Urbanisticko-dopravní studie území Na Mírách

Objednatel

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

Autor urbanistického řešení

a-sense, Ing. arch. Ondřej Rys (ČKA 4217)
Bukovská 3348, 272 01 Kladno

2021

Autorský tým:

Ing. arch. Ondřej Rys
Mgr. Michal Kowalski
Bc. Michal Šupej
Ing. Jiří Kalčík
Ing. Alena Janská
Mgr. Michaela Šaffová
Ing. Petr Šlegr
et al

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

Titulní obrázek: 3D pohled na zájmovou oblast, © Seznam.cz, a.s.

Obsah

Obsah 7
Seznam obrázků 8
Zadání studie 11
1. Analytická část 15
1.1. Popis území 15
1.2. Podklady, dříve zpracované studie a navazující studie 17
2. Návrhová část 25
2.1. Urbanistická koncepce 25
2.2. Vlivy na životní prostředí 29
2.2.1. Vlivy na vodoteče a vodní zdroje 29
2.2.2 Vlivy na půdu 30
2.2.3 Vlivy na ochranu přírody 31
2.2.4 Vlivy záměru na krajinný ráz 32
2.2.5 Vlivy na kulturní památky a archeologické nálezy 32
2.3. Organizace dopravy 33
2.4. Potenciál poptávkové dopravy 37
3. Projednání 44
4. Závěr 45

Seznam obrázků

Obrázek 1: Situace řešeného území 14
Obrázek 2: Ortofotomapa s vyznačenou hranicí urbanisticky řešeného území..... 15
Obrázek 3: Snímek stabilního katastru (1842) s vyznačenou hranicí řešeného území 16
Obrázek 4: Mapa vlastníků pozemků 16
Obrázek 5: Dopravně urbanistická studie tramvajové trati Podbaba-Suchdol (ÚRHMP, 2006) 18
Obrázek 6: Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou (EPTA, 2013)..... 19
Obrázek 7: Ověřovací technická studie tramvajových tratí (PUDIS, 2016) 19
Obrázek 8: Tramvajová trať Suchdol (D3A, 2017) 20
Obrázek 9: SOKP 518 RUZYNĚ - SUCHDOL Celek (ŘSD, 2018)..... 21
Obrázek 10: SOKP 518 RUZYNĚ - SUCHDOL Detail v řešeném území (ŘSD, 2018)..... 21
Obrázek 11: Tunelový přivaděč Kamýcká (Strnad, 2019) 22
Obrázek 12: Tunelový přivaděč Kamýcká – Detail v řešeném území (Strnad, 2019) 22
Obrázek 13: Územní studie Starý Suchdol (SAEM, 2019)..... 23
Obrázek 14: Krajinářská studie Kozí hřbety (ČZU, 2020)..... 23
Obrázek 15: Terminál Výhledy - studie proveditelnosti (PRO CEDOP s.r.o., 2020)..... 24
Obrázek 16: Návrh linkového vedení MHD - Fáze 1 34
Obrázek 17: Návrh linkového vedení MHD - Fáze 2 35
Obrázek 18: Návrh linkového vedení MHD - Fáze 3 37

Seznam zkratek

B+R	parkoviště kombinované přepravy cyklistické dopravy a veřejné hromadné dopravy
ČZU	Česká zemědělská univerzita
DH	plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R (typ využití plochy)
DPP	Dopravní podnik hlavního města Praha, a. s.
DSP	dokumentace pro stavební povolení
DU	urbanisticky významné plochy a dopravní spojení (typ využití plochy)
DÚR	dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (územní rozhodnutí)
EIA	vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Environmental Impact Assessment)
IPR	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
IZS	integrovaný záchranný systém
kV	kilovolt
MČ	městská část
MHD	městská hromadná doprava
MÚK	mimoúrovňová křižovatka
np	nadzemní podlaží
OB	čistě obytné (typ využití plochy)
OD	odbor dopravy
ODDK	osoba doprovázející dítě s kočárkem
OP	orná půda (typ využití plochy)
OTS	ověřovací technická studie
OV	všeobecně obytné (typ využití plochy)
P+R	parkoviště zaparkuj a jeď (Park & Ride)
PČR	Policie ČR
ROPID	regionální organizátor pražské integrované dopravy
RS	rychlé spojení
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SOKP	silniční okruh kolem Prahy
SV	všeobecně smíšené (typ využití plochy)
TP	tunelový přivaděč
TT	tramvajová trať
ÚP	územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava
VN	vysoké napětí
VPS	veřejně prospěšná stavba
VTL	vysokotlaký
ZMK	zeleň městská krajinná (typ využití plochy)
ZPF	zemědělský půdní fond
ŽP	životní prostředí

Zadání studie

1. Předmětem veřejné zakázky je kompletní zhotovení díla - „Urbanisticko-dopravní studie území Na Mírách“ v rozsahu dle zadávacích podmínek, a zvláště pak návrhu smlouvy o dílo.

2. Objednatel požaduje zpracování:

a) Návrh urbanistického řešení a návrh dopravních tras pro pěší, cyklisty, automobilovou dopravu, MHD vč. hypostezky v území navazujícím na terminál TT Výhledy s důrazem na rozvoj městské hromadné dopravy a propojení terminálu se stávající zástavbou Starého a Nového Suchdola. Cílem studie je návrh takových komunikací mimo stávající zastavěná území, které umožní zásadní omezení dopravy nekapacitní uliční sítě v oblasti Starého Suchdola (ul. Pod Rybníčkem, ul. Ke Kozím hřbetům) a vyřeší předpokládaný nárůst a změny dopravy v souvislosti s výstavbou terminálu (propojení oblasti Nového Suchdola k terminálu TT Výhledy a P+R, průchod mezi Brandejsovým statkem a poli ke Kozím hřbetům - koridor pro pohyb chodců a koňů - hypostezka). Řešené území je vymezené ulicemi Kamýcká, Dvorská (+ území terminálu TT a P+R), Pod Rybníčkem, Suchdolská a Internacionální.

- Studie navrhne řešení objízdných tras stávající nekapacitní uliční sítě v oblasti Starého Suchdola (ul. Pod Rybníčkem) s důrazem na zajištění max. obsluhy tohoto území veřejnou dopravou (MHD), napojení nové objízdné komunikace Dvorská - Ke Kozím hřbetům dle Územní studie Starý Suchdol do ulice Dvorské včetně propojení s areálem Brandejsova statku (koridor pro pohyb chodců, koní a zemědělské techniky).
- Studie navrhne kapacitní propojení (MHD) oblasti Nového Suchdola k terminálu TT Výhledy a P+R.
- Studie posoudí základní dopady na životní prostředí, odůvodnění zvoleného řešení nebo doporučení nejvhodnější dopravní varianty.
- Studie posoudí soulad návrhů řešení s ÚP a případně připraví podklady pro podání podnětu na změnu ÚP, pakliže nutnost změny územního plánu vyplyne z jejího zpracování.
- Zpracování urbanistického a dopravního řešení bude konzultováno s dotčenými orgány, orgány samosprávy a s veřejností včetně zapracování relevantních připomínek do pracovního návrhu, prezentace veřejnosti.

b) Návrh organizace veřejné hromadné dopravy za podmínky minimalizace docházkových vzdáleností v návaznosti na:

- návrh terminálu TT Výhledy dle zpracované studie „Terminál Výhledy - studie proveditelnosti“,
- návrh nového koncepčního řešení dopravy v území navazujícím na terminál TT Výhledy (viz bod a) tohoto zadání),

a to ve vztahu k přestupním kapacitám:

- z místní dopravy na území městské části v uzlech
  - terminál Výhledy,
  - Brandejsovo náměstí (hlavní vstup do ČZU),
  - zastávka MHD Kamýcká,
- z příměstské dopravy z obcí Lysolaje, Horoměřice, Únětice, Statenice, Velké Přílepy, Holubice, … včetně návrhu prostor a servisu pro elektromobilitu, cyklomobilitu a návrhu vybavenosti zastávek v přestupních uzlech a dalších zastávkách.

Pozn. objednatele: Studie „Terminál Výhledy – studie proveditelnosti“ se týká území budoucího terminálu v rozsahu připravované změny ÚP. V průběhu zpracování studie „Terminál Výhledy – studie proveditelnosti“ a současně připravovaných dalších studií v okolí bylo zjištěno, že je třeba prověřit urbanistické řešení a návrh dopravních tras pro pěší, cyklisty, automobilovou dopravu, MHD vč. hypostezky v území navazujícím na terminál TT Výhledy s důrazem na rozvoj městské hromadné dopravy a propojení terminálu se stávající zástavbou Starého a Nového Suchdola. Předmětná studie „Urbanisticko-dopravní studie území Na Mírách“ by měla navrhnout komunikace mimo stávající zastavěná území, které umožní zásadní omezení dopravy nekapacitní uliční sítě v oblasti Starého Suchdola (ul. Pod Rybníčkem, ul. Ke Kozím hřbetům) a vyřeší předpokládaný nárůst a změny dopravy v souvislosti s výstavbou terminálu (propojení oblasti Nového Suchdola k terminálu TT Výhledy a P+R, průchod mezi Brandejsovým statkem a poli ke Kozím hřbetům - koridor pro pohyb chodců a koňů - hypostezka).

Území, kterým se zabývá studie „Urbanisticko-dopravní studie území Na Mírách“, je proto oproti území studie „Terminál Výhledy – studie proveditelnosti“ rozšířené a tvoří oblast, která je vymezena ulicemi Kamýcká, Dvorská (+ území terminálu TT a P+R), Pod Rybníčkem, Suchdolská a internacionální.

Při přípravě plnění studie „Urbanisticko-dopravní studie území Na Mírách“ musí dodavatel vzít v úvahu dopravní, urbanistické a další záměry, které se tohoto území týkají, viz bod *Související studie a další podklady, s kterými bude tato studie koordinována*.

Studie bude vycházet ze studie „Terminál Výhledy – studie proveditelnosti“, která navrhuje P+R, bytovou výstavbu, veřejnou vybavenost a vytváří tedy nový zdroj a cíl dopravy a současně je nutné studii zpracovat s ohledem na:

- návrh nové výstavby a komunikací uvedené v Územní studii Starý Suchdol,
- připravovanou výstavbu hřbitova u kaple sv. Václava,
- další rozvoj území městské části území Na Mírách, Nový Suchdol a dalších částech,
- rozvojové záměry ČZU, užívání Brandejsova statku a pastvin v okolí,
- trasu SOKP včetně námětu tunelového přivaděče Kamýcká,
- připravovanou výstavbu Hasičská zbrojnice Suchdol.

3. Studie bude zpracována včetně posouzení základních dopadů na životní prostředí, návrh, zvolené řešení bude odůvodněno a při více variantách bude doporučeno nejvhodnější dopravní řešení včetně hrubého odhadu investičních nákladů pro doporučené řešení dopravní obslužnosti daného území. Pakliže vyplyne ze zpracování studie nutnost změny územního plánu, součástí zakázky bude i příprava podkladů pro podání podnětu na změnu ÚP.

4. Součástí zakázky budou také konzultace s dotčenými orgány (IPR, MHMP, ROPID, DP, …), se zpracovateli výše uvedených studií a projektů, s orgány samosprávy včetně zapracování relevantních připomínek a prezentace studie místní veřejnosti. Z jednání s kompetentními orgány HLMP a dalšími organizacemi, pracovními výbory apod. budou pořizovány zápisy. V případě, že bude umožněno, aby účastníci zasílali připomínky k prezentovanému materiálu, budou pořizovány zápisy/shrnutí o těchto připomínkách a jejich vypořádání. Zápisy/shrnutí budou průběžně předávány Objednateli.

5. Související studie a další podklady, s kterými bude tato studie koordinována:
• Terminál Výhledy a P+R, studie proveditelnosti (07/2020), dokument je dostupný na adrese:

https://praha-suchdol.cz/mestska-cast-praha-suchdol/projekty-a-uzemni-rozvoj/pripravovane-arealizovane-projekty/smacker/#tab-77a486de506ae131aeb
• Ověřovací technická studie TT Podbaba – Výhledy (04/2017), dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/mestska-cast-praha-suchdol/projekty-a-uzemni-rozvoj/tramvajova-tratpodbaba-suchdol/
• Územní studie Starý Suchdol (aktuálně zpracovávaná - verze 05/2020 k veřejnému projednání dne 15.6.2020), dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/mestska-cast-praha-suchdol/uzemni-plan/uzemni-studie-stary-suchdol/
• Územní studie Na Mírách (03/2010), dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/mestska-cast-praha-suchdol/uzemni-plan/uzemni-studie-na-mirach/
• DSP Zahrady se hřbitovem u kaple sv. Václava (06/2020), dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/hrbitov
• DÚR Hasičská zbrojnice Suchdol (2019), dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/hasicarna/
• Námět tunelového přivaděče Kamýcká (2019), dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/okruh/
• Dokumentace pro zjišťovací EIA stavby SOKP 518 (2019), dokument je dostupný na adrese:
https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_MZP486
• DSP rekonstrukce areálu Brandejsova statku (2011) - situace, dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/rekontrukce-brandejsova-statku/
• Krajinářská studie Kozí hřbety (aktuálně zpracovávaná) - koncept řešení 7/2020, dokument je dostupný na adrese:
https://praha-suchdol.cz/mestska-cast-praha-suchdol/uzemni-plan/krajinarska-studie-kozi-hrbety/

Požadované výstupy a další podmínky realizace díla

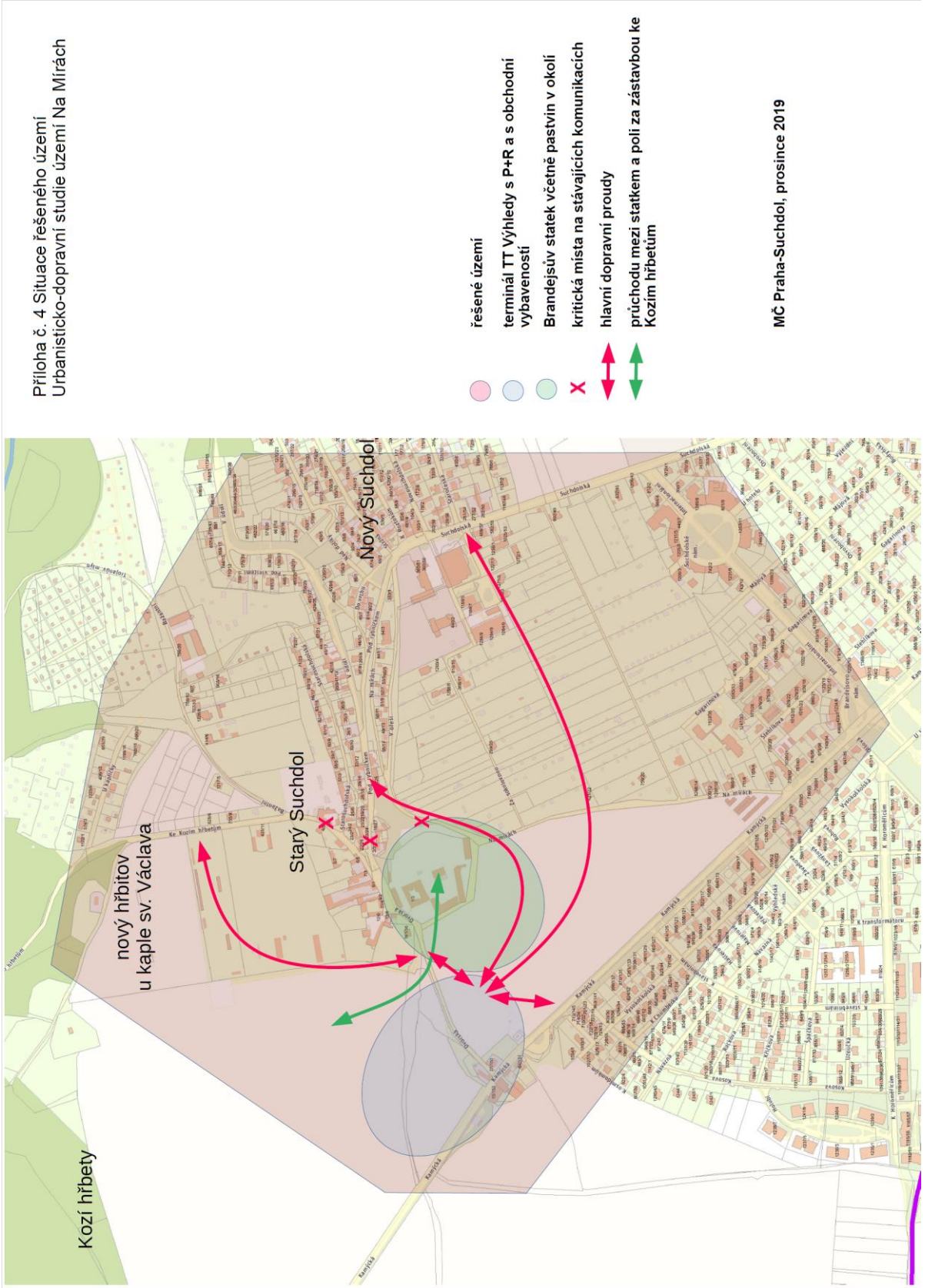
a) Návrh základního urbanistického řešení a uspořádání komunikací ve stupni předprojektové studie v předmětném území, tedy v části Starého Suchdola a rozvojového území mezi ulicemi Kamýcká, Dvorská, Pod Rybníčkem, Suchdolská, Internacionální včetně návrhu tras obsluhy území MHD s cílem vyřešení místní dopravy v širším okolí terminálu Výhledy. Zahrnuje grafickou a textovou popisnou část, grafická část pro řešené a funkčně související území zahrnuje minimálně:
koordinační situaci, situaci využití území dle ÚP HMP a jeho změn, katastrální mapu se soupisem parcel dotčených návrhem dopravní infrastruktury včetně rozsahu dotčení.

b) Prokázání stavebně-technických možností realizace nových komunikací a klíčových křižovatek včetně dopravně-inženýrského posouzení a konzultací dopravního řešení s dotčenými orgány, orgány samosprávy. Grafická část pro řešené a funkčně související území zahrnuje minimálně situaci navrhovaných dopravních staveb, podélné a charakteristické příčné řezy v podrobnosti prokazující technickou proveditelnost návrhu, textová část zahrnuje popis, upřesňuje podmínky realizace a stanovuje úkoly pro zajištění realizace, výsledky z projednávání studie.

c) Textová část - výstupy a závěry ze studie, posouzení souladu s ÚP, problémy k řešení, doporučení pro probíhající a budoucí projektovou přípravu v řešeném a věcně souvisejícím území.

d) Dílo bude Zhotovitelem předáno 2x v listinné a také v elektronické podobě v digitálním formátu PDF a DWG,

e) Dodavatel je povinen se před podáním nabídky seznámit se všemi obecně závaznými právními předpisy a platnými normami, které se vztahují k předmětu plnění veřejné zakázky. Dodavatel je odpovědný za to, že veřejná zakázka bude plněna v souladu se všemi obecně závaznými právními předpisy a platnými normami, které se vztahují k předmětu plnění veřejné zakázky.



Obrázek 1: Situace řešeného území

1. Analytická část

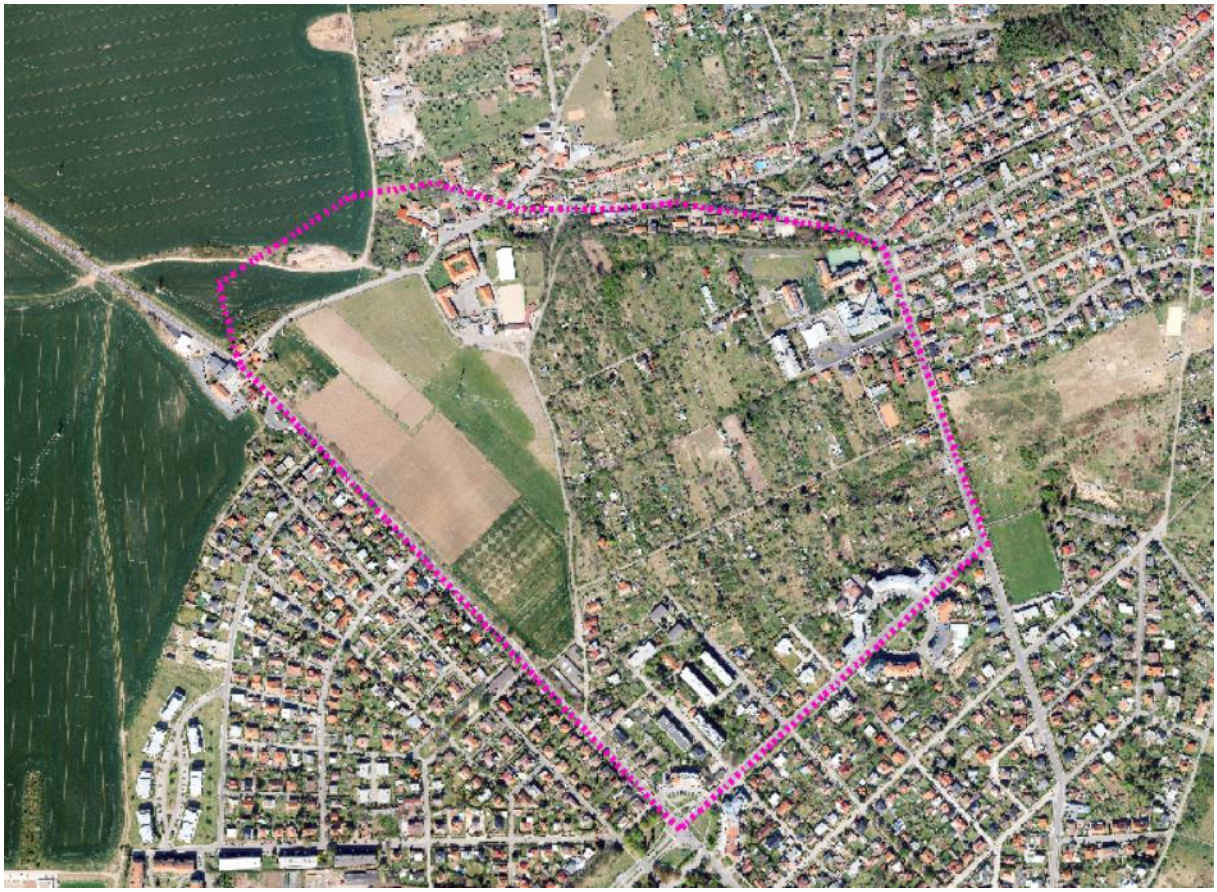
1.1. Popis území

Městská část Suchdol leží na severozápadním okraji Prahy, na hranici se Středočeským krajem. Řešené území o rozloze cca 50 ha se nachází na severním okraji městské části, v území se nachází Brandejsův statek a v blízkosti historického jádra obce. Místní pojmenování ***Na Mírách*** vzniklo počátkem dvacátých let 20. století, kdy bylo území rozděleno na úzké podlouhlé pozemky („míry“) sloužící jako zahrady.

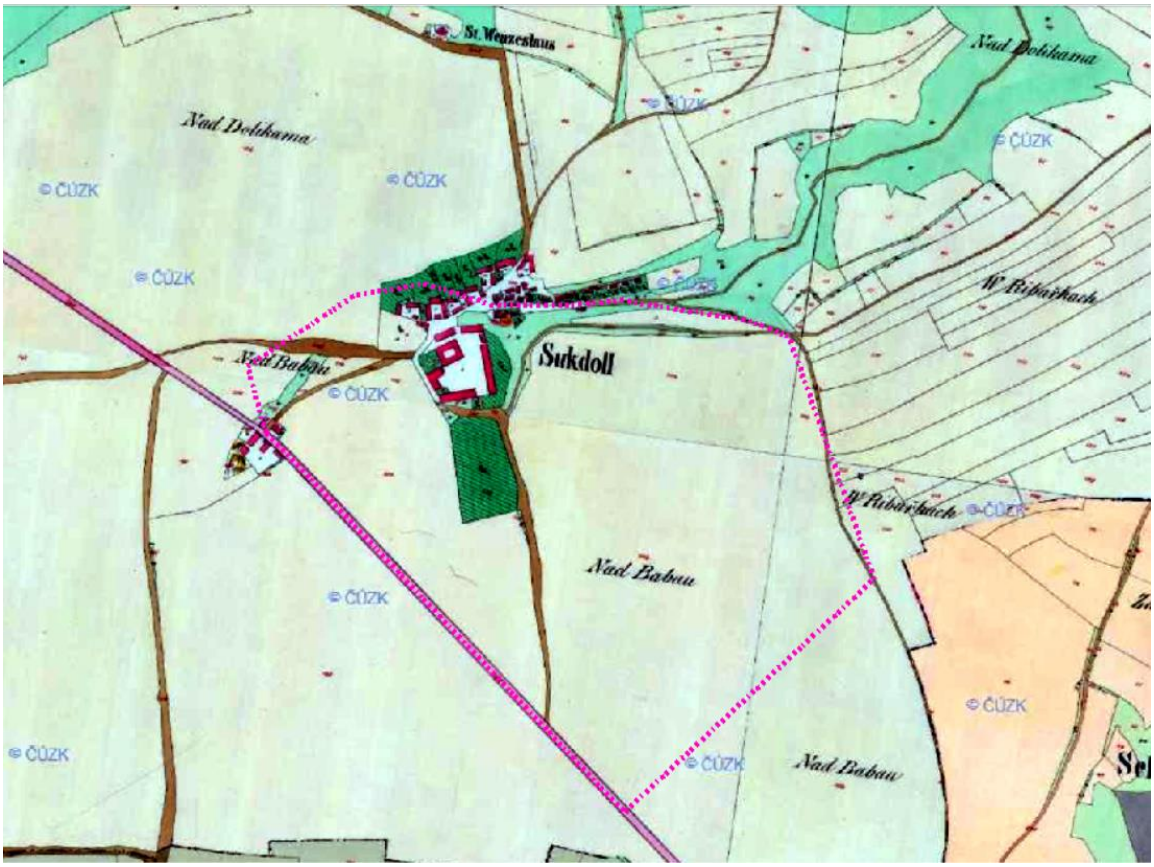
V zadání byly hranice řešeného území vymezeny na jihozápadě ulicí Kamýckou, na severu ulicí Pod Rybníčkem, na východě ulicí Suchdolská a na jihovýchodě ulicí Internacionální.

Řešené území v současné době pokrývají zahrádkářské osady (přibližně 50 %), orná půda a pastviny (cca 25 %) a přibližně čtvrtinu území pokrývá zástavba – oblast Brandejsova a Suchdolského náměstí, Brandejsův statek či území se ZŠ, Sokolovnou a sportovním areálem.

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



Obrázek 2: Ortofotomapa s vyznačenou hranicí urbanisticky řešeného území



Obrázek 3: Snímek stabilního katastru (1842) s vyznačenou hranicí řešeného území

Obrázek 4: Mapa vlastníků pozemků

1.2. Podklady, dříve zpracované studie a navazující studie

Zadání této studie předcházelo již několik dřívějších dokumentů hledajících vhodné uspořádání řešeného území a zohledňujících rozvoj okolí – především terminál veřejné dopravy a Silniční okruh kolem Prahy.

Přehled studií a projektů v oblasti:

Územní studie Na Mírách (03/2010). Objednatel: Městská část Praha-Suchdol, zpracovatel: TUREK – ARCHITEKT.

DSP rekonstrukce areálu Brandejsova statku (2011). Investorem je hlavní město Praha, MHMP HOM a projektantem GEMA ART GROUP, a.s. Bylo vydáno stavební povolení a současný nájemce areálu, kterým Česká zemědělská univerzita, připravuje rekonstrukci.

Ověřovací technická studie TT Podbaba – Výhledy (04/2017). Zadavatelem byl Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, příspěvková organizace, a zhotoviteli byly společnosti PUDIS, Metroprojekt a VHE.

Námět tunelového přivaděče Kamýcká (2019). V 2/2020 hlavní město Praha zveřejnilo návrh stavební uzávěry pro stavby 518 Ruzyně – Suchdol a 519 Suchdol – Březiněves SOKP.

Dokumentace pro zjišťovací EIA stavby SOKP 518 (2019).

Krajinářská studie Kozí hřbety, koncept řešení 7/2020, je aktuálně zpracovávaná. Pořizovatel: MHMP, odbor ochrany prostředí, zpracovatel: Česká zemědělská univerzita, Fakulta životního prostředí.

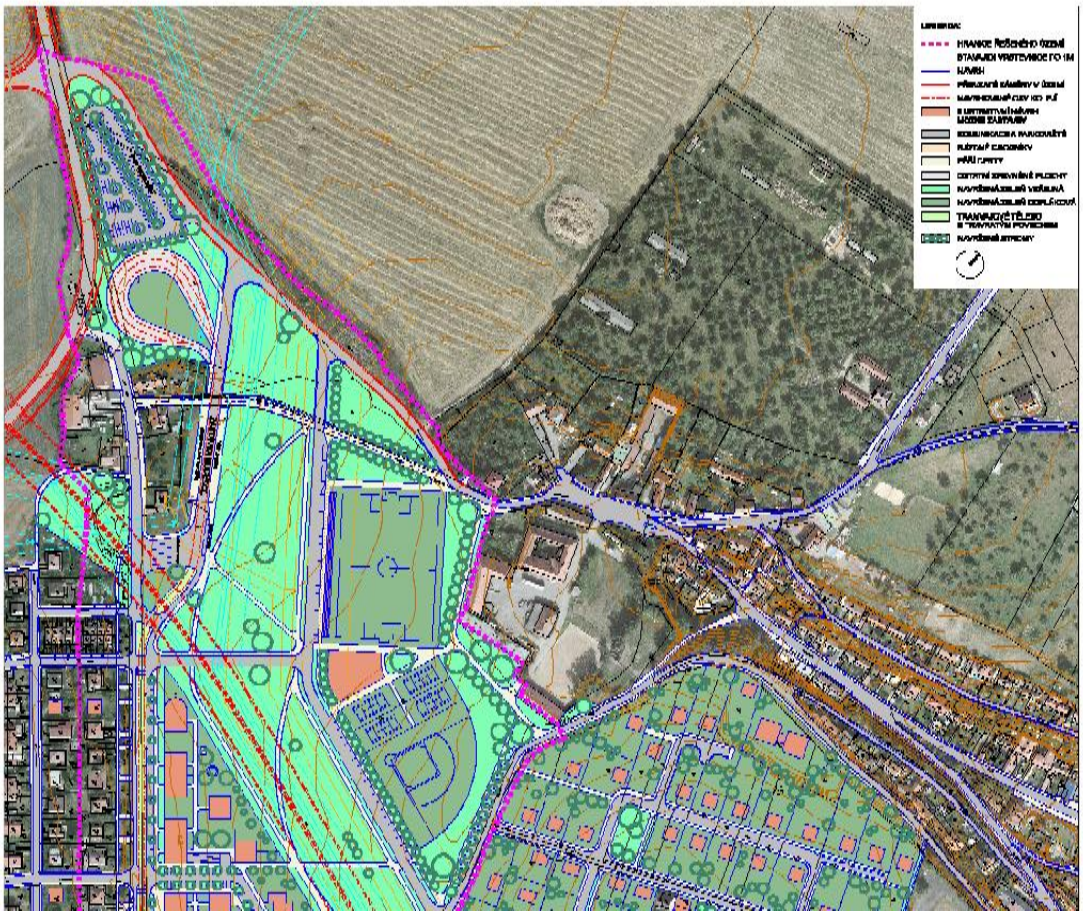
Terminál Výhledy a P+R, studie proveditelnosti (07/2020). Zadavatel: Městská část Praha-Suchdol, zhotovitelé: PRO CEDOP, s.r.o., a Centrum pro efektivní dopravu, z. s.

DÚR Hasičská zbrojnice Suchdol. Investorem je hlavní město Praha, MHMP INV, a projektanti jsou BOMART, spol. s.r.o. (Ing. Martin Závodný), a Architektonický ateliér Aleš s.r.o. (Ing. Arch. Jan Oppelt). V 10/2020 bylo vydáno stavební povolení a aktuálně se připravuje dokumentace pro výběr zhotovitele.

Územní studie Starý Suchdol (12/2020). Pořizovatel: MHMP, odbor územního rozvoje, zpracovatel: Atelier SAEM, s.r.o.

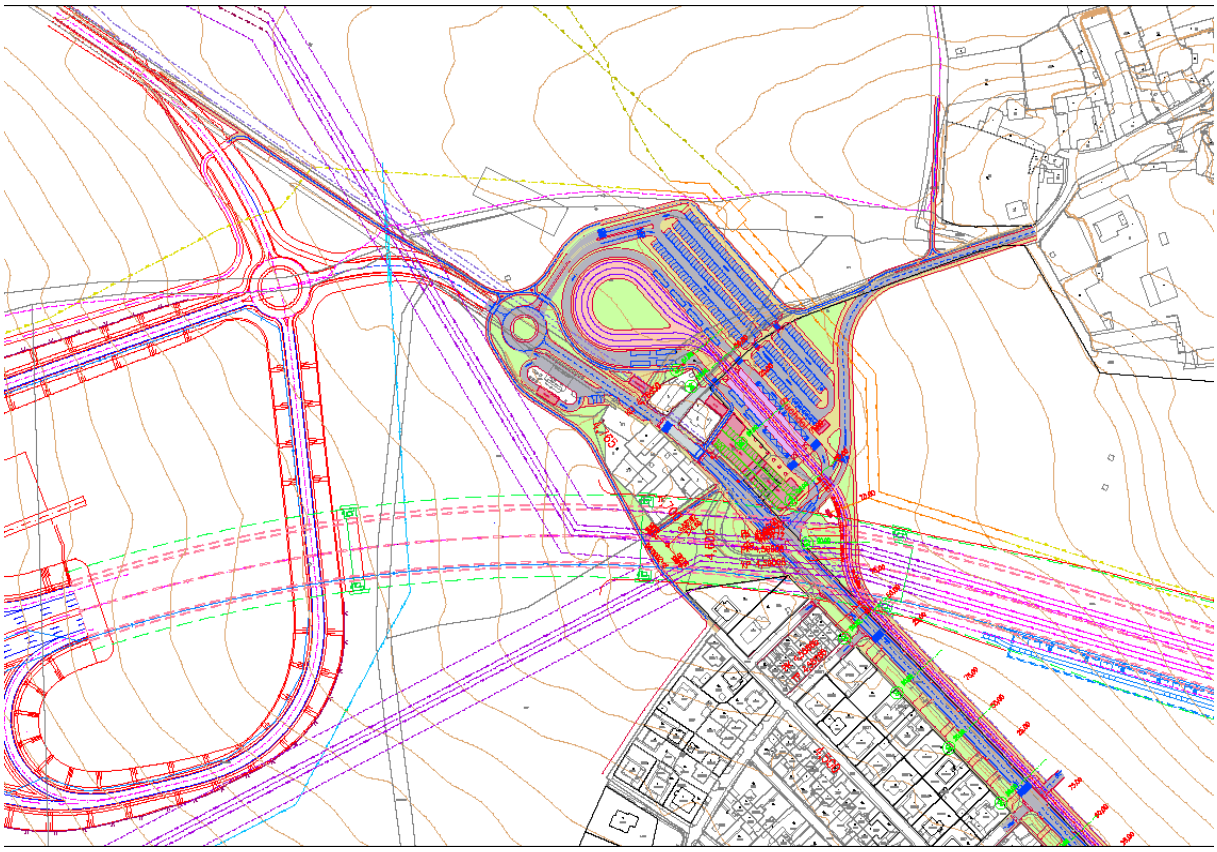
DSP Zahrady se hřbitovem u kaple sv. Václava, lhůta pro podání nabídek 22. 2. 2021. V 06/2020 bylo vydáno stavební povolení. Zadavatelem je Městská část Praha-Suchdol.

Dále jsou zobrazeny ukázky vybraných studií.

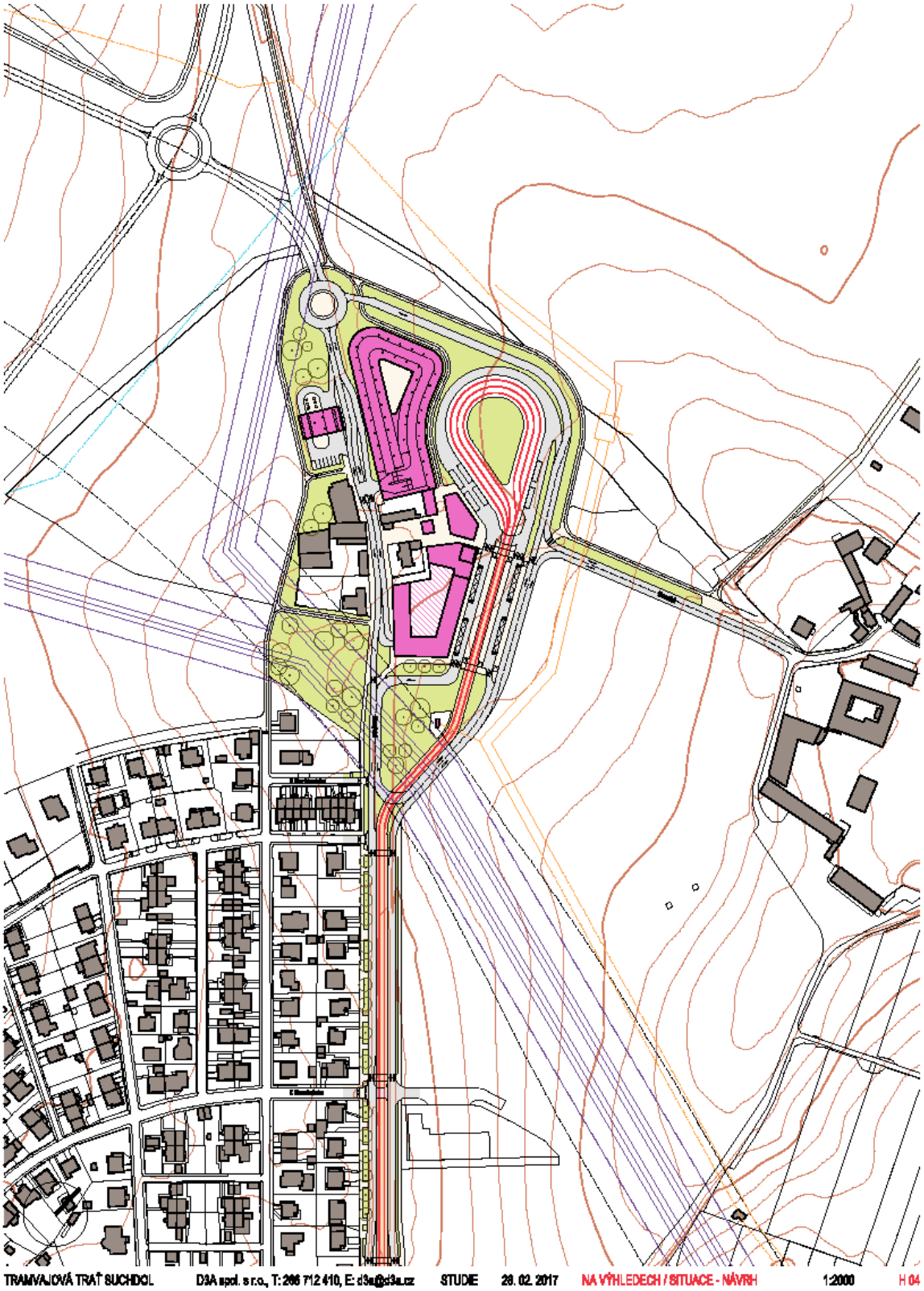


Obrázek 5: Dopravně urbanistická studie tramvajové trati Podbaba-Suchdol (ÚRHMP, 2006)

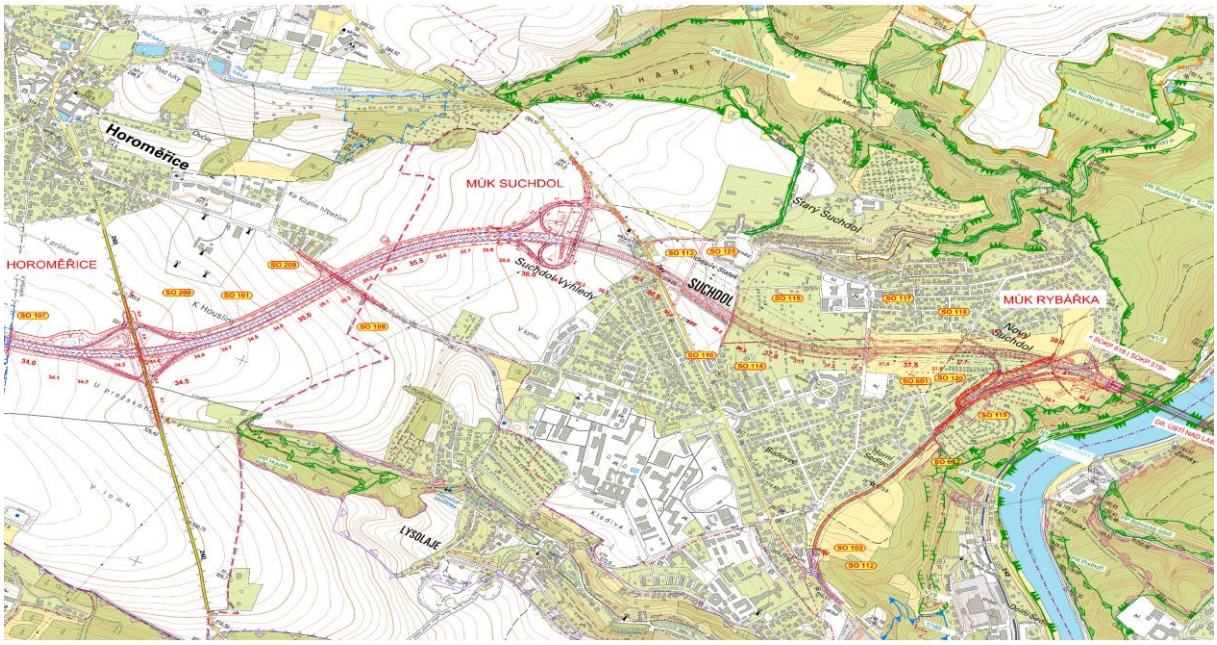
Obrázek 6: Studie proveditelnosti dopravní obslužnosti Praha-Suchdol – veřejnou dopravou (EPTA, 2013)



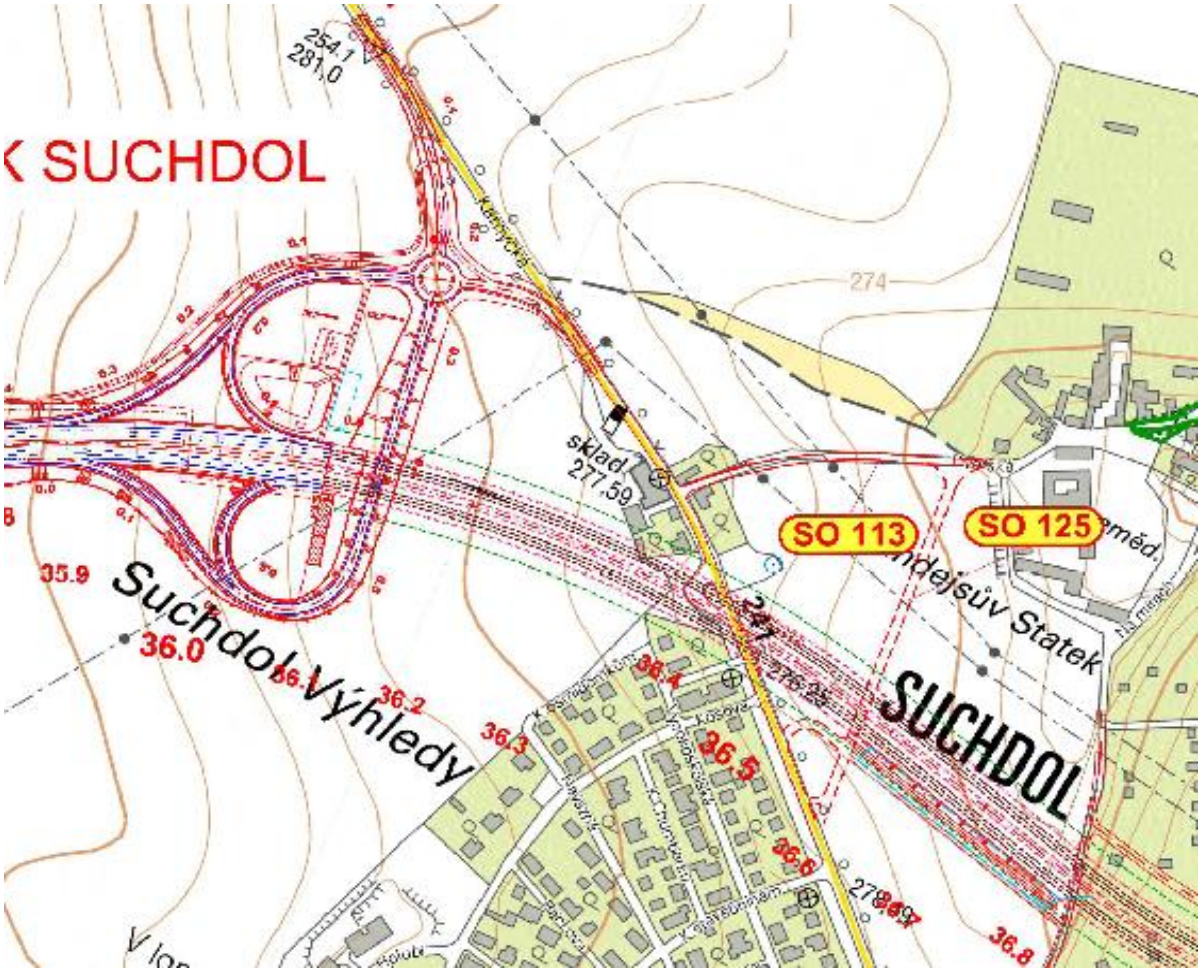
Obrázek 7: Ověřovací technická studie tramvajových tratí (PUDIS, 2016)



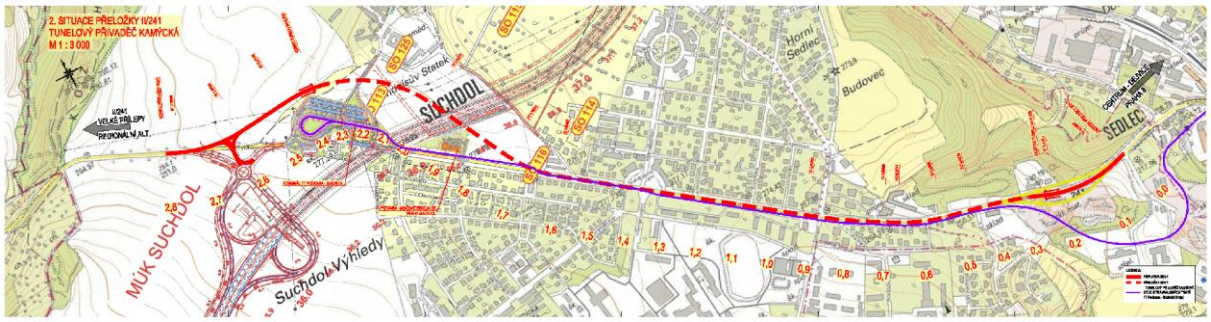
Obrázek 8: Tramvajová trať Suchdol (D3A, 2017)



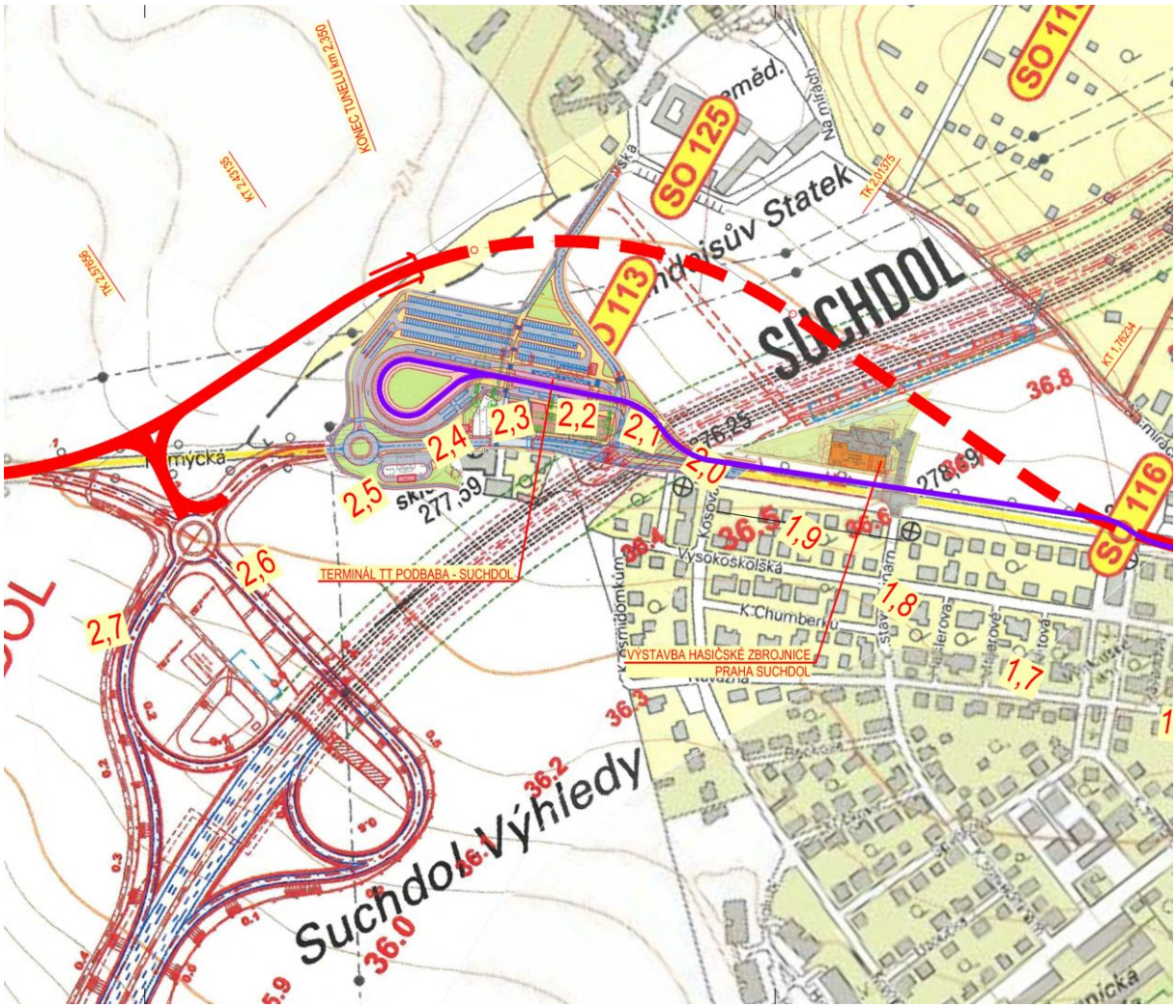
Obrázek 9: SOKP 518 RUZYNĚ - SUCHDOL Celek (ŘSD, 2018)



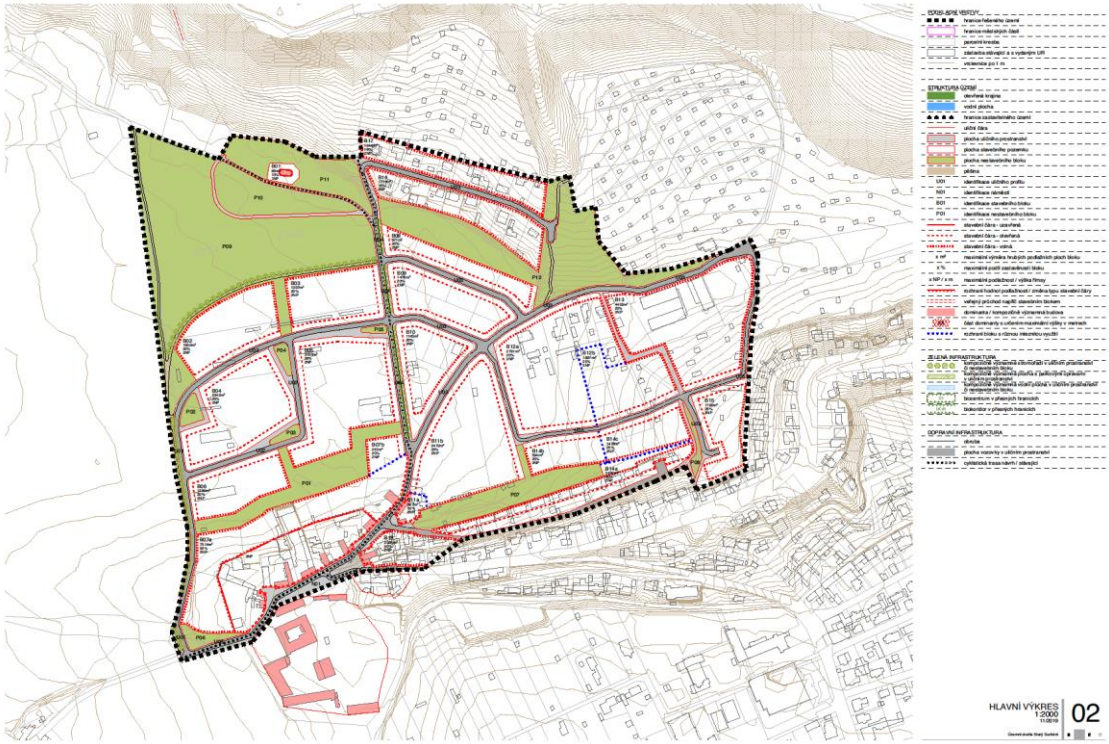
Obrázek 10: SOKP 518 RUZYNĚ - SUCHDOL Detail v řešeném území (ŘSD, 2018)



Obrázek 11: Tunelový přivaděč Kamýcká (Strnad, 2019)



Obrázek 12: Tunelový přivaděč Kamýcká – Detail v řešeném území (Strnad, 2019)



Obrázek 13: Územní studie Starý Suchdol (SAEM, 2019)

Centrální prostor krajiny je tvořen lučními společenstvy různého charakteru s vloženými stromy a skupinami stromů, bloky orné půdy jsou určeny pro systém agrolesnického pěstování, orná půda je situována na západě a východě řešeného území. Pozemky orné 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 Brandejsovu statku i průjezd tramvaje i vedení inženýrských sítí. Do krajiny jsou vloženy malé ovocné sady a dva poldry – mokřady.

KONCEPT Č. 2

Obrázek 14: Krajinářská studie Kozí hřbety (ČZU, 2020)

Obrázek 15: Terminál Výhledy - studie proveditelnosti (PRO CEDOP s.r.o., 2020)

2. Návrhová část

2.1. Urbanistická koncepce

Návrh nové uliční sítě v území Na Mírách vychází z budoucích potřeb rozvoje území Starého i Nového Suchdola a změn, které sebou přinese prodloužení tramvajové tratě, vybudování terminálu Výhledy i výstavba silničního okruhu. Všechny tyto velké dopravní stavby zásadním způsobem promění stávající urbanistické i dopravní vztahy v celé lokalitě a nutně se musí promítnout do fungování a uspořádání území.

Pro Suchdol bude zásadní reorganizace MHD, kdy bude nutné obsloužit území novými autobusovými linkami navážejícími cestující k novému tramvajovému terminálu. Současně s terminálem bude vybudováno i kapacitní P+R, které sice bude primárně sloužit dojíždějícím ze Středočeského kraje, ale jistě bude částečně využíváno i některými suchdolskými rezidenty, mimo jiné proto, že součástí terminálu bude i supermarket.

Zvýšené nároky na dopravní obsluhu není schopna pojmout stávající historická uliční síť, která vznikla před rozvojem automobilové dopravy a v mnoha místech neodpovídá současným požadavkům a potřebám. Kritickým bodem je již dnes tzv. „myší díra“ – úzké hrdlo v ulici Pod Rybníčkem před křižovatkou s ulicemi Dvorská a Ke Kozím Hřbetům. Toto místo již dnes nevyhovuje a představuje zásadní dopravní komplikaci, kterou je nezbytné vyřešit nejpozději do zprovoznění v úvodu zmíněných velkých dopravních staveb.

Tato studie podrobněji prověřuje tři důležitá nová propojení zmíněná již v předchozí studii terminálu Výhledy. Dále navrhuje i navazující uliční síť v celém území Na mírách, které je dnes převážně zahrádkářskou kolonií, ale v návaznosti na plánované stavby se bude rozvíjet a transformovat v novou obytnou čtvrť. Návrh dalšího členění území je nutno vnímat pouze jako orientační, určující principy a vhodné uliční profily. Konkrétní řešení vyjde především z majetkoprávních vztahů a konkrétních developerských záměrů.

Severní napojení Starého Suchdola - *Svatováclavská*

Napojení severní části Starého Suchdola přejímáme z *Územní studie Starý Suchdol (SAEM, 2020)* v trase nové ulice “U01”. Napojení na Dvorskou a řešení Dvorské ulice pak přejímáme ze *Studie proveditelnosti - Terminál Výhledy (PROCEDOP, 2020)*. Tato komunikace uleví ulici Ke Kozím hřbetům a prostoru staré suchdolské návsi před Brandejsovým statkem. Pro přehlednost tuto novou ulici v této studii nazýváme “Svatováclavská”.

Příčný profil této ulice je navržen v šířce 11 m, je tvořen dvoupruhovou vozovkou šířky 6 m a jednostrannou sdílenou stezkou pro chodce a cyklisty šířky 3 m, která je od vozovky oddělena souvislým pásem zeleně. Ulice je lemována dvouřadou alejí. Kromě dopravního napojení severní části starého Suchdola je tato ulice významná i jako přístupová cesta k rekreačnímu zázemí a krajině Kozích hřbetů severně od Suchdola.

Ulice *Na Mírách* a její napojení do ulice Pod Rybníčkem

Ulice Na Mírách je historickou cestou a její význam by měl být potvrzen její proměnou na plnohodnotnou ulici (mj. i proto, že v této ulici stojí již několik domů). Problematický je úsek kolem západní strany Brandejsova statku, který je v kolizi se stávajícím i plánovaným využitím pro chov koní a volnočasové aktivity. Klíčové je také propojení ulice Na Mírách s ulicí Pod Rybníčkem, které by umožnilo vést dopravu ze suchdolského údolí na Kamýckou mimo kritické zúžení v ulici Pod Rybníčkem a mimo historickou náves. Proto navrhujeme výškovou a šířkovou úpravu 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 9 % (což dle *ČSN 73 6110 čl. 9.6.3 – Tabulka 12* v úseku délky do 150 m je možné). 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 (jak s tím počítá i projekt "Rekonstrukce, přístavba a dostavba objektu čp. 1 Brandejsův statek, projektant GEMA, dle SP č.: MCP6 090049/2014, které vydal odbor stavby ÚMČ Prahy 6 dne 5. 12. 2014).

Rozšíření ulice a úprava sklonových poměrů si vyžádá poměrně masivní zásah do stávajícího terénu a bude vyžadovat i kácení některých stromů. I přes lokální zahloubení nebude nutné zasahovat do kanalizačního řadu DN300, který je umístěn ve stávající ulici. Pozornost je nutné věnovat také převedení dešťových vod ve spodní části ulice. Na místo dnešního povrchového vedení je navržen propustek pod novou komunikací, který svede vodu do stávající retenční/požární nádrže.

Příčný profil této ulice v úseku mezi Alšovou a Brandejsovým statkem je navržen velkoryse v šířce 15,5 m, je tvořen dvoupruhovou vozovkou šířky 7 m (s ohledem na plánovaný autobusový provoz), chodníkem šířky 2,5 m na východní straně a sdílenou stezkou pro chodce a cyklisty šířky 4,5 m na západní straně, která je od vozovky oddělena souvislým pásem zeleně se stromořadím. Ulice Na Mírách by měla tvořit předěl mezi obytnou čtvrtí na východě a volným pásem kulturní krajiny na západě. Také tato ulice je významná i jako přístupová cesta k rekreačnímu zázemí a krajině Kozích hřbetů severně od Suchdola.

Příčný profil ve stoupání kolem Brandejsova statku je navržen v šířce 9,5 m (2x jízdní pruh 3,5 m s ohledem na vedení autobusové linky a jednostranný chodník šířky 2,5 m).

Napojení na ulici Pod Rybníčkem je navrhováno stavebně řešit tak, aby primárně směřovalo řidiče do ulici Na Mírách, zatímco pokračování k návsi bylo pocitově potlačeno.

Napojení na Kamýckou navrhujeme, s ohledem na nevhodný úhel připojení i budoucí tramvajovou trať, upravit na jednosměrné s vjezdem z Kamýcké a s možností obousměrného provozu cyklistů.

Ulice Pod Rybníčkem bude možné v úseku V Údolí – V Ořeší rozšířit ze stávajících 5 m na minimální šířku 6,5 m (měřeno od stěny nacházející se na východní straně). Celkový profil (včetně bezpečnostních odstupů dle *ČSN 73 6110 – Tabulka 4*) tak bude celkem 7 m.

Nová ulice Ke Škole – *Alšova*

Pro budoucí dopravní obsluhu celého území individuální i autobusovou dopravou bude klíčové především spojení škola – terminál. Proto navrhujeme vést novu ulici od školy přímo ze stávající smyčky směrem k ulici Na Mírách a dále na Kamýckou do průsečné křižovatky proti ulici K Stavebninám. Tuto ulici v této studii nazýváme "Alšova"*, stávající název Za Sokolovnou ponecháváme stávající ulici v úseku od autobusové smyčky po ulici Na Mírách. Návrh této ulice ve velmi podobné stopě se objevil již v územní studii Na Mírách z roku 2010.

Příčný profil této ulice je navržen v dimenzích odpovídajících jejímu významu jako páteřní osy celé nové čtvrti a sběrné komunikace navádějící dopravu z celé východní části Suchdola ke Kamýcké ulici. Celková šířka Alšovy ulice je navržena 21 m, což odpovídá téměř šířce Internacionální ulice (ta má šířku 22 m) vedené souběžně o cca 400 m jižněji. Symetrický uliční profil je tvořen dvoupruhovou vozovkou šířky 7 m, lemovanou po obou stranách zeleným pásem s alejí a možností v tomto pásu situovat podélná parkovací stání a případně i zálivy autobusových zastávek (byť ty jsou v Suchdole většinou umístěny v jízdním pruhu a je samozřejmě možné je do jízdního pruhu umístit i v této ulici). Následuje poměrně velkorysý prostor pro chodce a cyklisty. S ohledem na význam páteřní komunikace se předpokládá oddělený prostor pro chodce a cyklisty. Navazující přechody přes příčné ulice jsou situovány ve vzdálenosti 5 m od hrany jízdního pruhu pro zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu. Díky šířce ulice jsou přechody v jedné linii s chodníky, což je pro chodce komfortní a logické. Šířka pásu mezi hranou vozovky a uliční čarou dále umožňuje bezkolizně situovat do této ulice vjezdy na pozemky.

Šířka 21 m je odvozena od nutnosti umístění přechodů pro chodce na vedlejších obslužných komunikacích minimálně 5 m od jízdního pásu hlavní komunikace – to je nutné pro možnost zajetí minimálně osobního vozidla (v návrhových atributech dle *ČSN 73 6056 čl. 4.1.2 – Tabulka 1*) v celé své délce tak, aby žádnou svojí částí nezasahoval do prostoru jízdního pásu na hlavní komunikaci. Z tohoto důvodu musí být pěší doprava naváděna na tyto přechody pro chodce i z hlediska dopravní psychologie, tudíž i stezka pro chodce musí být umístěna 5 m od hrany pozemní komunikace. Do tohoto 5m prostoru je ke stezce pro chodce umístěna i stezka pro cyklisty. Šírka chodníku tak činí celkem 2 m včetně bezpečnostních odstupů stanovených dle *ČSN 73 6110 – Tabulka 4*. Stezka pro cyklisty je na obou stranách komunikace obousměrná a má šířku 2,5 m včetně bezpečnostních odstupů. Je možné ji umístit blíže než 5 m k jízdnímu pásu, neboť podle *§ 57 čl. 8 zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích* nemá cyklista na přejezdu pro cyklisty přednost před vozidly jedoucí po pozemní komunikaci.

Ve východní části je šířka ulice značně limitována stávající výstavbou po obou stranách, lokálně je tedy profil v délce cca 50 m zúžen na 9,7 m.

Směrové řešení ulice v úseku Kamýcká – Na Mírách plně respektuje plánované záměry v lokalitě, především nový objekt IZS, ale i uvažované sportoviště s fotbalovým hřištěm nebo domov Lenka. Napojení na Kamýckou je předpokládáno pomocí světelně řízené křižovatky. S ohledem na vysoké dopravní zatížení Kamýcké i křížení s plánovanou tramvajovou tratí jsou navrženy samostatné řadicí pruhy pro levé a pravé odbočení.

(* Název Ke Škole vychází z logiky, bohužel je již v Praze obsazen a nemohl by tedy být použit jako oficiální název ulice, nabízí se tak pojmenování po Mikoláši Alši, jehož jméno nese i škola).

Nová uliční síť v lokalitě Na Mírách

Nová *Alšova* ulice se stane páteřní ulicí v celé lokalitě, severně od ní je pak souběžně vedena stávající ulice Za Sokolovnou. Jižně je navržena souběžná nová ulice ve stopě stávající polní cesty.

V kolmém směru je pak navrženo prodloužení stávajících ulic Gagarinova, Májová a K Mírám.

Zatímco vedení ulic ve východo-západním směru je de facto dané a navazuje na stávající strukturu cest i veřejného majetku, vedení ulic v severojižním směru je poměrně otevřené. Ve studii je zobrazena pouze jedna z mnoha možností trasování těchto ulic. Za pevně dané lze považovat pouze místa napojení na stávající nedokončené ulice Gagarinova, Májová a K Mírám.

Rozvržení nových komunikací vychází z logiky formování území a stávajících katastrálních hranic. Návrh nových ulic v maximální možné míře respektuje již stojící rodinné a bytové domy.

Návrh těchto ulic odpovídá představě klidné obytné čtvrti. Proto jsou navrženy ulice v šířce 12 m, případně jen 8 m (tedy minimální šířky obousměrných ulic v souladu s vyhláškou č. 501/2006 Sb.). Předpokládáme, že dopravní režim zde bude velmi klidný v režimu zóny Tempo 30 nebo dokonce Obytné zóny. Obě navržené šířky umožňují různé uspořádání uličního prostoru s výsadbou stromů a podélnými parkovacími místy pro návštěvníky.

Ulice šířky 12 m umožní situovat podél nich i bytové domy, ulice šířky 8 m jsou určeny výhradně pro výstavbu rodinných domů. Šířka 8 m je uvažována především v severní části území v ulici Za Sokolovnou a na ní navazujících kolmých ulic. Šířka ulice Za Sokolovnou je dána polohou několika již stojících rodinných domů, které mezi sebou vymezují prostor 8 m.

Celé území je novými ulicemi rozděleno na jednotlivé bloky o velikosti umožňující do těchto bloků situovat vhodně velké stavební pozemky pro rodinné domy, případně pro bytové domy podél páteřní Alšovy ulice.

Výškové řešení

Stávající terénní konfigurace je v některých místech poměrně komplikovaná. Historická stopa ulice Na Mírách vede v mírném zářezu či táhlém údolí, které je sevřeno mezi Kamýckou a Na Mírách a svažuje se k Brandejsovou statku. Oproti ulici Na Mírách leží stávající zahrádkářská kolonie na vyvýšené plošině, která je ve stejné úrovni jako Kamýcká ulice. Pro napojení Alšovy na Kamýckou, a především její křížení s ulicí Na Mírách, bude vhodné či dokonce nezbytné ulici Na Mírách lokálně zvýšit na horní úroveň. Stejně tak je vhodné umístit Alšovu v úseku Kamýcká – Na Mírách na násep, který by eliminoval ztracené spády. V případě realizace tunelu SOKP dle aktuální dokumentace je s tímto náspem, resp. zvýšením terénu také počítáno.

Bezmotorová doprava

Dopravní skelet je navržen tak, aby směřoval většinu dopravy do ulic Alšova a částečně Na Mírách a zbytek lokality byl co nejklidnější. Ulice jsou navrženy s důrazem na bezpečný a bezbariérový pohyb pěších a cyklistů. Vjezdy do vedlejších ulic z páteřních ulic Alšovy a Na Mírách doporučujeme řešit přes zvýšené přejezdy, což je i důležitý prvek preference bezmotorové dopravy.

V okolí Brandejsova statku je (s výjimkou zemědělské techniky) vyloučena motorová doprava, aby tento prostor mohl být sdílen pěšími, cyklisty i jezdci na koních. Důraz je pak kladen i na bezpečné převedení bezmotorové dopravy přes Dvorskou, resp. Svatováclavskou, směrem na sever do rekreační oblasti a k terminálu. Přechody přes tyto ulice jsou proto navrženy jako zvýšené.

Hlavní komunikace jsou navrženy s oddělenými stezkami pro cyklisty, na ostatních zklidněných komunikacích (zóny 30 nebo obytné) je předpokládán pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru. U všech cílů i zastávek MHD je dostatečný prostor pro umístění stojanů na kola.

Větší bloky doporučujeme dále dělit prostupy pro bezmotorovou dopravu, aby bylo území co nejprostupnější. Naznačeno je např. propojení ulice na Mírách s novou tramvajovou zastávkou Výhledské náměstí situované mezi sportoviště a domov Lenka. V návaznosti na toto propojení je navržen i prostor pro zřízení parkoviště B+R přímo u zastávky.

2.2. Vlivy na životní prostředí

2.2.1. Vlivy 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 čárou, 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.

2.2.2 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.

Trvalý závor ploch

Druh pozemku	Trvalý zábor [m^2]
orná půda	9 710
ostatní plocha	14 191
ovocný sad	7 190
trvalý travní porost	19
zahrada	20 203
zastavěná plocha a nádvoří	197
celkem ZPF	**16 919**
celkem	**51 510**

Zábor zastavěných ploch a zahrad je minimální. Největší zábor je v kategoriích zahrada, ostatní ploch, orná půda a ovocný sad.

Součástí zemědělského půdního fondu jsou pozemky druhu orná půda, zahrada, louka, pastvina, trvalý travní porost, chmelnice, vinice. Potřeba **vyjmutí ze ZPF je u 16 979 m^2**.

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.

2.2.3 Vlivy na ochranu přírody

Mimořádně 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 vyhlašována 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 vyhlašuje orgán ochrany přírody dle § 46 zákona č. 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.

2.2.4 Vlivy 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.

2.2.5 Vlivy na kulturní památky a archeologické nálezy

Přímo u řešeného území se nachází zámek Brandejsův statek. V okolí se nacházejí čtyři kulturní památky. Do vzdálenosti 500 m se nachází Kaple sv. Václava a polární sluneční hodiny. Z tohoto důvodu 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.

2.3. Organizace dopravy

V rámci studie byly navrženy 3 etapy linkového vedení autobusů MHD v závislosti na plánovaných infrastrukturních projektech. Ve všech návrhových etapách již figuruje zprovozněná tramvajová trať Podbaba – Suchdol-Výhledy, kde se předpokládá provoz linek č. 8, 18 a 28 se souhrnným intervalem ve špičce 2 minuty.

1. Fáze – zprovoznění tramvajové tratě Podbaba – Suchdol-Výhledy

Změny autobusových linek:

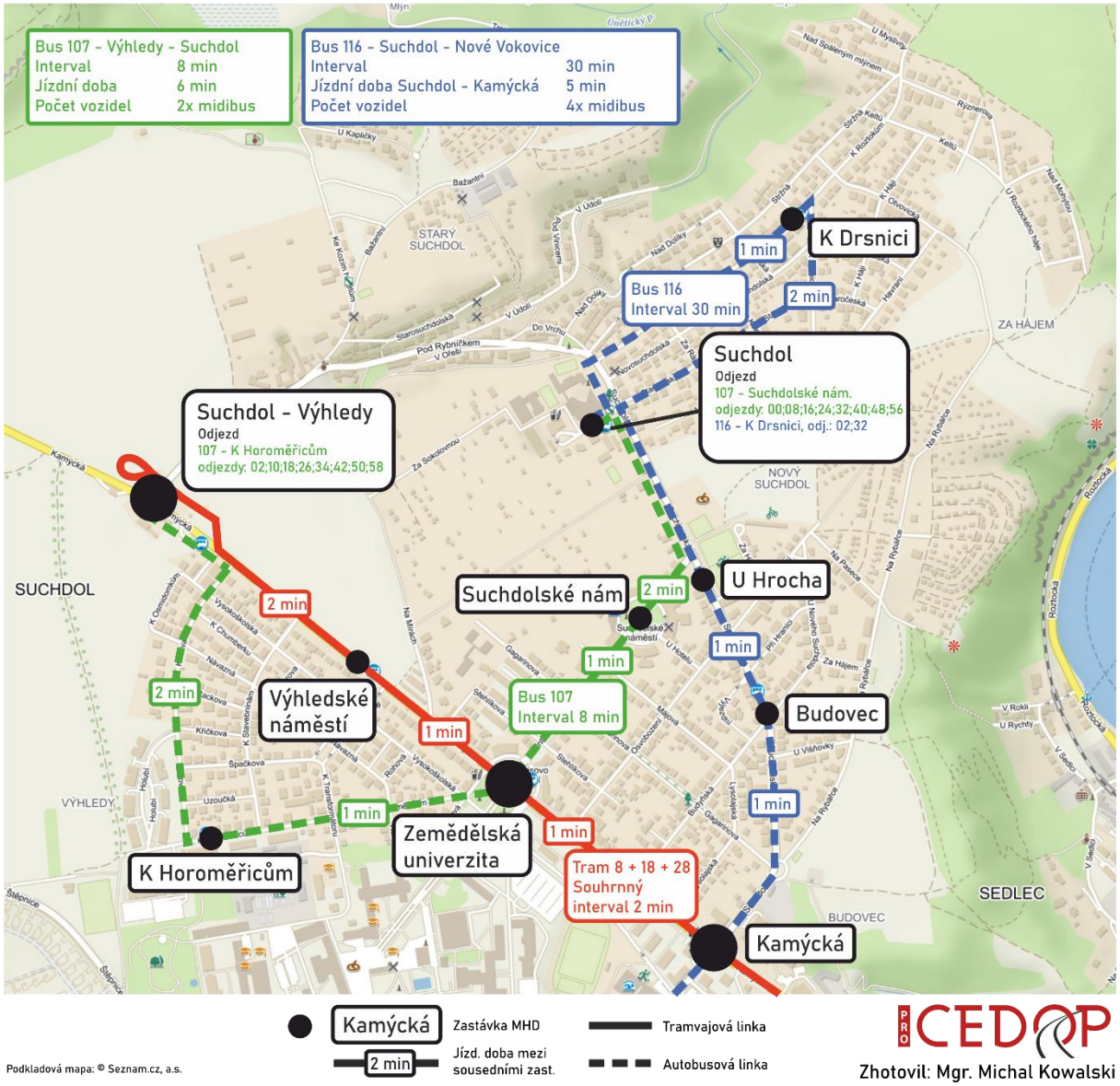
Linka 107

- Obsluha vnitřní části Suchdola v trase: Suchdol-Výhledy, K Horoměřicům, Zemědělská univerzita, Suchdolské náměstí a Suchdol.
- Interval: 8 min
- Jízdní doba: 6 minut
- Počet vozidel: 2x midibus
- Přestup na tramvaj: Suchdol-Výhledy, Zemědělská univerzita

Linka 116

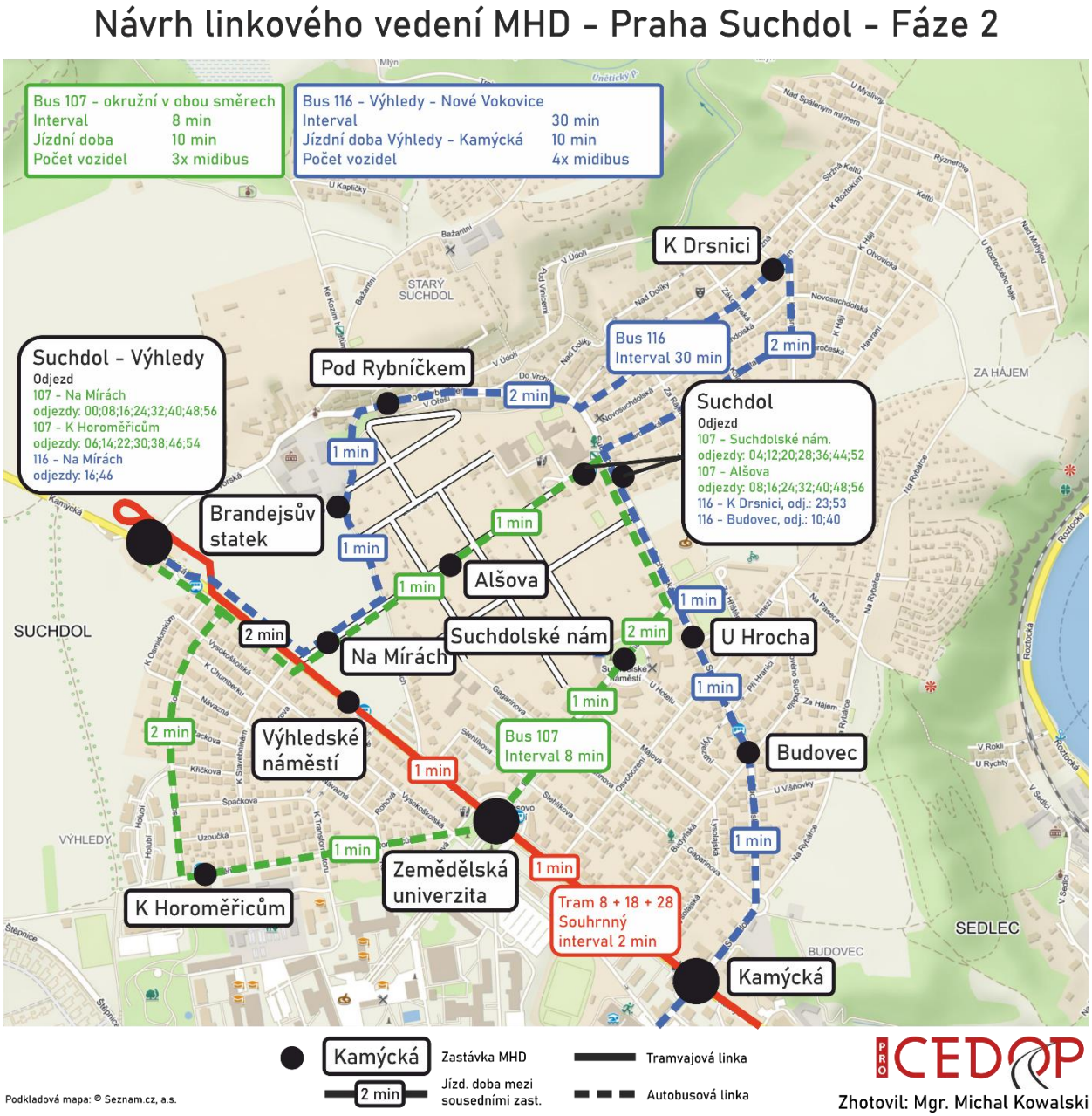
- Obsluha vnější části Suchdola v trase: Suchdol, K Drsnici, U Hrocha, Budovec, Kamýcká, Sídlištní, Lysolaje, V Podbabě, Nádraží Veleslavín (Metro A), Nové Vokovice
- Interval: 30 min
- Jízdní doba: 5 minut (Suchdol – Kamýcká)
- Počet vozidel: 4x midibus
- Přestup na tramvaj: Kamýcká
- V zastávce Suchdol přestup na linku 107
- Zastávka U Hrocha bude také sloužit pro obsluhu Suchdolského náměstí

Návrh linkového vedení MHD - Praha Suchdol - Fáze 1



Obrázek 16: Návrh linkového vedení MHD - Fáze 1

2. Fáze – výstavba čtvrti „Na Mírách“



Obrázek 17: Návrh linkového vedení MHD - Fáze 2

Linka 107

- Okružní linka obsluhující vnitřní části Suchdola v trase: Suchdol-Výhledy, K Horoměřicům, Zemědělská univerzita, Suchdolské náměstí, Suchdol, Alšova, Na Mírách, Suchdol-Výhledy
- Interval: 8 min
- Jízdní doba: 10 minut
- Počet vozidel: 3x midibus

- Přestup na tramvaj: Suchdol-Výhledy, Zemědělská univerzita, (Na Mírách – Výhledské náměstí)

Linka 116

- Obsluha vnější části Suchdola v trase: Suchdol-Výhledy, Na Mírách, Brandejsův statek, Pod Rybníčkem, K Drsnici, Suchdol, U Hrocha, Budovec, Kamýcká, Sídlištní, Lysolaje, V Podbabě, Nádraží Veleslavín (Metro A), Nové Vokovice
- Interval: 30 min
- Jízdní doba: 10 minut (Suchdol-Výhledy – Kamýcká)
- Počet vozidel: 4x midibus
- Přestup na tramvaj: Suchdol-Výhledy, Kamýcká, (Na Mírách – Výhledské náměstí)
- Zastávka U Hrocha bude také sloužit pro obsluhu Suchdolského náměstí

3. Fáze – zkapacitnění ulice Na Rybářce

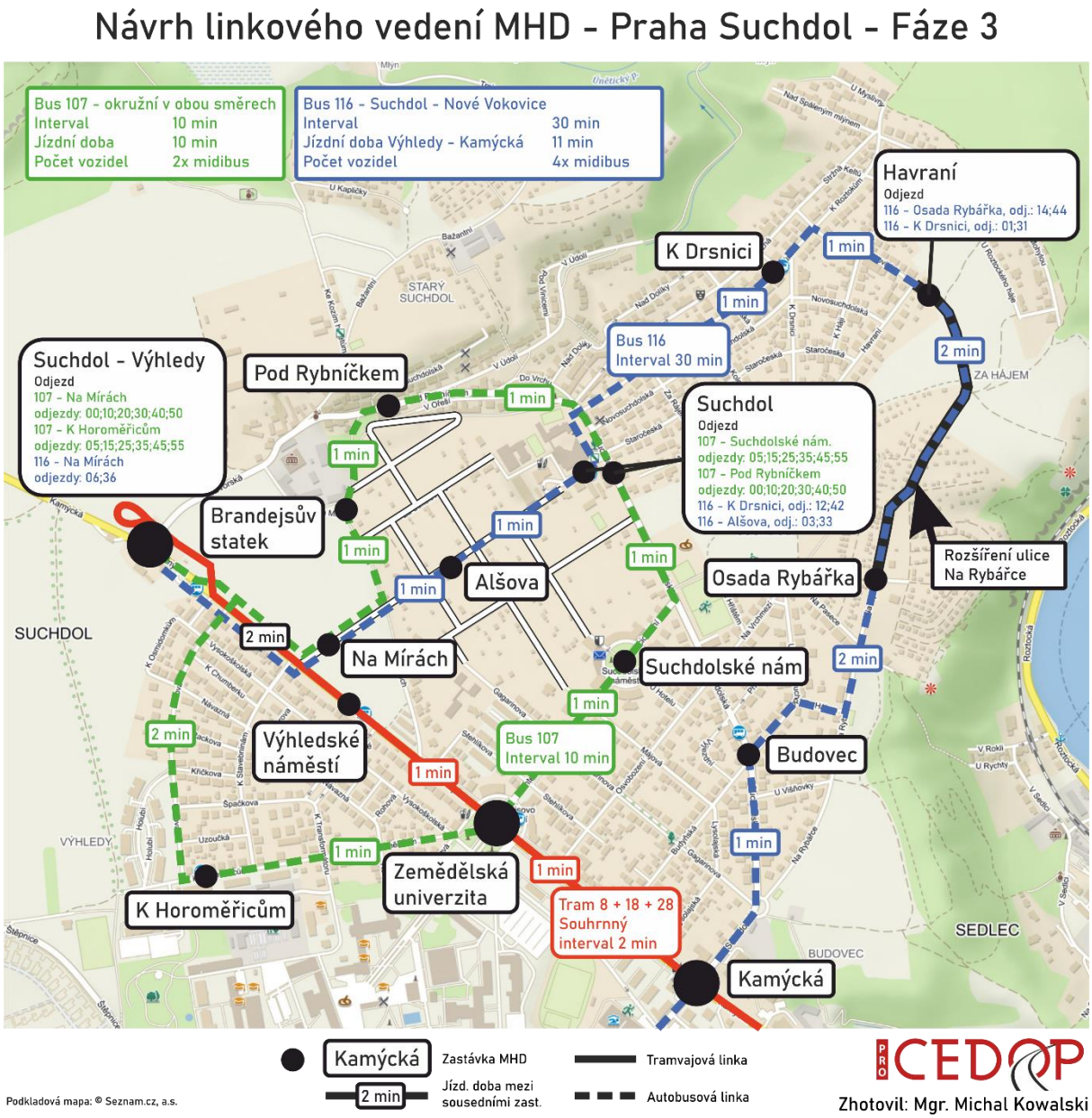
Změny autobusových linek:

Linka 107

- Okružní linka obsluhující vnitřní části Suchdola v trase: Suchdol-Výhledy, K Horoměřicům, Zemědělská univerzita, Suchdolské náměstí, Suchdol, Pod Rybníčkem, Brandejsův statek, Na Mírách, Suchdol-Výhledy
- Interval: 10 min
- Jízdní doba: 10 minut
- Počet vozidel: 2x midibus
- Přestup na tramvaj: Suchdol-Výhledy, Zemědělská univerzita, (Na Mírách – Výhledské náměstí)

Linka 116

- Obsluha vnější části Suchdola v trase: Suchdol-Výhledy, Na Mírách, Alšova, Suchdol, K Drsnici, Havraní, Osada Rybářka, Budovec, Kamýcká, Sídlištní, Lysolaje, V Podbabě, Nádraží Veleslavín (Metro A), Nové Vokovice
- Interval: 30 min
- Jízdní doba: 11 minut (Suchdol-Výhledy – Kamýcká)
- Počet vozidel: 4x midibus
- Přestup na tramvaj: Suchdol-Výhledy, Kamýcká, (Na Mírách – Výhledské náměstí)
- Přestup na linku 107: Suchdol, preference směrů Suchdolské náměstí – K Drsnici
- Obsluha Suchdolského náměstí řešena s přestupem na zastávce Suchdol, případně s mezipřestupem na tramvaj na Kamýcké



Obrázek 18: Návrh linkového vedení MHD - Fáze 3

2.4. Potenciál poptávkové dopravy

Zprovoznění terminálu Výhledy přinese kvalitativní i kvantitativní změnu pro veřejnou dopravu v dané oblasti. To samozřejmě přináší potenciál nastavit nový systém dopravní obsluhy veřejnou dopravou tak, aby dobře odpovídal požadavkům obyvatel, a tedy i cestujících nejen ze Suchdola, ale i z přilehlých obcí.

Návazná autobusová doprava

Základním pilířem musí být návazná autobusová doprava, tak jak ji dnes známe, neboť ta je v nákladech na přepravu jednoho cestujícího při zaplněném vozidle bezkonkurenčně pro systém nejvýhodnější. Takové linky jistě dokážou obsloužit základní přepravní vztahy zejména ve špičkách pracovního dne. Je zřejmé, že systém bude muset vyjít z linek, které zde v danou dobu budou provozovány, nicméně bude potřeba přehodnotit potenciál všech možných spojení a zvážit rozšíření provozu ať už rozsahu časového, tak i plošného a zapojit více obcí ze spádového území. Tuto analýzu bude nutné srovnat i s vývojem dojezdových časů na ostatních trasách z oblasti (zejména příjezd ulicí Horoměřická ke stanici metra Bořislavka). Zhoršování kvality dojíždění na ostatních trasách může být motivací pro cestu přes Suchdol, byť s jedním přestupem navíc, ale s nižší mírou vlivu kongescí.

Další formy dopravy – DRT

Jako samozřejmost se dnes jeví umístění P+R, B+R a K+R parkovišť v terminálu Výhledy. Tyto musí být nedílnou součástí a poskytují základní předpoklad pro multimodální cestování.

Vhodným doplňkem návazných autobusových linek mohou být služby konceptu DRT. Takové služby nejsou v rámci Prahy ani blízkého okolí příliš rozšířeny, do budoucna se však jeví jejich použití pro některé relace jako uživatelsky přívětivá možnost. Základním problém je však hledání optimálního modelu fungování takové služby. Ve světě lze objevit různé modely fungování, které jsou více či méně uživatelsky přívětivé, více či méně flexibilní a různorodě ekonomicky náročné.

Technologický vývoj jde významnými kroky kupředu a současná výbava například mobilních telefonů je neuvěřitelná proti období před deseti či patnácti lety. Dostupnost dat, kde se kupříkladu nachází jednotlivá vozidla s odhadovaným časem příjezdu do zastávky by ještě nedávno znělo jako sen, ale dnes je běžně k dispozici a hojně využíváno. U DRT systémů lze očekávat požadavek na interakci cestujícího se systémem, který pravděpodobně proběhne přes mobilní telefon (aplikaci) či počítač (webové rozhraní). To samozřejmě povede k nižší personální náročnosti, oproti stavu, kdy by všechny požadavky měli evidovat kupříkladu telefonní operátoři. Nicméně existují specifické skupiny cestujících – typicky senioři a děti, na které je potřeba myslet při návrhu systému a respektovat jejich požadavky a potřeby.

Dalším problematickým bodem zavádění je otázka legislativní. Česká právní úprava v současné době vyžaduje pro linkovou dopravu pevné trasy s pevně danými zastávkami. To jako úvodní podmínka pochopitelně vede k určité rigidnosti systému a například nemožnosti zastavit autobusem mimo přesně definované zastávky, což třeba v menších obcích může být zbytečně omezující podmínka pro poskytnutí maximálně kvalitní služby cestujícímu (typicky senior, který bydlí na okraji vesnice, je jediným cestujícím, ale musí být striktně dovezen do zastávky, která mnohdy nesplňuje ani základní požadavky na zastávku – například nástupní hranu). V případě zavádění DRT služeb lze očekávat více právních problémů, neboť legislativa není v obecné rovině příliš připravena na nástup nových technologií, příkladem mohou být problémy s alternativními taxislužbami.

Dalším problematickým aspektem je provázanost nového systému se systémem Pražské integrované dopravy (PID). Je zcela nezbytné, aby nově zvažovaná dopravní obslužnost byla součástí systému PID, nebo byla s ním kompatibilní. Zkušenosti ukazují, že jakýkoliv další systém, který je zaváděn a není v souladu se základním systémem, přináší problémy a vytrácí se synergický efekt propojení všech druhů dopravy.

S ohledem na minimální zkušenosti s DRT systémy nejen v Praze a okolí, ale v celé ČR, je jednoznačně nutné pojmout hledání nového způsobu obsluhy jako pilotní provoz, který ukáže silné a slabé stránky. V případě úspěšného pilotního provozu, jeho vyhodnocení a finální nastavení systému je třeba, aby byl aplikovatelný i v jiných lokalitách. Z globálního hlediska je nutné, aby to byl systém robustní, který dokáže uspokojit různé požadavky v různých relacích, a nikoliv jednoúčelový systém pro terminál Výhledy. Proto bude bezpodmínečně nutné takový systém nastavovat s objednateli (zejména hlavní město Praha, Středočeský kraj a případně i obce) a zároveň s organizátory dopravy (ROPID a IDSK). Jen tak lze docílit maximální variability a zároveň efektivity.

Základní požadavky:

- Uživatelská přívětivost
- Ekonomická udržitelnost
- Součást nebo kompatibilita se systémem PID
- Univerzálnost řešení i pro jiné lokality

Koncepty dopravní obslužnosti

S ohledem na mnoho neznámých veličin, které vstoupí do přípravy tramvajového terminálu Výhledy, je obtížné hodnotit, jaké technologie budou v té době k dispozici. S ohledem na to, že reálné zprovoznění terminálu se obtížně stihne za méně než 5 let, je možné, že technologický vývoj významně pokročí.

Zásadní položkou ceny dopravního výkonu je mzda řidiče. Ta u linky, která nebude dosahovat vysoké produktivity, může znamenat třetinu až polovinu nákladů na provoz linky. Proto je vhodné se věnovat otázce, kdo má vozidlo řídit.

- Profesionální řidič vozidla pro více než 9 cestujících (řidičské oprávnění D, řidič autobusu)
- Profesionální řidič vozidla pro maximálně 8 spolucestujících (řidičské oprávnění B, typicky řidič například TAXI)
- Obyčejný řidič vozidla pro maximálně 8 spolucestujících (řidičské oprávnění B, typicky uživatel P+R)
- Cestující sám
- Automat

Další zásadní položkou jsou náklady spojené s vozidlem – pohonné hmoty/energie, odpisy, opravy a další náklady. Zde je relevantní otázka, kdo má vozidlo vlastnit a jestli existují modely, jak vhodně nakombinovat potřeby veřejné dopravy s případnými dalšími možnostmi využití vozidla (například využití nízkokapacitních vozidel večer, přestože přes den se využijí standardní autobusy, dostává trhlinu v okamžiku, kdy nemáme pro nízkokapacitní vozidlo přes den žádné dopravní výkony, a to tak pouze stojí).

- Vozidlo patří systému (respektive dopravci, typicky autobus)
- Vozidlo patří municipalitě (typicky obci, která pro vozidlo má i další činnosti v průběhu dne)
- Vozidlo patří podnikatelům (typicky vozidla taxi)
- Vozidlo patří fyzickým osobám (typicky uživatel P+R)

Správná dimenze vozidla odpovídající poptávce vede k přiměřené optimalizaci nákladů, je důležité dobře znát přepravní proudy a umět pracovat s neočekávanými nárazy v poptávce.

Tento výčet kombinací není pochopitelně úplný s tím, jak vznikají další koncepty provozu, dochází i k zapojování dalších subjektů či typů vozidel. Může se jednat například o motorky či rikši v typech vozidel, nebo zapojení například neziskových organizací v roli subjektů vlastnících vozidla.

Celé nastavené systému je velmi složitou otázkou a existuje mnoho různých řešení, která mohou být funkční, a dokonce se i vzájemně doplňovat.

Zavedení nové autobusové linky

Od září 2021 je plánováno zřízení linky 409, která nově propojí obce za hranicí Prahy s městskou částí Praha-Suchdol. Tato linka je vynikajícím začátkem pro posílení vazby městské části a okolních obcí. Taková vazba ovšem do začátku počítá s přibližně sedmi páry spojů, které zajistí základní obsluhu v pracovní dny. U každé nové linky je nutné několik měsíců, ideálně však rok, počkat na možnost vyhodnocení, jak se linka ujala. Taková linka s významně jednosměrnou očekávanou zátěží (ráno směrem do Prahy a odpoledne z Prahy) by mohla být vhodným pilotním projektem na poptávkovou dopravu. Níže je uveden pracovní leták navrhované linky.

Obrázek 19 Schéma trasy připravované linky 409 [zdroj: ROPID]

Návrh možných scénářů

Je zřejmé, že neexistuje řešení one-size-fits-all (pasující na všechny situace). Proto existuje po světě mnoho příkladů a pilotních provozů, nicméně zkušenosti jsou přenositelné vždy s patřičným ohledem na místní reálie – současné dopravní chování a návyky, legislativu, dostupnost internetu či možnosti rozpočtu.

Linka 409

Základní možností je práce s trasou a počtem spojů linky 409. To s sebou nese potenciál zisku dalších cestujících a úspory nákladů, nicméně to má také hrozby, které byly zmíněny dříve.

- Trasa – v případě poptávkového řízení lze uvažovat o zajištění obsluhy i dalších obcí, například Úholičky, Noutonice či Svrkyně. Základní trasa by byla na základě objednávky cestujícího prodloužena (přesměrována) přes tyto zastávky. Pro takovou úpravu by bylo nutné prověřit možnosti všech kombinací z hlediska komunikační sítě a také pozic zastávek v jednotlivých obcích.
- Časový rozsah – v případě poptávky i po večerních spojích či víkendovém provozu je možné zvážit přidání dalších spojů, které by byly realizováno pouze na základě poptávky ze strany cestujících. Takové spoje, typicky ve večerních hodinách by byly realizovány tak, že by vozidlo čekalo v Suchdole na cestující, kteří by v tomto směru ve večerních hodinách ani nemuseli dávat požadavek na přepravu a pouze by nastoupili a řidiči oznámili, do jaké zastávky jedou. Řidič by následně zvolil optimální trasu z hlediska nákladů a dojezdového času – některé zastávky by mohly být vynechány. Pokud by cestující v tomto období naopak chtěl nastoupit směrem do Prahy, bylo by nutné, aby došlo k poptávce spoje ideálně elektronickým způsobem. Řidič by následně realizoval pouze takové spoje, které mají i cestující, v ostatních případech by se vrátil manipulační jízdou do Suchdola.

Nutným předpokladem pro úvahy o takovém provozu linky 409 je vyhodnocení zkušebního provozu a sesbírání zkušeností s novou linkou jak ze strany uživatelů, tak ze strany objednatelů – obcí na trase a organizátora systému. Takové vyhodnocení je zcela zásadní pro pokračování provozu linky a případného hledání rozšířeného provozního konceptu o prvky systémů DRT, které mohou dosahovat různého stupně (od systému *poslední večerní spoj z Prahy nemusí dojíždět až do konečné zastávky, pokud nebude obsazen,* až po *kompletně celý provoz i trasa na objednání*).

S ohledem na to, že takový prvek v systému PID není zaveden, bude nutné zavést procesy objednání služby a nastavit parametry systému tak, aby byl pro cestující funkční a pro systém přinášel přiměřenou úsporu (aby zátěž s objednáváním spojů cestujícími, vyúčtováváním a další administrativa nepřesahovala uspořené přímé náklady zejména na PHM).

Podobný scénář by mohl být aplikovatelný například i na linku 359 propojující Suchdol s Únětice mi a Roztoky. Další možností by mohlo být přetrasováni linky 409/zřízení nové linky tak, aby obsluhovala ještě větší území. U takové trasy je ovšem nutné zvažovat potenciál z hlediska dojezdového času do Prahy-Suchdola.

Carpooling (spolujízda)

Carpooling vychází z předpokladu, že průměrný obsazenost osobního automobilu je přibližně 1,3 osoby (data TSK platná pro Prahu, pro příjezd do Prahy nejsou data známa, lze očekávat, že obsazenost může být vyšší). Nicméně běžná kapacita vozidla je 5 osob. V ideálním světě se tedy nabízí možnost z každých cca 3 průměrně vytížených automobilů udělat jeden plně vytížený. S ohledem na typologii přeshraničních cest (ráno většina do Prahy, odpoledne většina z Prahy), je možné uvažovat o carpoolingu, kdy by cestující nabízeli volná místa ve svém autě i pro další cestující. K tomu by měly být splněny základní podmínky:

- Propojení nabízejících a poptávajících musí fungovat na elektronické bázi a být bez zásahů operátorů, množství požadavků a hledání kombinací by patrně přesahovalo možnost jedince systém efektivně spravovat.
- Systém musí být ve správě města a ideálně napojený na systém obecně používaný. To je důležité s ohledem na neochotu části obyvatel poskytovat svoje údaje třetím stranám. Zároveň tak zůstane u města (respektive kraje a obcí) možnost systém spravovat a rozvíjet. S ohledem na fakt, že většina cestujících použije na území Prahy veřejnou dopravu, nabízí se například využití aplikace PID Lítačka.
- Systém by měl poskytovat část dat ve formě open-data, aby mohly například multimodální vyhledávače efektivně nabízet nejen běžnou autobusovou dopravu, ale i kombinace s carpoolingem.
- Systém nemá za cíl být ziskový, stejně jako veřejná doprava je podporována kompenzacemi, tak i zde je možné uvažovat o podpoře z veřejných prostředků.
- V systému musí být prvek motivace místa nabízet (nabízí se například finanční bonusy, sleva na parkovném, lepší parkovací místa na P+R, sleva na jízdném, volné minuty v bike/car-sharingu, sleva na daních například z nemovitosti).
- Systém nesmí být konkurencí pro veřejnou dopravu, ale jejím doplněním. „Odměna“ by měla být odstupňována dle reálné prospěšnosti pro dopravní obslužnost. Vyvážené nastavení takového systému bude otázkou podrobného a dlouhodobého zkoumání.
- Řidič i cestující by měli být jednoznačně identifikovatelní (z důvodu bezpečnosti, přidat se může například i hodnocení).
- Systém by měl umět nabízet i alternativy („dojdu si z vedlejší vesnice“, „vystoupím někde cestou“, „řidič změní trasu a může obsloužit i jiné lokality“)

Carpooling je vhodný na delší vzdálenosti, minimálně mezi obcemi. Nehodí se na krátké vzdálenosti v rámci jedné obce/městské části, neboť složitost systému neodpovídá možnému přínosu.

Car/bike sharing

Z hlediska jednosměrnosti tras zejména ráno k terminálu Výhledy a odpoledne zpět není příliš funkční uvažovat o sdílených vozidlech, neboť chybí další cestující, kteří by volný prostředek využili ve zbytkovém čase. Dochází tak spíše k náhradě vlastního vozidla vozidlem sdíleným, což nepřináší mnoho efektů, na rozdíl od obecných vlastností těchto služeb. V rámci terminálu lze určitě doporučit umístit prostor pro sdílená kola i auta, která jsou v několika systémech po Praze nabízena. Nelze však očekávat zásadní přínos pro dojížďku do terminálu a není vhodné takové systémy předimenzovávat a určitě ho neuvažovat jako zásadní pilíř dopravní obsluhy.

Ride-sharing

Služby ride-sharingu, které jsou svojí podstatou spíše taxislužbou (a tak je v poslední době měněn i zákon 111/1994 Sb.). Jedná se typicky o služby jako Uber či Lyft. Na delší vzdálenosti nemohou nikdy fungovat jako ekonomicky efektivní součást systému veřejné dopravy. Existuje možnost hledání provozního konceptu na krátké vzdálenosti jako napaječ na zastávky veřejné dopravy. Zástavba Suchdola v některých lokalitách dosahuje nízké hustoty a v takových lokalitách je obtížné provozovat konvenční způsoby veřejné dopravy. Standardy docházkových vzdáleností jsou sice dnes splněny, ale pro oblasti okolo zastávky K Drsnici by možná bylo možné najít koncept obsluhy za pomocí ride-sharingu financovaný úsporou na lince 160. Při hledání vhodného konceptu dopravy je možné

zaměřit se i na vlastnictví vozidla a vztah k řidiči, kdy by nízkokapacitní vozidlo mohlo být i v majetku municipality, řidič mohl být zaměstnancem úřadu a vykonávat toto v části své pracovní doby.

Takový koncept by ale jistě vyvolal debaty o oprávněnosti financování z veřejných zdrojů a musel by vést až ke strukturním debatám o standardu obsluhy (kdo by měl na takovou službu nárok, jak by se určovala oblast, která je službou obsluhována, kde by byla mez kdy končí tato služba „na míru“ a začíná konvenční provoz veřejné dopravy).

Autonomní vozidla

Ve střednědobém výhledu je nutné se zabývat automatickými vozidly. Současné autonomní minibusy toho příliš nedokážou a jejich pilotní provoz se odehrává v nízkých rychlostech (řádově do 20 km/h), někdy jen po přesně daných trasách uvnitř areálů (výstaviště, letiště) a ve vozidle musí být operátor hlídající jízdu. To není pro veřejnou dopravu dostatečné, nicméně je zřejmé, že pokrok v této oblasti nastává a je možné, že za několik let bude tržně dostupné vozidlo, které by mohlo obsluhovat při nízkých rychlostech méně frekventované ulice. Je proto představitelné, že ve střednědobém výhledu by například obsluha vzdálenějších míst v Suchdole mohla být řešena takovými autonomními vozidly s kapacitou řádově 10 - 20 cestujících. To vše ale bude nutné spojit s úpravami legislativy, neboť takový provoz se významně vymyká současnému právnímu rámci.

Shrnutí potenciálu DRT systémů

Kolik obyvatel v řešené oblasti bydlí, tolik jedinečných požadavků na dopravní systém je. Veřejná doprava by měla nastavovat takový systém, který se pokusí maximálně vyhovět všem jednotlivým požadavkům, ale zároveň bude uživatelsky přívětivý. Stranou nesmí zůstat ekonomická efektivita. Takový mix není snadné realizovat, obzvláště v lokalitách s nižší hustotou zalidnění. Do budoucna je nutné hledat různé nové formy obsluhy území veřejnou dopravou. Každý takový navrhovaný systém se však musí důsledně zvážit z různých aspektů, neboť existuje mnoho neúspěšných a relativně málo velmi úspěšných projektů DRT. Je tedy možné pilotně vyzkoušet některý s DRT systémů, je však nutné už od návrhu myslet i na to, že by mělo jednat o přenositelné řešení, které bude aplikovatelné i v jiných místech pražské aglomerace.

3. Projednání

V rámci studie byly konány pravidelné porady. Záznamy z porad jsou v digitální příloze C Záznamy z porad.

Dne 15. července 2021 bylo svoláno projednání s následujícími subjekty: DPP, IPR, OD ÚMČ P6, PČR, ROPID, ŘSD. Subjekty byly osloveny datovou schránkou a byla jim poskytnuta elektronická dokumentace ke studii. Jednání se uskutečnilo 29. července 2021 a účastnili se ho pouze zástupci OD ÚMČ P6. Zástupci OD MČ P6 neměli ke studii připomínky.

Ostatní subjekty se ke studii nevyjádřily, a proto byly dne 4. srpna 2021 znovu osloveny radnicí MČ Praha-Suchdol s termínem zaslání připomínek do 23. 8. 2021. Ke dni 26. srpna 2021 byly obdrženy připomínky od ŘSD. Ostatní subjekty (DPP, IPR, PČR a ROPID) se i přes opakovanou žádost nevyjádřily.

Připomínky ŘSD byly průběžně vyřešeny e-mailovou komunikací a týkaly se zejména:

- Použitých podkladů - Podklady k tunelům Kamýcká a Suchdol jsou převzaty ze studie Pragoprojektu TES Studie tunelu Kamýcká z 11/2020.
- Umístění velké okružní křižovatky u MÚK Suchdol – převzato ze studie Tramvajový terminál Výhledy, na studii Na Mírách nemá vliv. Tvar MÚK dle ŘSD ještě není stabilizován.

4. Závěr

Tato studie navrhuje základní komunikační síť, která bude složit jako páteř rozvoje lokality Na Mírách a současně jako základní síť pro vedení MHD z oblasti Nového a Starého Suchdola k novému Terminálu na Výhledech. Smyslem páteřní sítě je nastavit základní urbanistický a dopravní skelet celé lokality.

Navržené vedení nových ulic je zároveň i podkladem pro další jednání a přípravu souvisejících projektů, především nalezení finálního řešení SOKP a terminálu Výhledy.

Navržená nová tři spojení formu ulic Svatováclavská, Na Mírách a Alšova je možno budovat postupně a nezávisle na sobě, dle potřeb a podmínek rozvoje lokality.

Stávající problematické úzké hrdlo v ulici Pod Rybníčkem je možno řešit ulicemi Svatováclavská a Na Mírách již nyní, bez ohledu na stav přípravy projektů SOKP a Terminálu.

Naopak realizace ulice Alšova je do značné míry podmíněna přípravou a realizací projektu SOKP 518, který svou realizací do území výrazně zasáhne, především s ohledem na finální nivelitu terénu v místě křižovatky s ulicí Na Mírách.

Předložený návrh také reaguje na představy o budoucím využití a rekonstrukci Brandejsova statku, kdy vede motorovou dopravu tak, aby bylo minimalizováno křížení s provozem statku (pohyb chodců, koňů a zemědělské techniky).

Návrh respektuje i další plánované záměry v území – objekt IZS, sportoviště, domov Lenka a další záměry.

Návrh není v rozporu s platným územním plánem. Z hlediska širších souvislostí lze doporučit úpravy ÚP, jak je navrhuje navazující studie na terminál Výhledy (PROCEDOP 2020), především uvolnění ploch kolem Brandejsova statku kompenzované vyšší mírou využití území kolem terminálu. Dále by bylo vhodné upravit členění ploch OB-A a OV-B v území Na Mírách tak, aby byly plochy OV-B (případně plochy SV) situovány kolem navržené páteřní ulice Alšovy, případně i kolem plánovaného liniového parku nad tunelem SOKP, avšak s respektem ke stávající zástavbě rodinných domů.

V území je nutno dbát na zachování koridorů pro plánované budoucí ulice, především při povolování staveb nebo při řešení majetkových záležitostí.

Pro budoucnost řešeného území a naplnění záměrů této studie bude nezbytné nalezení shody v majetkových záležitostech, tedy získání či rozšíření koridorů pro vedení budoucích ulic.

Dalším zásadním parametrem, který ovlivní budoucnost řešeného území, je finální podoba staveb SOKP 518. Z dosud předložených variant se nejlépe jeví varianta s přivaděčem Kamýcká, která by znamenala nižší intenzity provozu na Kamýcké ulici, a tedy i plynulejší provoz na navrhované křižovatce s Alšovou ulicí. Dále je při projektování SOKP nutné věnovat zvýšenou pozornost nivelitě finálního terénu tak, aby umožnil plynulé spojení území Na Mírách s Kamýckou ulicí.