

# Terminál Výhledy – studie proveditelnosti

## Část B.1 - Návrh změny ÚP

### Zadavatel

Městská část Praha-Suchdol  
Suchdolské náměstí 734/3, 165 00 Praha-Suchdol

### Zhotovitelé

PRO CEDOP s.r.o.  
Milady Horákové 893, Kročehlavy, 272 01 Kladno

a

Centrum pro efektivní dopravu, z. s.  
Prusíkova 2577/16, Stodůlky, 155 00 Praha 5

### Autor urbanistického řešení

a-sense

Ing. arch. Ondřej Rys (ČKA 4217)

Bukovská 3348, 272 01 Kladno

Praha 29. 11. 2019







## Obsah

Seznam zkratk.....	4
1. Analytická část.....	5
1.1. Popis území .....	5
1.1.1. Úprava rozsahu řešeného území.....	6
1.2. Podklady, dříve zpracované studie a navazující studie .....	8
2. Návrhová část.....	12
2.1. Urbanistická koncepce .....	12
2.2. Struktura.....	12
2.3. Využití území .....	12
2.4. Dopravní řešení .....	12
2.4.1. Silniční okruh a přivaděč Kamýcká .....	12
2.4.2. Napojení Starého Suchdola – Dvorská ulice.....	13
2.4.3. Veřejná doprava .....	13
2.4.4. Doprava v klidu.....	13
2.4.5. Pěší a cyklistická doprava .....	14
2.5. Technická infrastruktura .....	14
2.6. Veřejně prospěšné stavby .....	15
2.7. Krajina a modrozelená infrastruktura .....	15
2.8. Navazující plochy mimo řešené území .....	16
2.9. Porovnání návrhu změn s platným ÚP .....	16
2.10. Porovnání návrhu změn s Metropolitním plánem .....	18



## Seznam zkratek

DH	plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R (typ využití plochy)
DU	urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (typ využití plochy)
EIA	vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
MČ	městská část
kV	kilovolt
np	nadzemní podlaží
OB	čistě obytné (typ využití plochy)
OP	orná půda (typ využití plochy)
OV	všeobecně obytné (typ využití plochy)
OTS	ověřovací technická studie
P+R	parkoviště zaparkuj a jed' (Park & Ride)
RS	rychlé spojení
SOKP	silniční okruh kolem Prahy
SV	všeobecně smíšené (typ využití plochy)
TT	tramvajová trať
ÚP	územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava
VPS	veřejně prospěšná stavba
VN	vysoké napětí
VTL	vysokotlaký
ZMK	zeleň městská krajinná (typ využití plochy)
ZPF	zemědělský půdní fond



## 1. Analytická část

### 1.1. Popis území

Městská část Suchdol leží na severozápadním okraji Prahy, na hranici se Středočeským krajem. Řešené území o rozloze cca 10 ha se nachází na severním okraji městské části, v těsné blízkosti historického jádra obce a Brandejsova statku. Místní pojmenování **Výhledy** ukazuje na skutečnost, že se řešené území nachází na náhorní plošině s výhledy do kraje, dnes především severním směrem na zalesněný hřeben Kozích hřbetů.

V zadání byly hranice řešeného území vymezeny na jihozápadě ulicí Kamýčkou, na severu polní cestou spojující Starý Suchdol s Horoměřicemi a na jihovýchodě uměle určenou hranicí v zemědělské ploše – na jihu navazující na stopu ulice Kosmidomkům, na východě kopírující hranici areálu Brandejsova statku ve vzdálenosti cca 70 m.

Řešené území je v současné době nezastavěné, s výjimkou dvou historických domů na křižovatce ulic Dvorské a Kamýcké. Většina území dnes slouží jako orná půda a pastviny a je využívána Českou zemědělskou univerzitou (ČZÚ). Středem území přibližně ve VZ směru prochází ulice Dvorská.

Vzhled a využití území jsou minimálně posledních dvě stě let v podstatě neměnné.

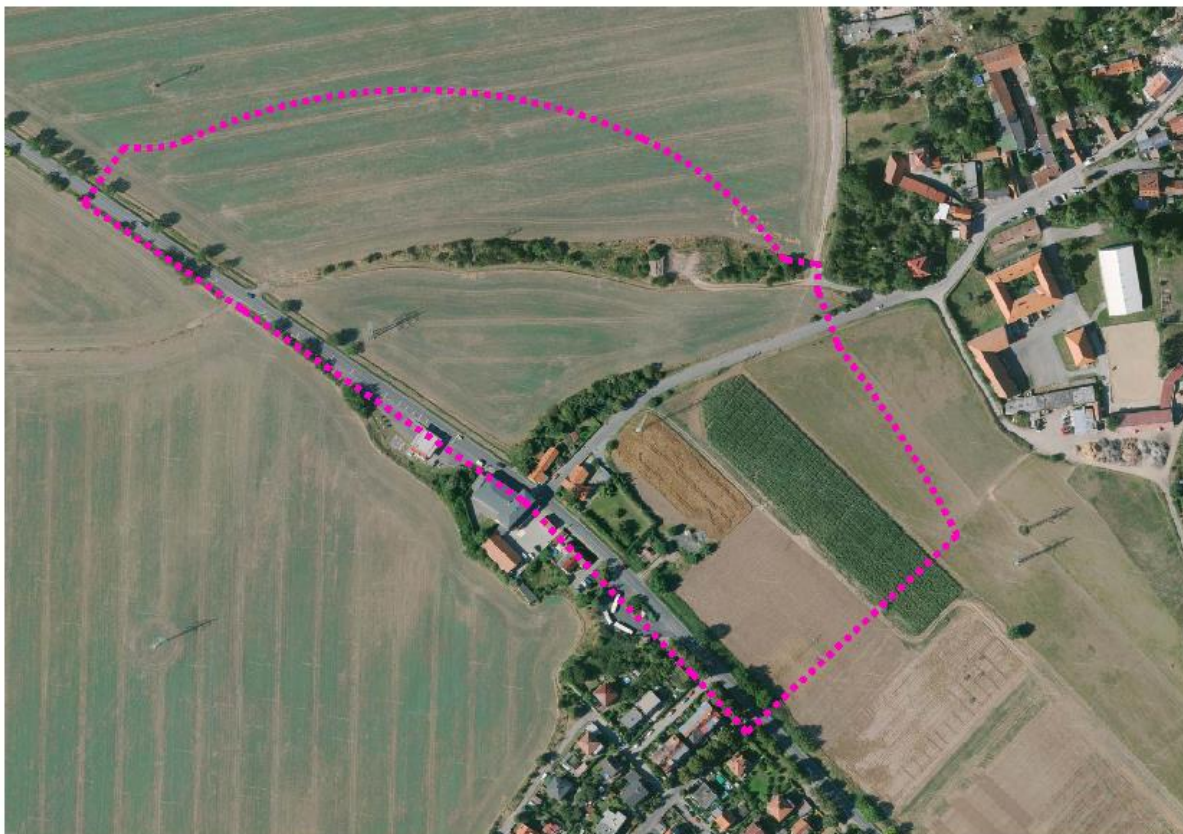
Severní část řešeného území (nad ulicí Dvorskou) je zahrnuta do ochranného hlukového pásma ruzyňského letiště.



Obr. 1: Ortofotomapa s vyznačenou hranicí řešeného území dle zadání

### 1.1.1. Úprava rozsahu řešeného území

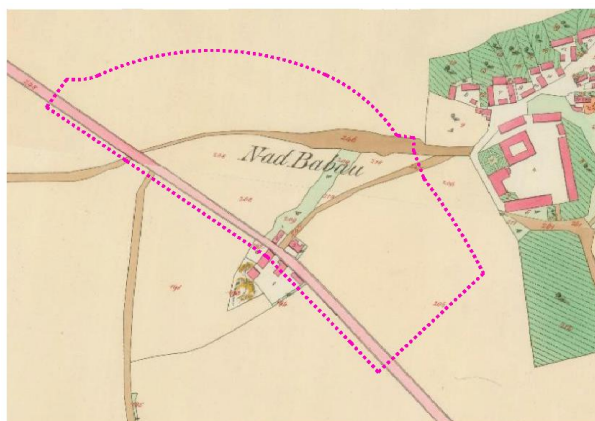
V průběhu zpracování studie, na základě zahrnutí tunelového přivaděče Kamýcká (viz níže) a po vyhodnocení kapacitních možností původně zadaného rozsahu řešeného území pro umístění požadovaného počtu stání P+R, bylo řešené území po dohodě s objednatelem rozšířeno.



Obr. 2: Ortofotomapa s vyznačenou hranicí řešeného území v upraveném rozsahu

Obr. 3: Snímek stabilního katastru (1842) s vyznačenou hranicí řešeného území v upraveném rozsahu





## 1.2. Podklady, dříve zpracované studie a navazující studie

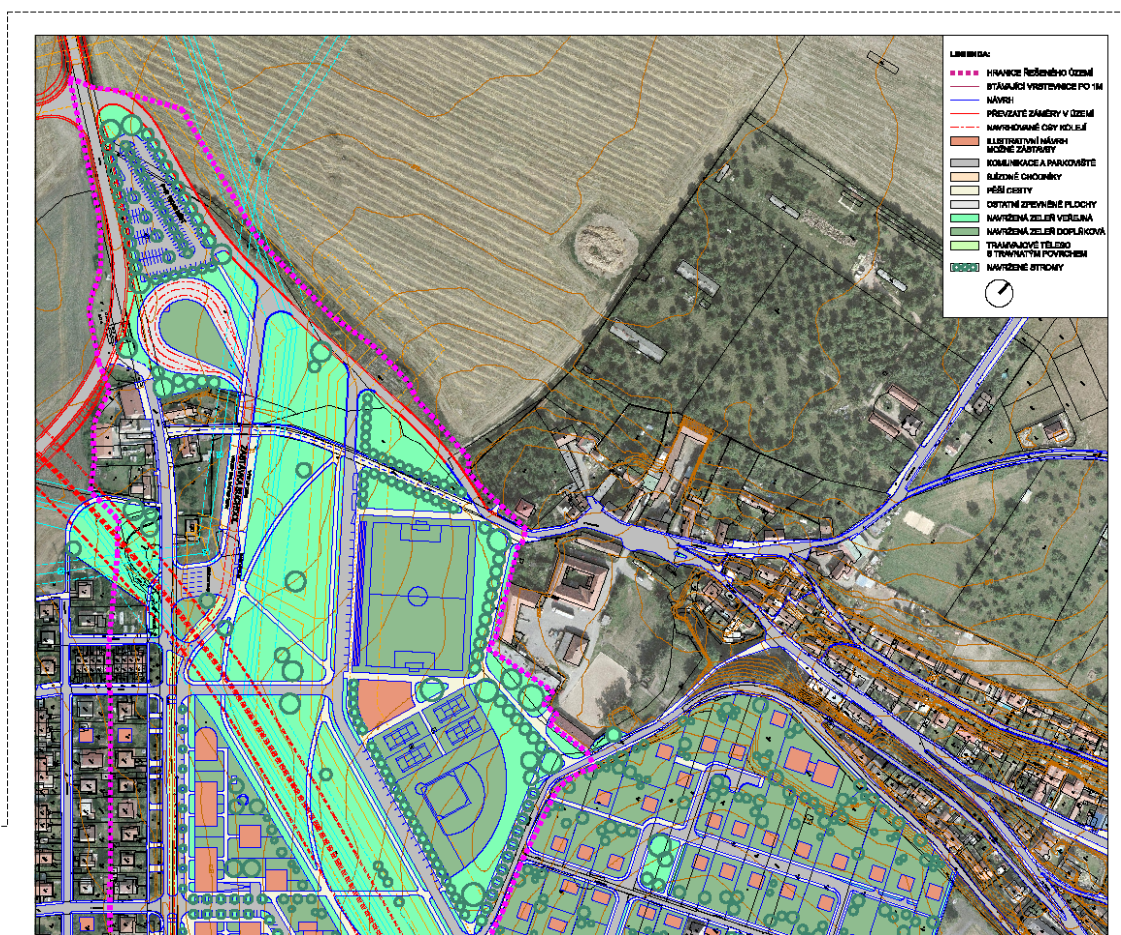
Zadání této studie předcházelo již několik předchozích dokumentů hledajících vhodné uspořádání tohoto území a umístění terminálu veřejné dopravy (ukončení tramvajové trati). Níže je uveden jejich přehled. Tato studie vychází z předchozích podkladů, využívá z nich vhodná a použitelná řešení, je však velkorysejší a klade větší důraz na urbanizování prostoru a vytvoření kvalitního městského prostředí.

V těsné blízkosti řešeného území je plánována MÚK SOKP s vjezdem do tunelu, který podchází i jižní část řešeného území. Studie pracuje s aktuální verzí projektu SOKP, stavby 518.

Zcela novým dokumentem je ověřovací studie tunelového přivaděče Kamýčká. Tento návrh považujeme za velmi přínosný, proto ho přejímáme i do našeho řešení.

Velké plánované dopravní stavby tedy významně určují budoucnost i využitelnost celého území.

Ve východním cípu se řešené území dotýká právě zpracovávané územní studie Starý Suchdol (Atelier SAEM, 2019) a přebírá v ní navržené komunikace vstupující do řešeného území.

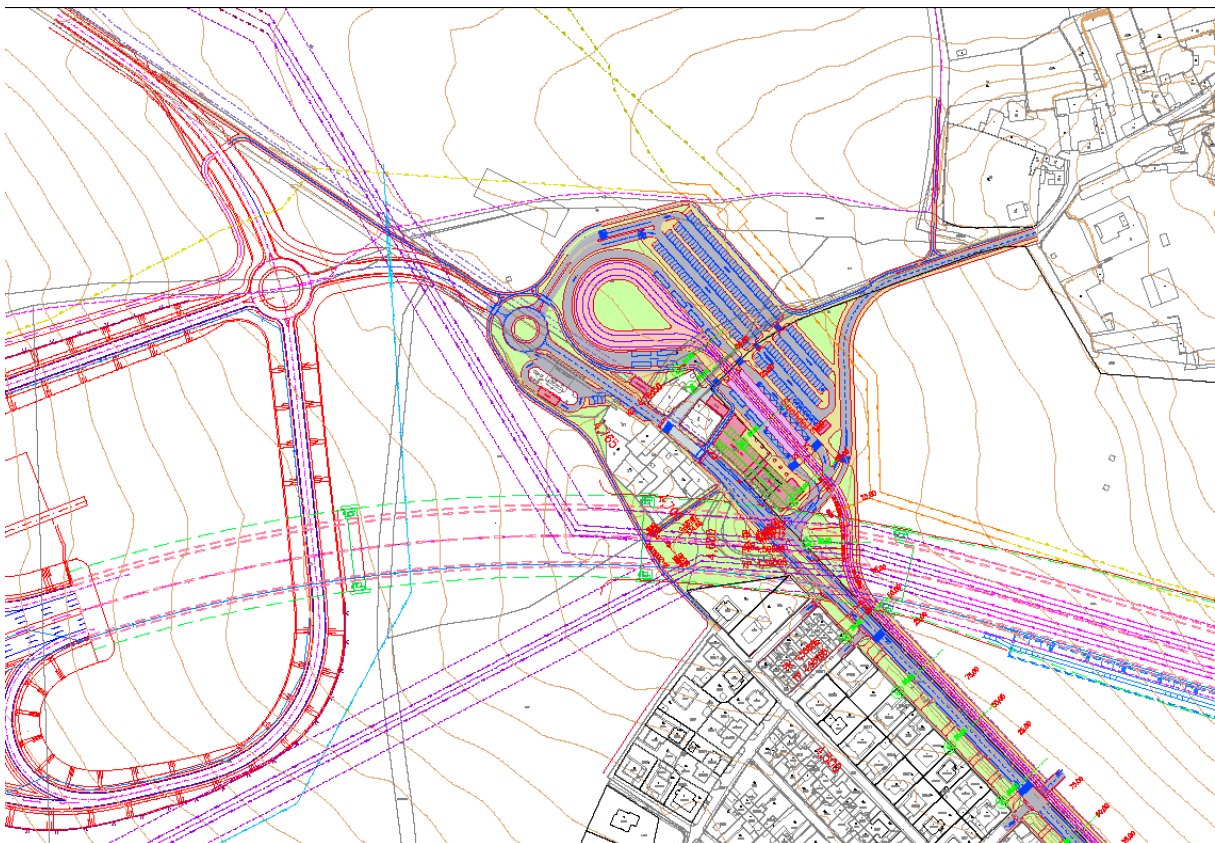


Obr. 4: Dopravně urbanistická studie tramvajové trati Podbaba-Suchdol (ÚRHMP, 2006)

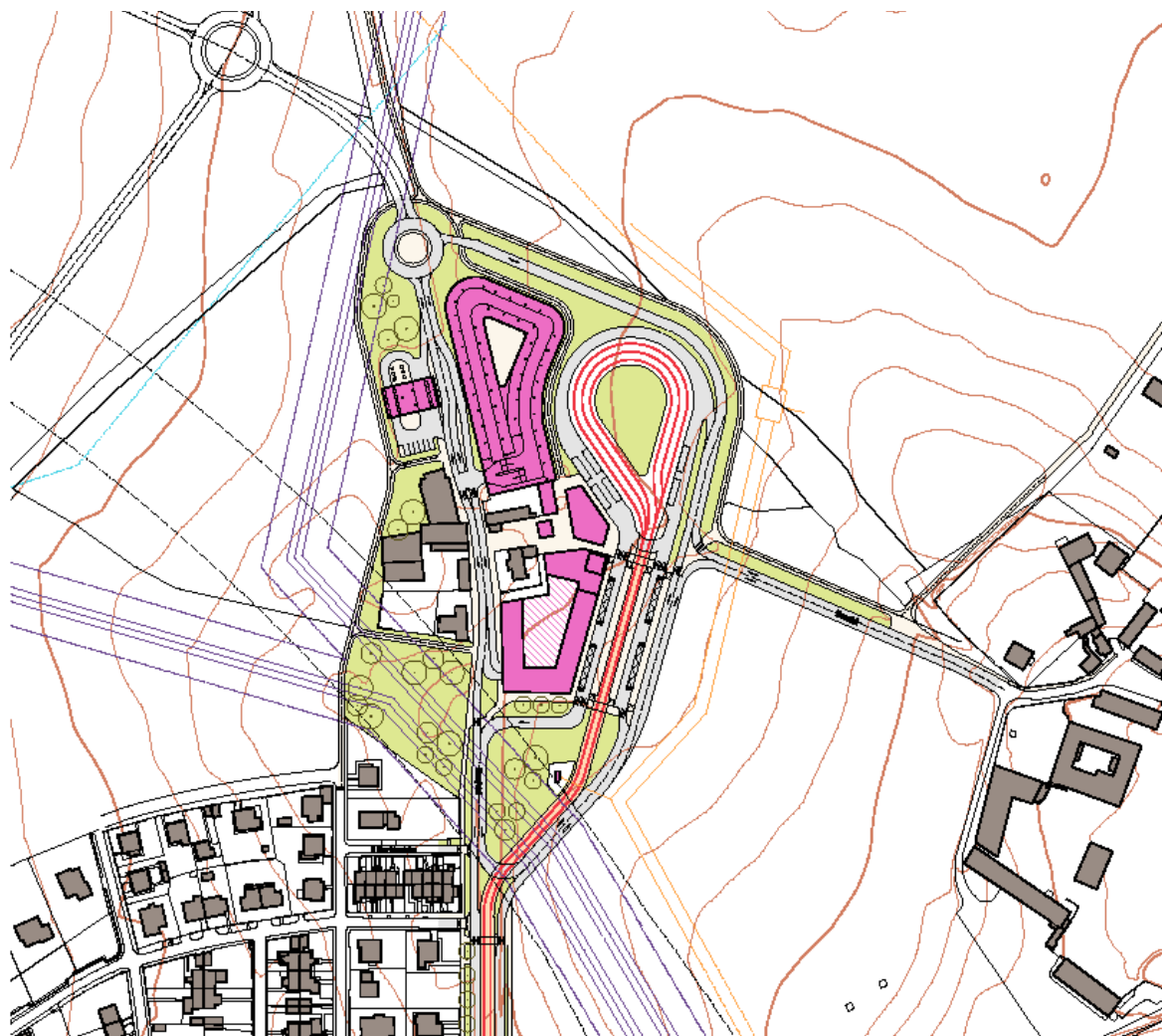




Obr. 5: Studie proveditelnosti dopravní obsluhy Praha-Suchdol – veřejnou dopravou (EPTA, 2013)



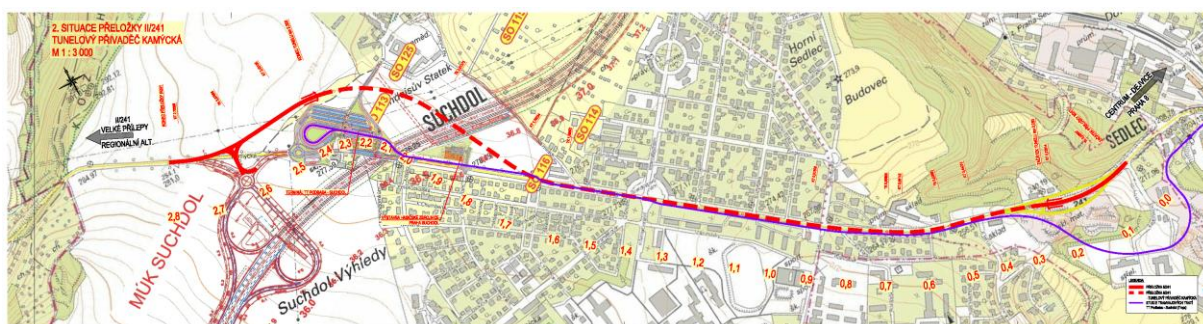
Obr. 6: Ověřovací technická studie tramvajových tratí (PUDIS, 2016)



Obr. 7: Tramvajová trať Suchdol (D3A, 2017)



Obr. 8: SOKP 518 RUZYŇĚ - SUCHDOL (ŘSD, 2018)



Obr. 9: TUNELOVÝ PŘIVADĚČ KAMÝČKÁ (STRNAD, 2019)



## 2. Návrhová část

### 2.1. Urbanistická koncepce

Návrh urbanistického řešení lokality vychází z následujících principů:

- vytvořit živý uzel s kvalitním veřejným prostorem, který nabídne i další funkce kromě dopravy,
- terminál organizovat maximálně efektivně z pohledu cestujících, nabídnout co nejkratší a nejkomfortnější přestupní vazby,
- respektovat historii území, především staré cesty a Brandejsův statek,
- neznemožnit plánované využití Brandejsova statku, ale naopak vytvořit symbiózu,
- vytvořit vstupní bod pro cesty do přírodního zázemí města a využít rekreační potenciál.

Podrobný urbanistický návrh je předmětem části B.2 této studie.

### 2.2. Struktura

Navržená struktura veřejného prostoru vychází ze stop historických cest. Struktura zástavby pak vytváří nové kompaktní jádro kolem konečné zastávky VHD. Výška zástavby by měla odpovídat charakteru historického okolí starého Suchdola. Proto navrhujeme max. výšku zástavby omezit na 2 nadzemní podlaží + podkroví/ustupující podlaží na východní straně směrem k Brandejsovu statku a starému Suchdolu. V centru nové zástavby a směrem ke Kamýcké navrhujeme výšku nové zástavby omezit na max. 3+1 nadzemní podlaží. Směrem k zastávkám a do pěší zóny Dvorská by se měly být nové stavby řešeny tak, aby umožnily zřízení obchodního parteru.

### 2.3. Využití území

Vzhledem k umístění terminálu VHD a s ním souvisejícího rozsáhlého P+R, navrhujeme změnu využití z převažujícího stávajícího ZMK a OP na plochy DH (plocha parkoviště P+P) a SV (těsné okolí konečné zastávky navazující na současnou plochu SV). Plocha SV umožní dostatečně pestré využití novostaveb v ideálním případě kombinujících bydlení ve vyšších patrech s obchodem v parteru, včetně možnosti zřízení menší obchodní plochy (400-800 m<sup>2</sup>) s prodejem potravin.

### 2.4. Dopravní řešení

#### 2.4.1. Silniční okruh a přivaděč Kamýcká

Z dopravního hlediska je řešené území nejvíce ovlivněno plánovanou stavbou Silničního okruhu kolem Prahy (SOKP). Západně od řešeného území je plánována MÚK Suchdol, samotný okruh má být v oblasti Suchdola umístěn v tunelu, který protíná jižní cíp řešeného území. Studie vychází z poslední známé dokumentace SOKP (6/2018), na základě které bude připravována i změna č. Z 2784/00 ÚP Prahy. Dle této dokumentace je uvažováno s ulicí Kamýckou jako s jedním z přivaděčů na SOKP, což by významně dopravně zatížilo i MČ Suchdol.

V říjnu 2019 byla předložena Studie tunelového přivaděče Kamýcká, která navrhuje přivaděč řešit raženým tunelem ve stopě Kamýcké, který pak obloukem z východu obchází řešené území a napojuje se na MÚK Suchdol. Tento přivaděč by současně nahradil poměrně nevhodný tunelový přivaděč Rybářka a na něj navazující MÚK.

Vzhledem k výrazným přínosům tunelového přivaděče Kamýcká, byla jeho trasa zahrnuta do této studie. Řešené území bylo oproti původnímu zadání rozšířeno až po stopu přivaděče Kamýcká.





Navrhujeme mírně upravit ukončení MÚK Suchdol – namísto nevhodného vyosení Kamýcké navrhujeme prodloužení větví MÚK až na úroveň Kamýcké, kde by byla umístěna dostatečně kapacitní okružní křižovatka, na kterou by byl přímo napojen i přivaděč Kamýcká. Věříme, že toto řešení je výrazně přehlednější a výhodnější, zároveň respektuje historické trasy v území a logiku jejich formování.

#### 2.4.2. Napojení Starého Suchdola – Dvorská ulice

Stávající ulici Dvorskou, vedoucí středem řešeného území ze starého Suchdola na Kamýckou, navrhujeme téměř v celé délce řešeného území přeměnit na pěší zónu a pro automobilovou dopravu vytyčit nový průběh Dvorské na jihovýchodní hranici řešeného území s vyústěním kolmo na Kamýckou proti vyústění ulice Kosova. Na straně starého Suchdola (u Brandejsova statku) vychází trasování nové Dvorské z navazující územní studie Starý Suchdol ateliéru SAEM. Ta navrhuje novou komunikaci (ozn. U01) podél západní hranice zástavby starého Suchdola s kolmým připojením na Dvorskou. Nová trasa Dvorské tedy začíná v místě tohoto připojení a je pokračováním nově navržené ulice. Trasování nové ulice tak podpoří záměr zklidnění historické návsi a převedení individuální dopravy na novou komunikaci.

Pro kvalitní dopravní napojení starého Suchdola je do budoucna nezbytné prodloužení ulice Za sokolovnou na ulici Kamýcká (ideálně s vyústěním proti ulici Ke stavebninám). Přestože se jedná o ulici poměrně vzdálenou řešenému území, je zmiňována především proto, že ulice Dvorská je - vzhledem ke své malé šířce v oblasti starosuchdolské návsi – pro napojení starého Suchdola nedostatečná a to především s ohledem na vedení autobusové dopravy.

#### 2.4.3. Veřejná doprava

Jádrem řešeného území je konečná zastávka nové tramvajové linky s možností přestupu hrana-hrana na navazující autobusové linky místní i regionální. Na zastávku navazuje tramvajová smyčka se třemi kolejemi. Tramvajovou smyčku obepíná i smyčka pro autobusy s odstavnými stánkami.

V rámci nově navržených objektů je počítáno se zřízením prostorů pro zázemí řidičů VHD.

Studie na základě požadavku IPR Praha ponechává do budoucna prostor pro možné prodloužení tramvajové trati z krajní koleje smyčky do Středočeského kraje (např. do Horoměřic – k supermarketu Lídl), přestože se tato možnost nejeví v nejbližší době jako reálná. Aktuálně ani není obsažena v žádném plánovacím či strategickém dokumentu. Zpracovatel doporučuje, aby tento požadavek byl co nejdříve posouzen a případně zanesen do příslušných dokumentů.

Trasa TT je převzata s mírnými úpravami ze studie Pudis 2016. Ve shodě se studií D3A 2017 doporučujeme vedení TT v ose Kamýcké (mimo řešené území).

Autobusová doprava je přivedena do prostoru terminálu vyhrazenou komunikací z nově zřízené křižovatky s Kamýckou v místě proti stávající autobusové smyčce. Autobusy jsou pak vedeny vůči TT protisměrně, čímž je zajištěn přestup hrana-hrana na tramvaj.

#### 2.4.4. Doprava v klidu

Je navrženo velké parkoviště P+R, napojené kruhovým objezdem na ulici Kamýckou ještě před vjezdem do obce. Vjezd a výjezd na parkoviště je přes dvojici závor s dostatečně dimenzovaným vyčkávacím prostorem (min. 12 OA). P+R je navrženo v požadovaných kapacitách s možností výstavbu etapizovat dle aktuálních potřeb. Výstavba P+R se předpokládá směrem do terminálu, vzhledem





k prstencovému uspořádání parkoviště je možno výstavbu etapizovat v krocích po cca 150 parkovacích místech (včetně teoretické možnosti postupného zvyšování parkovacího domu). Studie umožňuje část kapacit řešit formou parkovacích domů v těsné blízkosti zastávky VHD. Zbytek parkovací kapacity je uvažován na terénu. Parkovací plochy na terénu by měly být řešeny jako maximálně propustné, doplněné o výsadbu stromů se střední korunou.

Požadavek na kapacitu P+R je v zadání min. 350 parkovacích míst, výhledově až 1000 (ale objevily se i požadavky na vyšší kapacity – až 1600 míst). Parkovací dům může mít při výšce max. 3np kapacitu kolem 500 parkovacích míst (v závislosti na konkrétním řešení). Kapacita parkoviště na terénu je dalších cca 700 míst. Parkovací dům a část míst na terénu leží v docházkové vzdálenosti 50-200 m od zastávky VHD, nejvzdálenější místa na terénu se nachází do 300 m od zastávky.

Na základě požadavku MČ Suchdol je navrženo ještě menší P+R při nově trasované ulici Dvorská. Kapacita tohoto P+R je pouze kolem 60 parkovacích míst. Smyslem tohoto P+R je zjednodušit příjezd k terminálu obyvatelům Starého Suchdola a motivovat je tak k ponechání vozu zde. Vjezd na parkoviště by byl řešen závorou.

Při ulici Dvorská je dále navrženo parkoviště pro obsluhu nově navržené zastávky v okolí terminálu s kapacitou cca 80 parkovacích míst.

V ulici Kamýcká předpokládáme vytvoření zálivu K+R v obou směrech, s pěším přístupem původní po pěší zóně v ulici Dvorská.

#### 2.4.5. Pěší a cyklistická doprava

V návrhu je kladen důraz na bezbariérové a bezpečné pěší vazby v rámci terminálu i jeho napojení na okolí. Část ulice Dvorská procházející řešeným územím je proměněna na pěší zónu se stromořadím a oboustranným parterem. Terminál je komfortně napojen pěšími i cyklistickými vazbami na Starý i Nový Suchdol.

Významnou samostatnou kapitolou jsou cesty v krajině, které v maximálně možné míře kopírují průběh historických cest, podél cest je navrženo stromořadí.

Cesty jsou navrženy pro sdílený pohyb pěších a cyklistů. V parteru nově navržených objektů u zastávky bude zřízeno parkoviště kol B+R o kapacitě min. 60 kol.

#### 2.5. Technická infrastruktura

Řešeným územím prochází několik sítí technické infrastruktury, především dvě nadzemní vedení VN 110 kV a podzemní vedení VTL plynovodu. Obě tato významná vedení mají být přeložena v rámci budování SOKP, tyto přeložky jsou zaneseny ve výkrese č. 10 platného ÚP. Navržené trasy však procházejí v souběhu celým řešeným územím a zásadně limitují jeho rozvoj. Proto navrhujeme novou trasu přeložek vedení jak VN 110 kV, tak VTL plynovodu.

Trasu VN 110 kV přejímáme z již dříve zpracovaných studií. Délka nově navržené trasy je v podstatě shodná s délkou původně uvažované přeložky.

Trasu nového vedení VTL plynovodu přesouváme na hranici řešeného území do prostoru zeleně, resp. orné půdy, do míst, která by i do budoucna měla zůstat nezastavěná a nezastavitelná. Vzhledem k velkým prostorovým nárokům terminálu a především P+R je nově navržená trasa VTL plynovodu delší o cca 170 m oproti plánu, který je zanesen v platném ÚP.



Vzhledem k potřebě uvolnění území pro terminál navrhujeme přemístit i stávající regulační stanici plynu. Potřeba přemístění regulační stanice se také objevila již v předchozích studiích, neboť je podmínkou urbanizování okolí konečné zastávky tramvaje.

Nově navržená zástavba respektuje ochranná pásma výše uvedených inženýrských sítí.

## 2.6. Veřejně prospěšné stavby

Trasy navržených přeložek VN a VTL plynovodu jsou v platném ÚP vedeny jako veřejně prospěšné stavby 22/TE/47 a 11/TP/47. Navrhované úpravy tras těchto vedení jsou zaneseny v návrhu výkresu č. 25. Dále navrhujeme do výkresu VPS zahrnout i trasu tunelového přivaděče Kamýcká (??/DK/47) a trasu tramvajové trati (??/DT/47).

## 2.7. Krajina a modrozelená infrastruktura

Řešené území se nachází na rozhraní města a volné krajiny s významným rekreačním potenciálem. Nová zástavba je koncipována jako maximálně kompaktní kolem terminálu, ostatní plochy navrhujeme řešit s maximálním využitím vzrostlé zeleně, především stromořadí podél cest. Terminál, parkoviště P+R i nově navržená výstavba tak pravděpodobně budou sloužit i ve dnech pracovního volna jako výchozí bod rekreační turistiky či trávení volného času v areálu Brandejsova statku, pokud dojde k naplnění záměru ČZU.

Plocha P+R by měla být řešena jako propustná (štěrkový trávník, recyklát, nebo alespoň zatravnovací dlažba), jednotlivé řady parkovacích stání pak navrhujeme oddělit stromořadími. Tvarování parkoviště organicky sleduje stopu tunelového přivaděče Kamýcká, která v rámci daných možností kopíruje trasu historické cesty ze starého Suchdola do Horoměřic.

Výše uvedené navržené úpravy MÚK Suchdol a trasa tunelového přivaděče Kamýcká si vyžádají mírné upravení trasování historických cest. Doporučujeme tedy jejich úpravy a obnovení vč. alejí, jako výrazného krajinyotvorného prvku a místa odkud se otvírají nejlepší **výhledy** na Kozí hřbety.

Okolí Brandejsova statku navrhujeme převést do ZMK a podpořit jeho agroturistické využití včetně chovu koní. Pro chov koní jsou nezbytné i výběhy, které kromě těsného sousedství Brandejsova statku bude nezbytné zřídit i na ploše OP severně od řešeného území. Je proto nezbytné věnovat pozornost citlivému řešení veřejného prostoru mezi Brandejsovým statkem a severní částí území, aby bylo umožněno bezkolizní fungování. Zároveň prstenec zeleně mezi Brandejsovým statkem a novým terminálem vytváří dostatečnou cézuru pro oddělení a zdůraznění památkově chráněného objektu statku, jenž je zmiňován již od 11. století.

Přímo na terminál pak navazuje a je s ním propojena cestou pro pěší i plocha ZMK plánovaného liniového parku nad budoucím tunelem SOKP.

Veškerá dešťová voda by měla být využita a zasáknuta v území. Zpevněné plochy budou spádovány do přilehlé zeleně či ke stromům umístěným ve zpevněné ploše. Ve východní části území (mezi novou zástavbou a P+R) je možné zřídit větší terénní depresi (poldr nebo jezírko) pro retenci a postupné vsakování dešťové vody ze zpevněných ploch terminálu (s výhodou lze využít svažitosť území směrem k východu a dešťové vody odvést do tohoto místa gravitačně).



## 2.8. Navazující plochy mimo řešené území

Plánované dopravní stavby výrazně ovlivňují podobu svého okolí, proto jsme do návrhu změn ÚP zobrazili i změny související s těmito stavbami, byť jsou již mimo hranici námi řešeného území. V případě zakreslení změn pouze na řešeném území by tyto změny postrádaly návaznosti a logiku. Změny navržené v řešeném území jsou neoddělitelně provázány i se změnami v okolí, především se změnou Z2784/00, která bude řešit aktuální podobu projektu SOKP.

Dále si dovoluujeme doporučit provedení změn v okolí Brandejsova statku, kdy pro jeho urbanistické začlenění i jeho budoucí využití, je vhodné jej obklopit přírodní plochou, proto zde (za hranicemi námi řešeného území) navrhujeme změnu ploch OB a OV na plochy ZMK. Mimo jiné by tím došlo i ke kompenzaci změny z využití ZMK na SV a DH v rámci řešeného území. Z hlediska ekonomiky území je jistě vhodnější vyšší koncentrace zástavby v těsné blízkosti terminálu, než rozptýlená zástavba rodinnými domy.

## 2.9. Porovnání návrhu změn s platným ÚP

Navrhované změny poměrně výrazně mění využití oproti platnému územnímu plánu. Zároveň však navazují a logicky rozvíjejí připravovanou změnu Z 2849/00, která předpokládá vybudování tramvajové trati Podbaba-Suchdol a její ukončení v řešeném území Výhledy, vč. navazujícího parkoviště P+R.

Návrh rozšiřuje zastavitelnou plochu severně od Dvorské ulice, která je dle platného ÚP hranicí zastavitelného území.

Návrh výrazně zvětšuje současné plochy SV, jižně od Dvorské na místo ploch OV-B a OB-A, severně od Dvorské místo plochy ZMK.

Severně od Dvorské je většina stávající plochy ZMK nahrazena plochou DH určenou pro vybudování tramvajové smyčky a především záchytného parkoviště P+R. Část plochy DH zasahuje i do stávající plochy OP.

Severní hranice řešeného území je v návrhu lemována pruhem ZMK (místo stávající OP) určeným pro vedení pěší cesty ze starého Suchdola do Horoměřic a především jako rezerva pro možné prodloužení tramvajové trati do středočeského kraje. Tato plocha ZMK rovněž vytváří jasné rozhraní mezi městem a krajinou.

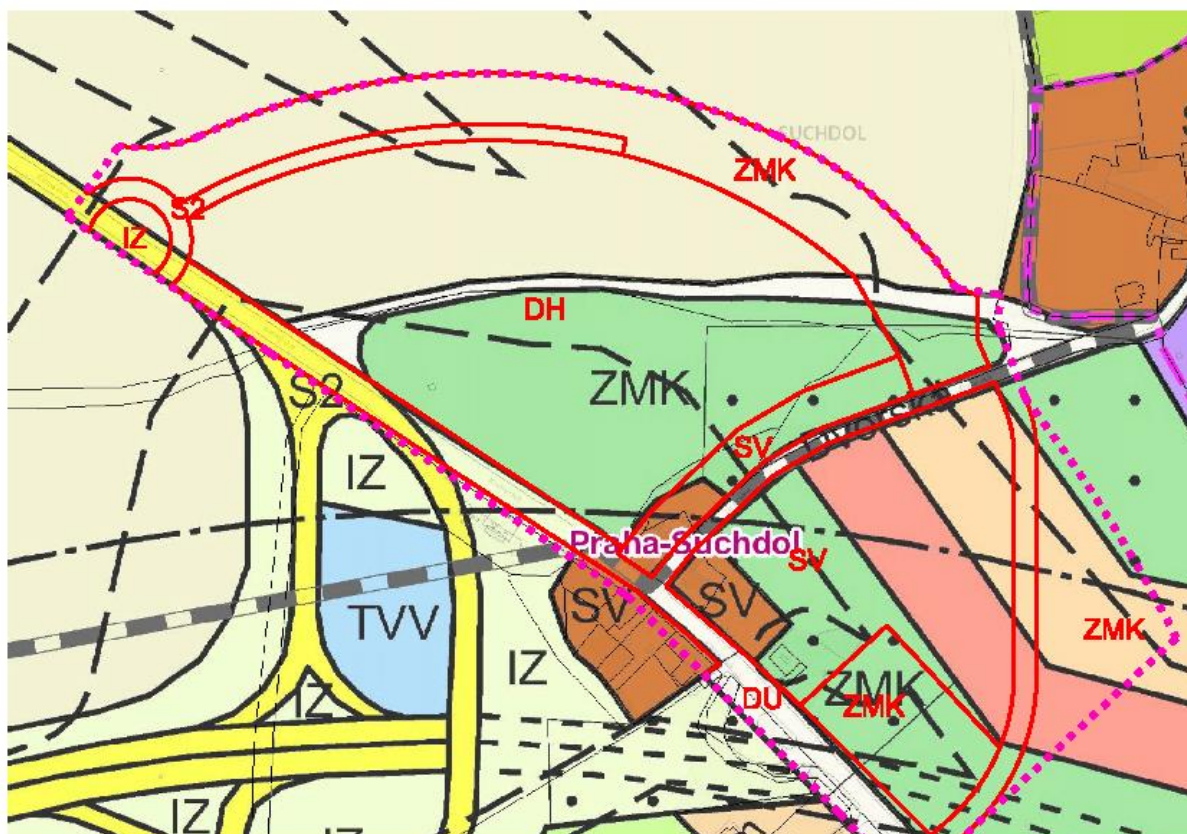
Dále jsou upraveny plochy DU dle navrženého trasování nové Dvorské a do plochy DU je zahrnuta celá Kamýcká (dle platného ÚP je částečně v ploše SV a IZ). Nově je vymezena také plocha S2 pro navrhovaný tunelový přivaděč Kamýcká a úpravu napojení MÚK Suchdol.

Plošný rozsah navrhovaných změn v m<sup>2</sup>:

Funkční využití	Stávající výměra	Navržená výměra	Rozdíl
SV	3 571	20 978	+17 407
OB-A	9 013	0	-9 013
OV-B	7 803	0	-7 803
ZMK	34 671	25 443	-9 228
IZ	1 522	917	-605



OP	32 138	0	-32 138
DU	8 808	12 380	+3 572
DH	0	38 158	+38 158
S2	3 066	2 716	-350



Obr. 10: Porovnání navrhovaných změn s platným územním plánem, výkres č. 4



## 2.10. Porovnání návrhu změn s Metropolitním plánem

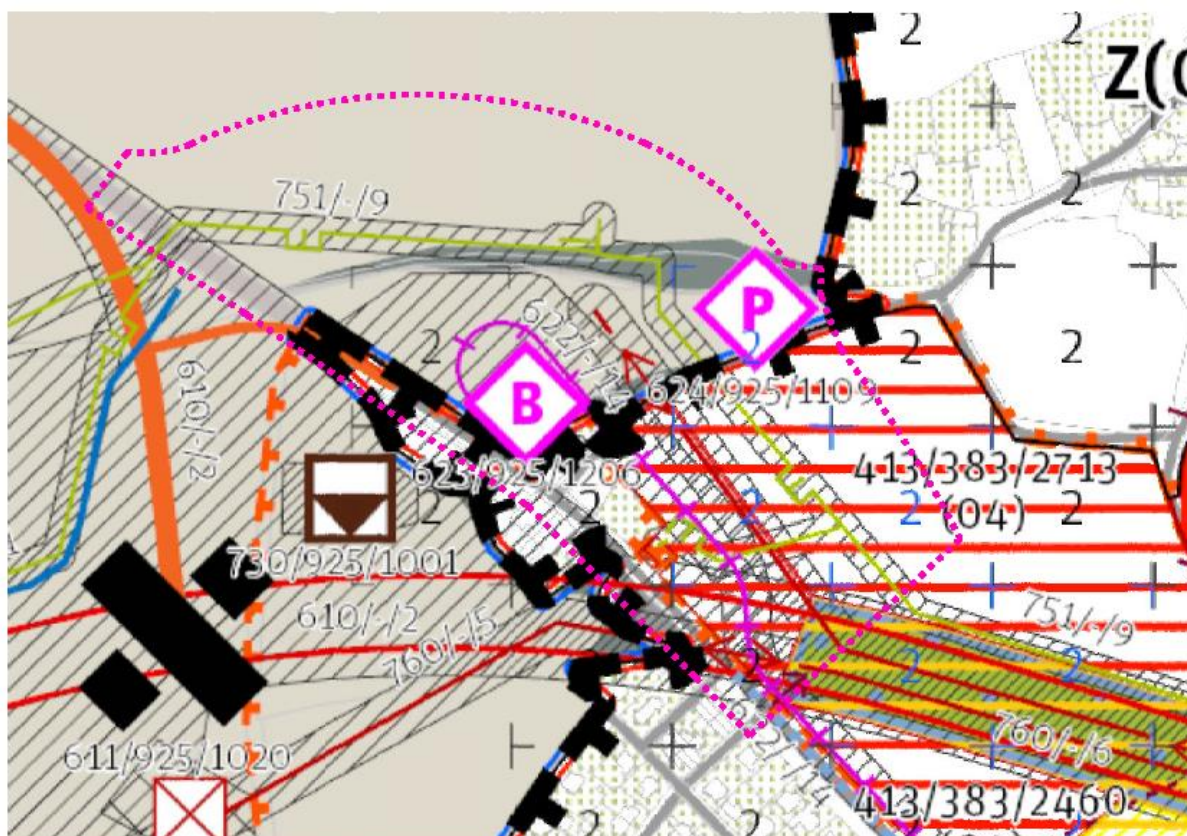
Jižní část řešeného území je součástí lokality č. 383/Suchdol, konkrétně rozvojové plochy 413/383/2713 – zastavitelná rozvojová plocha s obytným využitím a heterogenní strukturou, 60 % koeficientem zastavění pro bloky do 6000 m<sup>2</sup> a výškou zástavby 2np.

Severní část řešeného území je součástí lokality č. 925/Přední kopanina-Nebošice a je vymezena jako nezastavitelná produkční plocha otevřené krajiny – pole.

Metropolitní plán uvažuje s veškerou plánovanou dopravní i technickou infrastrukturou, samozřejmě s výjimkou nově navržené trasy tunelového přivaděče Kamýcká.

Pro uvedení návrhu Metropolitního plánu do souladu s předkládanou studií bude nutné:

- změnit severní část území na zastavitelné, zahrnout ho do lokality 383
- upravit a zpřesnit trasování a rozsah VPS
- doplnit trasu tunelového přivaděče Kamýcká
- upravit výškovou regulaci na 4 np v příslušných čtvcích
- upravit rozsah záboru ZPF



Obr. 11: Návrh Metropolitního plánu, Hlavní výkres s vloženou hranicí řešeného území