trať k TT Dejvice – Troja (č. 8).

⁶⁾ Ve variantě alternativní tramvajová trať k TT Opletalova (č. 4).

⁷⁾ Ve variantě změna stavu – v návrhovém horizontu jako součást etapizace území.



Autobusová doprava

Městskou autobusovou dopravu je navrženo do budoucna částečně redukovat a nahrazovat ji kolejovými systémy MHD. Městská autobusová doprava bude zajišťovat zejména plošnou obsluhu území, bude sloužit jako návazná doprava k metru, železnici a tramvajové dopravě, bude plnit též funkci tangenciálních spojení v území s nižším zatížením. Předpokládá se snižování autobusových spojů v souběhu s tramvajovou dopravou. Snižování počtu spojů městské autobusové dopravy v souvislosti s rozvojem tramvajové sítě a metra by mělo přispět ke zlepšení kvality životního prostředí ve městě. Naopak v přepravních směrech, které nemají adekvátní náhradu v kolejové dopravě, se předpokládá na území města vytvoření systému metrobuse, tedy expresních městských autobusových spojů pro zatraktivnění autobusové dopravy vyšší cestovní rychlostí s uplatněním preferencí v rámci dopravy na komunikacích.

Regionální autobusová doprava integrovaná v rámci PID stejně jako linková autobusová doprava dálková bude v hl. m. Praze směřována převážně k sektorovým terminálům autobusové dopravy, umístěným v kontaktu s kolejovou veřejnou městskou dopravou ve vazbě na nadřazený komunikační systém zejména ve vnějším pásmu města.

Provozní zázemí pro městskou autobusovou dopravu budou tvořit stávající garáže Kačerov, Klíčov, Řepy a nově navrhované garáže v lokalitě při Chodovské ulici mezi Městským okruhem a Odstavným nádražím jih, které nahradí garáže na Bohdalci navrhované ke zrušení. Provozně-technické zázemí pro autobusovou MHD bude zajištěno rovněž v areálu Ústředních dílen DP Praha, a. s., v Malešicko-Hostivařské oblasti.

Nejvýznamnější terminály příměstské a vnější autobusové dopravy budou v lokalitách Florenc, Černý Most, Letňany, Dlouhá Míle, Zličín, nádraží Smíchov, Depo Písnice, další terminály budou v lokalitách Suchdol, Západní Město - Horka, Opatov, Depo Hostivař, Horní Měcholupy, nádraží Holešovice.

Mezinárodní autobusová doprava a vybrané dálkové vnitrostátní autobusové linky budou soustředěny na autobusové nádraží Florenc.

Tabulka: Terminály příměstské a vnější autobusové dopravy

Označení	Sektor města	Stav	Vazby
Letňany	sever	současný stav	metro
Smíchovské nádraží	jihozápad	současný stav návrh	metro, železnice
Depo Písnice	jih	návrh	metro
Opatov	jih	návrh	metro
Zličín	západ	návrh	metro
Západní Město (Horka)	západ	návrh	metro
Suchdol	severozápad	návrh	tramvaj
Černý Most	severovýchod	současný stav	metro
Depo Hostivař	východ	současný stav	metro, železnice
Horní Měcholupy	východ	návrh	železnice
Florenc	centrum	návrh	metro, železnice
Nádraží Holešovice	severozápad	současný stav	metro, železnice
Dlouhá Míle	severozápad	návrh	železnice, metro

Lanové dráhy

Lanová dráha Újezd – Petřín doplňuje systém pražské integrované dopravy na území města. Plán vymezuje rozšířenou nabídku lanových drah v Praze o lanové dráhy Radlice – Dívčí hrady, Podolí – Kavčí hory, které by se v budoucnu měly rovněž stát součástí systému pražské integrované dopravy a doplnit chybějící dopravní vazby v území.

Lanová dráha Újezd – Petřín je potvrzena v současném rozsahu.

Lanová dráha Radlice – Dívčí hrady vytvoří nabídku dopravní trasy překonávající značný výškový rozdíl mezi stanicí metra Radlická, koncovou zastávkou tramvaj v Radlicích a vrcholovou částí Dívčích hradů. Území Dívčích hradů s mimořádným přírodním a panoramatickým potenciálem je vhodné pro krátkodobou rekreaci pro obyvatele Prahy v těsné blízkosti centra města. Lanová dráha umožní toto území za uvedeným účelem lépe zpřístupnit.

Lanová dráha Podolí – Kavčí hory vytvoří nabídku dopravní trasy překonávající značný výškový rozdíl mezi Podolským nábřežím a náhorní partií Kavčích hor při hranici plaveckého areálu Podolí. S ohledem na velmi náročné územně-technické podmínky ve vymezené trase bude třeba volit vhodný typ lehké lanovky, která nebude mít negativní dopad na pohledově exponovaný svah Kavčích hor.

Potvrzena je lanová dráha v areálu zoologické zahrady v Troji, která slouží jejím návštěvníkům i lanová dráha na vrch Mrázovka u hotelu Mövenpick na Smíchově.

Parkoviště P+R

Kombinovaný způsob přepravy osobním automobilem a městskou hromadnou dopravou (systém P+R) snižuje počet radiálních cest osobních automobilů, počet zaparkovaných vozidel v centru města a přispívá ke kvalitě životního prostředí. Záchytná parkoviště P+R nabízejí ekonomičtější a zpravidla i časově přijatelnější uskutečnění cest do centra a střední části spádového města.

V následujícím období lze očekávat zvýšení zájmu o záchytná parkoviště při železnici, což souvisí se zaváděním taktové železniční dopravy po definovaných linkách s plnou integrací do PID, které obsluhují metropolitní region, a zároveň zhoršující se situací na radiálních vstupech do města spolu s postupem uplatňování regulačních opatření vůči automobilové dopravě v centrální části města.

Princip záchytných parkovišť v zásadě vylučuje jejich umísťování uvnitř území vymezeného Městským okruhem. Záchytná parkoviště při železnici v okrajových částech města by měla sloužit podobně jako v regionu místní dopravy. Kapacitní – objektová – parkoviště v hl. m. Praze budou lokalizována při celoměstsky významných terminálech veřejné dopravy a u stanic metra, kde plošné povrchové řešení záchytných parkovišť je s ohledem na urbanistický význam území neefektivní.

Jednotlivým lokalitám je přiřazena bilance požadovaného počtu stání, která je závazná a je stanovena jako minimální přípustná. Stavby ve funkčních plochách s rozdílným využitím, kde je realizace parkoviště v systému P+R předepsána značkou, musí zahrnout realizaci kapacit parkovacích stání v systému P+R, anebo ponechat prostorovou rezervu, která zároveň vyhoví regulativům prostorové regulace, vztahující se na dotčené pozemky. V případě etapizace musí řešení umožňovat budoucí rozšíření kapacity. Nároky stanoví tabulka *Nároky na počet stání*.

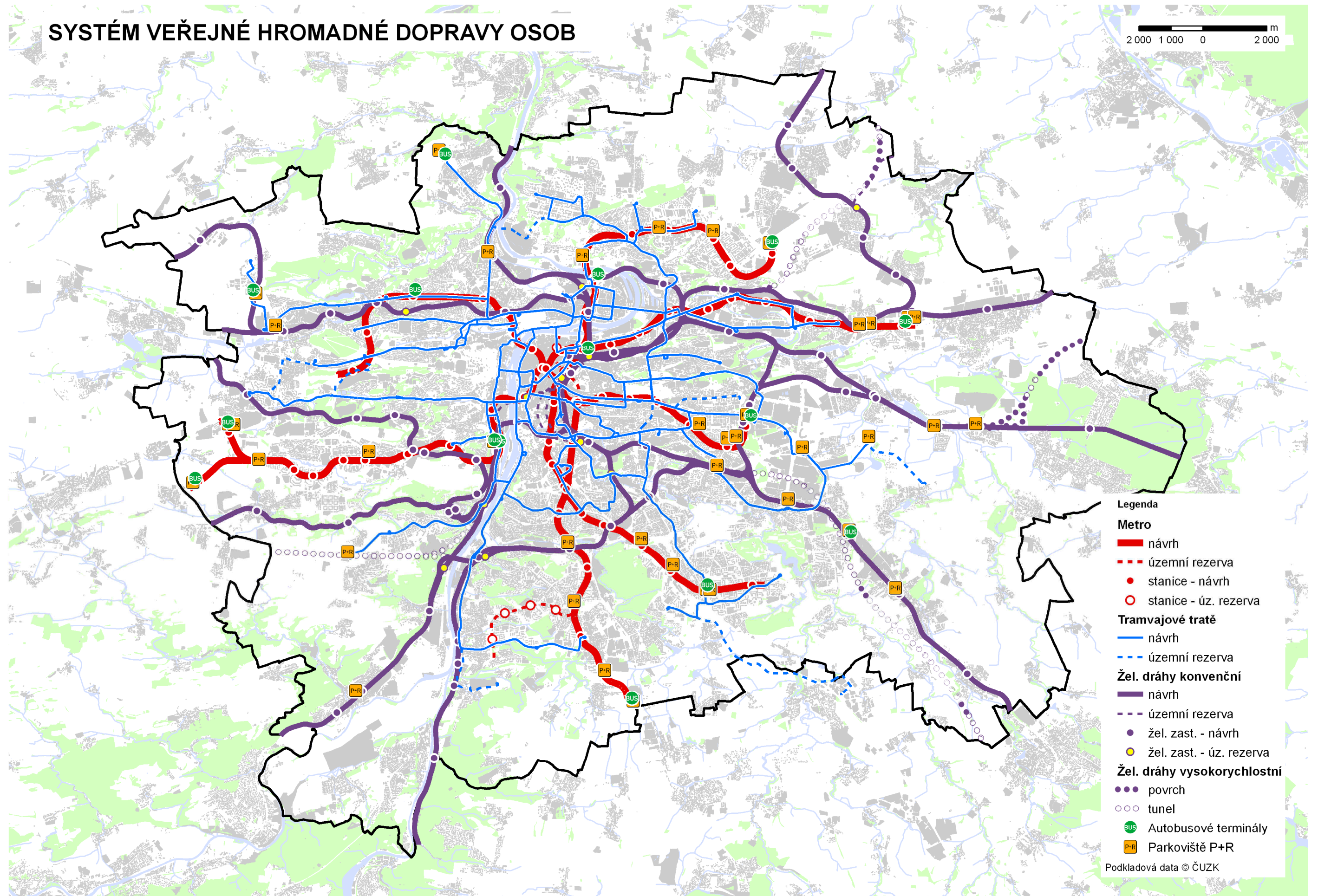
Jako doplnění systému kombinované přepravy osob se předpokládá realizace stání K+R pro krátkodobé zastavení u vhodných stanic kapacitní kolejové dopravy.

Tabulka: *Nároky na počet stání*

Evidenční číslo lokality	Lokalita	Požadovaná kapacita		Typ parkoviště
		etapa	návrh	
1	Dlouhá Míle	690	1000	plošné/objekt
2	Nádraží Ruzyně	240	240	plošné
3	Podbaba	500	500	integrováný objekt
4	Troja	500	500	plošné/integrovaný objekt/objekt
5	Suchdol	170	170	plošné/objekt
6	Ládví	200	200	integrováný objekt
7	Střížkov	200	200	integrováný objekt
8	Letňany	680	680	objekt
9	Rajská zahrada I	65	65	plošné
10	Rajská zahrada II	90	90	plošné
11	Černý Most I	1000	1000	objekt
12	Černý Most II	130	130	plošné
13	Depo Hostivař	600	1200	objekt
14	Skalka I	105	140	objekt
15	Skalka II	70	70	plošné
16	Strašnická	90	180	plošné/objekt
17	Průmyslová	150	300	plošné/objekt
18	Štěrboholská radiála	190	190	plošné/integrovaný objekt
19	Běchovice	100	300	plošné
20	Běchovice-střed	250	250	objekt
21	Zahradní Město	130	130	plošné
22	Nádraží Hostivař	75	75	plošné
23	Horní Měcholupy	350	350	plošné
24	Uhřetěves	350	350	plošné
25	Chodov	660	660	integrováný objekt
26	Opatov I	300	300	integrováný objekt
27	Opatov II	700	700	integrováný objekt
28	Nádraží Krč	300	300	objekt
29	Nové Dvory	150	150	plošné/integrovaný objekt
30	Roztyly	300	300	integrováný objekt
31	Písnice	400	400	plošné/integrovaný objekt
32	Depo Písnice	800	800	plošné/objekt
33	Radotín	150	150	objekt
34	Slivenec	105	105	plošné
35	Smíchovské nádraží	500	500	objekt
36	Nové Butovice	200	750	objekt/integrovaný objekt
37	Stodůlky	400	400	plošné/integrovaný objekt/objekt
38	Západní Město	420	550	plošné/objekt
39	Zličín I	700	700	objekt
40	Zličín II	1000	1000	objekt

SYSTÉM VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY OSOB

2000 1000 0 2000 m



Legenda

Metro

- návrh
- - - územní rezerva
- stanice - návrh
- stanice - úz. rezerva

Tramvajové tratě

- návrh
- - - územní rezerva

Žel. dráhy konvenční

- návrh
- - - územní rezerva
- žel. zast. - návrh
- žel. zast. - úz. rezerva

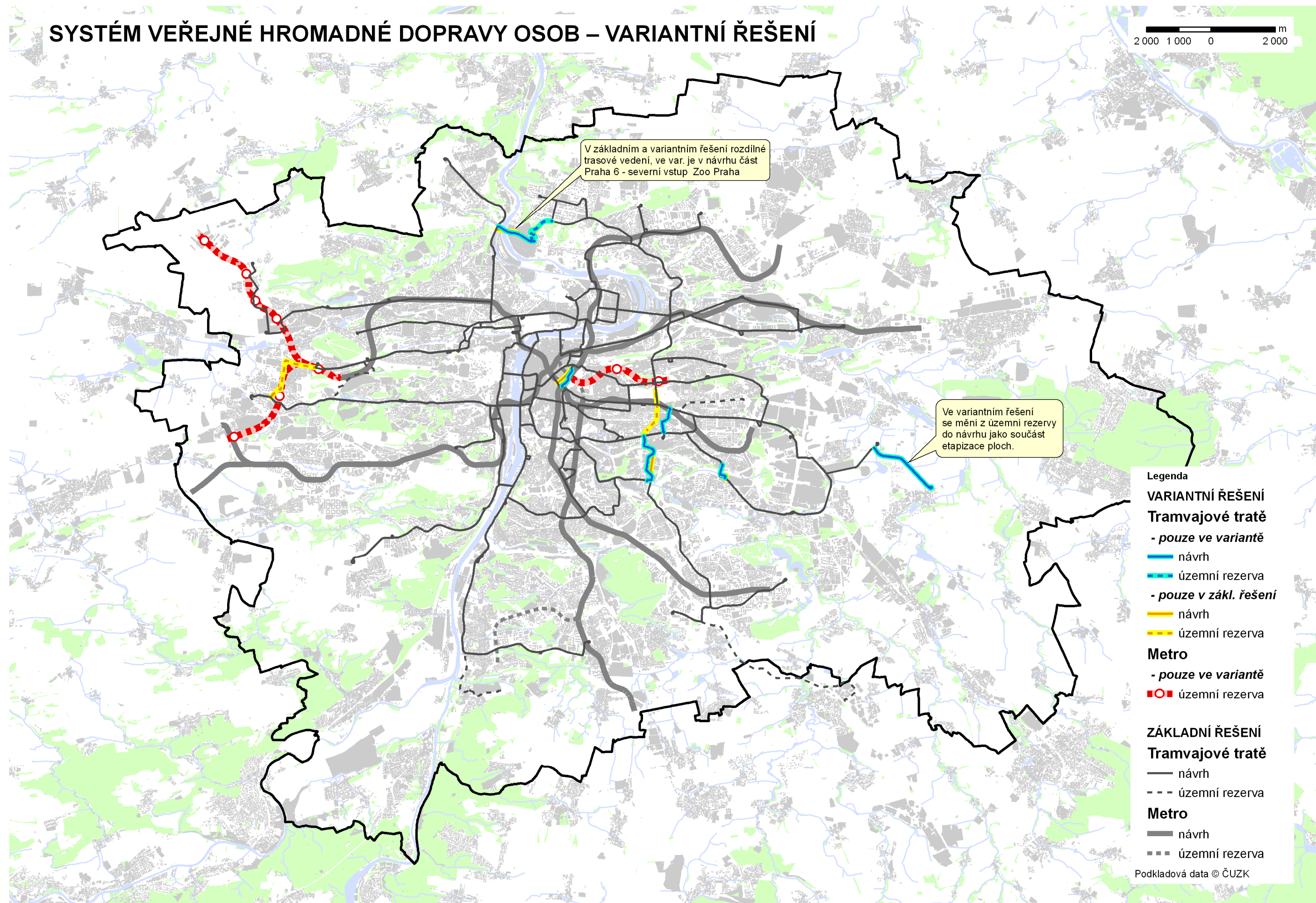
Žel. dráhy vysokorychlostní

- povrch
- ○ ○ tunel

- BUS Autobusové terminály
- P+R Parkoviště P+R

Podkladová data © ČUZK

SYSTÉM VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY OSOB – VARIANTNÍ ŘEŠENÍ



6.3 Železniční doprava

6.3.1 VÝCHOZÍ STAV

Do železničního uzlu Praha ústí 10 železničních tratí, přičemž 6 z nich je součástí evropského systému železničních magistrál na základě dohod AGC a AGTC. Délka tratí na území hl. m. Prahy činí více než 200 km, pro osobní dopravu slouží cca 145 km tratí. Železniční stanice s největším obratem cestujících jsou Praha hlavní nádraží, Masarykovo nádraží a nádraží Smíchov. V současné době probíhá přestavba železničního uzlu Praha, část staveb je ve fázi realizace (úseky Praha-Libeň - Praha-Běchovice, Strančice - Praha-Hostivař), část v různém stupni přípravy (úseky Praha-Bubny - Praha-Holešovice, Praha-Běchovice - Úvaly).

V posledním desetiletí výrazně rostla poptávka po osobní železniční dopravě ze strany objednavatelů (stát, kraj). Již dnes se požadavky na kapacitu dopravní cesty prakticky rovnají odhadům na roky 2010-2015. Došlo již téměř k plné integraci železnice do PID, a tím byla splněna jedna ze základních podmínek rozvoje tohoto dopravního systému. V cestě naplnění všech cílů však stojí nedostatečná kapacita některých tratí a absence segregace jednotlivých segmentů železniční dopravy. Z hlediska dopravní infrastruktury má v poslední době klíčový význam zprovoznění tzv. "nového spojení", které dalo železniční dopravě v centru Prahy novou kvalitu.

Železniční infrastruktura v Praze v současnosti nedisponuje potřebným technologickým vybavením pro moderní přepravní služby (např. logistické terminály s vazbou na železnici). Nákladní přepravu můžeme rozdělit do tří skupin: tranzitní, tranzitní přepracovávanou v seřaďovací stanici Praha-Libeň a místní, která má odesílací a cílovou, nebo obě stanice v Praze a navazujících stanicích.

Praha zůstává významným místem produkce i spotřeby. V posledních letech stále stoupá objem kombinované nákladní přepravy na železnici, a tím i rostou nároky na zázemí a zařízení tohoto druhu přepravy. Stanice významné pro nákladní přepravu jsou Praha-Hostivař, Krč, Radotín, Uhřetěves a Vršovice. Vlakotvornými stanicemi zajišťujícími obsluhu aglomerace jsou Praha-Libeň, Kralupy nad Vltavou a Beroun.

6.3.2 KONCEPCE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Koncepce železniční dopravy je tvořena železničním systémem konvenční železnice a systémem vysokorychlostní železnice včetně zastávek a stanic. Systém konvenční železnice zahrnuje dráhu celostátní, dráhu regionální a vlečky. Uvedená kategorizace železničních drah odpovídá zákonu č. 266/1994 Sb., o dráhách v platném znění. Zařazení jednotlivých tratí se může v průběhu platnosti územního plánu měnit.

Koncepce železniční dopravy na území hlavního města je založena na předpokladu jejího výrazného začlenění do integrovaného systému příměstské a městské veřejné dopravy. Navrhuje se jak výstavba nových tratí, tak modernizace a optimalizace stávajících tratí, výrazné zvýšení počtu železničních zastávek, posílení přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy veřejné dopravy, zlepšení plošné obsluhy území, dodržování standardu kvality a realizace uceleného linkového systému.

Do železničního uzlu Praha je zaústěno současných 10 železničních konvenčních tratí, stávající koncepci železniční dopravy doplní systém vysokorychlostní železnice (VRT – vysokorychlostní tratě) a na jihovýchodě Prahy zaústěná nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova. V územním plánu jsou tratě, které jsou součástí systému vysokorychlostní železnice, vymezeny jako úseky novostaveb navržených v parametrech vysokorychlostní dráhy zvyšující kapacitu hlavních konvenčních tratí segregací dálkové a nákladní dopravy na jedné straně a příměstské dopravy (S linky) na straně druhé.

Do železničního uzlu Praha budou zaústěny vysokorychlostní železniční trati. Do stanice Praha Běchovice bude zaústěna trať VRT Praha – Vídeň / Rakousko, do stanice Praha Vysočany trať VRT Praha – Drážďany / SRN, jižně od stanice Praha-Smíchov vyústí do koridoru železničních tratí u Hlubočep i vysokorychlostní trať Praha – Norimberk / SRN. Vysokorychlostní vlaky ze všech směrů zaústěných do Prahy budou využívat železniční stanici Praha-hlavní nádraží. V centru Prahy je navržena územní rezerva pro výhledový nový koridor železniční dopravy, tzv. "Nové spojení II. etapa, městský železniční tunel." Součástí nových železničních tunelů bude zastávka Praha-Opera, do které bude umožněn příjezd ze směrů od Vršovic, Smíchova, Holešovic, Libně a Vysočan.

Na Masarykově nádraží v etapě dojde k uvolnění zbytných drážních ploch a optimalizaci provozu nádraží, což vytvoří podmínky pro vznik nové urbanistické struktury v tomto území. Etapové řešení obsahuje také záměr komunikačního a informačního propojení Masarykova nádraží se železniční stanicí Praha-hlavní nádraží. Ve výhledu cílový stav předpokládá dosažení nového plně průjezdného systému železničních linek pod centrem města s propojením protilehlých předměstí včetně nových zastávek.

Klíčový význam pro rozvoj železniční dopravy jako rovnoprávného systému veřejné dopravy na území Prahy má optimalizace traťového úseku Praha-hlavní nádraží – Praha-Smíchov zahrnující ztříkolejnění úseku Praha-Smíchov – výhybna Vyšehrad a novou zastávku Praha-Výtoň. Bude tak odstraněno úzké hrdlo celého systému.

Na železniční trati Praha – Česká Třebová se počítá v úseku Libeň-Běchovice s dostavbou 4. koleje, důvodem je budoucí napojení tratě VRT. V souvislosti s provozem vysokorychlostních tratí je v Běchovicích vytvořena územní rezerva pro provozně-technickou základnu sloužící potřebám souprav vysokorychlostních vlaků. Územní plán zachovává seřaďovací stanici Praha-Libeň se zásadním významem pro obsluhu Prahy a jejího napojení na síťovou vlakotvorbu. Stanice je ústředním bodem sítě pro vlakotvorbu „Nadřazeného systému přepravy přednostní zátěže“.

Železniční trať Beroun – Praha-Smíchov je navržena k optimalizaci. V budoucnu bude sloužit hlavně pro příměstskou železniční dopravu. Dálková doprava bude ze současné tratě převedena na novou trať "Nové spojení Praha – Beroun", která se v budoucnu stane součástí VRT Praha – Plzeň/SRN.

Pro železniční trať Praha – Benešov je navrženo dokončení její optimalizace. Od Hostivaře na východ bude v budoucnu sloužit především pro příměstskou železniční dopravu. Pro dálkovou železniční dopravu je navržena nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (tzv. bystřická přeložka). Na území Prahy bude tato nová trať zaústěna do stanice Praha-Zahradní Město s odbočnou větví do stanice Praha-Hostivař. Značná část drážních ploch v prostoru bývalého seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice je uvolněna a navržena pro jiné využití. Na trati Praha – Benešov bude vybudována žst. Praha-Zahradní Město jako významný přestupní uzel veřejné dopravy. Ke zrušení je navržena zastávka Strašnice a stávající úsek tratě mezi Edenem a Zahradním Městem, který je nahrazen novým napřímeným úsekem v posunutě jižnější poloze.

Na železniční trati Praha – Děčín je umístěna nová zastávka Podbaba s přestupem na tramvajovou trať.

Železniční trať Praha – Lysá nad Labem je navržena k modernizaci umožňující v budoucnu segregaci dálkové a příměstské dopravy ve vazbě na výhledovou novou trať Lysá nad Labem – Liberec. Vybudování zastávky Rajská zahrada znamená realizaci přímého přestupu na metro trasy B.

Železniční trať Praha – Turnov je navržena k rekonstrukci za účelem zvýšení dopravní kapacity.

Železniční trať Praha – Hostivice je navržena k rekonstrukci, jejíž součástí bude také zřízení nových nástupišť a zastávek a dojde ke zvýšení dopravní kapacity.

Praha – Rudná je navržena k rekonstrukci za účelem zvýšení dopravní kapacity.

Železniční trať Praha – Dobříš je navržena k rekonstrukci za účelem zvýšení dopravní kapacity, v oblasti Komořan je trať navržena zčásti v nové poloze umožňující realizaci přeložky ulice Komořanské ve stopě dnešní tratě. Dojde tak i posunutí stávající zastávky Komořany.

Železniční trať Praha – Kladno je navržena k modernizaci (zdvoukolejnění a elektrizaci) za účelem zkvalitnění a zatraktivnění příměstské železniční dopravy mezi Prahou, Kladnem a Letištěm Ruzyně, K Letišti Ruzyně návrh předpokládá nový úsek železniční tratě od železniční stanice Praha-Ruzyně. Navrženo je i pokračování nové tratě ze stanice Letiště Ruzyně ve směru Hostivice.

Pro nalezení vhodné stopy a ponechání možnosti realizace kolejového spojení Praha – Brandýs nad Labem / Stará Boleslav je na území Prahy navržen koridor územní rezervy. Realnost tohoto záměru bude ověřena studií.

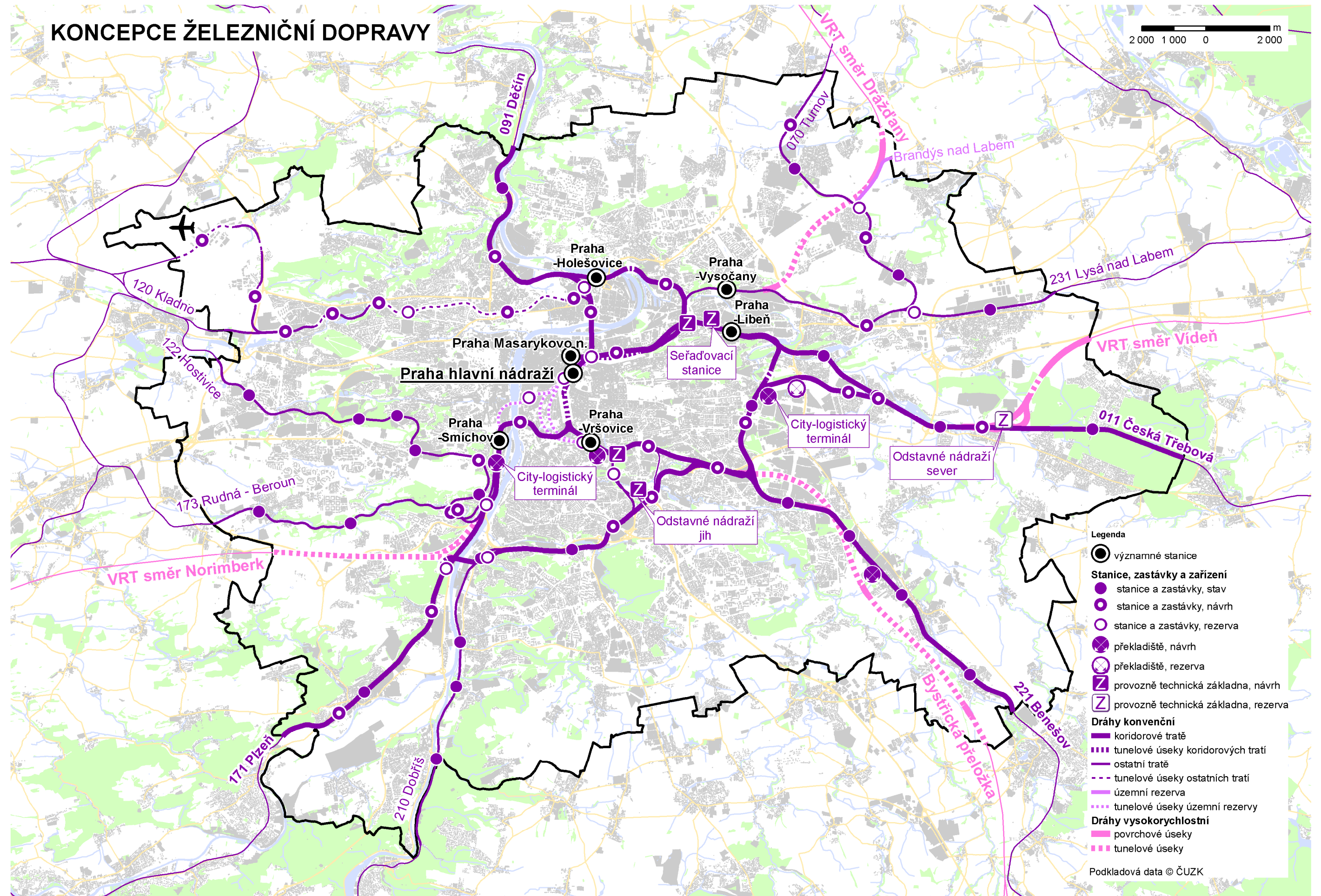
Navržená modernizace traťového úseku Libeň – Malešice zahrnuje mimoúrovňové křížení tratě Praha – Česká Třebová, nové tunelové a kolejové řešení Pod Tábořem a dostavbu 2. traťové koleje v úseku Malešice – Hostivař. Na traťovém úseku Libeň – Malešice je navržena zastávka Praha-Malešice.

Kombinovaná přeprava bude mít na území Prahy zázemí v rozšířeném kontejnerovém překladišti Praha-Uhřetěves, zčásti v Praze-Malešicích jako náhrada za rušené nákladové nádraží Žižkov. Pro rozvoj City-logistiky je navržen city-logistický terminál Praha-Malešice a terminál Praha-Smíchov.

Z důvodů stálého zvyšování nároků na objem železniční dopravy návrh počítá se zvýšením kapacity Odstavného nádraží Jih, využitím stávajících ploch a prostorů k intenzifikaci provozně-technické základny, stejně tak k zajištění potřebného zázemí bude třeba přebudovat depo Libeň.

K areálu spalovny Malešice (ZEVO) je navržena nová vlečka zaústěná do stanice Praha-Malešice.

Železniční zastávky a stanice v plochách s využitím DPZ nad rámec vymezených zastávek a stanic jsou podmíněně přípustné.



6.4 Pěší doprava

6.4.1 VÝCHOZÍ STAV

Enormní nárůst automobilové dopravy v Praze v posledních letech vede k tomu, že dominantním způsobem využívá veřejný prostor a zatěžuje město mnoha negativními dopady. Zásadní otázkou pro pěší dopravu se stává dosažitelnost cílů a bezpečný i pohodlný pohyb městem. Problémem je, že docházkové vzdálenosti se prodlužují a veřejná prostranství jsou do značné míry využita k parkování i pohybu vozidel. Novými bariérami v území se stávají lokality rodinných domů nacházející se na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny. Souvislé bariéry nových rodinných domů (podobně také velkých nákupních center nebo skladových areálů) jsou i vzhledem k historickým vazbám krajiny pro pěší dopravu s rekreačním potenciálem velice problematické.

Pěší doprava se musí dostat zpět na úroveň odpovídající svému významu, protože plní řadu funkcí. Vedle přepravy má funkci společenskou, ekonomickou a v neposlední řadě i zdravotní.

Pěší doprava má významný městotvorný efekt, veřejné prostory bez chodců jsou pouhými dopravními prostory, které neplní městské funkce.

V oblasti ekonomiky přispívá chůze k podpoře lokálních center a služeb. V případě podcenění role a významu pěší dopravy lokální centra i služby upadají a zanikají. Tato skutečnost jako jeden z významných faktorů podporuje soustředění obchodu a služeb do velkých středisek, avšak často s nutností dlouhého cestování, což není vhodné z hlediska životního prostředí, nároků na čas a energie. Ze sociologického hlediska takový stav není příznivý především pro děti a seniory. S poukazem na demografický vývoj spojený se stárnutím obyvatelstva jde o jev zvláště alarmující.

Ve 20. století došlo k prudkému rozvoji automobilové dopravy a řešení jejích potřeb se stalo prvořadou záležitostí. Pěší provoz byl chápán spíše jako samozřejmý doplněk a byl řešen převážně v nejnútnejším rozsahu jen jako nezbytná součást každodenních cest mezi bydlištěm a dopravním prostředkem. Názor na význam a důležitost pěšího provozu pro obyvatele města se začal měnit až koncem dvacátého století a s nástupem nového tisíciletí.

Z průzkumů vyplývá, že až na výjimky docházelo od roku 1963 do roku 2000 k trvalému poklesu počtu chodců, pohybujících se na ulicích centra Prahy. V období 1963–1990 ubýval počet chodců v jednotkách procent, v období 1990 až 2000 už řádově šlo o desítky procent. Intenzity pěšího provozu ve špičkové hodině pracovního dne vzrostly mezi lety 1990 a 2000 pouze na pěších trasách spojujících Pražský hrad a Staroměstské náměstí, což dokládá rostoucí oblibu a návštěvnost Prahy zahraničními a tuzemskými turisty.

Součástí veřejného života jsou i občané s pohybovým nebo orientačním handicapem, kterým se do cesty staví četné překážky. Bezbariérové řešení je přitom nedoceníitelné (a legislativně podložené) nejen osobami trvale zdravotně postiženými, ale také velkou skupinou rodin s malými dětmi a osob byt' jen s dočasným omezením pohybu. V případě bezbariérových úprav lze stále konstatovat, že přes dílčí zlepšení jsou podmínky pro pěší dopravu stále neuspokojivé. Bezbariérová úprava většinou chybí nejen stavbám a zařízením pro dopravu, občanskou a technickou vybavenost, ale nemají ji dosud v potřebném rozsahu chodníky a jejich obrubníky, přechody pro chodce, systémy dopravního a orientačního značení, čekárny a vozidla MHD, parkové cesty.

6.4.2 KONCEPCE PĚŠÍ DOPRAVY

Územní plán stanovuje výrazné zkvalitňování podmínek pro pěší dopravu, její zrovnoprávnění s individuální automobilovou dopravou při přípravě nových staveb a při rekonstrukci stávajících komunikací. Podmínky pro pěší provoz je nepřipustné degradovat v zájmu uspokojení potřeb automobilové dopravy.

Úroveň vytváření vhodných podmínek pro pěší dopravu náleží podrobnějším dokumentům, než je územní plán. Základním předpokladem pro prosazování systémového přístupu k pěší dopravě bude dokument Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy a na jeho základě připravovaný Generel pěší dopravy na území hl. m. Prahy. Cílem obou dokumentů bude zlepšit a zrovnoprávnit podmínky pro rozvoj pěší dopravy na území hl. m. Prahy při přípravě nových staveb a projektů rekonstrukcí stávajících komunikací.

Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy stanovují priority města při podpoře pěší dopravy v rámci dopravního systému města, definují podmínky a vhodná opatření ke zvýšení pohodlí a bezpečí chodců. Generel pěší dopravy na území hl. m. Prahy pak tyto obecné zásady převede do konkrétních situací v místech, kde jsou identifikované problémy, navrhne nové vhodné trasy, a tím usnadní návrh řešení v daných lokalitách. Generel bude postihovat trasy celoměstského významu. Po zpracování Generelu se předpokládá doplnění vybraných významných pěších propojení do územního plánu.

Územní plán vymezuje pouze vybrané významné **koridory významných pěších propojení**, tj. takové linie základní sítě pěších propojení, které nemají náhradu, nebo je jejich existence ohrožena, a jsou důležité k překonání bariér (řeky, žel. trati, průmyslové areály, nesprávně založené komplexy bydlení, liniové trasy technické infrastruktury apod.) a dotvářejí přirozené tahy.

Ve vyznačených koridorech významných pěších propojení se ukládá povinnost zajistit prostupnost územím, případně realizovat infrastrukturu pro pěší dopravu.

Od stanovených koridorů významných pěších propojení se lze při rozhodování v území odchylnit pouze v případech, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného řešení v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení ve stanovených vazbách svým charakterem vyhovující funkci požadovaného pěšího propojení a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru významného pěšího propojení musí být doloženo návrhem alternativního vhodného pěšího propojení v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení pěšího propojení v rámci koridorů ve stopě dle územního plánu.

Zpracování následných korekcí koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchylných řešení a podrobnějších provedení.

6.5 Cyklistická doprava

6.5.1 VÝCHOZÍ STAV

V cyklistické dopravě je klíčovým úkolem úspěšně plánovat nabídku. Tak, jak byly potřeby cyklistů v minulosti redukovány víceméně na její pojmání v rekreační rovině, sílí v posledních letech tlak na vytvoření příznivějších podmínek k širšímu uplatnění cyklistické dopravy pro každodenní cesty za prací, do škol, za sportem apod. Je snaha integrovat cyklistickou dopravu do infrastruktury města.

Cyklistickou dopravu je třeba vnímat jako důležitou alternativu k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a výrazněji by se mohla uplatnit i v regionu. Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má stoupající tendenci a tomuto trendu je třeba přizpůsobovat služby i plánování nabídky v dopravě. Vývoj dopravy v Praze však není z pohledu ochrany životního prostředí a zdraví obyvatel optimální. Silniční motorová doprava, osobní i nákladní, v posledních deseti letech silně vzrostla, zvýšil se počet vozidel a především jejich výkon. Podíl cyklistické dopravy na přepravě osob oproti tomu zůstal na zanedbatelných, resp. nevyjádřitelných hodnotách. Je nutné, aby pozornost byla kromě podpory řešení problémů motorizované dopravy namířena na celé spektrum dopravních modů.

V roce 1993 schválila Rada hl. m. Prahy Konceptci základního systému cyklistických tras na území hl. m. Prahy, která předpokládala realizaci cca 400 km cyklotras. Síť městských páteřních cyklotras spojujících důležité body (nádraží, stanice metra, sportovní stadiony, kulturní památky, vysoké školy atd.) měla být vybudována do roku 2000, nezahrnovala však místní vazby ani rekreační trasy, ty měly být ponechány na iniciativě městských částí. Tuto koncepci převzal a rozšířil Územní plán hl. m. Prahy z roku 1999. V Zásadách dopravní politiky hl. m. Prahy, přijatých ZHMP v roce 1996, byl za jeden z hlavních úkolů stanoven nárůst objemu cyklistické dopravy na několiknásobek. Plánovaný rozsah cyklistických tras se v následujícím období nepodařilo realizovat. V r. 2003 Rada HMP schválila aktualizovaný základní systém cyklistických tras (s prodloužením na cca 440 km) a realizaci posílila výslovným uložením úkolu zohledňovat cyklistickou dopravu při výstavbě a rekonstrukcích pozemních komunikací. Současně vyznačené úseky cyklistických tras z minulých období negarantují řešení tras formou stezek pro cyklisty, pruhů pro cyklisty nebo jiných opatření, která mají být předmětem naplnění koncepce řešení celoměstsky významných tras.

6.5.2 KONCEPCE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTY

Z hlediska územního plánování se potřeba rozvoje bezpečné infrastruktury pro cyklistickou dopravu plošně obsluhující město dotýká především specifikace tras – koridorů, kde se mají příslušná opatření přednostně realizovat. Návrh cyklistické dopravy musí být nedílnou součástí řešení dopravní soustavy města a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu územní plán stanovuje v Praze vytvoření ucelené sítě cyklotras, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb, zahrnující obě funkce cyklistické dopravy - dopravní i rekreační.

Základem vymezeného systému je kategorizace cyklotras, již dříve schválená Radou hl. m. Prahy, přičemž pro úroveň územního plánu jsou vybrány zejména trasy celoměstského významu, tvořené skupinou tzv. páteřních cyklotras (I. třídy) a hlavních cyklotras (II. třídy). Místní úroveň cyklotras (III. třídy) se ponechává mimo závazný regulativ územního plánu jako vrstva vyplývající z místních podmínek. Jako samostatné kategorie lze chápat izolované cyklostezky (nejsou součástí sítě cyklotras, např. okruhy v parcích).

Páteřní cyklotrasy tvoří základní kostru pro cyklistickou dopravu v Praze. Slouží především pro dálkové vztahy uvnitř města i pro spojení se středoečeským regionem. Zajišťují dopravní i rekreační funkci. Pokud možno sledují přirozené linie terénu (vodní toky, terasy), což umožní jejich sklonově příznivý průběh. Osou systému jsou cyklotrasy podél Vltavy, levobřežní a pravobřežní. Na trasy podél Vltavy navazují radiály, vedené především podél potoků, případně po hřebenech. Celý systém páteřních tras propojují severojižní tangenty.

Hlavní (sběrné) cyklotrasy rozšiřují síť páteřních cyklotras. Slouží především dopravní funkci. Zahrnují hlavní osy obsluhy území a vzájemná propojení městských částí. Sledují urbanistické osy, významné linky veřejné dopravy a další směry s vysokou potenciální poptávkou po cyklistické dopravě.

Místní cyklotrasy slouží k plošné obsluze území, zajišťují napojení na celoměstskou síť. Dále zahrnují čistě rekreační trasy s minimálním dopravním významem. Tyto cyklotrasy nejsou v územním plánu obsaženy a jejich realizace se předpokládá v různých plochách s rozdílným způsobem využití v souladu s jejich regulativy.

Kromě vyjádřených tras se předpokládá realizace odpovídajících prvků infrastruktury pro provoz cyklistů dle potřeby v dalších plochách s rozdílným způsobem využitím.

Cyklistické trasy vymezené v územním plánu jsou chápány a předepsány jako **liniové koridory pro kontinuální infrastrukturu vhodně upravenou speciálně pro pohyb cyklistů** (formou cyklistických pruhů a pásů na komunikacích v hlavním i přidruženém dopravním prostoru, samostatných stezek pro cyklisty nebo smíšených stezek pro pěší a cyklisty, přejezdů komunikací, opatření na světelně řízených křižovatkách, provozu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací a v pěších nebo obytných zónách apod.). Ve vyznačených trasách (koridorech) je realizace opatření nezbytná.

Síť **koridorů cyklistické infrastruktury** vychází z principu plánování nabídky vhodné dopravní infrastruktury a vytváření prostředí s vyváženou dopravní obslužností a vyrovnanými podmínkami pro jednotlivé druhy dopravy v souladu s dopravní strategií města i státu.

Koridory cyklistické infrastruktury zahrnují cyklistické trasy sloužící dopravní, rekreační i smíšené funkci, proto souběh koridorů v některých územích a lokalitách není závadou plánu, nýbrž záměrnou koncepcí vyplývající ze znalosti místních podmínek.

Úseky koridorů cyklistické infrastruktury, které reflektují a současně do návrhu potvrzují již realizovaná opatření pro cyklisty, mohou mít charakter polohově přesněji vymezené linie; jinak platí, že jsou v grafice standardně vázány zpravidla na osu komunikace, již má cyklistická infrastruktura sledovat.

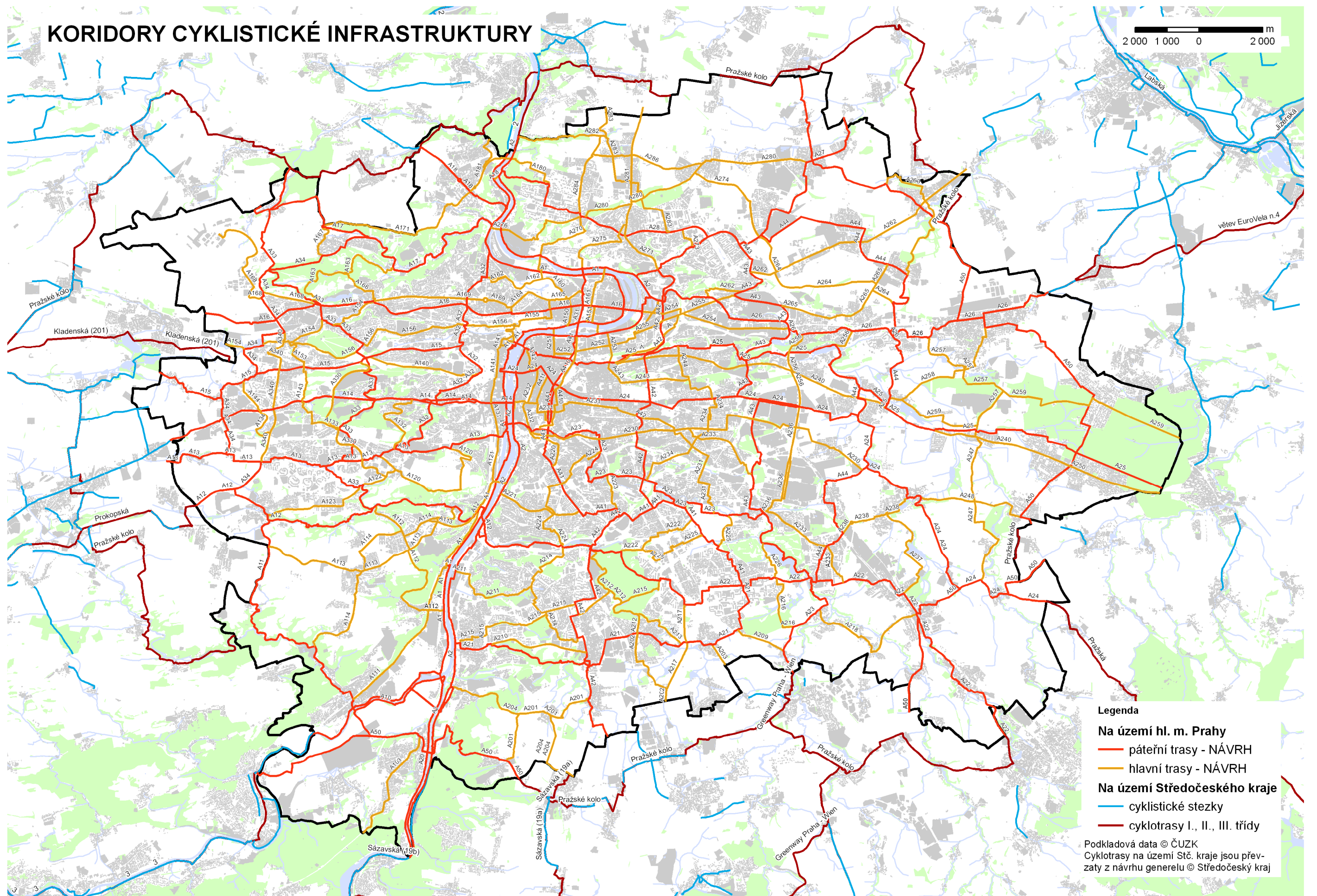
Koridory cyklistické infrastruktury nestanovují konkrétní provedení opatření pro provoz cyklistů a neurčují přesnou polohu či způsob průjezdu cyklistů prostorem místních komunikací, popřípadě v bezprostředně sousedním území, ale stanoví požadavek na řešení místa odpovídající cyklistické infrastruktury.

Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území **odchýlit pouze v případech**, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stanovených trasách, vyhovující svým charakterem dopravní nebo rekreační či smíšené funkci cyklotrasy a všeobecné podmínce regulativů ploch s rozdílným využitím. Odlišné řešení oproti regulativu koridoru cyklistické infrastruktury musí být doloženo návrhem alternativního vhodného řešení stopy v území. V opačném případě trvá nadále požadavek na řešení cyklistické infrastruktury v rámci koridorů v původní stopě dle územního plánu.

Zpracování následných korekcí průběhu koridorů cyklistické infrastruktury se předpokládá v rámci aktualizace územního plánu, zejména na podkladě přijatých odchýlných řešení a podrobnějších prověření.

Tabulka: Páteřní cyklotrasy

Číslo	Průběh cyklistické trasy – cílový stav
A1	Radotín-Hlubočepy-Smíchov-Malá Strana-Holešovice-Stromovka-Podbaba-Sedlec
A2	Zbraslav-Modřany-Braník-Výtoň-Nár. divadlo-Palach. nám.-Těšnov-Libeň. ostrov-Troja-Zámky
A11	Zbraslav-Radotín-Zadní Kopanina-Řeporyje-Stodůlky
A12	Hlubočepy-Prokopské údolí-Řeporyje (Jinočany)
A13	Smíchovské nádr.-Radlická-Nové Butovice-Stodůlky-Třebonice (Rudná)
A14	Anděl-Košíře-Motol-Řepy
A15	Klárov-Pohořelec-Vypich-Bílá Hora-Řepy-Zličín-Sobín
A16	Libeňský most-Bubny-Výstaviště-Stromovka-Dejvice-Veleslavín-Dědina (Hostivice)
A17	Podbaba-Jenerálka-Nebošice-Přední Kopanina
A18	Sedlec-Suchdol-Kozí hřbety (Horoměřice)
A21	Modřany-Libuš-Kunratice-Šeberov-Háje
A22	Braník-Krč-Chodov-Háje-Petrovice-Uhřetěves-Kolovraty (Říčany)
A23	Výtoň-Vršovice-Michle-Záběhlice-Hostivař-Petrovice (Průhonice)
A24	Klárov-Staroměstské nám.-Muzeum-Vinohrady-Malešice-Jahodnice-Dubeč-Královice (Říčany)
A25	Národní divadlo-Můstek-Bulhar-Ohrada-Hrdlořezy- Dolní Počernice-Běchovice-Klánovice (Úvaly)
A26	Libeň-Vysočany-Hloubětín-Černý Most-Horní Počernice
A27	Bílá Skála-Bulovka-Prosek-Letňany-Čakovice
A28	Zámky-Bohnice-Kobylisy-sídlíště Ďáblice-Prosek
A31	Dukelských hrdinů-Výstaviště-Stromovka
A32	Hlubočepy-Jinonice-Košíře-Strahov-Dejvice (výhledové vedení)
A33	Prokopské údolí-Nové Butovice-Motol-Petřiny-Divoká Šárka-Přední Kopanina (Okoř)
A34	Stodůlky-Zličín-Ruzyně-Nebošice
A41	Těšnov-Florenc-Muzeum-Nuselský most-Pankrác-Spořilov-Záběhlice-Háje
A42	(Hodkovice)-Písnice-Libuš-Nové Dvory-Krč-Kačerov-Spořilov-Vršovice-Ohrada-Palmovka
A43	Hostivař-depo Hostivař-Malešice-Hrdlořezy-Hloubětín-Prosek
A44	Petrovice-Dolní Měcholupy-Dolní Počernice-Černý Most-Satalice-Kbely-Letňany
A50	okružní trasa kolem Prahy (km pouze na území hlavního města)



6.6 Letecká doprava

6.6.1 VÝCHOZÍ STAV

Letecká doprava v Praze je provozována na letištích Ruzyně, Kbely, Letňany, Točná, na vrtulníkových letištích (heliportech) a provozních plochách převážně určených pro potřeby Integrovaného záchranného systému (IZS).

Dominantní roli v letecké dopravě v rámci Prahy i celé České republiky z hlediska významu i dopravního výkonu hraje mezinárodní **Letiště Ruzyně**, které je veřejné mezinárodní letiště. Nárůst letecké dopravy na Letišti Ruzyně je rychlejší, než se předpokládalo. Předpokládaný obrat cestujících i zboží na rok 2010 byl již zejména v oblasti osobní dopravy výrazně překročen. Nárůst leteckého provozu na Letišti Ruzyně i jeho rozvoj přitěžuje stávající komunikační síť ve spádovém území vyvolanou automobilovou dopravou a zvyšujícími se nároky na veřejnou dopravu. Letiště Ruzyně postrádá obsluhu kapacitním prostředkem kolejové dopravy. Důsledky nárůstu automobilové dopravy v souvislosti s rozvojem ruzyňského letiště na stávající komunikační síti v severozápadní části města zmírni až zprovoznění Pražského okruhu na severozápadě města a zkvalitnění nabídky veřejné dopravy. Provozní plochy tvoří tři vzletové a přistávací dráhy – RWY 06/24, RWY 13/31 a RWY 04/22. Dráha RWY 06/24 je provozně a parametrově plnohodnotná, RWY 13/31 je parametrově plnohodnotná, avšak s výrazným provozním omezením z důvodu hluku z leteckého provozu, RWY 04/22 parametrově vyhovuje pouze pro provoz malých a středních letadel, nyní již trvale mimo provoz je využívána pouze pro pojezd a parkování letadel.

Letiště Kbely (letecká základna Kbely) je vojenské letiště, které disponuje jednou vzletovou a přistávací drahou RWY 06/24.

Letiště Letňany má statut veřejného vnitrostátního letiště a neveřejného mezinárodního letiště a disponuje dvěma travnatými vzletovými a přistávacími drahami (RWY).

Letiště Točná má statut veřejného vnitrostátního letiště. Kromě plachtařů a motorářů z letiště Točná vzletávají piloti na motorových rovalech, provozuje létání ultralehkých letadel, převládají výcvikové, sportovní, zkušební, ověřovací, školní a vyhlídkové lety.

6.6.2 KONCEPCE LETECKÉ DOPRAVY

Výhledová mezinárodní i vnitrostátní letecká přeprava bude i nadále realizována převážně na **Letišti Ruzyně**. Z důvodů očekávaného dalšího růstu přepravních objemů i kvalitativních nároků na přepravu se stanovuje přestavba části stávajícího dráhového systému, výstavba tzv. paralelní vzletové a přistávací dráhy RWY 06R/24L, která je určujícím prvkem pro rozšíření a úpravy dráhového systému letiště, které zajišťují do budoucna zvýšení kapacity letiště v počtech pohybů letadel a jejich směřování mimo hustě obydlené části města. Realizaci nové paralelní RWY 06R/24L Letiště Ruzyně však územní plán podmiňuje realizací kolejového spojení letiště s centrem Prahy. Vzletová a přistávací dráha RWY 13/31 bude zachována, provoz na ní by měl být pouze výjimečný, a to v případech, kdy paralelní hlavní RWY budou uzavřeny pro nezbytné opravy nebo vznikne extrémní meteorologická situace, která neumožní bezpečné přistání nebo vzlet na jedné z uvedených dvou paralelních drah. Stávající RWY 04/22 bude zrušena.

Významný vliv na snížení negativních důsledků dopravy ve vazbě na Letiště Ruzyně bude mít jeho budoucí propojení kolejovou dopravou s centrem Prahy. Navrhuje se modernizace trati Praha-Kladno s odbočkou na Letiště Ruzyně, ve výhledu s propojením do oblasti Hostivice-Jeneč. Územní plán ve variantě vymezuje také územní rezervu umožňující prodloužení trasy metra A ze stanice Motol na Letiště Ruzyně. Ke zlepšení dopravních vazeb Letiště Ruzyně na okolní komunikační síť je navržena přestavba stávající mimoúrovňové křižovatky Aviatická-R7 do nové, kapacitnější a provozně vyhovující podoby.

Letiště Kbely bude i nadále sloužit převážně vojenským účelům. Stávající vzletová a přistávací dráha letiště Kbely je zachována. Plošný rozsah letiště Kbely je v územním plánu vymezen dle Generelu letecké základny Kbely.

Funkce **letiště v Letňanech** zůstává zachována, vzletové a přistávací dráhy jsou potvrzeny ve stávající poloze. S ohledem na dotčenou lokalitu NATURA 2000 musí činnosti a provoz na letišti Letňany respektovat podmínky vyplývající z ochrany uvedené lokality. Variantně je vymezen plošný rozsah letiště.

Letiště Točná zůstává součástí letištní struktury v Čechách a má stanovenou roli pražské základny sportovního létání a centra letecké výuky i leteckých služeb. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze. K letišti Točná je vymezena upravená trasa přístupové komunikace.

Územní plán v areálech nemocnic umožňuje umístění **heliportů**. Stávající heliporty v areálech nemocnic lze modernizovat. Změna polohy heliportů i návrh nových heliportů pro Integrovaný záchranný systém nejsou podmíněny změnou územního plánu.

6.7 Vodní doprava

6.7.1 VÝCHOZÍ STAV

Vltavská vodní cesta u Mělníka navazuje na labskou vodní cestu. Praha je tak prostřednictvím vltavské a labské vodní cesty napojena v Německu na evropské vodní cesty. Na území hlavního města Prahy tvoří Vltava kanalizovaný tok se soustavou pevných a pohyblivých jezů s plavebními komorami (Modřany, Smíchov, Mánes, Štvanice a Podbaba). V Praze se nacházejí přístavy Holešovice, Libeň, Smíchov, Radotín, sportovní přístav Podolí, významné přístaviště (terminály) osobní vodní dopravy u Palackého, Jiráskova mostu a u Čechova mostu. Vltava je v Praze využívána pro osobní i nákladní dopravu, vodní sporty i rekreačně. Kapacita vltavské vodní cesty je dána kapacitou plavebních komor Podbaba 5,2 mil. t/rok a plavební komorou Smíchov 2,8 mil. t/rok.

Hlavní přístaviště osobních lodí je mezi Palackého a Jiráskovým mostem a u Čechova mostu při náplavkách na pravém vltavském břehu. Osobní vodní dopravě slouží na území hl. m. Prahy také pět přívozů přes Vltavu. Pražské přívozy zaznamenávají trvalý nárůst počtu cestujících a postupně zaujaly pevné místo v systému Pražské integrované dopravy.

K překládce zboží se v Praze využívají především přístavy Holešovice, Smíchov a Radotín. Přístav Libeň v současné době prakticky není pro nákladní vodní dopravu využíván. Pro nákladní vodní dopravu a další činnosti související s nákladní vodní dopravou jsou dále u řeky příležitostně mimo přístavní areály využívána i překladiště.

6.7.2 KONCEPCE VODNÍ DOPRAVY

Klíčové pro funkčnost vodní dopravy je zachování potřebného rozsahu ploch pro vodní dopravu a respektování vymezeného koridoru vodní cesty. Vodní doprava i nadále bude plnit funkce osobní, nákladní i rekreační.

Osobní vodní doprava

Atraktivita Prahy zejména v centrální oblasti vyvolává vysokou poptávku po rekreační osobní vodní dopravě po Vltavě spojenou s vyhlídkovými okruhy. Lze očekávat i zvýšený zájem o pravidelné linkové plavby, protože okolí řeky představuje atraktivní prostředí se zachovanými přírodními hodnotami v úseku Praha-Slapy i Praha-Mělník.

Pro osobní vodní dopravu jsou vymezeny terminály na pravém břehu Vltavy u Palackého, Jiráskova a Čechova mostu, přístav Libeň. V období povodňových stavů bude k ochraně osobních lodí využívána i část ochranných přístavů.

Pro sportovní a rekreační soukromá plavidla jsou vymezeny části přístavů Libeň, Smíchov, přístav Podolí, nový přístav v Braníku i část rozšířeného a modernizovaného přístavu v Radotíně.

Podmíněně přípustná jsou přístaviště osobní a rekreační vodní dopravy.

Nákladní vodní doprava

Uplatnění nákladní vodní dopravy v Praze je do značné míry limitováno vybavením obchodních (nákladních) a ochranných přístavů na území města, disponibilní kapacitou a parametry plavebních komor. S ohledem na tyto skutečnosti je výrazné využití nákladní vodní dopravy v Praze relativně omezeno, přesto je nutné zachovat podmínky pro její provozování.

Přístav Holešovice bude i nadále ochranným a obchodním přístavem, se zachováním všech přístavních funkcí s významem pro nákladní vodní dopravu v Praze. V přístavu bude zachováno rovněž potřebné servisní zázemí včetně lodního výtahu v čele přístavního bazénu. Pozitivní je, že přístav má napojení na železniční dopravu, a to železniční stanici Praha-Holešovice. Vlečku do přístavu Holešovice územní plán potvrzuje.

Rozšířený **přístav Radotín** je vymezen tak, aby mohl plnit obchodní funkci, ochrannou funkci a disponoval částí pro sportovní lodě. Vymezení přístavu je navrženo ve variantách, které se liší uspořádáním ochranných stání a ploch přístavu.

Přístav Smíchov je vymezen pro obchodní a ochrannou funkci.

Podmíněně přípustná jsou dočasná místa překládky nákladní vodní dopravy.

Součástí vltavské vodní cesty jsou plavební komory Podbaba, Štvanice, Smíchov, Modřany, v omezeném rozsahu využití komora Mánes, nově je vymezena plavební komora Radotín na Berounce (v souvislosti s řešením vodní dopravy ve spádovém území přístavu Radotín).

Územní plán umožňuje zkvalitnění nabídky osobní vodní dopravy v rámci systému PID zajišťující spojení obou vltavských břehů např. v oblasti Trojské kotliny, mezi Smíchovem a Podolím.