

KONCEPČNÍ ZADÁNÍ K ZÁMĚRU NA VEŘEJNÉM PROSTRANSTVÍ ÚPRAVY PROSTORU PŘI ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVCE PRAHA-KLÁNOVICE

ČÁST - KLÁNOVICE

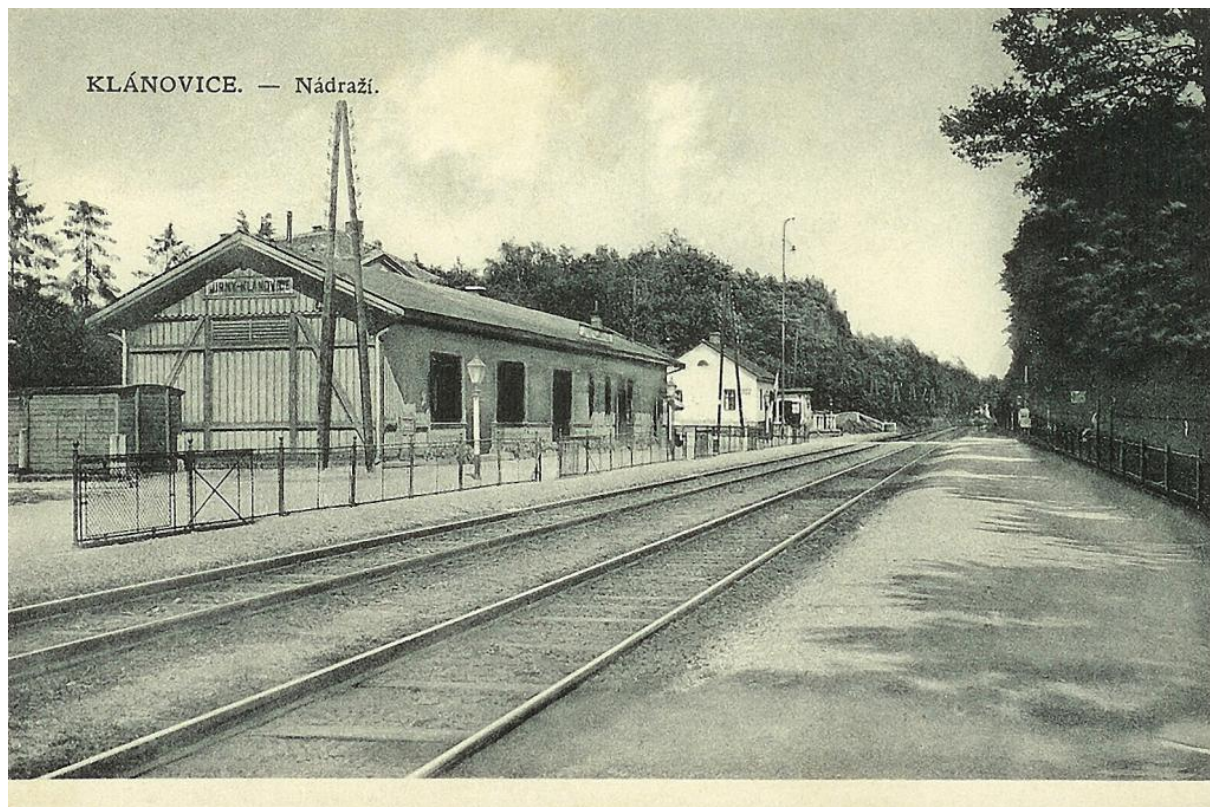


INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HL. M. PRAHY, příspěvková organizace

Zpracovatel: Ing. Jan Zalabák / KDI /

Spolupráce: Ing. arch. Anna Jarolímková / KPU /, Ing. Martin Fejfar a Ing. Karel Slánský / KZI /, Michal Novák / KTI

12/2021



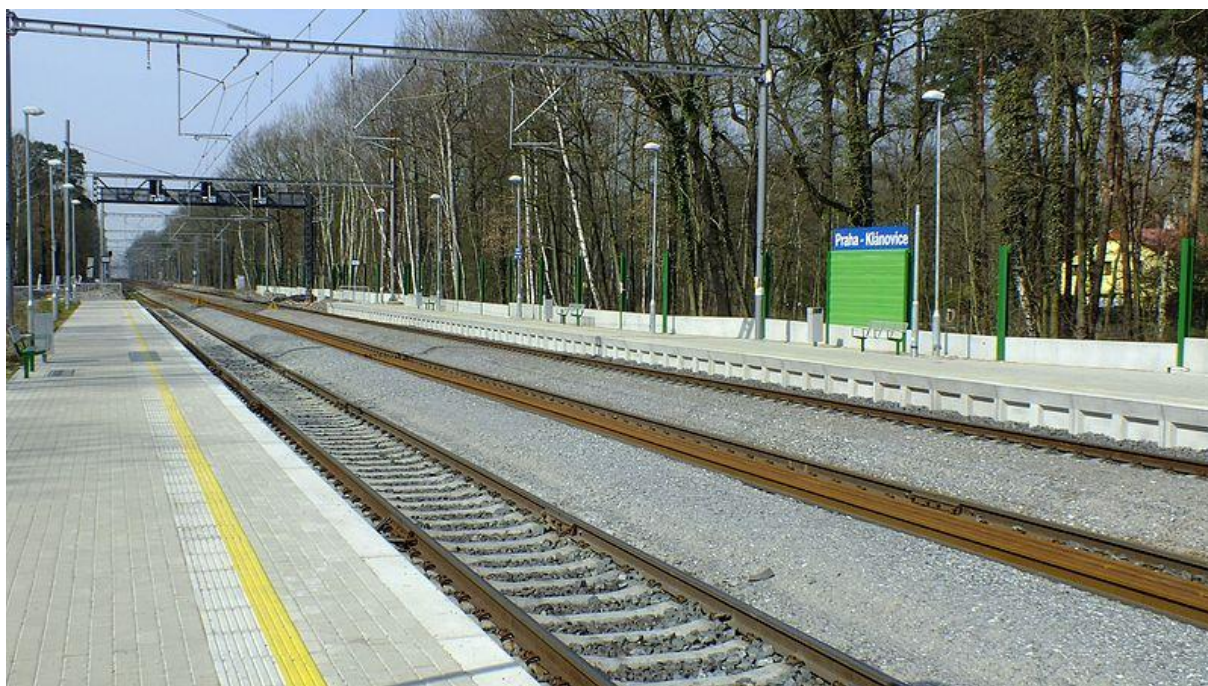
https://www.praha-klanovice.cz/data/editor/350cs_1_big.jpg?gcm_date=1589491927

O. Úvod

Tento dokument vznikl na základě poptávky Odboru dopravy MHMP (ODO), který požádal Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy o koncepční dokument, který by mohl být využit jako součást zadání pro zpracování studie komplexních úprav prostoru při železniční zastávce Praha-Klánovice.

Předkládané koncepční zadání pojmenovává problematické okruhy k řešení a vyslovuje koncepční názor na architektonické, urbanistické a dopravní pojetí řešeného prostoru v souladu s platnými strategiemi města. Cílem je vytvoření reprezentativního, kvalitativně hodnotného a funkčního veřejného prostranství sloužícího jako vstupní brána do Hl. m. Prahy a odrážejícího vztah mezi železnicí a enklávou unikátní lesní čtvrti Klánovice.

Vzhledem k charakteru lokality a typu zadání je třeba, aby byla úloha již od počátku chápána jako krajinářská a architektonická, a nikoli omezeně dopravní. Z tohoto důvodu je třeba, aby další zpracovatelský tým splňoval určité požadavky, které jsou definovány v kapitole 2 tohoto dokumentu.



https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Praha-Kl%C3%A1novice,B%C4%9Bchovick%C3%A9_zhlav%C3%AD.jpg - Vojtěch Dočkal, CC BY-SA 4.0 <<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>>, via Wikimedia Commons

1. PŘEDMĚT KONCEPČNÍHO ZADÁNÍ

Cílem aktivit, naplňujících toto koncepční zadání, by mělo být navržení prostranství u železniční zastávky Praha-Klánovice při skloubení všech možných potřeb lokality od přepravy různými druhy dopravy, přes rekreační (vycházkové), až po kultivaci místa v rovině estetické i ryze praktické a funkční. Řešeným prostorem projde cca 6600 cestujících (samotný obrát zastávky – ROPID – průměr 2019), dále velká část místních obyvatel z širšího okolí, návštěvníků, a to včetně přidružených prostor zahradních restaurací a dřívějších hotelů.

Předmětem díla, na které je nutné navázat v rovině arch. studie, je zadání funkce prostranství a zařízení blízkých železniční zastávce při současném důrazu na kultivaci všech prostor. Klíčovým bodem zadání je nalezení optimálního využití, návazností a ztvárnění jednotlivých funkcí v lokalitě. Návrh vychází z analýzy a pochopení funkcí, které jsou pro místo životně důležité, doplňuje a aktivuje ty role místa, které jsou žádoucí či možné, a zároveň eliminuje nebo redukuje škodlivé prvky i způsoby užívání.

1.1 POPIS ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešeným územím je nejbližší kontaktní oblast severně a jižně od železniční zastávky Praha – Klánovice a je znázorněna v příloze č. 2. Řešená oblast se nachází v katastrálním území Klánovice (severní strana žel. zastávky) a v katastrálním území Újezd nad Lesy (jižní strana).

Původní osada Klánovice byla založena Václavem Klánem roku 1878. O několik let později, v roce 1883, vznikla železniční zastávka a Klánovice se začaly výrazněji rozvíjet. Nejslavnější érou Klánovic byla 20. a 30. léta 20. století, kdy byly založeny lázně s bazénem, kolonádou, restaurací a penzionem. Za druhé světové války začal vznikat lesní golfový areál. Oba tyto fenomény jsou dnes vlivem působení minulého politického režimu minulostí. Dle Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) 2011 v Klánovicích stojí cca tisíc domů a žije přibližně tři a půl tisíce obyvatel.

Újezd nad Lesy je mnohem starším sídelním celkem, jehož vznik je datován již do 14. století. Na konci třicetileté války byl však Švédové kompletně vypálen a zničen (1645). Až v roce 1783 znovu vznikla na místě původního Újezdu malá osada, která původně patřila ke Kolodějům. Až ve 20. století dochází k velkému rozvoji sídla – stejně jako u Klánovic díky zřízení nedaleké železniční zastávky (1883). Stejně jako v případě Klánovic došlo k rozmachu ve 20. a 30. letech, kdy vznikla řada domů podél státní silnice, koupaliště, škola, obecní dům, knihovna, pošta aj. V Újezdu nad Lesy nalezneme dle SLDB 2011 přes dva a půl tisíce domů a kolem deseti tisíc obyvatel.

Severní klánovická strana je zastavěná až k samotné železniční trati. Hlavní osou je Slavětínská ulice s lipovou alejí zakončená autobusovým obratištěm, které slouží zároveň jako živelněji pojaté parkoviště. Dále je v blízkosti umístěno parkoviště jízdních kol, výpravní budova a restaurace. Územím prochází turistické a naučné stezky souběžně s železniční tratí.

Jižní strana je směrem k trati zastavěná jen západní frontou domů ve Staroklánovické ulici. Řešený prostor rovněž obsahuje autobusové obratiště, živelněji pojaté parkoviště, parkoviště jízdních kol a restauraci. Územím prochází turistické a naučné stezky souběžně s železniční tratí.

Charakter místa je vlivem své polohy uprostřed Klánovického lesa intimní s vysokým podílem zeleně, zejména vzrostlých stromů, která místu propůjčuje jedinečnou klidnou atmosféru a je jedním z důvodů, proč byly Klánovice v minulosti vyhledávány nejen jako rezidenční čtvrť, ale i jako cíl výletů návštěvníků z Prahy. Vysoký podíl stromů a vegetace obecně, ať už v rámci veřejných prostranství či jako součásti soukromých zahrad společně s existencí rychlého dopravního spojení s centrem města jsou důvodem, proč je tato oblast i v současné době velmi oblíbená pro bydlení. Vyšší míra přítomnosti vzrostlých stromů odlišuje Klánovice od jiných městských čtvrtí a je součástí jejich jedinečné identity (lesní zahradní město).

Lokalita má strukturu zahradního města, kde je z hlediska prostorových vztahů téměř bez výjimky uplatňován homogenní princip předměstí. Charakteristická je jasná separace veřejného a neveřejného prostoru, nejčastěji plotem, druh oplocení je jedním z prvků dotvářejících charakter území. Zástavba je tvořena solitéry – rodinnými domy a vilami – malého až středního měřítka v samostatných zahradách. Ve Slavětínské ulici, stejně jako v celých Klánovicích, převažuje zástavba rodinných domů o výšce 2 nadzemních podlaží. Uliční čára je definována plotem, jak je pro strukturu zahradního města typické. Klánovice jsou klidnou rezidenční lokalitou s domy pro individuální bydlení umístěnými na velkorozsáhlých parcelách s vysokým podílem zeleně na rostlém terénu.

Železniční zastávka je jedním z nejdůležitějších vztahných bodů celé oblasti, protože zajišťuje svému okolí časově bezkonkurenční dopravu do centra města s časem dojezdu cca 20 min, s intervalem obsluhy 15 min ve špičce a 30 min. mimo ni. Z těchto důvodů je k ní žádoucí umožnit každodenní efektivní, komfortní, chytrý a udržitelný způsob dopravy z jednotlivých okolních lokalit. Cílem by přitom měla být eliminace nadměrného živelného parkování v přilehlé oblasti železniční zastávky, které má v současné době výrazně negativní vliv na území, zejména jde o potlačení vnější dopravy z jiných městských částí a dopravy mimopražské.

1.2. ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území lze ideově rozdělit na čtyři dílčí celky v rámci jedné lokality, které jsou odděleny železnicí, výškově, pohledově či od sebe vzdáleny. Celkové řešené území bude tyto jednotlivé prostory propojovat.

Severní část řešeného území - označená v příloze č. 2 - „Sever“

Prvním z dílčích řešených celků bude reprezentativní prostor hlavního příchodu k železniční zastávce Praha-Klánovice od hlavní osy Klánovic – ulice Slavětínské. Těžištěm urbanistického, architektonického a dopravního návrhu bude stávající obratiště autobusů a jeho propojení s nástupištěm žel. zastávky. Tři výběžky dílčího řešeného území budou směřovat ulicí U Trativodu (ke stanovišti (B+R); ulicí Slavětínskou na sever ke křižovatce napojení nadjezdu nad železniční tratí (vč. samotné křižovatky); a dále i vycházkovou naučnou stezkou (NS Klánovickým lesem) na východ po úroveň silničního nadjezdu, resp. po napojení k ulici Habrovské.

Západní část řešeného území, označená v příloze č. 2 - „Západ“

Třetím z dílčích řešených celků bude předprostor nádražní výpravní budovy na klánovické straně v ulici U Trativodu. Součástí prostoru vymezeného v návrhu je tak i zájmová oblast pro dříve uvažované umístění parkoviště P+R v intencích platného Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚP). Výběžek dílčího řešeného území zahrnuje ulici U Trativodu západním směrem k čistírně odpadních vod.

Část řešeného území s nadjezdovou komunikací, označená v příloze č. 2 - „Nadjezd“

Silniční nadjezd jako takový (spolu s navazující komunikací) bude další dílčí podmnožinou návrhu.

Předmětem návrhu nebude budova železniční zastávky (vzhledem k její nedávné rekonstrukci). Pro dialog se Správou železnic a specifikování doporučení jednotlivým aktérům pro následné kroky může být součástí studie i názor týkající se vlastní budovy a železniční zastávky.

V grafické části koncepčního zadání je řešené území vyznačeno silnou čárkovanou čarou.

1.3. ÚČEL A CÍL KONCEPČNÍHO ZADÁNÍ

Požadavek na zpracování koncepčního zadání vychází zejména z dlouhodobé a trvajících neshody nad řešením parkování a obsluhy železniční zastávky Praha-Klánovice, poptávaném městskými částmi Klánovice a Praha 21 po TSK.

Předchozí účelově zpracovaná dokumentace „Studie proveditelnosti Parkoviště P+R Klánovice (číslo stavby 2930042)“, zprac. spol. SATRA pro TSK HMP, byla zpracována čistě pro potřeby návrhu parkoviště s omezenou mezioborovostí, a proto není všeobecně akceptovatelná a nepředstavuje už v rovině zadání ani profesně celistvý přístup k řešení lokality jako celku, všem okruhům problémů i limitům v jejich vzájemných souvislostech a vazbách. Ve studii proveditelnosti zcela absentuje kvalitní návrh veřejných prostranství, který je obzvláště v této lokalitě klíčový, a některé přirozené zájmy a kvality místa studie vůbec neřeší.

Navržené varianty povrchových, resp. nadzemních objektových parkovišť až s třemi nadzemními podlažními postrádají prvky zhodnocení hmotového řešení, návrh postrádá pohledy a řezy, zasazení nových staveb do okolní vilové zástavby či přírodního prostředí Klánovického lesa. Dopravně-inženýrské posouzení vyvolané dopravy ve vztahu ke stávající dopravě nepracuje s ovlivňováním poptávky a je jen specificky zaměřeno na návrh parkovacích domů na úkor lesních porostů. V zadání chybí už samotná koncepce řešení kombinované dopravy ve spádovém sektoru Prahy a přilehlém regionu, která by byla výchozí analýzou pro návrh kapacit a forem parkování při žel. zastávce Praha-Klánovice. **Není tak ani zřejmé, proč a s jakým cílem se soustředí kapacity stání do citlivé lokality uvnitř zastavěného území v kontaktu s přírodní rezervací Klánovický les. Řešení také dostatečně nereflektuje všechny limity ochrany přírody, které byly v okolí zastávky vyhlášeny, a ochranu stávajících lesních pozemků.**

Požadavek na zpracování koncepčního zadání vychází i z koncepčních materiálů schválených Radou hl. m. Prahy, které jsou pro městské instituce i investory závazné. Jedná se zejména o *Strategický plán hl. m. Prahy, Dopravní politiku (Plán udržitelné mobility Prahy a okolí), Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu, Strategii rozvoje veřejných prostranství hl. m. Prahy, Manuál tvorby veřejných prostranství* a další. Všechny tyto materiály prosazují koncepční a celistvý přístup k tvorbě veřejných prostranství v souvislosti s realizací nejen dopravních staveb.

Účelem koncepčního zadání je úspěšné nastavení směru, kterým se další projekční příprava v území má ubírat tak, aby nedocházelo k opakovanému maření vynakládaných prostředků. Cílem zadání je mimo samotné předurčení oblastí návazných činností především nalezení dohody nad využitím, pojetím a uspořádáním území.

Koncepční zadání, vypracované IPR Praha, je z povahy svého ukotvení v hierarchii rozhodujících řídicích dokumentů pro vznik a zadání investic z veřejných prostředků HMP (usnesení Rady hl. m. Prahy č.2588 ze dne 30. 9. 2014) směrodatným podkladem pro vypracování navazujících dokumentací i projektové přípravy záměrů, které se nacházejí v řešeném území.

2. ZÁKLADNÍ KONCEPCE A POŽADAVKY

Návrh musí při tvorbě prostorů respektovat objektivní limity a charakter jednotlivých celků a i vlastního prostorovému uspořádání podřídí hierarchii a důležitosti dějů s ohledem na zásady koncepčních dokumentů města. Přednostně, a optimálně komfortně, musí vyřešit ty nejvíce poptávané a udržitelné (od nejdůležitějšího):

1. Veřejná hromadná doprava – přestup a obsluha železniční zastávky návaznou linkovou dopravou
2. Pěší doprava a cyklistická doprava
3. Automobilová doprava – parkování a krátkodobé zastavení

Návrh má za cíl zlepšit i pobytovou kvalitu a detaily sdílených veřejných prostranství (eliminace nevhodných prvků, bariér, použití vhodného mobiliáře, estetická a udržitelná řešení).

Přemístování po železnici zajišťuje lokalitě příliv návštěvníků, poskytuje místním rezidentům nedocenitelné spojení s centrem města, tedy s pracovními příležitostmi, vzděláním, službami a zábavou. Díky existenci železniční zastávky místní zástavba vznikla a rozvíjela se.

S přihlédnutím k okolní infrastruktuře, umístění lokality, charakteru zástavby a obsluze veřejnou dopravu (většina autobusových linek disponuje intervalem obsluhy 30 minut) je možné si stanovit priority, resp. zadání, podle kterého má být k obsluze železniční zastávky Praha-Klánovice, jejímu vybavení a jeho kapacitě přistupováno. Obsluha žel. zastávky s využitím dlouhodobého (celodenního) odstavení vozidla při průměrné obsazenosti 1,4 os./voz. pokrývá cca 8,5% jejího celkového obratu, ostatní cestující se dopravují, resp. přemísťují k zastávce odlišně. Z toho vyplývají priority obsluhy zastávky - v území se nejvíce propisuje oněch 9% obratu, ostatní cestující dokážou být obslouženi bez výrazných nároků na prostorové uspořádání území.

POŽADAVKY NA ZPRACOVATELE STUDIE

Vedoucím zpracovatelského týmu studie bude autorizovaný architekt pro obor architektura (v případě autorizace ČKA – autorizace AO, nebo A1), územní plánování (v případě autorizace ČKA – autorizace AO, nebo A2) nebo krajinářská architektura (v případě autorizace ČKA – autorizace AO, nebo A3). Dále bude členem týmu autorizovaný krajinářský architekt (pokud nebude vedoucím) a autorizovaný inženýr pro dopravní stavby (podle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů). Studie musí být řešena s respektem k lokalitě lesního zahradního města, s výrazným krajinářským přesahem.

2.1. POŽADAVKY NA FUNKČNOST ŘEŠENÍ

2.1.1 OBSLUHA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY – MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA (AUTOBUSOVÁ)

Studie bude řešení úpravy obratišť konzultovat s Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy (Ropid) a IPR Praha. Studie bude konzultována i s Dopravním podnikem (DPP) stran připravenosti přestupního uzlu na výhledové možnosti elektrifikace autobusové dopravy.

Západní cíp Klánovic je od Nepasického náměstí obsluhován samostatnou autobusovou linkou č. 212 vedenou k železniční zastávce v intervalu 30 minut mimo špičku a 15 minut ve špičce.

Východní cíp Klánovic je od koupaliště Klánovice obsluhován samostatnou autobusovou linkou č. 221 vedenou přes železniční zastávku Klánovice, dále přes Újezd nad Lesy a Běchovice k terminálu Černý Most v intervalu 30 minut mimo špičku a 15 minut ve špičce.

Šestajovice jsou obsluhovány linkou 303 k železniční zastávce Praha-Klánovice, která je dále vedena přes Újezd nad Lesy, Koloděje a Sibřinu v intervalu 60 minut mimo špičku a 30 minut ve špičce.

Od Sídliště Rohožník a obce Květnice jsou vedeny linky 211 a 391 k žel. zastávce Praha-Klánovice, linka 211 v intervalu 30 minut mimo špičku a 20 minut ve špičce, linka 391 v intervalu 60 minut.

Ze severozápadní části Újezdu nad Lesy od zastávky Netušilská je vedena k žel. zast. Praha-Klánovice samostatná linka č. 210 s intervalem obsluhy 60 minut mimo špičku a 30 minut ve špičce.

Od Sibřiny a Koloděj je přímo k žel. zastávce Praha-Klánovice vedena již výše uvedená linka 303 v intervalu 60 minut mimo špičku a 30 minut ve špičce.

V současném stavu je nutné uvažovat pro severní obratiště (Nádraží Klánovice - sever):

Linky ve stávajícím stavu: 4 (212 - midibus, 221 – standard, 303 – standard, 343 – standard)

Počet spojů ve stávajícím stavu (4/2021): 46 (212) + 57 (221) + 28 (303) + 1 (343) = 132

Špičkové intervaly ve stávajícím stavu: 15 min (212); 15 min (221); 15 min (303); 24 h (343);

Počet stání ve stávajícím stavu: 3 (2 označníky – sloučený výstup, odstav a nástup – 12 m + 25 m)

Nádraží Klánovice-sever – potřeby linek zde ukončených - podklad od ROPID

Linka 212 – 1 odstav pro současný stav i pro výhled, MIDibus

Linka 221 – 1 odstav (zkrácené spoje) pro současný stav i pro výhled, SD (standardní bus)

Linka 303 – 1 odstav (zkrácené spoje), jen několik minut v ranní špičce prac. dne, pro souč. stav i pro výhled, SD

Linka 343 – 1 odstav pro brzký výhled, SD

Nádraží Klánovice-sever – potřeby průjezdných linek – podklad od ROPID

Linka 221 – zastavení pro oba směry, SD

Linka 303 – zastavení pouze směr Černý Most, avšak ve výhledu není vyloučeno přesunutí směru Koloděje z jižního obratiště, SD

V ideálním případě je vhodné zohlednit skutečnost, že autobusy místem jezdí ve shlcích z důvodu návaznosti na vlakové spoje – tedy čistě teoreticky by ideálním uspořádáním zastávek bylo umístění vedle sebe pro současné odbavování (navíc 303+343 jen předními dveřmi) a nezávislý odjezd (Nymburk, Kolín). Na toto uspořádání není s velmi vysokou pravděpodobností dostatek prostoru.

Z výše uvedeného důvodu je správné dodržovat směrově sloučené odjezdy. Příjezdová, odjezdová a odstavná stání tak budou muset využít vzájemné kombinovatelnosti a zastupitelnosti jednotlivých stání.

Studie se zaměří např. na návrh vhodných materiálů povrchů zpevněných ploch obratišť. Např. výměna asfaltových povrchů za dlážděné má nejen vyšší pohledovou hodnotu, ale hlavně umožňuje i vsakování dešťové vody či alespoň její retenci, resp. zlepšuje možnosti pro návrh hospodaření s dešťovou vodou (HDV).

Studie navrhne vhodný mobiliář, informační systém v souladu s projektem Jednotného informačního systému atd. Mobiliář bude konzultován s Kanceláří veřejných prostranství IPR Praha a s příslušnou městskou částí.

Studie bude reflektovat nároky na obslužnost železniční zastávky návaznou autobusovou dopravou – tj. navrhne a umístí nástupní hrany (výstupní/nástupní stání), manipulační stání (odstavy) v potřebném počtu (viz výše) s nutnými parametry délek stání a doloží obalové křivky průjezdu standardního autobusu délky min. 12 m.

2.1.2 OBSLUHA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY – PĚŠÍ DOPRAVA

V pěší docházce 15 minut od železnice je významná jižní část Klánovic po ulici Smržovskou a V Soudním, kdy v této docházce je zároveň lokální centrum – náměstí Hedviky Vilgusové se základní školou, poštou, knihovnou, obchodem, základní uměleckou školou a sportovní halou. Jižním směrem je v pěší docházce zastavba v severní části podél Staroklánovické ulice či severovýchodní cíp Blatova.

Studie se v rámci řešeného území zaměří na zlepšení přístupových pěších tras, jejich bezbariérovosti, bezpečnosti, materiálového provedení, osvětlení, průchodnosti (např. bezproblémové propojení ul. U Trativodu a Slavětínské s ulicí Habrovskou nebo na průchodnost podél jižní strany železniční trati a v dalších osách vyšlapaných neformálních cest), atp. V rámci koncových úseků ulic, tedy obratišť a odstavných ploch se studie zaměří na možnosti sdílení prostoru všemi účastníky. Studie se vypořádá s návrhy na zaplocování veřejných prostranství pro monofunkční účely odstavování vozidel a navrhne, které pěší trasy je vhodné osvětlovat a které již nikoliv.

Studie rovněž pojedná vhodným způsobem východiště turistických tras a první desítky metrů těchto stezek v řešeném území.

Studie prověří vhodnost umístění tzv. balíkomatů v řešené oblasti.

Studie se zaměří na vhodný mobiliář. Mobiliář bude přednostně vycházet z konzultací s Kanceláří veřejného prostoru IPR Praha. Na její půdě vzniká Katalog doporučených prvků ve veřejném prostoru týkající se mobiliáře, povrchů atp., který navazuje na Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.

2.1.3 OBSLUHA ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY – CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Významná část místních cest se odehrává a může odehrát na jízdním kole vzhledem k výhodným místním terénním dispozicím. V dojížděcí 15 minut k žel. zastávce se nalézají Klánovice, Šestajovice, Újezd nad Lesy, Koloděje a část Sibřiny. **V rámci řešeného území bude navrhováno zvýšení kapacity či úprava B+R na obou stranách železniční zastávky (kapacita 150 až 200 kol i více dle cílového horizontu) a návrhem bude zvýšena bezpečnost na vytiženějších ulicích - např. Staroklánovické a Slavětínské v rámci řešeného území - umožněním jízdy v přidruženém prostoru či alespoň zvýšením bezpečnosti jízdy ve vozovce.**

Koncepce obsluhy cyklistickou dopravou spočívá ve zlepšení parametrů odstavování jízdních kol jak do kvantity (nutnost umístit minimálně výše uvedených 150 až 200 odstavných míst), tak do kvality (bezpečnost, komfort). Je možné konzultovat se Správou železnic i službu úschovy jízdních kol, která byla v minulosti standardně poskytována. V minulosti probíhaly diskuze o umístění uzamykatelných koláren, ve stávajícím stavu se v okolí zastávky nachází víceméně naplněné prostory s přístřešky pro odstavy kol a uzamykatelné boxy pro jízdní kola. Návrhem je možné prověřit i poptávku a vhodnost umístění úschovny kol ve tvaru věže.

Mimo jízdy klidnými rezidentními ulicemi spočívá koncepce obsluhy v **navržení zabezpečení výjezdu na jízdních kolech od železniční zastávky v rámci řešeného území severním (Slavětínská ulice) a jižním směrem (Staroklánovická ulice).** V těchto ulicích bude kromě navržení možných úprav v hlavním dopravním prostoru prověřena a navržena možnost zřízení společné či dělené stezky pro chodce a cyklisty **v přidruženém prostoru.** V jižním směru je například západně podél Staroklánovické ulice vedena stezka, u které by mohlo být navrženo její rozšíření i pro pokrytí cest na jízdním kole.

V podélném směru při železniční trati (především na její jižní straně) je možné navrhnout zlepšení průjezdu na jízdním kole v ose NS Lesní galerie či v ose NS Klánovickým lesem (severní souběh s tratí). Zlepšení se může týkat např. konsolidace povrchů, odstranění neprůjezdných, nebezpečných míst, resp. doplnění chybějících částí v rámci řešeného území se zohledněním stávajícího charakteru a užívání stezek. Habrovskou ulici je např. žádoucí propojit s železniční zastávkou a s ulicí U Trativodu pro pěší a cyklisty.

Podle platného ÚP i Generelu páteřních a hlavních cyklistických tras hl. m. Prahy je stávající cyklistická trasa vedena v ose Staroklánovické a Slavětínské ulice, kdy na úrovni Bydžovské ulice do ní trasa od jihu odbočuje směrem na západ. Jedná se též o nadmístní, celoměstskou trasu, teoreticky i rekreačního charakteru. Dále ÚP obsahuje návrhovou trasu Klánovickým lesem ve směru na Úvaly v ose druhé jižní západovýchodní paralely k železniční trati dle pravouhlého rastru lesních komunikací. **V rámci studie je žádoucí prověřit, zda spojení do Úval není vzhledem k výškovému profilu, návaznostem, nadjezdům atd. vhodné vést výhledově i přímo v souběhu podél jižní strany trati,** příp. jak na tuto možnost jednotliví aktéři nahlíží. Vzhledem k nedávné investici do zpevnění povrchu lesní komunikace ve stopě dle ÚP je tato možnost hlavně pro teoretickou úvahu a diskuzi.

Navržený mobiliář pro odstavování jízdních kol bude konzultován s Kanceláří veřejných prostranství IPR a konzultován se Správou železnic, pro kterou by spolupráce a výstupy projektu mohly být inspirací v činnostech souvisejících s železniční dopravou, které ze zákona zajišťuje (parkování vozidel, jízdních kol aj. u železničních zastávek a nádraží).

2.1.4 KOMBINOVANÁ DOPRAVA V OBLASTI (KOMBINACE PŘÍJEZDU IAD K ŽELEZNIČNÍ TRATI A JÍZDY VLAKEM)

SPÁDOVÁ OBLAST

Dle umístění Klánovic a jejich zasazení v rámci širší oblasti lze jasně stanovit, že spádová oblast dle doby dojíždky k železniční zastávce se týká jen Klánovic, jižního okraje Šestajovic, Újezdu nad Lesy, části Koloděj a Sibřiny. Květnice má již časově blíže k žst. Úvaly, nicméně lze očekávat dojíždku do Klánovic pro celkově kratší cestu do centra Prahy. Plánovaná tzv. Klánovická spojka, MÚK Beranka a další navazující komunikace rovněž výrazně zkrátí cesty mezi Klánovicemi, Šestajovicemi a Horními Počernicemi, čímž umožní dojíždku ze Šestajovic nejen k žel. zastávce Zeleneč, ale i k žst. Horní Počernice. I tak ale nadále Šestajovice spádují k žel. zast. Zeleneč. Ostatní obce či městské části mají již časově blíže k jiným železničním zastávkám či stanicím, než k žel. zast. Klánovice.

VZTAH KE STŘEDOČESKÉMU KRAJI

V relevantním spádovém/zájmovém území připravuje Středočeský kraj v pilotním balíku prioritních „krajských P+R“ stavbu parkovacího domu u žst. Zeleneč o kapacitě 340 stání. Navýšení kapacity P+R se připravuje v Úvalech u Prahy stavbou nového plošného parkoviště o kapacitě 240 stání. Další vzniknou podél železničních zastávek dále na trati č. 011 Praha – Český Brod – Kolín; nejbližší Tuklaty parkovací dům 230 stání.

Co se týká „širšího spektra“ dojíždky ze sektoru východně od Prahy od hranice denní dojíždky z části Středočeského kraje, lze jednoznačně vyloučit Klánovice jako přestupní bod mezi IAD a VHD vzhledem ke vzdálenosti od radiálně vedených komunikací a jejich budoucích přeložek (I/12) a od Pražského okruhu.

Výhodnost využití lokality žel. zast. Praha-Klánovice pro kombinované cesty vychází v současném stavu především z faktu, že doprava na Starokolínské a Českobrodské ulici (průtahu silnice I/12) v Praze je ve špičkových obdobích dne komplikovaná pravidelnými kolonami s časovým zdržením na cestách ku Praze i zpět v odpolední špičce. Tato základní okrajová podmínka odpadá spolu s realizací přeložky silnice I/12. Důkazem je trvalé nevyužívání P+R Běchovice (v současnosti), kam je dojezd ze spádového zájmového území zatížen dopravními kongescemi, zatímco další pokračování po SOKP i radiálních komunikacích je možné.

Prostor nádraží Běchovice je ale ideálně dostupnou lokalitou z pohledu radiálních cest s přestupem na vlak, a to svou blízkostí sjezdu z Pražského okruhu, potažmo do něj napojené budoucí I/12, D11 atd. Při jízdě po I/12 od východu je vhodnou dotykovou oblastí této stopy s železnicí prostor Kolína, úsek mezi Českým Brodem, Rostoklaty, Tuklaty a Úvaly a následně až prostor Běchovic. Například železniční zastávky Rostoklaty a Tuklaty jsou vlivem své pozice mimo zástavbu téměř ideální pro dovybavení o P+R a přístupovou trasu.

Z odborného hlediska nelze plánovat a připravovat přeložku silnice I/12 pro odvedení tranzitní dopravy ze zastavěného území obcí resp. městských částí HMP, Klánovickou spojku, MÚK Beranka na D11 společně s přeložkou silnice II/611 a další, a zároveň situovat na stávající trase kapacitní P+R s obtížnou dosažitelností jinak než průjezdem zastavěným územím. Vlivem oddálení trasy přeložky I/12 od železniční tratě vychází dojíždka z I/12 na P+R Klánovice do budoucna z hlediska doby jízdy nejméně výhodně ve srovnání s Úvaly i Běchovicemi.

VZTAH KE KONCEPCI INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Je potřeba brát v úvahu, že Hlavní město Praha a Středočeský kraj především organizuje a zajišťuje hromadnou dopravu z regionu přímými vlakovými a autobusovými spoji a další autobusové spoje plošně zajišťují návoz k železnici či k rychlým autobusovým linkám z regionu do Hlavního města Prahy. Je proto nežádoucí překlápet významnější podíl cest, které by se uskutečnily prostředky veřejné hromadné dopravy přímo od zdroje/cíle cesty do individuální automobilové dopravy. Zároveň je možné a vhodné přestoupit z vozidla do vlaku přímo v regionu co nejbližše počátku cesty či ihned po přiblížení k rychlejší železniční trati.

2.2 PROSTOROVĚ ORIENTOVANÉ POŽADAVKY PRO PROVĚŘENÍ A NÁVRH

Klánovice - severovýchodní část řešeného území (ul. Slavětínská, točna bus) - označená v příloze č. 2 - „Sever“

Při stávajícím severním autobusovém obratišti návrh v základní variantě prověří kultivaci obratiště (úpravy povrchu (např. dláždění), doplnění zeleně a mobiliáře s akcentem na moderní formy HDV) se zachováním a doplněním výstupních/manipulačních/nástupních zastávek dle výše uvedených požadavků na obsluhu zastávky.

Návrh ponechá akceptovatelné množství parkovacích míst spolu s doplněním výsadby stromů, mobiliáře, pobytová prostranství, nových možností pro pěší a cyklisty. Tuto základní méně kapacitní variantu návrh rozšíří o prověření možných podob rozšíření nebo přemístění kapacit povrchového parkování (citlivě projednávaných s městskou částí Praha – Klánovice) do prostor pozemků parc. č. 326/1, 326/4 či 326/9, v krajním případě pak 1100/2, k. ú. Klánovice. V těchto dispozicích je nutné zaměřit se na respektování stávajících stromořadí či hodnotné a perspektivní dlouhodobé vzrostlé zeleně a návrh vhodným způsobem zasadit do územního kontextu a hospodaření s dešťovou vodou (HDV) atp.

Návrh prověří možnost doplnění/náhrady občanské vybavenosti v prostoru obratiště dostavbou.

Ve zbylé části ulice Slavětínská bude kultivováno sběrné místo tříděného odpadu, doplněno stromořadí do původního sponu (např. před lékárnou), bude doplněn východní chodník či stezka a upravena křižovatka pro vhodnější výjezd autobusů MHD směrem k nadezdu i pro jízdu na sever.

Součástí řešení bude i rozšíření B+R o další krytá stání a o stání ve formě koláren nebo cykloboxů při konzultacích s dotčenými městskými částmi, IPR Praha, ODO MHMP a SŽ.

Klánovice - severozápadní část řešeného území (ul. U Trativodu/Aranžéřská), označená v příloze č. 2 - „Západ“

Zadání uvažuje v souladu s ÚP na severní straně o kultivaci předprostoru před výpravní budovou s doplněním výsadeb stromů, mobiliáře, průchozích, průjezdných a pobytových prostor a jeho využitím pro povrchové parkoviště typu P+R především pro místní rezidenty.

Studie navrhne vhodná režimová opatření ve veřejném prostoru zajišťující funkci parkovacích stání ve vazbě na použití vlaku ke kombinovaným cestám. Spíše než dohled bude hlavní roli plnit tarif a fyzické vymezení.

Nebude uvažováno s umístěním objektového parkoviště typu P+R v této lokalitě.

Návrh bude respektovat platný ÚP a nebude umisťovat parkoviště do ploch lesa a územního systému ekologické stability (ÚSES). Drobná korekce, např. rozšíření ulice U Trativodu o podélná stání je přípustná.

Návrh se soustředí na povrchové řešení, tedy např. na kultivaci ulice U Trativodu a zřízení legálních ploch pro parkování při současném projednávání s Městskou částí Praha – Klánovice.

Část řešeného území s nadjezdovou komunikací, označená v příloze č. 2 - „Nadjezd“

Studie prověří možnosti úprav silničního nadjezdu a navazující komunikace v konzultacích s TSK, dotčenými městskými částmi a ROPID. Most má umožňovat i bezpečný pohyb chodců a cyklistů.

Podoba mostu by neměla být jen ryze technicistní; jako ostatní návrhové prvky studie by měl i design a architektura mostu být specifickou přidanou hodnotou této studie.

Délku přemostění je vhodné mírně prodloužit a optimalizovat tak, aby prostory pod mostem v severním i jižním souběhu s železniční tratí byly průchodné nejen pro pěší či cyklisty, ale rovněž migračně propustné pro živočichy, čímž je možné přispět ke kompenzaci bariérového efektu násprových částí.

Poznámka ke stavebním objektům Správy železnic

Stavební objekty Správy železnic – výpravní budova, protihlukové stěny, přístřešky aj. nemohou být předmětem této studie. Nicméně dialog se Správou železnic a doporučení aktérům pro následné kroky týkající se i budovy a železniční zastávky mohou být součástí. Protože má studie za úkol přistupovat k řešenému prostoru celistvě, může být její přidanou hodnotou právě návrh kroků a doporučení pro hl. město a městské části pro budoucí jednání se Správou železnic.

2.2.1 POŽADAVKY NA ULIČNÍ PROFILY

Návrh je třeba konzultovat s Kanceláří veřejného prostoru IPR.

V západní části u výpravní budovy se může jednat o kolmá či jiná stání umístěná téměř na obvodové linii s dosázenými stromy a v režimu obytné zóny. U severního obratiště lze uvažovat o podélných nebo kolmých stáních prokládaných stromy a v režimu zóny pěší/obytné/30. Důležitější než stanovený režim bude při nejasnostech o volbě stavební podoba prostoru.

2.2.2 POŽADAVKY NA USPOŘÁDÁNÍ VOZOVKY / JÍZDNÍCH PRUHŮ

Návrh je třeba konzultovat s IPR.

U uspořádání vozovek / jízdních pruhů bude vyjma tvorby návrhu uspořádání severního obratiště probíhat pouze dílčí optimalizace či rektifikace uličních profilů.

2.2.3 PODROBNÉ POŽADAVKY PĚŠÍCH VAZEB

Návrh je třeba konzultovat s IPR.

Kapitola je v obecném rámci pojednána v článku obsluhy pěší dopravou.

2.3 KONCEPCE MODRO-ZELENE INFRASTRUKTURY

HOSPODAŘENÍ S DEŠŤOVOU VODOU

V rámci návrhu je nutné zohlednit Strategii adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu schválenou Radou hl. m. Prahy dne 18. 7. 2017.

Likvidace srážkových vod bude řešena dle priorit uvedených v normě TNV 75-9011, viz část 4.1.5. Systém hospodaření s dešťovou vodou by měl odlehčit zátěži dešťové kanalizace a zlepšit podmínky pro rozvoj zelené infrastruktury. Volby technického řešení jsou preferovány dle priorit v části 5.1.3 a dle aktuálnosti stavu pořízování rovněž i podle pořízovaných Standardů hospodaření s dešťovými vodami v hl. m. Praze. Použití méně vhodného řešení oproti preferovanému musí být náležitě zdůvodněno.

Systém udržitelnosti a možnosti vsakování dešťové vody v území by měl být uplatněn prostřednictvím architektonických a designových intervencí v návaznosti na vysazování navrhovaných prvků MZI a HDV.

STROMOŘADÍ, LESNÍ POZEMKY A PARKOVĚ UPRAVENÉ PLOCHY

Návrh bude respektovat všechny lesní pozemky s kvalitními a perspektivními dřevinami, přičemž je možno prověřit únosnost zásahů do porostů na lesní parcele č. 1100/2 v k.ú. Klánovice. Pokud závěry prověření připustí takovou možnost, lze uvažovat s přeměnou této parcely spolu s dalšími zdejšími pozemky při západním okraji ul. Slavětínské na parkově upravenou plochu, která se stane součástí veřejného, místními obyvateli využívaného, prostoru.

Předložené řešení musí přiměřeně reflektovat všechny zákonné limity ochrany přírody. Jmenovitě se jedná o přírodní park Klánovice – Čihadla, přírodní rezervaci Klánovický les-Cyrilov a nadregionální biocentrum územního systému ekologické stability (ÚSES) Vidrholec.

Je potřeba vyhodnotit stav vegetace a navrhnout vhodný způsob ochrany stávajících perspektivních stromů včetně doplnění ulic novými a to za využití moderních technologií jako jsou prokořenitelné buňky či strukturální substráty s cílem zajistit co možná největší prokořenitelný prostor a přísun vody.

Na základě dendrologického průzkumu bude navrženo k obnově a doplnění stávající stromořadí ve shodném rytmu a prověřena možnost doplnění výsadeb v úsecích bez stávajících stromů.

Plochy sloužící pro parkování řešit v návrhu více jako plnohodnotná veřejná prostranství s doplněním o nové stromy a zachováním vybraných stávajících perspektivních dřevin.

2.4 KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Z důvodu koordinace je nutné poptat u správců a provozovatelů jimi plánované úpravy, rekonstrukce a investice v řešeném území.

Je nutné zhodnotit umístění objektů a vedení technické infrastruktury v řešeném území a bude-li to účelně, ve spolupráci se správcí a provozovateli navrhnout její přeložení či sdružení do společných koridorů.

Je nutné zhodnotit umístění a podobu stávající trafostanice TS812 a ve spolupráci s PREdistribuce a.s. navrhnou její případné začlenění do veřejného prostoru nebo přemístění.

2.5 MOBILIÁŘ

Návrh je třeba konzultovat s kanceláří veřejných prostranství IPR.

Je žádoucí jednotná barevná úprava všech kovových povrchů – RAL 7021 (historické, kompaktní a zahradní město).

2.5.1. STOŽÁRY A VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Návrh je třeba konzultovat s kanceláří veřejných prostranství IPR.

2.5.2. LAVIČKY, KOŠE, STOJANY NA KOLA

Při výběru mobiliáře (lavičky, odpadkové koše, stojany na kola) doporučujeme použít standartní typ pražského mobiliáře, který byl vybrán porotou mezinárodní designérské soutěže. V případě zájmu kontaktuje Odbor hospodaření s majetkem MHMP (Mgr. Jan Recman, +420 775 687 032, jan.recman@epraha.eu). Do doby než bude vybrán nový dodavatel, bude HMP poskytovat podlicence výrobní dokumentace, které si subjekty mohou samostatně vyrobit. Více informací a zjednodušené 3D modely mobiliáře, společně s výkresy základů mobiliáře najdete na <http://www.iprpraha.cz/mobiliar>.

2.5.3. PŘÍSTŘEŠKY MHD A ZÁBRADLÍ

- Pro umístění přístřešku a zábradlí doporučujeme použít standartní mobiliář, který byl vybrán porotou mezinárodní designérské soutěže v listopadu roku 2018. V tuto chvíli je dokončována podrobnější projektová dokumentace a výrobu mobiliáře tak lze očekávat cca v letech 2020-2021.

2.6 DALŠÍ POŽADAVKY

Návrh bude průběžně konzultován se všemi zmíněnými aktéry.

2.7 SPECIFICKÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Návrh je třeba konzultovat s Kanceláří veřejného prostoru IPR.

3. PODKLADY A KOORDINACE

Hlavní podklady

- Standard zastávek PID (ROPID, ČVUT FD, IPR Praha, 2018)
- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (IPR Praha, 2014)
- Koncepce povrchů tramvajových tratí hl. m. Prahy (IPR Praha, 2016)
- Generel cyklistické dopravy hl. m. Prahy (IPR Praha, aktualizace 2019)
- Limity ochrany přírody a lesa (IPR Praha, aktualizace 2020)
- Standardy hospodaření s dešťovou vodou v hl. m. Praze (HMP, ČVÚT FSV, 2021)

Koordinace (jedná se např. o SSZ, záměry soukromé výstavby v navazujícím okolí, přeložky TI, apod.)

- Rekonstrukce a úpravy ulice Staroklánovické (TSK 2021)

Akce, do kterých již nelze zasáhnout (v realizaci či v dokončení)

Akce vyvolané předmětným záměrem (jedná se např. o přeložky výkup pozemků, TI, obnovy stromořadí, sdružování VO, rekonstrukce vozovek a chodníků, doplnění přístřešků, apod.)

4. PŘÍLOHY

1. Obrazová dokumentace
2. Schéma řešeného území
3. Mapový schematický přehled koncepce dopravních záměrů ve východním segmentu Prahy a okolí

PŘÍLOHA Č. 1 - OBRAZOVÁ DOKUMENTACE

Restaurant Dasch a železniční zastávka (severní strana)



Zdroj: https://tomasklanovice.rajce.idnes.cz/Stare_foto_restaurace_u_Daschu/705727765

Restaurace Dasch



Restaurace Dasch a autobusová konečná



Železniční zastávka - hrázděná výpravní budova



Zdroj: [https:// www.praha-klanovice.cz/data/editor/350cs_3_big.jpg?gcm_date=1589492115](https://www.praha-klanovice.cz/data/editor/350cs_3_big.jpg?gcm_date=1589492115)

Železniční zastávka - dnešní výpravní budova



Zdroj: <https://mapy.cz/s/gazuhegara>

Železniční zastávka - dnešní výpravní budova



Zdroj: <https://mapy.cz/s/gejomobuzu>

Železniční zastávka - dnešní přístřešky



Zdroj: <https://mapy.cz/s/ledunetabo>

Silniční nadjezd 90 m východně od konce nástupišť



Zdroj: <https://mapy.cz/s/monavohere>

Restaurant a hotel Smolík (jižní strana)



Zdroj: <https://www.facebook.com/smolik204/photos/a.372463719622706/372463609622717>

Restaurant Smolík a autobusové obratiště



Restaurant Smolík a autobusové obratiště



Další fotodokumentace stávajícího stavu:

Restaurant Dasch autobusové obratiště (severní strana)



Autobusové obratiště (severní strana)



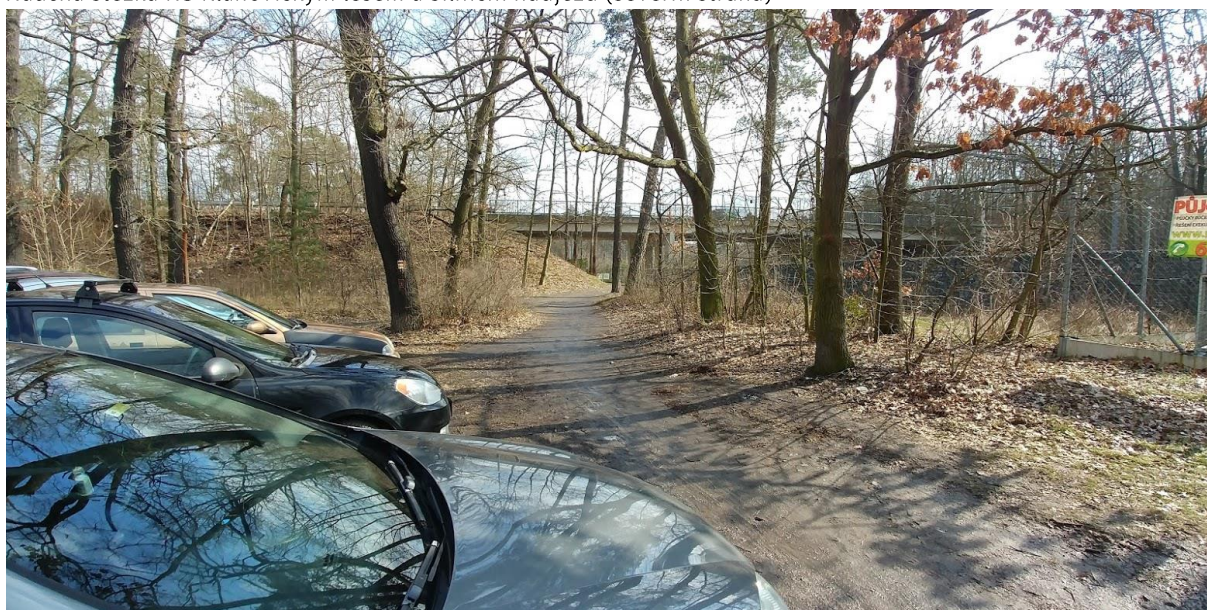
Autobusové obratiště (severní strana)



Autobusové obratiště a silniční nadjezd (severní strana)



Naučná stezka NS Klánovickým lesem a silniční nadjezd (severní strana)



Restaurant Dasch a naučná stezka NS Klánovickým lesem (severní strana)



Restaurant Dasch



Restaurant Dasch a přístup k železniční zastávce



Výpravní budova železniční zastávky a její předprostor (severní strana)



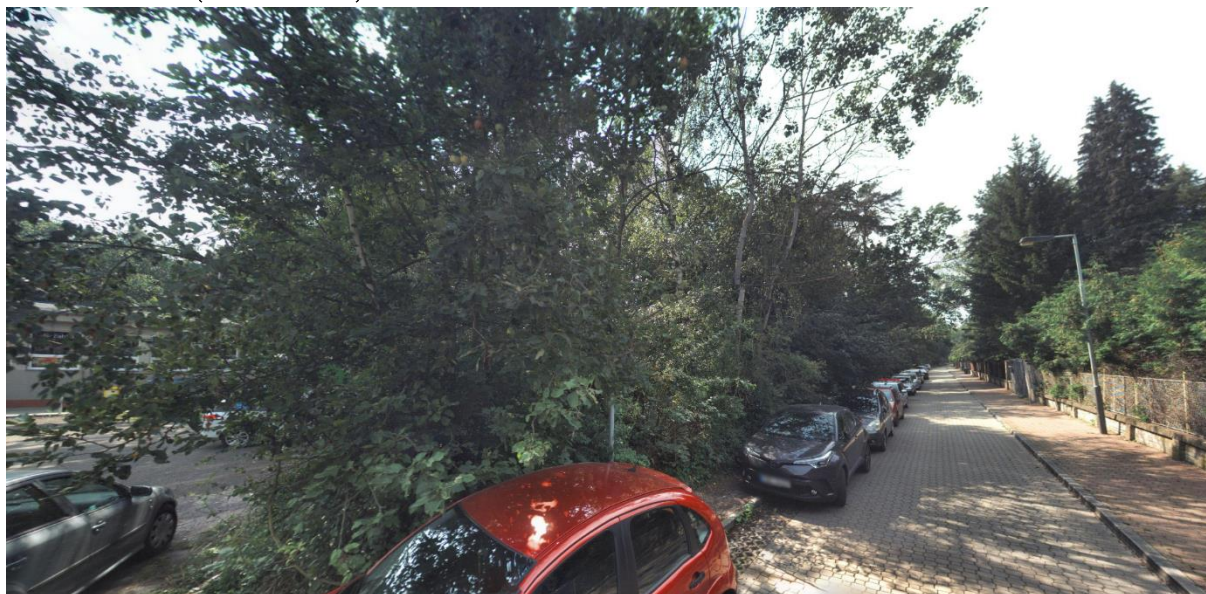
Výpravní budova železniční zastávky a její předprostor (severní strana)



Předprostor výpravní budovy (severní strana)



Ulice u Trativodu (severní strana)



Autobusové obratiště (jižní strana)



Autobusové obratiště s dvěma neochráněnými duby uprostřed obratiště (jižní strana)



Restaurant Smolík a autobusová odjezdová zastávka (jižní strana)



Přístup k podchodu a zastávce (jižní strana)



Přístup k zastávce (jižní strana)



Přístup k zastávce a naučná stezka NS Lesní galerie (jižní strana)



Přístup k zastávce a naučná stezka NS Lesní galerie (jižní strana)

