

ODŮVODNĚNÍ VYMEZENÍ A REGULATIVŮ LOKALITY

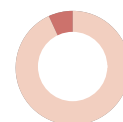
I/ SOUČASNÝ STAV A VÝCHODISKA ŘEŠENÍ

Lokalita Buštěhradská dráha II. je vymezena na základě převažujícího společného charakteru plochy, zejména využití. Vymezení lokality vychází z hranic železniční tratě a obslužných ploch k ní náležejících, které nevedou v krajině. Lokalita Buštěhradská dráha vede převážně na náspu. Začíná u konce tunelu v úrovni hranice s lokalitou Veleslavín. Kříží ji Litovický potok, pěší podchody Pod Petřinami a Sestupná – U Kolejí (propojení lokality Litovický potok), komunikační propojení Za Vokovickou vozovnou – Krajiná a U Stanice, křížení Libocké železničním nadjezdem. V zásadě platí, že v rámci přestavby železniční tratě Praha – Kladno bude zajištěna prostupnost území v dostatečné kvalitě vzájemných mimoúrovňových propojení lokalit Nová Sárka a Dolní Liboc. Nejzápadnější část vede od křížení s komunikací Litovickou po zatáčku komunikace Ztracené. Tato část lokality vymezuje kolejiště u zastávky Praha-Ruzyně. Prochází přes ní propojení lokalit Nová Ruzyně a Stará Ruzyně komunikací Drnovskou. Lokalita vymezuje část železničního koridoru tratě 120 Praha – Rakovník. Název lokality vychází ze sítě parostrojních železnic, která vedla i v těchto místech. Byla zprovozněna v roce 1863 Buštěhradskou železniční společností. V roce 1863 byla také postavena budova nádraží Praha-Veleslavín.

II/ ODŮVODNĚNÍ ZÁKLADNÍCH VLASTNOSTÍ LOKALITY

Odůvodnění zastavitelnosti

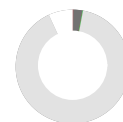
Lokalita je vymezena jako zastavitelná stavební. Lokalitu tvoří plochy, které jsou součástí zastavěného území, vymezeného k 31. 3. 2021 a zastavitelné plochy převzaté z Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy včetně změn schválených do 1. 1. 2022. Lokalita je převážně tvořena vystavěným prostředím. Metropolitní plán tento stav respektuje a navrhuje zachovat.



zastavitelnost

Odůvodnění typu struktury

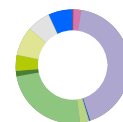
Lokalita je vymezena jako lokalita s lineární strukturou. Strukturu lokality tvoří významná lineární stavba dopravní infrastruktury. Vymezením lokality s lineární strukturou Metropolitní plán chrání stávající infrastrukturu a rezervuje území pro její případnou budoucí přestavbu nebo rozšíření.



struktura

Odůvodnění způsobu využití

Lokalita je vymezena jako zastavitelná produkční. Lokalita je určena k zajištění dopravní obsluhy města a regionu. Lokalita je tvořena zejména plochami dopravní infrastruktury. Nezpevněné plochy s vegetací jsou zde převážně plochami doplňkovými bez rekreačního významu nebo je jejich zahrnutí do lokality vyvoláno plánovanou úpravou trasování železniční trati. Stanovením lokality jako zastavitelné produkční Metropolitní plán respektuje a chrání její dopravní funkci s možnou vyšší mírou zátěže území.



využití

Odůvodnění míry stability

Lokalita je vymezena jako stabilizovaná. Lokalita je převážně tvořena stabilizovanými plochami, jejichž charakter je určující pro charakter celé lokality. Rozvojové plochy vymezené Metropolitním plánem jsou zde oproti stabilizovaným plochám v menšině a jejich naplněním se nepředpokládá výrazná změna charakteru lokality.



míra stability

VYHODNOCOVÁNÍ PLÁNU

I/ INDEX VYUŽITÍ LOKALITY

index stabilizované části $i_s = 0.00$

index návrhový $i_n = 0.00$

-> Index využití lokality, čl. 157

ODŮVODNĚNÍ PŘEDPOKLÁDANÝCH ZÁBORŮ ZEMĚDĚLSKÉHO PŮDNIHO FONDU

1370/730/30

Zábor pro dopravní infrastrukturu, 630/-/8 Železniční trat Praha – Kladno. Železniční trať Praha – Kladno je v Praze trať s nejvyšším potenciálem zvýšení kvality městské a příměstské železnice. Rekonstrukce této tratě s napojením Letiště Václava Havla Praha pomocí železnice je jeden z nejvýznamnějších metropolitních projektů. Je základní podmínkou pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy a svými parametry dokáže skokově zvýšit kvalitu veřejné dopravy v této části metropolitního regionu. V koncepci dopravní obsluhy Letiště Václava Havla Praha i Kladna je navrženo spojení s využitím železniční trati č. 120, a to jednoznačně jako dvojkolejnou trať v závislé trakci. Koridor je vymezený v nadřazené dokumentaci – ZÚR hl. m. Prahy.

1370/730/31

Souvisí se zábohem 1370/730/31. Zábor pro dopravní infrastrukturu, 630/-/8 Železniční trat Praha – Kladno. Železniční trať Praha – Kladno je v Praze trať s nejvyšším potenciálem zvýšení kvality městské a příměstské železnice. Rekonstrukce této tratě s napojením Letiště Václava Havla Praha pomocí železnice je jeden z nejvýznamnějších metropolitních projektů. Je základní podmínkou pro zajištění konkurenceschopnosti veřejné dopravy a svými parametry dokáže skokově zvýšit kvalitu veřejné dopravy v této části metropolitního regionu. V koncepci dopravní obsluhy Letiště Václava Havla Praha i Kladna je navrženo spojení s využitím železniční trati č. 120, a to jednoznačně jako dvojkolejnou trať v závislé trakci. Koridor je vymezený v nadřazené dokumentaci – ZÚR hl. m. Prahy. Zde je koridor rozšířen pro umístění 630/730/1025 Železniční stanice/zastávka Praha-Ruzyně a 630/907/1043 Odstavné koleje Ruzyně, předpokládá se vytvoření přestupního bodu na tramvaj 622/-/29 Tramvajová trať Vlastina – Nádraží Ruzyně a výstavba záchytného parkoviště 624/907/1105 Parkoviště P+R – Nádraží Ruzyně.

1380/730/32

Plocha pro technickou infrastrukturu vymezená pro trakční napájecí stanici Liboc 110/22 kV. Plocha je vymezena v rámci veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury 630/-/8 Železniční trat Praha – Kladno, která je vymezená v nadřazené dokumentaci, ZÚR hl. m. Prahy. Záměr je v souladu s platným územním plánem (plocha DZ)

1380/730/33

Souvisí se zábohem 1380/730/32. Plocha pro technickou infrastrukturu vymezená pro trakční napájecí stanici Liboc 110/22 kV. Plocha je vymezena v rámci veřejně prospěšné stavby dopravní infrastruktury 630/-/8 Železniční trat Praha – Kladno, která je vymezená v nadřazené dokumentaci, ZÚR hl. m. Prahy. Záměr je v souladu s platným územním plánem (plocha DZ)