

Terminál Výhledy – studie proveditelnosti



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

Centrem 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

2020





Studie byla zpracována v rámci řešení projektu SMACKER – „Aktivity a opatření pro změnu znalostí a chování v periferních oblastech“ (Soft Measures & Actions for behavioural Change and Knowledge to Embrace peripheral and Rural areas), který byl připraven v rámci programu nadnárodní spolupráce Interreg CENTRAL EUROPE.

Cílem studie je zpracování podkladové studie pro návrh změny ÚP HMP č.Z 2976/09 včetně návrhu urbanistického řešení.

www.praha-suchdol.cz/smacker
www.interreg-central.eu/smacker





Obsah dokumentace

Textová zpráva (tento dokument)

Situace širších vztahů 1 : 10 000 ve variantách:

- Přivaděč Rybářka
- Přivaděč Rybářka – návrh úpravy MÚK
- Přivaděč Kamýcká
- Přivaděč Kamýcká – Západní varianta

Situace širších vztahů 1 : 5 000 – varianta Přivaděč Kamýcká

Prostorové uspořádání 1 : 2 000 ve variantách:

- S tunelovým přivaděčem Kamýcká
- Bez tunelového přivaděče Kamýcká

Dopravní řešení 1 : 2 000

Příčné řezy 1 : 333

Vizualizace (8x)

Návrh změny ÚP 1 : 2 000:

- Výkres č. 4 - Plán využití ploch
- Výkres č. 5 - Doprava
- Výkres č. 10 – Energetika
- Výkres č. 25 – Veřejně prospěšné stavby

Chráněné přírodní a kulturní objekty

Pěší časová dostupnost k nejbližší zastávce MHD:

- Současný stav
- Návrhový stav





Obsah

Obsah dokumentace	3
Seznam zkratk.....	7
1. Analytická část.....	9
1.1. Popis území	9
1.1.1. Úprava rozsahu řešeného území.....	10
1.2. Podklady, dříve zpracované studie a navazující studie	11
2. Návrhová část.....	18
2.1. Urbanistická koncepce	18
2.1.1. Struktura zástavby.....	18
2.1.2. Podmínky pro umístování a prostorové uspořádání staveb	18
Regulační čáry.....	18
Výšková regulace.....	19
2.1.3. Veřejná prostranství, krajina a historické cesty	19
2.1.4. Využití území	20
2.2. Etapizace.....	20
2.3. Dopravní řešení	20
2.3.1. Silniční okruh a přivaděč Kamýcká	20
2.3.2. Dvorská ulice	21
2.3.3. Dopravní napojení Starého Suchdola a Nového Suchdola	21
2.3.4. Veřejná doprava	22
2.3.5. Koncepce veřejné dopravy v městské části Suchdol	22
2.3.5.1 Organizace dopravy v přestupních bodech TT Suchdol	27
2.3.6. DRT / Poptávková doprava	29
2.3.7. Doprava v klidu.....	31
2.3.7.1 Navigace k parkovišti.....	31
2.3.7.2 Vybavení parkovišť	33
2.3.8. Pěší a cyklistická doprava	33
2.4. Technická infrastruktura	34
2.5. Veřejně prospěšné stavby	34
2.6. Krajina a modrozelená infrastruktura	34
2.7. Navazující plochy mimo řešené území	35
2.8. Porovnání návrhu změn s platným ÚP	35
2.9. Porovnání návrhu změn s Metropolitním plánem	37



2.10.	Posouzení základních dopadů na životní prostředí	38
2.10.1.	Vlivy na ovzduší	38
	Fáze výstavby.....	38
	Fáze provozu.....	38
2.10.2.	Vlivy stavby na vodoteče a vodní zdroje	39
	Vody podzemní.....	39
	Vody povrchové.....	39
	Záplavová území.....	39
2.10.3.	Vlivy na půdu	39
2.10.4.	Vlivy na ochranu přírody	40
	Mezinárodně chráněná území.....	40
	Zvláště chráněná území.....	40
	Památné stromy	41
	Územní systém ekologické stability	41
2.10.5.	Vliv záměru na krajinný ráz	41
2.10.6.	Vlivy na kulturní památky a archeologické nálezy	41
2.10.7.	Vlivy na obyvatelstvo.....	42
3.	Závěr a doporučení.....	43
4.	Vypořádání připomínek.....	45



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)
ČZU	Česká zemědělská univerzita
MČ	městská část
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
kV	kilovolt
np	nadzemní podlaží
OB	čistě obytné (typ využití plochy)
ODDK	osoba doprovázející dítě s kočárkem
OP	orná půda (typ využití plochy)
OV	všeobecně obytné (typ využití plochy)
OTS	ověřovací technická studie
P+R	parkoviště zaparkuj a jed' (Park & Ride)
Ropid	regionální organizátor pražské integrované dopravy
RS	rychlé spojení
SOKP	silniční okruh kolem Prahy
SV	všeobecně smíšené (typ využití plochy)
TP	tunelový přivaděč
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, ale i jižně či jihovýchodně na Prahu.

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 K Osmidomkům, 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 (ČZU). Středem území přibližně ve VZ směru prochází ulice Dvorská.

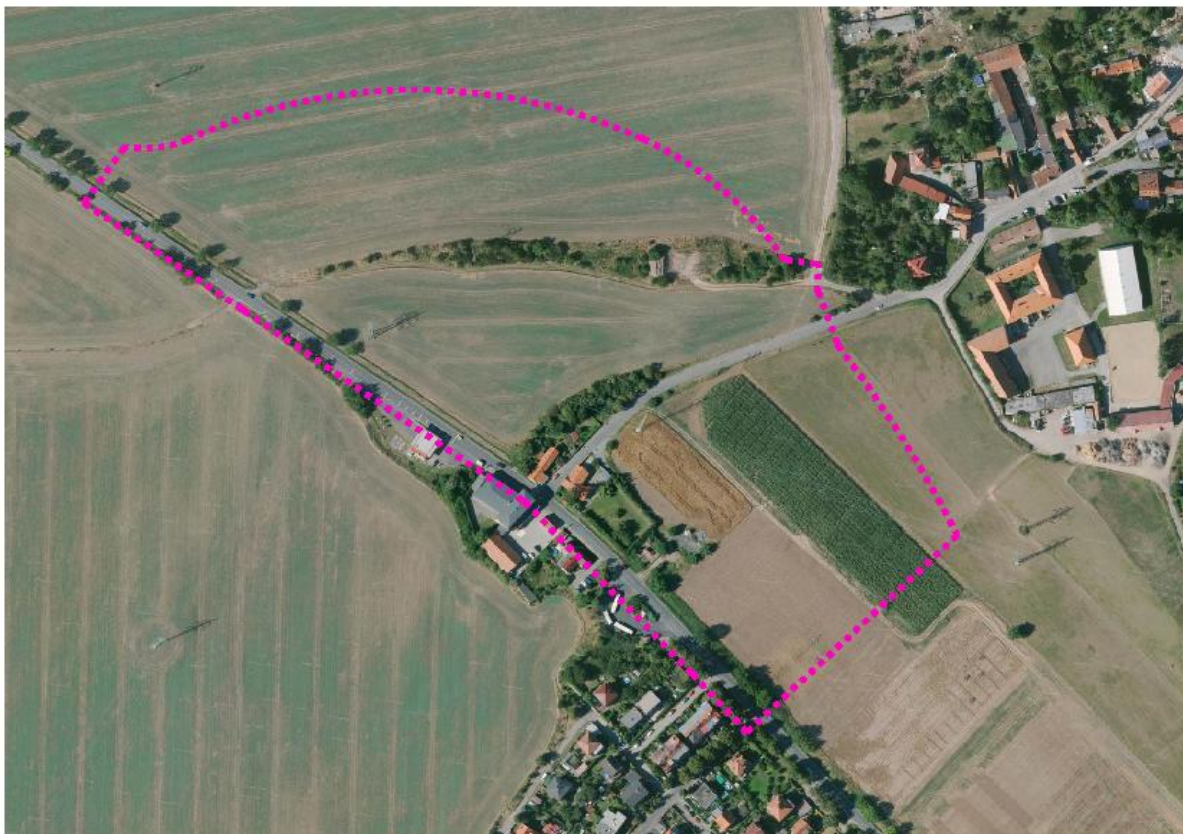
Vzhled a využití území jsou minimálně posledních dvě stě let v podstatě neměnné.



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

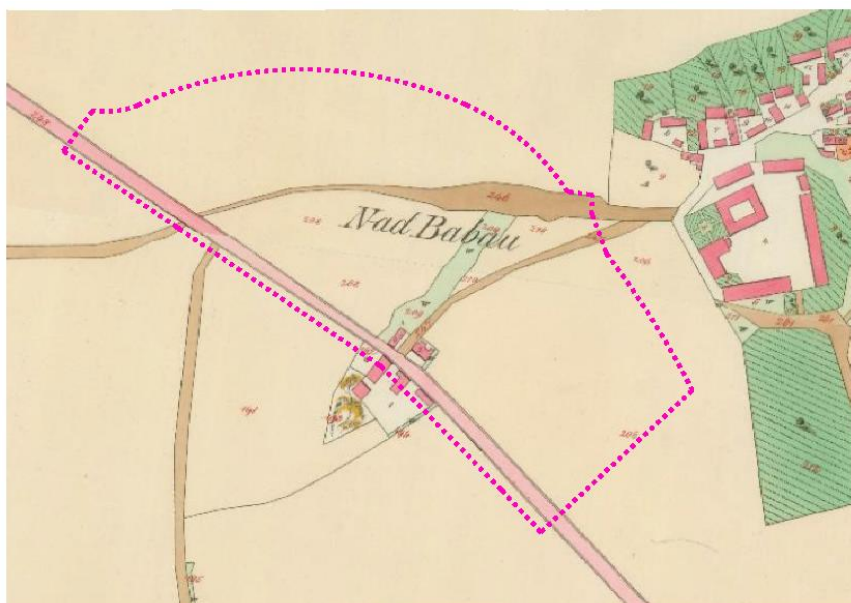
Obr. 1: Ortofotomapa s vyznačenou hranicí řešeného území dle zadání

1.1.1. Úprava rozsahu řešeného území



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

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. 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 dřívějších dokumentů hledajících vhodné uspořádání řešeného 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 kolem terminálu VHD.

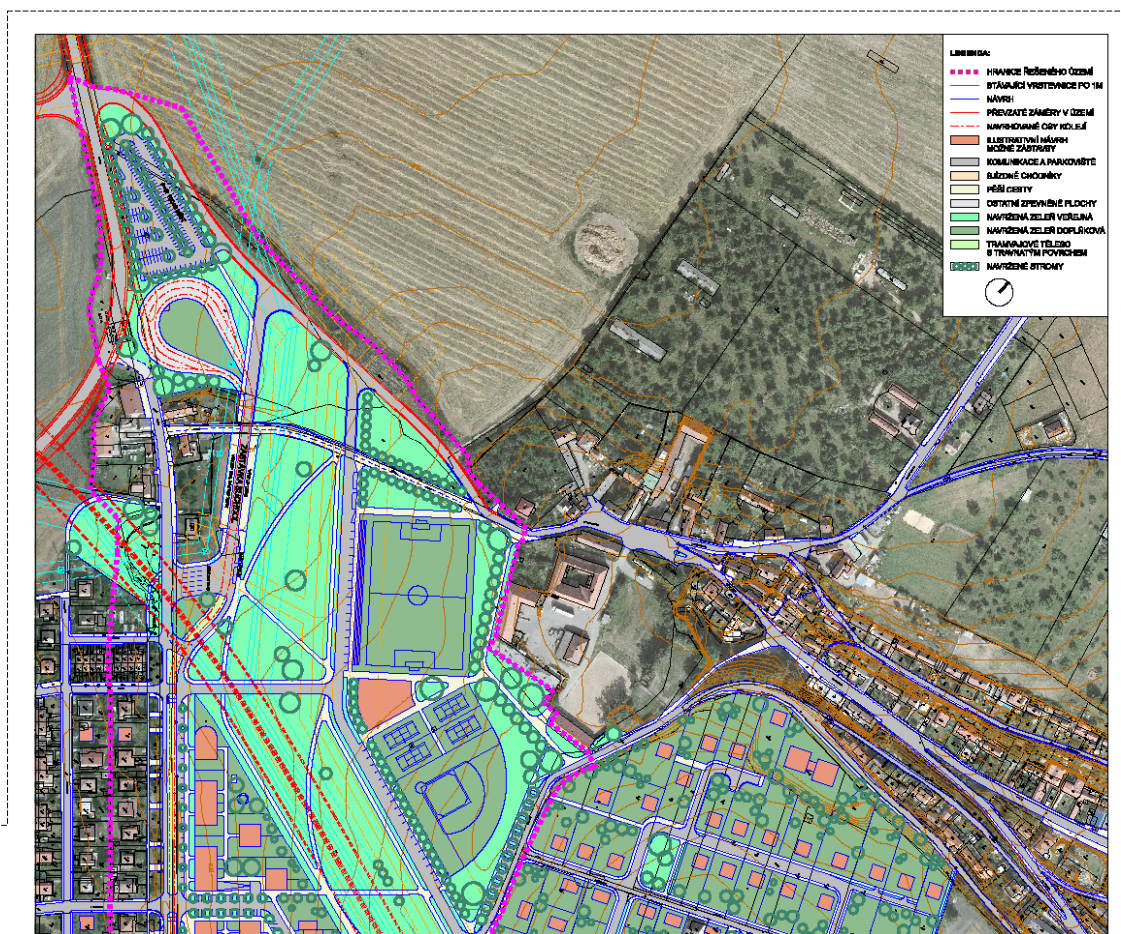
V těsné blízkosti řešeného území je plánována MÚK SOKP s vjezdem do tunelu, který podchází i jižní část řešeného území. Studie pracuje s aktuální známou verzí projektu SOKP, stavby 518. (Objednatel ŘSD, zpracovatel Pragoprojekt a.s., 06/2018)

Zcela novým dokumentem je námět tunelového přivaděče Kamýcká. Tento návrh považujeme za velmi přínosný, proto ho přejímáme i do našeho řešení. V průběhu zpracování studie probíhalo prověřování námětu. (Objednatel MČ Praha Suchdol, zpracovatel Ing. M. Strnad, 10/2019)

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 (objednatel OÚR MHMP, zpracovatel Atelier SAEM, 2019-2020) a přebírá v ní navržené komunikace vstupující do řešeného území.

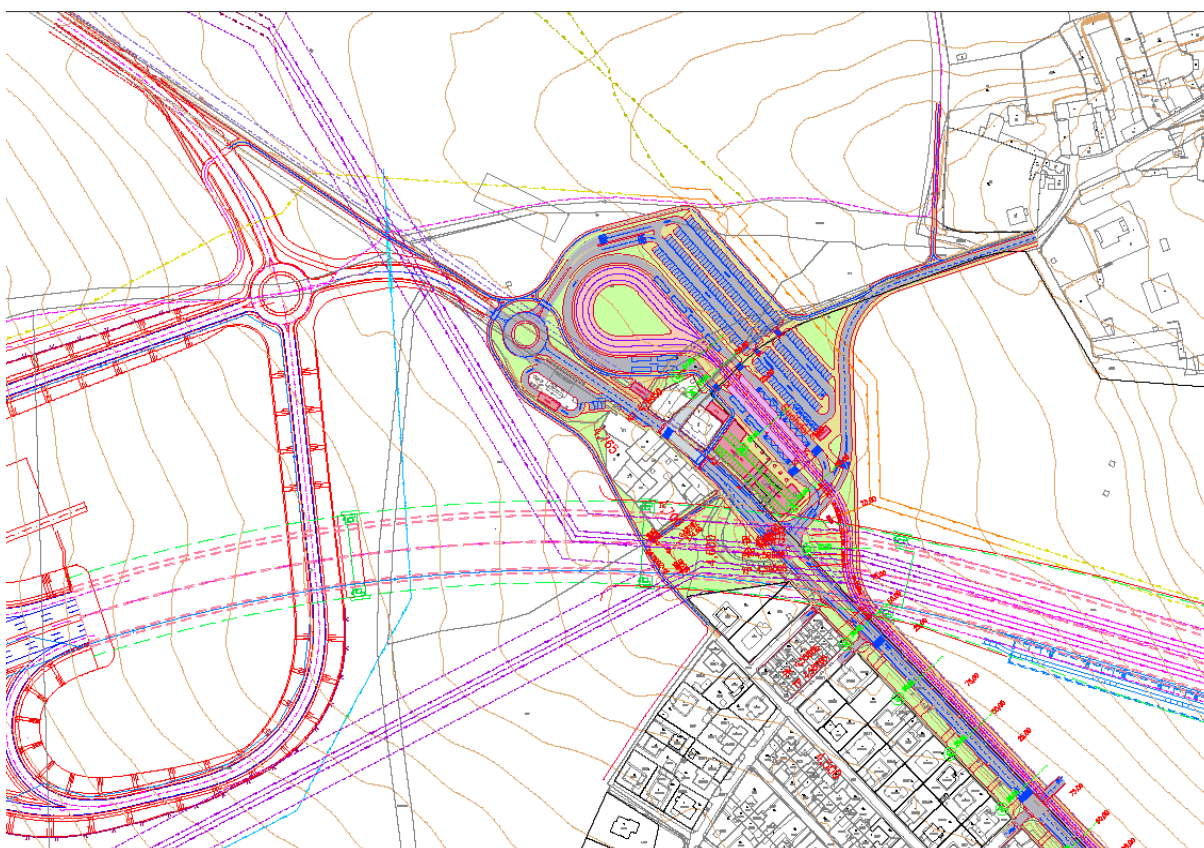
V průběhu zpracování této studie byla zadána ještě Krajinářská studie Kozí hřbety (objednatel OOP MHMP, zpracovatel ČZU – doc. Jebavý, 05/2020) navazující na řešené území ze severu. Podněty autorů této studie byly zpracovány do čistopisu.



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



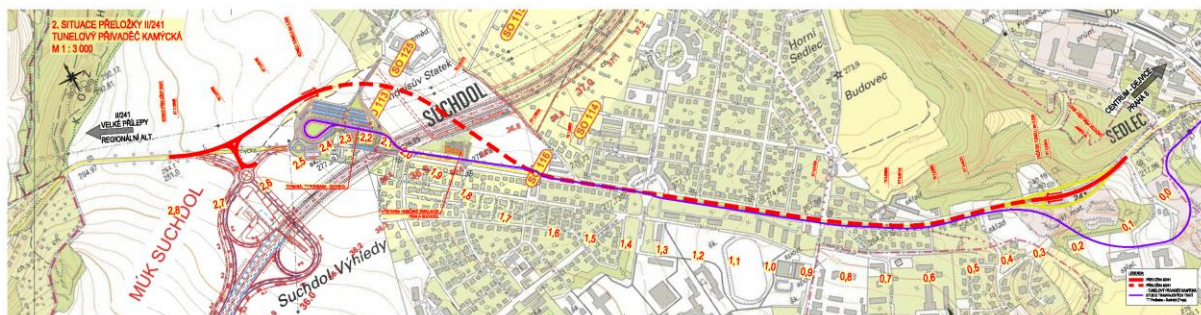
Obr. 5: Studie proveditelnosti dopravní obsluhy Praha-Suchdol – veřejnou dopravou (EPTA, 2013)



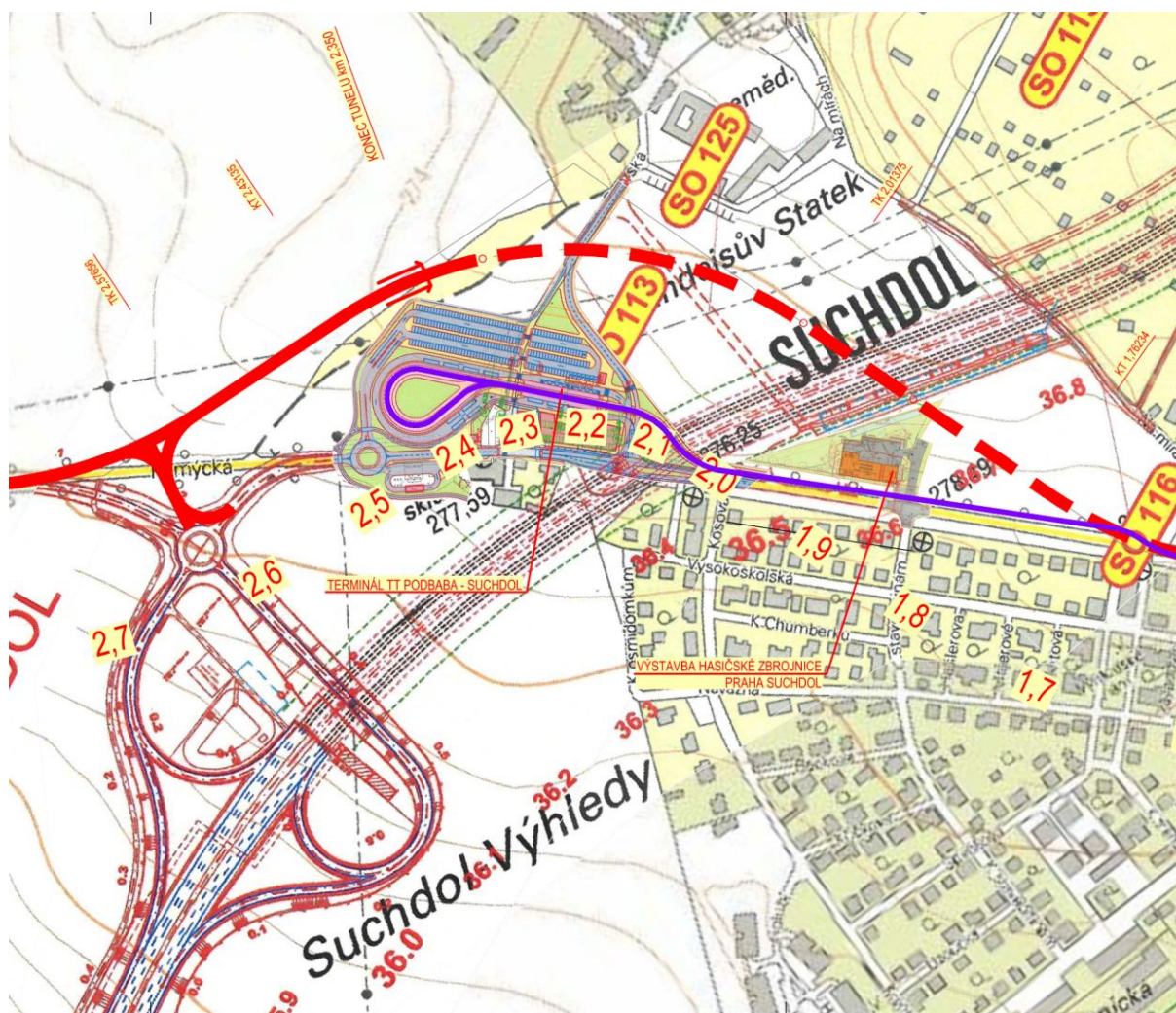
Obr. 6: Ověřovací technická studie tramvajových tratí (PUDIS, 2016)



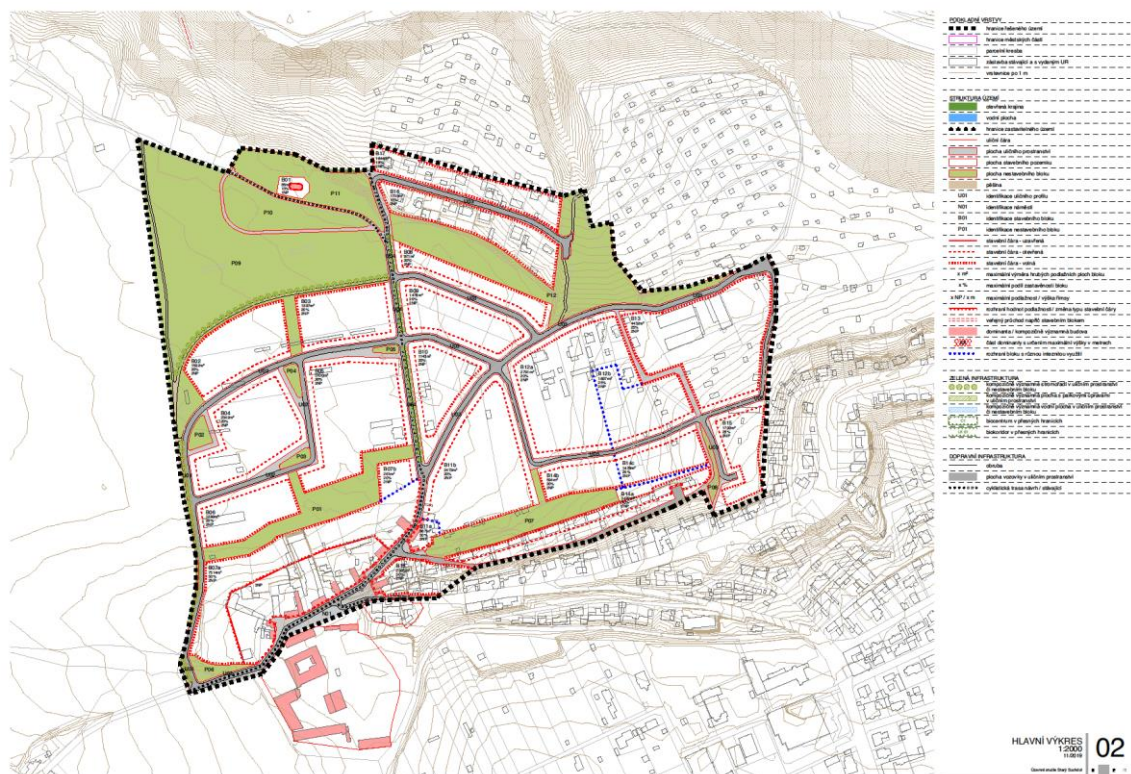
Obr. 7: Tramvajová trať Suchdol (D3A, 2017)



Obr. 10: TUNELOVÝ PŘIVADĚČ KAMÝČKÁ (STRNAD, 2019)



Obr. 11: TUNELOVÝ PŘIVADĚČ KAMÝČKÁ – Detail v řešeném území (STRNAD, 2019)



Obr. 12: Územní studie Starý Suchdol (SAEM, 2019)



Centrální prostor krajiny je tvořen lužními společenstvy různého charakteru s vloženími stromy a skupinami stromů, bloky omě půdy jsou určeny pro systém agrolesnického pěstování, omě půda je situována na západě a východě řešeného území. Pozemky omě půdy jsou vedeny po vrstevnicích. Vymezena je oblast pastvy části koní ze statku. Od statku ke Kozím hřbetům vede hipostezka. Z jihu je prostor uzavřen souvislým pásem porostu dřevin (lesem – remízem), umožňujícím průhled ve směru od Kozích hřbetů k Brandesovu statku i příjezd tramvaje i vedení inženýrských sítí. Do krajiny jsou vloženy malé ovocné sady a dva poldry – mokřady.

KONCEPT Č. 2

Obr. 13: Krajinářská studie Kozí hřbety (ČZU, 2020)



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
- zachovat či zlepšit propustnost územím
- usilovat o zachování výhledů, případně nabídnout nová místa výhledů
- vytvořit podmínky pro přirozený vsak a zadržení dešťových vod

2.1.1. Struktura zástavby

Nová zástavba je navržena v koncentrované formě kolem nového terminálu. Nové stavby navazují na historickou zástavbu při křižovatce Dvorské a Kamýcké, v dostačené vzdálenosti od historického Brandejsova statku. Zůstává tak zachována dvojice jader zástavby propojených stopou Dvorské ulice. Struktura zástavby vytváří kompaktní jádro semknuté kolem konečné zastávky VHD a historické stopy Dvorské ulice.

Výška zástavby by měla odpovídat charakteru historického okolí starého Suchdola a neměla by převýšit stávající stavby v území. 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 měly být nové stavby řešeny tak, aby umožnily zřízení obchodního parteru.

2.1.2. Podmínky pro umístování a prostorové uspořádání staveb

Stanovené podmínky prostorového uspořádání mají za cíl nastavit taková pravidla, aby byly zachovány historické hodnoty a vazby v území a zároveň došlo k efektivnímu využití potenciálu, který nabízí terminál VHD. Cílem je na jedné straně vytvoření husté a kompaktní zástavby kolem terminálu, která bude ale svou výškou a charakterem respektovat historické okolí. Na straně druhé pak zachování dostatečného odstupu od Brandejsova statku.

Regulační čáry

Uliční čára vymezuje hranici primárně nezastavitelných veřejných prostranství a zastavitelných urbanistických bloků. Uliční čára v tomto případě odpovídá čáře stavební.

Stavební čára je hranice vymezující podmínky zastavění v rámci bloku a určující pro každý blok nepřekročitelnou hranici trvalého zastavění hlavními stavbami; je navržena stavební čára:

otevřená, od níž nesmí zástavba nikde ustupovat a která nemusí být v celé své délce souvisle zastavěná;

volná, od níž smí zástavba libovolně ustupovat a která nemusí být v celé své délce souvisle zastavěná.



Výšková regulace

U každé stavební čáry je v Hlavním výkresu uvedena maximální podlažnost a maximální výška hlavní římsy. Maximální podlažností se rozumí maximální přípustný počet všech nadzemních podlaží. Maximální podlažnost se vztahuje i na řešení objektu nad hlavní římsou.

Podlažnost je ve výkrese stanovena kódem „x+y/z“, kde :

- „x“ udává počet nadzemních podlaží nad úrovní přilehlého uličního prostranství,
- „y“ udává řešení objektu nad hlavní římsou a to:
 - „+0“, nedovoluje ani obytné podkroví, ani ustoupené patro,
 - „+1“, dovoluje jednu z následujících možností:
 - šikmou střechu s nejvýše dvěma štíty, s 1 podkrovním podlažím o maximální výšce 5 m v maximálním úhlu 45°,
 - ustupující podlaží do výšky 3,5 m, ustoupené od vnější obvodové stěny budovy orientované ke stavební čáře a jedné další obvodové stěny alespoň 2 m,
 - jiné prostorové řešení střechy, které nepřesáhne vymezení dle předchozích dvou bodů.
- „z“ udává maximální výšku hlavní římsy (atiky) v metrech od přilehlého uličního prostranství

Ploché střechy o rozloze větší než 100 m² budou řešeny jako zelené.

2.1.3. Veřejná prostranství, krajina a historické cesty

Řešené území se nachází na rozhraní města a krajiny. Vede zde několik historických cest. Návrh respektuje historické cesty a doplňuje cesty nové. Stopa cest v krajině se tak stává určujícím prvkem uspořádání území.

Hlavním zpevněným veřejným prostranstvím je pěší zóna ve stopě Dvorské ulice a na ni navazující okolí konečné zastávky. Tyto prostory mají nejvíce městský charakter, tomu by měla odpovídat i kvalita provedení a použitých materiálů (např. kamenná dlažba).

Směrem od centra řešeného území se charakter rozvolňuje a postupně přechází do otevřené kulturní krajiny. Toto území je protkáno sítí stezek pro pěší a cyklisty lemovaných alejemi. Charakter těchto cest by měl odpovídat umístění v krajině, povrch by tedy měl tvořit spíše mlat. Parkoviště P+R v severní části řešeného území se svým tvarováním podřizuje cestám v krajině, přebírá jejich organický tvar. Historická cesta (mírně tvarově upravená) mezi Brandejsovým statkem a křížkem je v hierarchii nadřazena parkovišti, příjezdová cesta na parkoviště tedy přechází přes stezku zvýšeným přejezdem, přednost by měla být na stezce, nikoli na komunikaci pro automobily.

Přírodní plochy na severu a východě řešeného území mají charakter volné kulturní krajiny – travní plochy s remízky či skupinami stromů. Tyto plochy jsou přechodem mezi zástavbou a navazující zemědělskou krajinou. Plochy mezi novou Dvorskou ulicí a Brandejsovým statkem by se měli stát součástí areálu Brandejsova statku a sloužit jako pastviny a výběhy pro koně. Jižní cíp řešeného území protíná nový významný městský liniový park umístěný nad tunelem SOKP. Terminál se tak stává vstupním bodem i do tohoto parku.

V rámci veřejných prostranství je navržena výsadba zeleně od travnatých ploch přes keřové skupiny až po remízky a stromořadí, vždy s ohledem na charakter daného veřejného prostranství. Je doporučeno vysazovat především listnaté dřeviny místně původních druhů, které nejlépe snášejí místní klimatické podmínky a které v létě zastíní plochy před sluncem.



2.1.4. 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-F (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 m²) s prodejem potravin.

2.2. Etapizace

Studie je navržena tak, aby umožňovala postupnou výstavbu v několika etapách a uměla reagovat i na různý vývoj navazujících dopravních staveb a potřeb.

Nultou etapou se může stát vymezení struktury cest v krajině včetně doprovodných alejí. S tímto krokem již MČ Suchdol úspěšně započala západně od řešeného území obnovou historických cest a výsadbou stromořadí a je možno v tom na základě této studie pokračovat i v rámci řešeného území.

První etapou je vybudování terminálu VHD vč. smyčky. Terminál je možno vybudovat v první fázi i jen jako autobusový a teprve následně do něj přivést i tramvajovou trať, jejíž budování bude časově i finančně náročnější (v tom případě musí být od začátku vytvořen prostor pro vedení tramvajové trati, např. jako zelený pás). Souběžně s vybudováním terminálu by mělo dojít k výstavbě první etapy P+R, a to buď pouze na terénu, nebo již rovnou včetně parkovacího domu.

Následně může postupně dojít k výstavbě objektů kolem terminálu. Stávající historické objekty u křižovatky Dvorské a Kamýcké mohou být zachovány, či postupně nahrazeny novostavbami dle nové regulace. Podmínkou realizace staveb v této etapě jsou přeložky inženýrských sítí VTL plynovodu a nadzemního VVN (viz kapitola technická infrastruktura).

V následujících minimálně třech etapách je možno rozšiřovat kapacitu P+R v krocích po cca 100-150 místech. Parkoviště je navrženo tak, aby během stavby dalších etap mohly být stávající plochy P+R plně v provozu.

Realizace terminálu není nijak provázána s realizací SOKP a tunelového přivaděče Kamýcká, tyto stavby mohou proběhnout nezávisle před i po realizaci terminálu. Lze předpokládat, že realizace SOKP přinese významně vyšší nároky na kapacitu P+R.

2.3. Dopravní řešení

2.3.1. 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, vč. negativních dopadů na životní prostředí a zdraví obyvatel.

V říjnu 2019 byla předložena Námět 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.

Ke zvážení je případně i vedení tunelového přivaděče západním směrem od Kamýcké. Pak by řešené území nebylo touto stavbou dotčeno a plocha vymezená pro vyústění tunelového přivaděče by zůstala krajinnou zelení, případně by zde bylo možné v případě potřeby rozšířit plochy P+R. Toto alternativní vedení přivaděče Kamýcká se také vyhýbá problematickému křížení s tunelem SOKP.

Výsledné řešení SOKP vč. případného tunelového přivaděče bude mít na své okolí zásadní dopad. Je proto vhodné hledat takovou podobu této významné dopravní stavby, která bude nejen dopravně a ekonomicky efektivní, ale bude také maximálně ohleduplná ke svému okolí, historii a krajině.

Jakkoli jsou výše doporučené úpravy nadřazených dopravních staveb žádoucí, řešené území je navrženo tak, aby byla studie realizovatelná i v případě, že k těmto úpravám nedojde.

2.3.2. 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 (ateliér SAEM). Ta navrhuje novou komunikaci (ozn. U01), která propojuje ulici Dvorskou s ulicí Ke Kozím hřbetům a je navržena 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.

2.3.3. Dopravní napojení Starého Suchdola a Nového Suchdola

Vybudování terminálu sebou přinese i zvýšenou dopravní poptávku mezi Starým Suchdolem a Novým Suchdolem a novým terminálem. Kritickým bodem tohoto spojení je již dnes tzv. „myší díra“ – úzké hrdlo v ulici Pod Rybníčkem před křižovatkou s ulicemi Dvorskou a Ke Kozím Hřbetům. Nezbytnou podmínkou vybudování terminálu je tedy i vyřešení tohoto dopravního problému – nalezení vhodné objízdné trasy.

Pro severní část Starého Suchdola, především pokud dojde k jeho stavebnímu rozvoji dle územní studie Starý Suchdol, se jako nejvhodnější jeví výše zmíněná trasa „U01“ a dále po „nové“ Dvorské.

Nový Suchdol navrhujeme napojit nově prodlouženou ulicí Za Sokolovnou vedenou z místa stávající autobusové smyčky u školy na Kamýckou s vyústěním proti ulici Ke Stavebninám.

Třetí alternativou je pak výšková a šířková úprava stávající cesty propojující ulice Pod Rybníčkem a Na Mírách východně za Brandejsovým statkem. Současnou úzkou a velmi strmou (místy 20% sklon) cestu je možno rozšířit a upravit její sklon na cca 8%. Ulice Na Mírách, by tak byla vedena z Kamýcké východně kolem Brandejsova statku na ulici Pod Rybníčkem, její stávající stopa západně od



Brandejsova statku by zůstala pouze stezkou určenou pro pěší, cyklisty a koně, samozřejmě s možností vjezdu zemědělské techniky a zásobování Brandejsova statku.

Za nezbytné považujeme realizaci všech tří výše uvedených dopravních propojení, především pokud dojde k dalšímu stavebnímu rozvoji na území Starého Suchdola.

Výše popsané alternativní napojení Starého Suchdola není předmětem této studie a lze ho tedy vnímat pouze jako námět, který je nutno detailněji prověřit samostatnou studií.

2.3.4. Veřejná doprava

Jádrum 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 Lidl), 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.

2.3.5. Koncepce veřejné dopravy v městské části Suchdol

Současná koncepce veřejné dopravy v městské části Suchdol je výsledkem historického vývoje a reakcí na dopravní poptávku, která je tvořena vyjížděnou a dojížděnou obyvatel, která je během roku víceméně rovnoměrná a obsluhou areálu Zemědělské univerzity, která tvoří nejvýznamnější zdroj a cíl cest během akademického roku. Poptávka je v současnosti uspokojována výhradně autobusovými linkami – ty jsou navázány na stanici metra Dejvická, odkud jsou výchozí (linky 107 a 147). První jmenovaná linka má v ranní špičce nejkratší interval ze všech pražských autobusových linek. Ani tak není v některých obdobích nabídka dostatečná, především v posledních letech navíc spolehlivost autobusového spojení negativně ovlivňuje přetížení komunikační sítě mimo městskou část Suchdol. Další autobusové linky zajišťují spojení do Středočeského kraje, část cestujících z regionu přes území tranzituje, pro většinu cestujících je ale Suchdol cílem cesty.

Obsluha Suchdola tramvajovou tratí je plánována z několika důvodů. Tramvajová doprava je v přepravě velkého množství cestujících efektivnější než doprava autobusová díky větší obsaditelnosti souprav. Dalšími argumenty jsou energetická efektivita, městotvorný efekt tramvajové trati a očekávaná vyšší spolehlivost spojení.

Organizátor pražské integrované dopravy (ROPID) předpokládá vedení linek 8 a 18 prodloužených ze současné smyčky v Podbabě, doplněné o linku č. 28, která zajistí spojení Strahova a Suchdola. Bude tak využít synergický efekt spojení studentských kolejí na Strahově, kampusu vysokých škol v Dejvicích a Zemědělské univerzity. Tato linka bude provozována pouze během akademického roku.



Ve špičce budou spoje trojice suchdolských linek jezdit ve vzájemně pravidelně proloženém intervalu 2 minut.

Tramvajová trať bude ukončena v terminálu Výhledy, kde bude umožněn přestup na regionální autobusy a nedílnou součástí bude i parkoviště P+R. Protože bude nová tramvajová trať vázána na Kamýckou ulici, bude nutné zajistit plošnou obsluhu Suchdola novou autobusovou linkou, která bude propojovat území kolmo k tramvajové trati a umožní dostupnost tramvajových zastávek i ze vzdálenějších lokalit Suchdola. Tramvaj nahradí radiální autobusové linky 107 a 147.

Současné vedení autobusových linek 107 (s intervalem cca 3 min.) a 147, které se kříží v ulici Internacionální zajišťuje tradiční obsluhu území s přiměřenými docházkovými vzdálenostmi, částech s delší vzdáleností (Nový Suchdol, Výhledy) zajišťuje dopravní obsluhu linky 160.

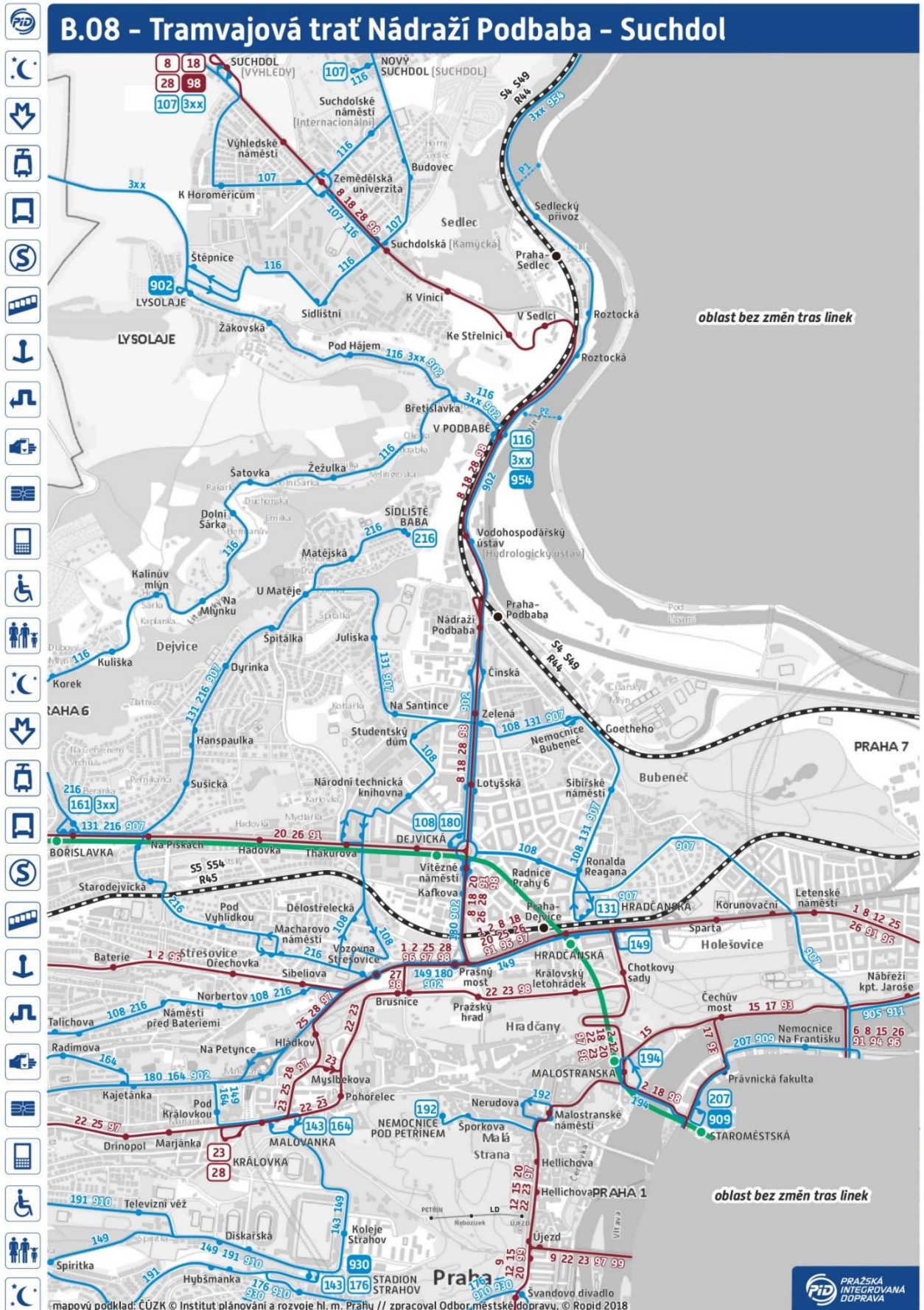
Nové řešení s tramvajovou tratí vedenou ulicí Kamýckou, bude nabízet dopravu v přiměřené docházkové vzdálenosti a v krátkém intervalu jen v pásu podél této tratě, obsluhu širšího území by měly zajistit nově vedené autobusové linky 107 a 116.

Regionální autobusové linky mohou být po dokončení terminálu Výhledu ukončeny již v něm. Z hlediska cestujících půjde o přestup hrana-hrana z autobusu na autobus, což je ekvivalentní přestupu z autobusu na tramvaj u stejné hrany.

Rada hlavního města Prahy schválila dokument Rozvoj linek PID v Praze 2019–2029¹. Tato koncepce je zachycena na následujícím obrázku a v dalších dvou tabulkách jsou popsány předpokládané intervaly a nasazení vozidel.

Tato koncepce vychází ze stávající uliční sítě a proto neumožňuje navrhnout optimální řešení obsluhy území a to především v částech Starého a Nového Suchdola. Změna koncepce obsluhy území městské části by vyžadovala navržení nových komunikací mimo řešené území této studie.

¹ FAFEJTA Martin et al. Ropid. 2018. Dostupné on-line: <https://pid.cz/o-systemu/rozvoj-linek-pid-v-praze-2029/>



Obraz: 14 Koncepte obsluhy Suchdola a přilehlého území (zdroj: ROPID)



Linka (trasa)	Pracovní den	Víkend	Celkový počet potřebných vlaků v maximálním období
Linka 8 (Suchdol – Starý Hlobětín)	Převažující typ vozu: dvouvozová tramvajová souprava Ranní špička: 8 minut Sedlo: 10 minut Odpolední špička: 8 minut Večer: 20 minut	Převažující typ vozu: dvouvozová tramvajová souprava Dopoledne: 15 minut Odpoledne: 15 minut Večer: 20 minut	17
Linka 18 (Suchdol – Vozovna Pankrác)	Převažující typ vozu: dvouvozová tramvajová souprava Ranní špička: 8 minut Sedlo: 10 minut Odpolední špička: 8 minut Večer: 20 minut	Převažující typ vozu: dvouvozová tramvajová souprava Dopoledne: 15 minut Odpoledne: 15 minut Večer: 20 minut	18
Linka 28 (Stadion Strahov/Malovanka – Suchdol)	V provozu pouze ve dnech školního vyučování Převažující typ vozu: dvouvozová tramvajová souprava Ranní špička: 4 minut Sedlo: 5 minut Odpolední špička: 4 minut Večer: -	-	14 (16 po zprovoznění úseku Stadion Strahov – Malovanka)
Linka 98 (Suchdol – Nádraží Hostivař)	Převažující typ vozu (dle ROPID): jednovozová tramvajová souprava. Poznámka: z důvodu kapacity a komfortu pro cestující, zejména při průjezdu centrem města doporučujeme vozidlo kapacitou odpovídající dvouvozové soupravě Noc: 30 minut	Převažující typ vozu: jednovozová tramvajová souprava Noc: 30 minut	7

Zdroj: Ropid



Linka (trasa)	Pracovní den	Víkend	Celkový počet potřebných vozů v maximálním období
Linka 107 (Nový Suchdol – Suchdol)	Převažující typ vozu: autobusový vůz midi Ranní špička: 8 minut Sedlo: 10 minut Odpolední špička: 8 minut Večer: 20 minut	Převažující typ vozu: autobusový vůz midi Dopoledne: 15 minut Odpoledne: 15 minut Večer: 20 minut	4
Linka 116 (K Drsnici – Nové Vokovice)	Převažující typ vozu: autobusový vůz midi Ranní špička: 30 minut Sedlo: 60 minut Odpolední špička: 30 minut Večer: 60 minut	Převažující typ vozu: autobusový vůz midi Dopoledne: 60 minut Odpoledne: 60 minut Večer: 60 minut	4
Linka 340 (V Podbabě – Středočeský kraj)	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Ranní špička: 7,5-30 minut podle směru Sedlo: 30 minut Odpolední špička: 10-20 minut Večer: 60-90 minut	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Dopoledne: 0-60 minut Odpoledne: 60 minut Večer: 60-90 minut	5
Linka 350 (V Podbabě – Středočeský kraj)	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Ranní špička: 20-30 minut Sedlo: 60 minut Odpolední špička: 30 minut Večer: 60-90 minut	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Dopoledne: 60 minut Odpoledne: 60 minut Večer: 90 minut	3 (4 po zprovoznění úseku Stadion Strahov – Malovanka)
Linka 355 (V Podbabě – Středočeský kraj)	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Ranní špička: 15 minut Sedlo: 60 minut Odpolední špička: 30 minut Večer: 90 minut	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Dopoledne: 60 minut Odpoledne: 20-40 minut Večer: 90 minut	3
Linka 359 (Suchdol – Středočeský kraj)	Převažující typ vozu: autobusový vůz midi	-	2



	Ranní špička: 60 minut Sedlo: 120 minut Odpolední špička: 60 minut Večer: -		
Linka 902 (Třebonice-Lysolaje)	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Noc: 60 minut	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Noc: 60 minut	
Linka 954 (V Podbabě – Středočeský kraj)	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Noc: vybrané spoje	Převažující typ vozu: autobusový standardní vůz Noc: vybrané spoje	

Zdroj: Ropid

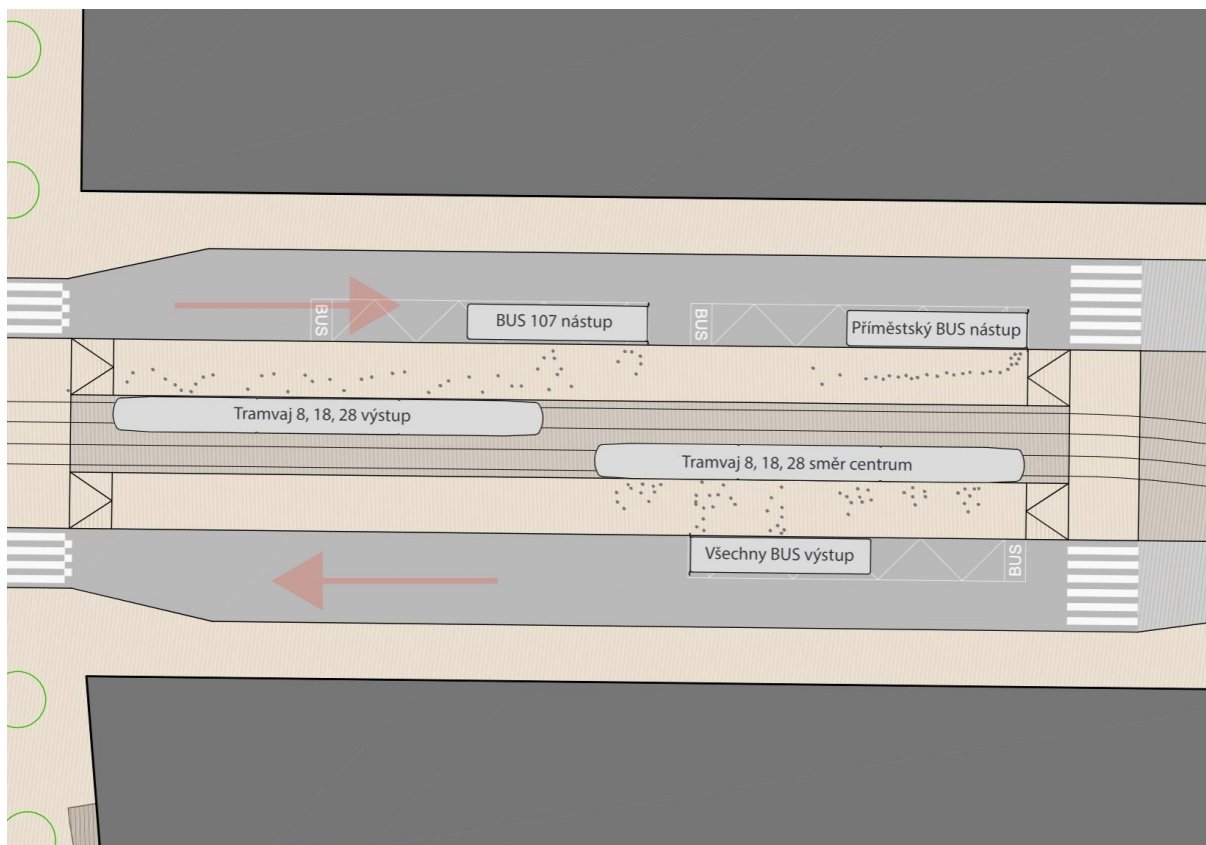
2.3.5.1 Organizace dopravy v přestupních bodech TT Suchdol

Terminál Výhledy

Jedná se o konečnou zastávku tramvajových linek 8, 18 a 28, které budou přijíždět a odjíždět ve špičkovém dvouminutovém intervalu. V praxi to bude znamenat, že v každou chvíli v přepravní špičce bude u nástupiště stát tramvajová souprava. Především ve směru z centra lze kvůli provozním odchylkám od jízdního řádu očekávat, že k nástupišti dorazí i dvě soupravy najednou a využije se tak plná stavební délka nástupní hrany 70 m.

Cestující, kteří budou dále pokračovat autobusy či naopak autobusovými linkami přijedou, budou mít k dispozici komfortní přestup systémem hrana – hrana, kdy výstupní autobusová zastávka bude umístěna vstřícně k tramvajové nástupní a naopak. Na minimum tak bude zkrácena vzdálenost mezi oběma dopravními prostředky, díky zakrytí nástupiště střeou bude přestup komfortní i za nepříznivých povětrnostních podmínek.

Výstupní autobusová hrana bude bez rozlišení linek, autobusy jí využijí postupně tak, jak budou přijíždět do terminálu. Na opačné straně budou rozděleny nástupní zastávky pro příměstské linky a místní autobusovou linku č. 107 kvůli odlišnému způsobu odbavení cestujících a pro minimalizaci kolizí mezi čekajícími cestujícími.



Obr.: 15 Detail přestupních vazeb v terminálu Výhledy

Informační systému umožňuje, aby byl cestující již ve vozidle před přestupem informován o času odjezdu a stání návazného spoje (označení stání zde nebude tak podstatné, z důvodu bezprostředního přestupu hrana-hrana, resp. soustředění stání). Předpokládáme, že v době realizace terminálu budou nasazeny prvky Jednotného informační systému, jehož návrh byl zpracován společností PRO CEDOP v rámci projektu hlavního města Prahy a Ropid², a jehož schvalování v Radě hl. m. Prahy se očekává do konce léta 2020. Předpokládáme, že v prostoru terminálu výhledy budou instalovány zejména tyto prvky:

- Označnick odjezdového stanoviště s využitím grafických značek linek a nové grafické podoby zastávkového jízdního řádu
- Rozlišení zastávkových stanovišť
- Displeje s odjezdy všech spojů z terminálu
- Plánek uzlu
- Index odjezdů z přestupního uzlu
- Mapa blízkého okolí
- Schéma linek
- Reprodukční hlášení na zastávce
- Rozcestník městské pěší navigace a/nebo obelisky spojující mapy a směrovky do jednoho nosiče

² <https://pid.cz/jis/>



- Totem pro usnadnění navigace k přestupnímu uzlu z větší dálky.

Některé z těchto informačních prvků budou umístěny nejen v části terminálu pro veřejnou dopravu (tj. vlastní zastávky a přestupní prostor), ale přiměřeně i v navazujících částech jako parkoviště P+R a přístupové cesty. To se týká zejména odjezdových displejů (již na spojovacích cestách mezi jednotlivými částmi parkoviště), plánek uzlu, reproduktorů ad.

Dále budou v terminálu umístěny automaty na prodej jízdenek PID (minimálně 2-3), jejich umístění musí být s vhodným rozstupem pro dodržení diskrétní zóny nakupujících.

Brandejsovo náměstí

Tramvajové linky budou zastavovat u nástupišť pro dvě tramvajové soupravy. V přepravní špičce se i zde počítá s intervalem 2 minut mezi spoji trojicí tramvajových linek 8, 18 a 28. Místní autobusová linka č. 107 bude obsluhovat zastávky v Kamýcké ulici ve směru k Výhledům a v Internacionální ve směru opačném. Vzhledem k intervalu a očekávanému obsazení tramvajových souprav není vhodné sdružovat zastávku s autobusy.

Kamýcká

Zastávka umožní přestup z autobusové linky 116, která takto napojí horní části sousední městské části Praha-Lysolaje. Autobusová linka 116 zajistí obyvatelům Lysolajů dopravu na poštu, do lékařských ordinací, do lékárny a dalších obchodů na Suchdole, podobně jako stávající linka 160.

2.3.6. DRT / Poptávková doprava ³

Poptávková doprava (DRT - demand responsive transport) v České republice není běžnou součástí integrovaných dopravních systémů. Je to pravděpodobně dáno vlastnostmi systémů DRT v kombinaci s platným legislativním rámcem a vnímáním potenciálními cestujícími.

Přesná definice DRT systému není jednoduchá, neboť v různých částech světa pod tímto pojmem představí různé systémy. V obecné rovině lze jako DRT vnímat všechny systémy, které reflektují požadavky cestujících, přizpůsobují se jim a jejich cílem je zlepšit mobilitu občanů za přiměřených finančních nákladů. Extrémními případy jsou služby taxi, kdy jeden řidič veze právě jednoho zákazníka, na opačné straně spektra se může jednat o nezajždění pravidelných spojů linkové dopravy do vybraných zastávek, kde se neočekává poptávka. Vše mezi tím může více či méně spadat do kategorie DRT. Zejména v dnešní době v souvislosti s rozvojem informačních technologií a možností komunikace dopravní systém - cestující mohou vznikat zcela nové služby.

V České republice bylo realizováno více projektů, které většinou patří do kategorie "autobus na zavolání". Nejvýznamnější oblastí, kde se toto opatření realizovalo, je východní část Královéhradeckého kraje. Místní dopravce AUDIS BUS s.r.o. obsluhoval území s nízkou hustotou osídlení a konvenční autobusová doprava tak byla silně neekonomická. Z tohoto důvodu zavedl v roce 2003 službu Radiobus, v rámci které jsou některé spoje realizovány pouze na základě telefonické objednávky. Tento prošel v průběhu doby různými vývojovými fázemi, systém je v současné době provozován například v MHD v Rychnově nad Kněžnou. V rámci České republiky se takový systém zkoušel ve více místech (např. Milevsko, Valašské Meziříčí) a v současné době platí v systému IDOL

³ Kapitulu „DRT / Poptávková doprava“ zpracoval Ing. Ivo Novotný ze společnosti ROPID



(Liberecký kraj), kde má dva režimy - Radiobus a Radiostop. Tím ukazuje nejběžnější pojetí DRT systémů vnímaných v ČR - nezajždění do zastávky neležící přímo na trase (Radiostop) a nerealizaci spoje v případě nulové poptávky (Radiobus). Takový systém je provozován i například v IDS JMK (Jihomoravský kraj) na večerních spojích vybraných linek - zde je výhoda, že vliv na cestující je minimalizován jednosměrností poptávky večerních spojů od páteřní dopravy. Například od večerního vlaku odjíždí spoj do okolních obcí a zajede pouze tam, kam je nahlášena cesta od nastupujících cestujících. Pokud by někdo chtěl nastupovat v daném úseku, musí si spoj telefonicky objednat, ale z podstaty večerní dopravy je takových cestujících naprosté minimum.

Zásadní výhodou DRT systémů je pochopitelně úspora finančních prostředků za nerealizaci zbytečných vozových kilometrů (běží mzda řidiče, nicméně je spořena nejen nafta, odpisy vozidla a další přímé náklady, ale i nepřímé náklady například z vlivu hluku, vibrací či emisí na okolí). Nevýhodou ovšem je složitost systému pro cestující oproti konvenční autobusové dopravě s pravidelnou trasou a jízdním řádem, což vede k poklesu zájmu o využívání takové dopravy. Dalším negativním aspektem je nutnost zřízení a provozu dispečinku, který požadavky eviduje a informuje řidiče jednotlivých vozidel o jejich trase. S ohledem na typický charakter zákazníka (často se jedná o seniory) je nutné, aby na zavolání reagoval opravdový operátor a nebyla služba pouze v režimu například aplikace v mobilním telefonu či pouze s webovým rozhraním, což službu dispečinku prodražuje. V obecné rovině se systémy DRT v rámci veřejné linkové dopravy příliš nevyužívají a přes větší počet zkušebních provozů se zásadně nerozšířily.

Dalším typem, který typem poptávkové autobusové dopravy, který je patrný zejména z velkých měst, je doprava osob se sníženou schopností pohybu a orientace. V Praze byla tato služba zřízena v roce 2009. Funguje na principu dispečinku, který disponuje vozidly, které jsou schopny transportovat i například vozíčkáře. Zájemce, který musí splňovat kritéria těžkého zdravotního postižení, si přes dispečink objedná cestu a dispečerů přidělí na danou trasu adekvátní vozidlo, pokud je ještě k dispozici. Vozidla jsou většinou ve formě dodávky, díky tomu je jejich dobrá plošná dostupnost, neboť nemusí projíždět jen hlavní komunikační síť sjezdovou například pro autobusy. Tato služba je velmi populární a je připravováno její rozšíření (počet vozidel). Finanční nákladnost na přepravu jednoho cestujícího u tohoto typu dopravy je samozřejmě významně vyšší než u standardních linek, zároveň je ale cestující přepraven v celé trase.

Z pohledu obecné dopravní obslužnosti na pomezí hlavního města Prahy a Středočeského kraje se s ohledem na plánované zavedení tramvaje do terminálu Výhledy musí uvažovat o návazné dopravě do přiléhajících obcí. Jedině tak lze zajistit trvale udržitelný rozvoj, neboť současná silniční síť nenabízí dostatek kapacity pro zvyšování intenzity provozu o další vozidla nejen v Praze, ale na mnoha místech i na vjezdech do zastavěného území Prahy. Dostatečná nabídka autobusových spojů vedoucích k páteřní kolejové dopravě zajistí méně automobilů na hranici města a kraje, případně i sníží nároky na parkoviště P+R. Zásadní otázkou ovšem zůstává, jak nastavit takový model financování, který bude dlouhodobě udržitelný. Ve špičkách pracovního dne je pravděpodobné, že klasický model autobusové dopravy bude dostatečně zaplněn cestujícími, ovšem je otázkou, jakým způsobem bude vypadat obsazenost, a tím pádem i efektivita, mimošpičková období. Zejména večerní a noční období nabízí silný efekt popsáný výše u příkladu z Jihomoravského kraje - cestující jen nahlásí řidiči, kam jede a pouze velmi malá část musí vykonat jinou formu interakce (hovor/objednávkový systém). Je možné, že takový systém by se dal aplikovat na všechny spoje od terminálu Výhledy, ale v tomto případě by záleželo na konkrétní trase/obcích, které by linka měla obsloužit. Pokud by přepravní vztahy mezi nimi nebyly zanedbatelné (typicky děti do školy, volnočasové aktivity, nákupní či pracovní



příležitosti), tak je možné o takovém systému uvažovat, nicméně je jeho zavedení nutné podrobit kvalitní analýze, aby nezpůsobil více problémů, než jsou potenciální úspory. V průběhu víkendů je poptávka odlišná (jak směrově, tak i náhodnými cestujícími, kteří mohou jet například na výlet či návštěvu) a záleželo by samozřejmě na přesném nastavení systému. Předpokladem pro takový model je, že vozidlo má danou trasu, na které obsluhuje zastávky.

Dle velikosti přepravních proudů je možné zvažovat i další koncepty, které by vedly například ke spolujždě (carpooling), které přímo nezapadá do definice DRT systémů, nicméně pokud by se blízkým obcím nabízela platforma (ideálně mobilní aplikace) ve které by mohli občané nabízet volná místa ve vozech, cestující i řidiči by byli jednoznačně identifikovatelní (z důvodu bezpečnosti, nabízí se například navázáním přes kartu Lítačka) a našel by se motivační prvek pro nabízení míst, mohl by systém nabízet zajímavou alternativu k tradiční návazné autobusové dopravě.

2.3.7. 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. 8 OA). P+R je navrženo v požadovaných kapacitách s možností výstavbu etapizovat dle aktuálních potřeb. Výstavba P+R se předpokládá směrem od terminálu, vzhledem k prstencovému uspořádání parkoviště je možno výstavbu etapizovat v krocích po cca 100-150 parkovacích místech. 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 parkovacích míst. Parkovací dům může mít při výšce max. 3np kapacitu 225 parkovacích míst (případně až 500, v závislosti na konkrétním řešení). Kapacita parkoviště na terénu je dalších cca 500 míst. Parkovací dům a část míst na terénu leží v docházkové vzdálenosti 50-200 m od zastávky VHD, nejbližší 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 70 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 70 parkovacích míst (je uvažováno jak s parkovacími tak odstavnými místy). V tomto prostoru je možno realizovat vjezd pro zásobování i případný vjezd do společných podzemních garáží pro novou výstavbu.

V ulici Kamýcká předpokládáme vytvoření zálivu K+R v obou směrech, s peším přístupem po pěší zóně v původní stopě Dvorské ulice.

2.3.7.1 Navigace k parkovišti

Vedle standardní navigace (dopravní značky IS 6b Návěst před křižovatkou, IS 9a/b Návěst před úrovní / okružní křižovatkou, IS 5 Směrová tabule s jiným cílem ad.) pro příjezd k parkovišti P+R doporučujeme realizovat i nové dopravní značení, které upozorňuje řidiče na výhodnost odstavení automobilu a pokračování do Prahy veřejnou dopravou. Toto značení bylo navrženo v rámci projektu již výše zmíněného Jednotného informačního systému s cílem zvýšit povědomí o existenci a zejména výhodách systému „zaparkuj a jed“. Níže přebíráme definici tohoto značení v plném znění:



V případě P+R v terminálu Výhledy se výše definované propagační značky jeví vhodné použít zejména

Na významných silničních a dálničních příjezdech do Prahy (dále jen příjezdy) jsou kromě stávajících dopravních značek upozorňujících na možnost využití parkoviště P+R doplněny nové **propagační značky**.

Umístění značky

Tyto značky jsou umísťovány na každém příjezdu vždy nejméně dvakrát za sebou s dostatečným rozestupem a dostatečně daleko před sjezdem k parkovišti, aby si řidič po průjezdu kolem první stačil uvědomit, co mu značka říká, před druhou si stačil rozmyslet, které doplňující informace ze značky si potřebuje prohlédnout znovu a přečíst důkladněji, a po průjezdu kolem druhé mu zbyval dostatek času k vyhodnocení těchto informací, uvážení, zda chce parkoviště P+R využít a na bezpečné odbočení na příslušný sjezd.

Provedení značky

Značka je provedena ve formátu dopravní značky IJ18a, IJ18b nebo IJ18c (podle umístění a kontextu) s nápisem typu

"P+R Výhledy XXX volných míst. V centru Prahy za YY minut"

nebo

"P+R Exit X Výhledy volných míst. V Prahy centru za YY minut"

s vyobrazením symbolu módu, kterým lze centrum dosáhnout (vlak, metro, autobus apod.), případně doplněný o logo systému, kde místo znaků XXX bude proměnný ukazatel zobrazující aktuální počet volných míst na parkovišti (nebo parkovištích celkem, je-li v cílové oblasti několik parkovišť P+R) a místo YY dobu do příjezdu do centra Prahy v minutách, která bude vypočtená z potřebné doby jízdy z místa instalace značky k parkovišti P+R podle aktuální provozní situace, z paušální rezervy na odstavení auta, nákupu jízdenky a přestupu na veřejnou dopravu a skutečně předpokládané jízdy veřejnou dopravou (nejbližším možným přímým spojem) do centra Prahy.

U vícepruhých komunikací se vzhledem k prostorovému uspořádání a vyšší rychlosti vozidel doporučuje značku realizovat například ve formátech IS6b, IS6d, IS6f, IS6g, IS7a, IJ 17a/b apod.

na těchto komunikacích:

- Pražský okruh v obou směrech, minimálně 1 umístění mezi exitem č. 28 a MÚK D0 x D7 a 2 umístění mezi MÚK D0 x D7 a MÚK D0 x D8; obsah zobrazované informace by měl reflektovat i obsazenost dalších P+R dostupných po těchto komunikacích
- Nejbližší dálniční radiály navazující na předmětný segment okruhu, tj. D7 a D8, a to ve směru do centra i z centra; obsah zobrazované informace by měl reflektovat i obsazenost dalších P+R dostupných po těchto komunikacích
- Silnice II/240: umístění mezi obcemi Velké přilepy a Černý Vůl a Černý Vůl a terminál Výhledy.

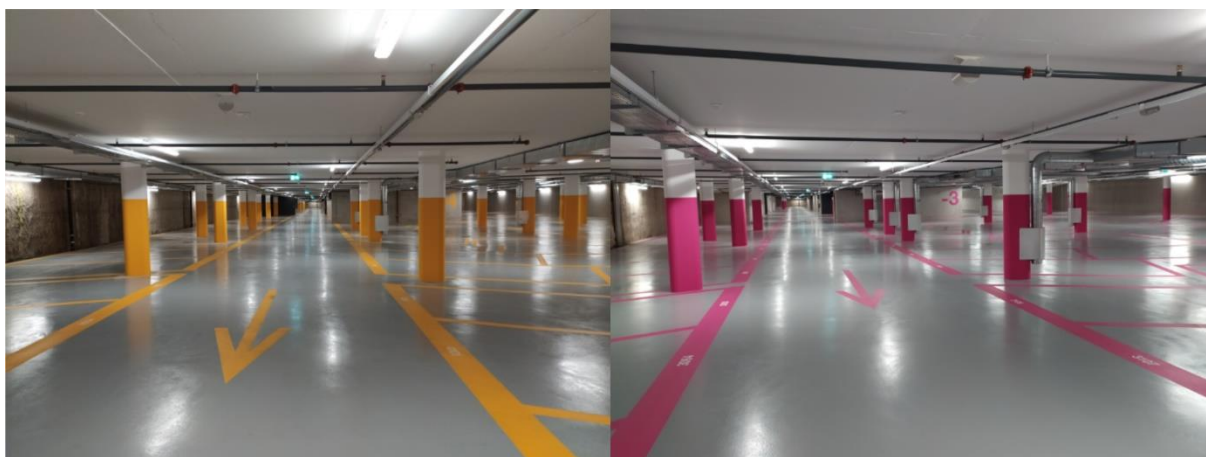
2.3.7.2 Vybavení parkovišť

V souladu s § 4 odst. 2 vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb je nutné zajistit adekvátní počet parkovacích míst pro osoby těžce postižené. Tato místa je potřeba situovat co nejbližší k zastávkám MHD v terminálu, aby přestupní vzdálenosti byly co nejkratší.

Podobně blízko budou umístěna stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku (ODDK). Dále budou vyhrazeny místa pro elektromobily s možností nabíjení, motocykly a prostor pro úschovu kol.

Vzhledem k členěné povaze parkoviště (viz popis etapizace výše) je velmi důležité, aby v prostoru parkoviště bylo dostatek orientačních a navigačních prvků, stejně jako při přístupu (návratu) z terminálu veřejné dopravy do parkoviště. Základním prvkem bude celkové schéma parkoviště včetně rozlišení jednotlivých částí, dále označení jeho jednotlivých částí (např. názvem a/nebo barevným provedením) a označení jednotlivých parkovacích míst.

V případě realizace parkovacího domu doporučujeme rozlišit i jeho jednotlivá podlaží, a to barevným provedením nápisů, vodorovného dopravního značení a dalších částí interiéru: tedy například jedno podlaží vyvedené do modra, druhé do červena, třetí do žluta atd.



Obr.: 16 Rozlišení jednotlivých podlaží parkoviště barevným provedením, Ženeva, Švýcarsko. Foto: CEDOP

2.3.8. 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 i na cesty do krajiny a střeodočeského kraje.

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.

Pozornost je nutno věnovat také řešení cest pro pohyb koní, především vazbě mezi Brandejsovým statkem a krajinou na sever od řešeného území.



2.4. 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.

2.5. 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).

2.6. 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 zatravněovací dlažba), jednotlivé řady parkovacích stání pak navrhujeme oddělit stromořadími i širšími zelenými klíny. Tvarování parkoviště organicky kopíruje stopu historických cest. Jednotlivé parkovací pásy jsou mírně zakřivené, čímž se opticky zmenšují a lépe zapadají do krajiny. Mezi parkovací pásy jsou vloženy zelené klíny / remízky, které parkoviště dále lépe integrují do krajiny a zároveň slouží k zachytávání dešťové vody a umožňují vysadit stromy s velkou korunou, které prostor parkoviště stíní a ochlazují.

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 velmi důležité 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 a cyklisty 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 je možné zřídit větší terénní depresi (poldr nebo jezírko) pro retenci a postupné vsakování dešťové vody ze zpevněných ploch terminálu, či střech nových objektů (s výhodou lze využít svažitost území směrem k východu a dešťové vody odvést do tohoto místa gravitačně).

2.7. 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.

2.8. 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.

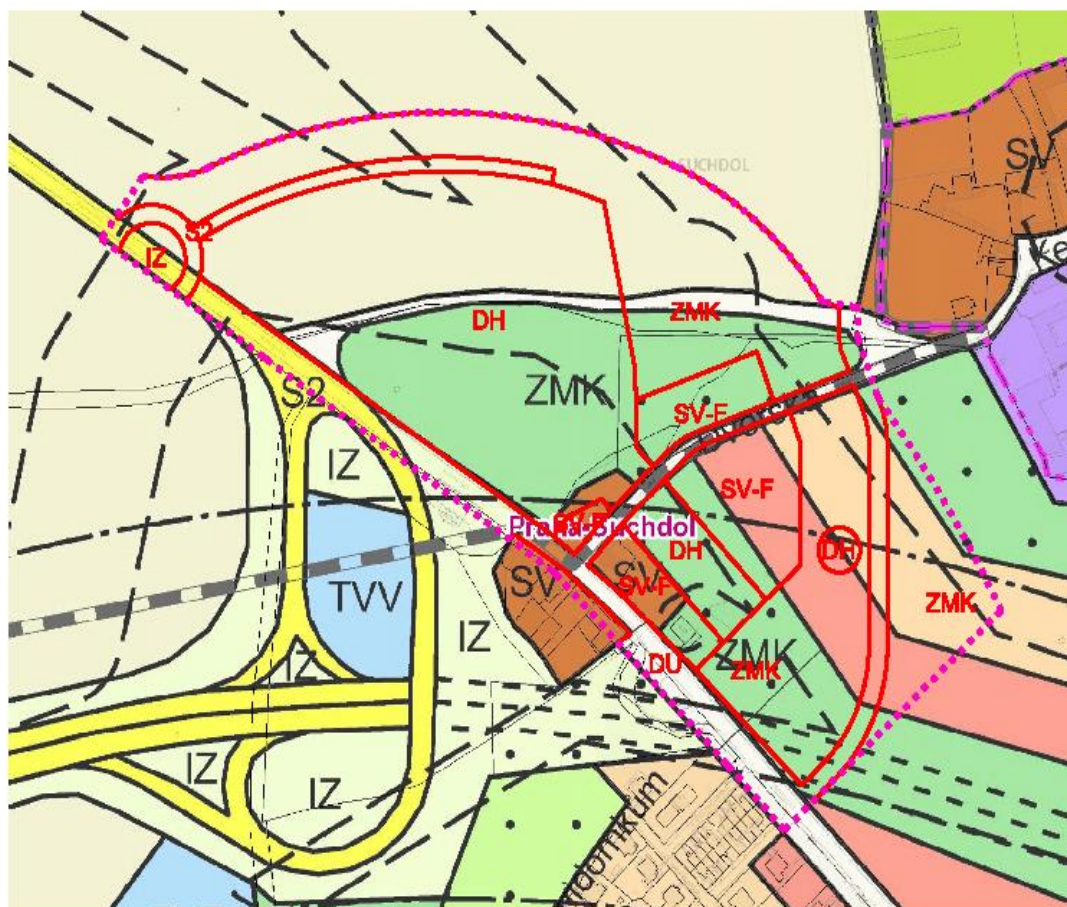
Severně od Dvorské je většina stávající plochy ZMK nahrazena plochou DH určenou pro vybudování tramvajové smyčky a především záchytného parkoviště P+R. Část plochy DH zasahuje i do stávající plochy OP.

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 m²:

Funkční využití	Stávající výměra	Navržená výměra	Rozdíl
SV	3 571	519	- 3 052
SV-F	0	10 239	+ 10 239
OB-A	9 013	0	- 9 013
OV-B	7 803	0	- 7 803
ZMK	34 671	37 468	+ 2 797
IZ	1 522	917	- 605
OP	32 138	0	- 32 138
DU	8 808	12 784	+ 3 976
DH	0	35 949	+ 35 949
S2	3 066	2 716	- 350



Obr. 17: Porovnání navrhovaných změn s platným územním plánem, výkres č. 4

2.9. Porovnání návrhu změn s Metropolitním plánem

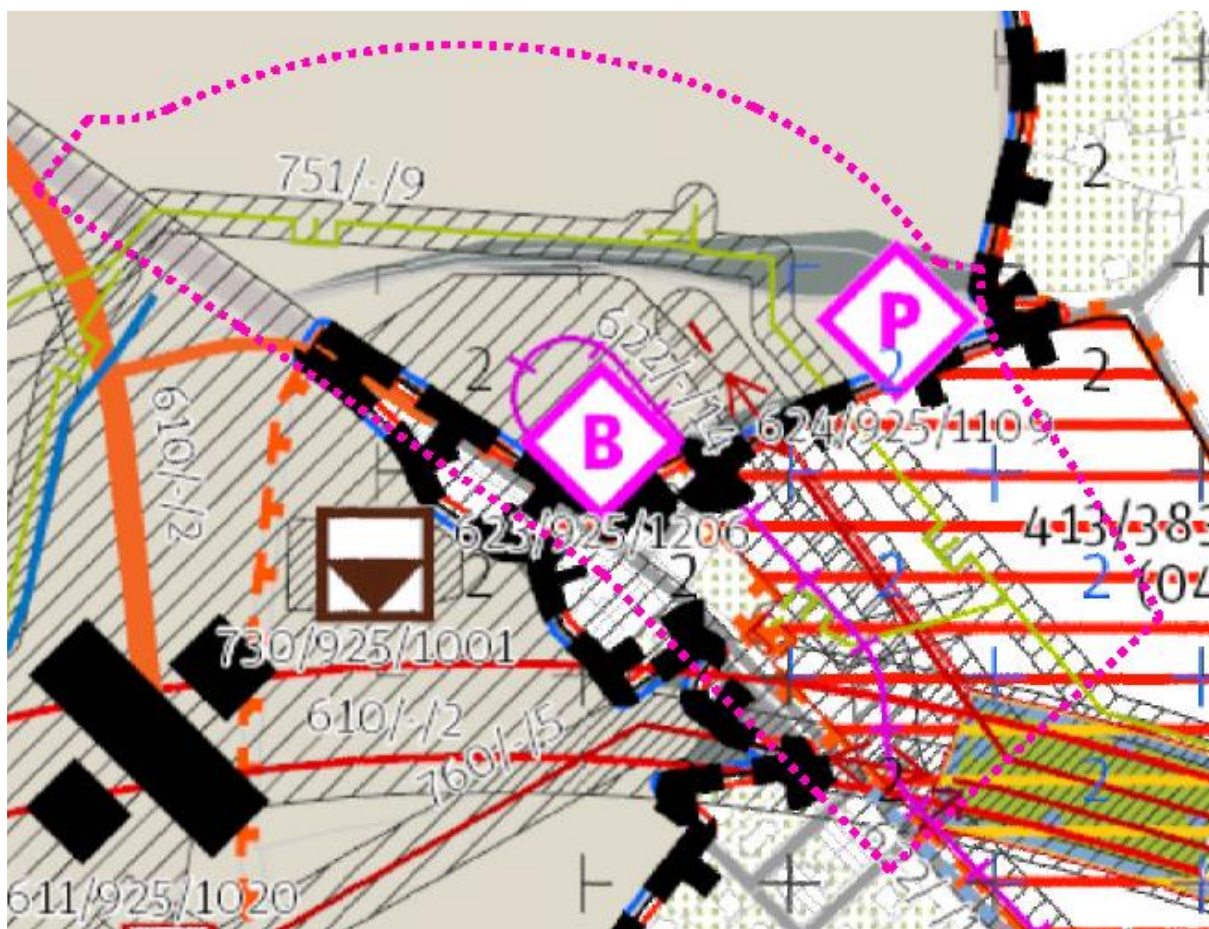
Jižní část řešeného území je součástí lokality č. 383/Suchdol, konkrétně rozvojové plochy 413/383/2713 – zastavitelná rozvojová plocha s obytným využitím a heterogenní strukturou, 60 % koeficientem zastavění pro bloky do 6000 m² a výškou zástavby 2np.

Severní část řešeného území je součástí lokality č. 925/Přední kopanina-Nebušice 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 v příslušných čtvercích
- upravit rozsah záboru ZPF



Obr. 18: Návrh Metropolitního plánu, Hlavní výkres s vloženou hranicí řešeného území



2.10. Posouzení základních dopadů na životní prostředí

Podle zákona č. 100/2001 Sb. podléhá stavba tramvajové trati o délce 1 km a více zjišťovacímu řízení. Zjišťovací řízení povede Magistrát hl. města Prahy. Výstavba samotného autobusového terminálu (jako případné předstihové etapy) zjišťovacímu řízení nepodléhá.

Parkoviště/garáže podléhají zjišťovacímu řízení až od kapacity 500 míst, tedy minimálně pro 1. etapu nebude zjišťovací řízení nezbytné.

2.10.1. Vlivy na ovzduší

Fáze výstavby

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby podél přístupových komunikací a v okolí zařízení staveniště - tento vliv je pouze lokální a časově omezený.

Během výstavby bude zdrojem znečištění ovzduší stavební doprava (emise výfukových plynů) a zemní práce (zvýšená prašnost). Zatížení ovzduší cizorodými látkami je možno minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací
- koordinací přesunů stavební techniky
- optimalizací dopravních tras a vytižeností nákladních aut
- udržováním techniky v čistotě a v dobrém technickém stavu
- snižováním prašnosti kropením

Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých znečišťujících látek na okolí považovat za nepodstatný.

Fáze provozu

Tramvajová trať je provozována výhradně pro elektrickou trakci (rozsah služebních jízd diesellovými motory poháněných vozidel pro potřebu údržby apod. lze předpokládat zanedbatelný), pohyb vozidel je zajištěn elektromotory, emise způsobené spalováním fosilních paliv (zejména CO₂, CO, NO_x, uhlovodíky) nebudou provozem trati v místě realizace záměru vznikat. Po dokončení výstavby záměru nehrozí ve srovnání se současným stavem zvýšená produkce emisí ovlivňujících kvalitu ovzduší.

Na ulici Kamýcká směrem od terminálu do centra Prahy dojde ke snížení intenzit dopravy (převedením na MHD), a tedy dojde ke snížení emisí ze spalování fosilních paliv (CO₂, CO, NO_x, uhlovodíky, kovy, prachové částice). Lokálně může dojít ke zvýšení objemu dopravy na přístupových komunikacích k terminálu, díky atraktivitě pohodlné cesty veřejnou dopravou směr Dejvice – např. ze Starého Suchdola. V další etapě této studie bude analyzován dopad terminálu a další uvažované výstavby na individuální automobilovou dopravu v oblasti tak, aby účinky zvýšeného provozu k terminálu měly minimální dopad na ŽP ve stávající zástavbě.

Nová doprava přivedená SOKP a z pokračující suburbanizace (která je nežádoucí) by měla být převedena do přívaděče Kamýcká v tunelové variantě.



2.10.2. Vlivy stavby na vodoteče a vodní zdroje

Vody podzemní

Z hydrogeologického hlediska se sledované území nachází v rajonu 6250 Proterozoikum a paleozoikum v povodí přítoků Vltavy.

Záměr neleží v území vyhlášeném jako chráněná oblast přirozené akumulace vod (CHOPAV) a ani nezasahuje do ochranných pásem minerálních vod.

Vody povrchové

Přímo v řešeném území se nenachází žádný vodní tok. V okolí 1000 m od navrženého záměru se nacházejí Horoměřický a Únětický potok. Správcem toků je Povodí Vltavy, s.p.

Při provádění stavby je třeba dbát na to, aby nedošlo ke znečištění vodních toků vlivem stavebních prací. Únik závadných látek do vodního toku nebo veřejné kanalizace (např. ropné látky ze stavebních mechanismů, splavení zeminy či stavebních materiálů) je možný v důsledku technické závady či selhání lidského faktoru. Pro stavbu bude v dalších stupních dokumentace zpracován návrh havarijního plánu.

V místech zařízení stavenišť i při provádění stavebních prací je třeba dodržet ochranná bezpečnostní opatření zamezující znečištění podzemních i povrchových vod a dbát zvýšené opatrnosti při manipulaci s ropnými látkami. Při dodržení všech bezpečnostních opatření není záměr stavby reálným ohrožením kvality povrchových i podzemních vod.

Záplavová území

Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q100, což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let. Při činnostech v záplavových územích je třeba dodržovat ustanovení zákona č.254/2001 Sb., § 67, ve znění pozdějších předpisů (vodní zákon).

Zájmové území, ani jeho 500metrové okolí neleží v záplavovém území pro Q100.

2.10.3. Vlivy na půdu

Umístěním stavby dojde v území ke snížení výměry zemědělského půdního fondu (ZPF) vlivem trvalých záborů, dále k rozdělení pozemků a částečně i ke změně přístupu na tyto pozemky.

Následující tabulka udává plochu trvalého záboru pro realizaci záměru určenou na základě podrobnosti této dokumentace.

Druh pozemku	Trvalý zábor [m ²]
orná půda	70872
ostatní plocha	18524
zahrada	1641
zastavěná plocha a nádvoří	1346
celkem ZPF	72513
celkem	92382

Trvalý zábor ploch



Zábor zastavěných ploch a zahrad je minimální. Největší zábor je v kategoriích orná půda.

Součástí zemědělského půdního fondu jsou pozemky druhu orná půda, zahrada, louka, pastvina, trvalý travní porost, chmelnice, vinice. Potřeba **vyjmutí ze ZPF je u 72 513 m²**.

Zábor lesních pozemků (PUFL) je nulový.

Kategorie ostatní plocha je souhrnný název pro tyto typy pozemků:

- plantáž dřevin
- dráha, dálnice, silnice, ostatní komunikace, ostatní dopravní plocha
- zeleň
- sportoviště a rekreační plocha
- hřbitov, urnový háj
- kulturní a osvětová plocha
- manipulační plocha
- dobývací prostor
- skládka
- jiná plocha
- neplodná půda

což ovšem neznamená, že všechny z těchto typů byly zaznamenány.

2.10.4. Vlivy na ochranu přírody

Mezinárodně chráněná území

V okolí do 1000 m se nenachází žádné mezinárodně chráněné území.

Zvláště chráněná území

Zvláštní územní ochranu představuje přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením. Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou vyhlášována v kategoriích, určených v § 14 zákona takto:

- národní parky (NP),
- chráněné krajinné oblasti (CHKO),
- národní přírodní rezervace (NPR),
- přírodní rezervace (PR),
- národní přírodní památky (NPP),
- přírodní památky (PP).

Přímo v řešeném území se nenachází žádné ZCHÚ. V okolí do 1000 m se rozprostírají části PR Údolí Únětického potoka a PR Roztocký háj - Tiché údolí a jejich ochranná pásma.



Památné stromy

Památné stromy a stromořadí vyhláší orgán ochrany přírody dle § 46 zákona 114/1992 Sb. ve znění pozdějších předpisů, k zásahu do ochranných pásem těchto prvků je třeba souhlasu tohoto orgánu ochrany ŽP.

V řešeném území se žádný památný strom či stromořadí nevyskytují.

Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability (ÚSES) dle zákona č.114/1992 Sb. tvoří v krajině soubor funkčně propojených ekosystémů, resp. ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální,
- regionální,
- místní (lokální).

V řešeném území se nenachází žádný ekosystém ÚSES. V okolí do 500 m a 1000 m od řešeného území se rozprostírá část nadregionálního biocentra Údolí Vltavy NRBC č. 2001. Velmi okrajově se v okolí do 1000 m od řešeného území nachází regionální biokoridor Únětický háj - Údolí Vltavy RBK 1137.

2.10.5. Vliv záměru na krajinný ráz

Ochrana krajinného rázu dle §12 zákona je významnou možností orgánů ochrany přírody regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině. Území s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami může orgán ochrany přírody a krajiny chránit dle §12 zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, jako přírodní park (dále jen PŘP). V zájmovém území stavby se nenachází žádný přírodní park.

Cenným krajinným prvkem je severně situovaný zalesněný hřeben Kozích hřbetů. Je navrhována přísná urbanistická regulace, zejména stanovení maximální podlažnosti a maximální výšky hlavní římsy. Maximální podlažností se rozumí maximální přípustný počet všech nadzemních podlaží. Maximální podlažnost se vztahuje i na řešení objektu nad hlavní římsou. Aplikace těchto omezení je demonstrována vizualizací pohledu přes terminál, smyčku a parkovací dům směrem ke Kozím hřbetům, na které je vidět dobré zachování panoramatu.

Ploché střechy o rozloze větší než 100 m² budou řešeny jako zelené.

2.10.6. Vlivy na kulturní památky a archeologické nálezy

Přímo v řešeném území se žádná kulturní památka nenachází. V okolí se nacházejí tři kulturní památky. Do vzdálenosti 500 m se nachází Kaple sv. Václava a zámek Brandejsův statek. Z toho důvody jsou plochy na severu a východě řešeného území navrženy jako travní plochy s remízky či skupinami stromů. Tyto plochy vytvoří přechod mezi zástavbou a navazující zemědělskou krajinou.

Během stavebních prací může dojít k archeologickým nálezům, a proto je nutné zabezpečit archeologický dozor na stavbě. Na zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů.



2.10.7. Vlivy na obyvatelstvo

Vlivem záměru na obyvatelstvo se rozumí vliv na zdraví obyvatelstva, vliv hluku, vibrací, znečištění ovzduší a vlivy socioekonomické.

Pro minimalizaci vlivů během vlastní výstavby je třeba v dalších stupních dokumentace v rámci plánu organizace výstavby navrhnout vhodná opatření organizačního a technického charakteru.

Terminál spolu s novými domy představuje předěl mezi parkovištěm P+R a stávající zástavbou. Nové domy o maximální podlažnosti 3+1/9 m na jihozápadní straně terminálu vytvoří bariéru odstiňující stávající zástavbu směrem na jih od provozu terminálu. Okolo i uvnitř řešeného území je navržena rozsáhlá výsadba stromů.

Jak bylo uvedeno výše, přeměna území zvýší i jeho rekreační hodnotu a bude také vybízet k cestám mezi městem a okolní přírodou.



3. Závěr a doporučení

Tato studie navrhla budoucí urbanistické řešení přestupního terminálu Výhledy řešícího komfortní přestup stylem hrana – hrana mezi městskou a regionální autobusovou dopravou a páteřní tramvaj směrem do centra Prahy a dále vybudováním dostatečné kapacity i atraktivní parkoviště typu P+R pro přestup z individuální automobilové dopravy na dopravu veřejnou.

Vzhledem k tomu, že provoz nového terminálu tramvajové trati s P+R a s veřejnou vybaveností by vyvolal nové nepřiměřené zatížení ve stávajících úzkých ulicích Starého Suchdola, bude třeba pro snížení negativního vlivu na životní prostředí v dalších materiálech navrhnout nové komunikace (mimo území řešené touto studií), které umožní propojit oblast terminálu s částí Starého Suchdola a Nového Suchdola

V této studii diskutovaný návrh obsluhy území městské části veřejnou dopravou vycházel ze stávající uliční sítě a v případě navržení nových komunikací bude třeba jej upravit tak, aby mohla být zajištěna i obsluha území Starého a Nového Suchdola s přiměřenými docházkovými vzdálenostmi.

Řešené území je nejvíce ovlivněno plánovanou stavbou Silničního okruhu kolem Prahy. V říjnu 2019 byl zpracován námět 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.

Ke zvážení je případně i vedení tunelového přivaděče západním směrem od Kamýcké. Pak by řešené území nebylo touto stavbou dotčeno a plocha vymezená pro vyústění tunelového přivaděče by zůstala krajinnou zelení, případně by zde bylo možné v případě potřeby rozšířit plochy P+R. Toto alternativní vedení přivaděče Kamýcká se také vyhýbá problematickému křížení s tunelem SOKP.

Jakkoli jsou výše doporučené úpravy nadřazených dopravních staveb žádoucí, řešené území je navrženo tak, aby byla studie realizovatelná i v případě, že k těmto úpravám nedojde.





4. Vypořádání připomínek

Připomínající subjekt	Znění připomínky	Vypořádání
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy 17.1.2020	1. Hranice řešeného území a současně i tvar funkčních ploch je určen podle návrhu přivaděče Kamýcká, který je v této chvíli pouze v podobě ideové skici. Ta není ani projednaná a není ani jasné, zda vůbec bude pokračovat a v jaké podobě, není možné definovat polohu okružní křižovatky a tvar parkoviště i přilehlých ploch podle takového dokumentu. Změna ÚP – pro kterou má předložená studie především sloužit – se tímto stává nepořiditelnou, neboť je jednak v rozporu s nadřazenou územně-plánovací dokumentací (ZÚR) a vymezení tunelového přivaděče Kamýcká zároveň překračuje řešené území i schválené zadání, předmět a cíl změny.	V území probíhá v současnosti několik změn ÚP, které se vzájemně překrývají a jsou v různém stupni projednání. Proto je připravována nová souhrnná změna ÚP “Změna funkčního využití ploch, Koordinovaný rozvoj Nového Sedlce”, která byla koordinována s touto studií a respektuje její rozsah. Připomínka o nepořiditelnosti změny ÚP se tak stává bezpředmětnou.
	2. Stavbu č. 518 Pražského okruhu v poslední známé podobě dokumentace rovněž nepovažujeme za stabilizované řešení stavby.	Těleso SOKP prochází pouze jako tunel pod jižním cípem řešeného území v dlouhodobě potvrzené stopě. Případné změny projektu stavby č. 518 SOKP by neměly mít na předložené řešení žádný vliv.
	3. Územím by měl z otevřené krajiny procházet především pás nezastavitelných ploch. Uvažované trasování tunelového přivaděče Kamýcká vstupuje do krajiny novým uspořádáním terénu, vytvářejícím bariéru, oddělující okraj Suchdola od otevřené krajiny, a nepříznivě definujícím tvar funkčních ploch terminálu. Bylo by též nutné upravení trasování historických cest v krajině.	Návrh se snaží v maximální možné míře respektovat a zachovávat historické cesty. Tvaru cest je přizpůsobeno i řešení parkoviště P+R, do které ho jsou dále vloženy remízky zajišťující přechod mezi zástavbou a navazující kulturní zemědělskou krajinou. Tunelová část přivaděče Kamýcká ze své podstaty nemůže vytvářet bariéru. Úsek mezi MÚK a ústím tunelu přivaděče pochopitelně bariéru představuje, jako jakákoli jiná dopravní stavba, jeho umístění do zářezu však alespoň pohledově tuto bariéru eliminuje.
	4. Ve studii chybí výkres urbanistické koncepce popisovaný v textové části (část B.2). Tento výkres by měl být součástí studie jako podklad pro nakládání s územím. Skutečnosti deklarované v průvodní	Příslušný výkres je součástí studie. (připomínka se týká prvního dílčího plnění - části B.1, zmíněný výkres byl součástí dílčího plnění B.2)



	<p>zpráve tak nelze ověřit ani konfrontovat s dosavadními technickými průkazy, na které se začasté nová studie odkazuje.</p>	
	<p>5. V bodu 2. 10 - Porovnání návrhu změn s Metropolitním plánem se uvádí, že v MP bude třeba upravit výškovou regulaci na 4 NP, ale ve studii navržená plocha SV bez kódu míry využití území definuje území jako stabilizované a neumožní tak jinou zástavbu, než je v lokalitě Výhledy nyní, tj. jednopodlažní dům s podkrovím.</p>	<p>Kód míry využití byl upraven na SV-F s ohledem na dosažení cílového kompaktního charakteru zástavby kolem nově navrženého terminálu. Součástí studie je i návrh podrobné výškové regulace. (V lokalitě Výhledy se již dnes nachází zástavba o výšce 2+P, s výškou římsy 9m a výškou hřebene 14m, což fakticky odpovídá výšce zástavby 4 NP.</p>
	<p>6. Doporučujeme prodloužit navrhovanou plochu ZMK, lemující sever území, směrem k jihu podél navrhované nové trasy ulice Dvorské, aby tak bylo zachováno výraznější oddělení nové zástavby od Brandejsova statku. Současně s tím doporučujeme upravit tvar plochy ZMK na jihu tak, aby na sebe tyto plochy plynule navazovaly. V místě, kde se uvažuje s umístěním obslužného parkoviště a P+R pro místní doporučujeme umístit plovoucí značku DH, jelikož plocha SV nezaručuje, že nebude zastavěna jinak.</p>	<p>Doporučení byla zapracována do studie. Plochy ZMK byly zvětšeny a sceleny, bylo zvýrazněno oddělení nové zástavby od Brandejsova statku. Parkoviště pro místní obyvatele je označeno plovoucí značkou DH v ploše ZMK.</p>
	<p>7. Vlastní uspořádání funkcí a ploch terminálu nelze blíže vyhodnotit, neboť příslušné výkresy nebyly doloženy.</p>	<p>Příslušné výkresy jsou součástí studie.</p>
	<p>8. Území leží v těsné blízkosti MÚK SOKP s vjezdem do tunelu i toho, že v současnosti je ověřována možnost realizace tunelového přivaděče Kamýcká. V území se předpokládá také vznik terminálu veřejné hromadné dopravy umožňující přestup na tramvaj. Tyto skutečnosti mohou být v budoucnu zdrojem problémů při dodržování hygienických limitů (hluk a kvalita ovzduší).</p>	<p>Příslušné záměry dopravní infrastruktury budou předmětem posouzení vlivu na životní prostředí.</p>
	<p>9. Za pozitivní lze považovat, že v území je navrhováno využití pro SV namísto OB a OV, v navrhovaných</p>	<p>Urbanistické řešení je navrženo tak, aby zde obytná funkce mohla být umístěna a splnila hygienické limity. Předmětem této studie</p>



	funkčních plochách lze ale očekávat i významný podíl bydlení. Obytná funkce musí být navrhována tak, aby splňovala hygienické požadavky.	není konkrétní návrh objektů.
--	--	-------------------------------