

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ



Petr Jantač

Dopravní obsluha oblasti Na Slatinách v Praze 10

Bakalářská práce

2019



K612..... **Ústav dopravních systémů**

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Petr Jantač

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Dopravní obsluha oblasti Na Slatinách v Praze 10**

Název tématu (anglicky): Transport Service of the Na Slatinách Area in Prague 10

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- charakteristika řešené oblasti
- stávající možnosti dopravní obsluhy
- analýza docházkových vzdáleností k veřejné dopravě
- předpokládaný rozvoj řešeného území
- návrh dopravní obsluhy oblasti Na Slatinách
- zhodnocení jednotlivých variant



Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: stanoví vedoucí bakalářské práce

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Martin Jareš, Ph.D.

Datum zadání bakalářské práce:

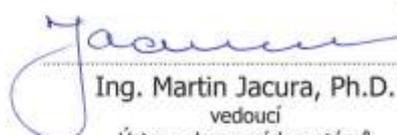
30. června 2018

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

26. srpna 2019

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
- b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


Ing. Martin Jacura, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů




doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Petr Jantač
Jméno a podpis studenta

V Praze dne30. června 2018

Poděkování

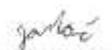
„Chtěl bych poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce Ing. Martinu Jarešovi, Ph.D. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této práce.“

Prohlášení

„Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).“ (pokud nebyla tato závěrečná práce zadána jako utajená dle čl. 15 odst. 11 Směrnice děkana č. 2 / 2018) b)

„Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 26. 8. 2019


.....
podpis studenta

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

DOPRAVNÍ OBSLUHA OBLASTI NA SLATINÁCH V PRAZE 10

bakalářská práce

srpen 2019

Petr Jantač

Abstrakt

Tato práce se zabývá oblastí Na Slatinách v Praze 10. Předmětem práce je analýza současné situace s možnými variantními návrhy rozvoje této oblasti a případným návrhem dopravní obsluhy pro tyto varianty.

Klíčová slova

Dopravní obsluha, území, rozvoj

Abstract

This work deals with the area Na Slatinách in Prague 10. The subject of this work is the analysis of the current situation with possible alternative proposals for the development of this area and possible design of transport services for these variants.

Key words

Transport service, area, development

Obsah

1	ÚVOD	7
2	CHARAKTERISTIKA IDS	8
2.1	Organizační opatření.....	9
2.2	Dopravně – provozní opatření	10
2.3	Stavební opatření.....	11
2.4	Technická opatření.....	11
3	CHARAKTERISTIKA OBLASTI	12
3.1	Historie.....	15
3.2	Současnost	18
4	STÁVAJÍCÍ MOŽNOSTI DOPRAVNÍ OBSLUHY	23
4.1	Zastávky veřejné dopravy	24
5	PŘEDPOKLÁDANÝ ROZVOJ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	30
5.1	Územní plánování	30
5.2	Metropolitní plán	33
5.3	Urbanistická studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice	35
6	ANALÝZA DOCHÁZKOVÝCH VZDÁLENOSTÍ K VEŘEJNÉ DOPRAVĚ	37
6.1	Aktuální situace docházkových vzdáleností	38
6.2	Návrh docházkových vzdáleností pro metropolitní plán	42
6.3	Docházkové vzdálenosti urbanistické studie	43
7	NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY OBLASTI NA SLATINÁCH	44
7.1	Volba druhu MHD pro dopravní obsluhu.....	44
7.2	Návrh dopravní obsluhy sítě	45
7.3	Kapacita vozidel	46
7.4	Návrh dopravní obsluhy pro stávající situaci	47
7.5	Návrh dopravní obsluhy podle metropolitního plánu	50
7.6	Návrh dopravní obsluhy podle urbanistické studie	52
8	ZHODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH VARIANT	55
8.1	Aktuální situace.....	55
8.2	Metropolitní plán	55
8.3	Urbanistická studie	56
9	ZÁVĚR	57

SEZNAM ZKRATEK

IDS – Integrovaný dopravní systém

P+R – Park and ride

B+R – Bike and ride

K+R – Kiss and ride

SŽDC – Správa železniční dopravní cesty

ČD – České dráhy

MČ – Městská část

MHD – Městská hromadná doprava

hl. m. – hlavní město

tzv. – takzvaný

např. – například

os/m² – osob na metr čtvereční

obr. – obrázek

1 ÚVOD

Praha je krásné hlavní město České republiky a se svými necelými 1,3 miliony obyvatel je největším městem této země ležící v srdci Evropy. Město má i svou výraznou pozici v rámci celého světa, jelikož svými pamětihodnostmi, historií a kulturou patří mezi často navštěvované místo cizinci. Svůj podíl na tom má i kvalitní veřejná doprava řadící se mezi špičku v Evropě, ale i v rámci celého světa. Přesto, že město pro cizince a ostatní turisty v rámci naší země působí útulně, čistě a bezpečně, najdou se zde i místa, která si toto pojmenování nezaslouží. Běžný turista o tyto místa zpravidla ani nezavádí, ale místní obyvatelé z dotčených oblastí a blízkého okolí o nich vědí. Ostatně, takto to pravděpodobně bude v každém větším městě na celém světě.

V této bakalářské práci bude nastíněna situace v jedné pražské oblasti, která je zatím neatraktivní a z velké části opuštěná a zanedbaná. Oblast se nachází nedaleko od centra v městské části Prahy 10. Konkrétně se jedná o oblast Na Slatinách nebo též nazývaná Slatiny a její přilehlé okolí, s kterým úzce souvisí. V první kapitole bude nejprve shrnuta charakteristika integrovaného dopravního systému, který již tvoří veřejnou dopravu v Praze. Ve druhé kapitole bude přiblížena stručná historie a aktuální situace této oblasti. Další kapitola se bude věnovat stávajícím možnostem dopravní obsluhy v oblasti a jejímu okolí. V další fázi bude rozebrán potenciální rozvoj tohoto území s více variantními návrhy na řešení. Následně, na základě stávající a návrhové situace rozvoje území, bude provedena analýza docházkových vzdáleností k jednotlivým zastávkám veřejné dopravy a podle této analýzy se stanoví, zda je v dané situaci potřeba navrhnout řešení pomocí veřejné dopravy či nikoliv. V předposlední fázi bude řešen návrh dopravní obsluhy pro jednotlivá variantní řešení rozvoje území, kde budou navržena linková vedení autobusových či tramvajových linek. Poslední kapitolou bude celkové zhodnocení jednotlivých variant rozvoje území, včetně dopravního návrhu zahrnující klady a zápory jednotlivých řešení.

2 CHARAKTERISTIKA IDS

Integrovaný dopravní systém je systematické propojení a prosíťování všech dostupných linek v dané oblasti a druhů městské a regionální dopravy v jeden systém. Rozdíl oproti běžnému systému veřejné dopravy spočívá v tom, že cestujícímu může být nabízeno spojení ve smyslu „1 jízdenka, 1 jízdní řád, 1 tarif a 1 síť“. Jelikož se v dané oblasti vyskytuje více druhů dopravy, více dopravců a také administrativní hranice např. mezi městem a regionem, tak pojem integrovaný, zde často znamená - napříč více druhy dopravy, přes působnost více dopravců či společně nebo jednotně.

Navrhnout či zřídit IDS znamená:

- propojení městské a regionální dopravy
- propojení všech druhů dopravy v území - železnice, metra, tramvají, trolejbusů, autobusů a také přívozů, lanovek a dalších.
- využití příměstské dopravy (železnice, autobusy, ...) pro obsluhu města a také prodloužení městských linek (autobusy, tramvaje, ...) pro obsluhu regionu
- společný tarif pro všechny existující linky v dané oblasti
- služby veřejné dopravy pro cestujícího z jednoho „odlitku“
- spolupráci koordinátora, objednavatelů, dopravců a dalších příslušných institucí
- stejný a nediskriminující přístup dopravců na trh
- využití synergických efektů – celek je více než jednotlivé součásti

Integrací v rámci IDS jsou maximalizovány výhody a minimalizovány nevýhody jednotlivých druhů dopravy. To zvyšuje celkovou atraktivitu veřejné dopravy pro cestujícího, zároveň také roste efektivita dopravního systému pro objednavatele.

Ze společného integrovaného dopravního systému budou mít užitek obyvatelé měst i regionů, perspektivy přináší rovněž pro dopravce, přínosy systému ocení i města, která jsou centry aglomerace a také okolní obce v regionu.

K dosažení cíle či zlepšení integrace v oblasti slouží systematické uspořádání integračních opatření rozdělující se do čtyř skupin:

- organizační opatření
- dopravně – provozní opatření
- stavební opatření
- technická opatření

Aby byl dopravní systém považován za IDS, musí mít alespoň na nízkém stupni integrace realizována všechna hlavní organizační, dopravně – provozní, stavební a technická opatření.

2.1 Organizační opatření

Je to integrace provozních výkonů a dopravních nabídek jednoho nebo více dopravců, a jednoho nebo více druhů dopravy, a to prostřednictvím společného postupu řešení, lepší organizací a koordinací jednotlivých součástí.

Organizační opatření je velmi rozsáhlou skupinou opatření, v praxi se jedná především o následující činnosti:

- zřízení koordinátora
- zavedení jednotného (společného) tarifu
- zavedení společných přepravních podmínek
- rozdělení tržeb z jízdného
- smluvní zajištění systému a dělba úhrady plateb objednavatelů
- příprava dopravního plánu
- zavedení jednotných standardů kvality služeb
- komplexní informování cestujících a společný marketing

Zřízení koordinátora

Pro zajištění atraktivní a efektivní veřejné dopravy je nutné zřídit jednoho samostatného koordinátora, který bude vykonávat systémové činnosti pro zajištění integrace veřejné dopravy. Tyto systémové činnosti nebudou umístěny ani u dopravců, ani v oblasti veřejné správy. Vzniká tak tříúrovňový model veřejné dopravy: politická úroveň (kraje, města či obce), koordinátor a dopravci.

Kompetence koordinátora:

- objednávka regionální železniční dopravy v zaintegrované oblasti
- návrh dopravních opatření, intervalů linek, jízdních řádů, prokladů a návazností
- koncepční plánování, koncepční rozvoj integrovaného systému, tvorba dopravního plánu
- podpora zlepšování přestupních vazeb
- spolupráce na realizaci preferenčních opatření
- stanovení standardů kvality, vývoj a realizace řízení systémů kvality, přepravní kontrola
- provádění přepravních průzkumů a průzkumů spokojenosti cestujících v zaintegrované oblasti
- provádění výběrových řízení
- organizační zajištění dopravní obslužnosti území zapojeného do IDS (smlouvy, finanční toky, podklady pro licence)
- spolupráce na modernizaci a vývoji vozového parku a jeho vybavení
- provádění dalších činností pro objednavatele nebo dopravce

2.2 Dopravně – provozní opatření

Je to integrace provozních výkonů, popř. dopravních nabídek jednoho nebo více dopravců, a jednoho nebo více druhů dopravy. Většinou znamená úpravu jízdních řádů nebo vedení linek.

Mezi tato opatření patří:

- prostorová integrační opatření
 - přímé spojení
 - koncentrace nabídky
 - omezení souběhů v rámci dopravně – provozních opatření
- časová integrační opatření
 - proložení jízdních řádů a zajištění návazností – taktový grafikon
 - zvláštnosti integrálního taktového grafikonu v autobusové dopravě

2.3 Stavební opatření

Je to integrace infrastruktury jednoho nebo více dopravců, a jednoho nebo více druhů dopravy.

Mezi stavební opatření patří:

- propojovací tratě
- přestupní vazby – přestupní uzly, společné používání zastávek více druhů dopravy
- kombinace dopravy – P+R, B+R a K+R

2.4 Technická opatření

Je to integrace provozních výkonů a / nebo dopravních nabídek, infrastruktury a zařízení jednoho nebo více dopravců, a jednoho nebo více druhů dopravy, a to prostřednictvím (často inovativního) technického řešení. Tato opatření pomáhají překonávat bariéry mezi městskými a regionálními sítěmi, resp. mezi jednotlivými druhy dopravy tam, kde již ostatní opatření nestačí nebo nemohou být kvůli technickým problémům realizována.

Technická opatření jsou především:

- sjednocení způsobu odbavování a distribuce jízdenek
- sdílení zařízení
- sdílení tratí a vícesystémová vozidla

3 CHARAKTERISTIKA OBLASTI

V Praze se nachází několik volných, většinou i zanedbaných a převážně nezastavěných oblastí, které by mohly v budoucnu tvořit příjemné prostředí k bydlení či společenskému životu a rekreaci. Tato místa mohou být využita jak k obytné zástavbě, tak k tvorbě parků a hřišť. Příkladem mohou být následující místa nacházející se na území hlavního města, která tuto charakteristiku vystihují.

Záběhlice

Oblast mezi Záběhlicemi a Chodovem je tvořena samostatnými loukami, kde neprobíhá žádná zemědělská produkce. Bezprostředně vedle luk je alespoň sad zahradnické mládeže. V blízkosti se také nachází lesík, kde se shromažďují lidé bez domova. Výhodou těchto luk, je patrně jen to, že je tu trochu zeleně, která zadržuje vodu.

Bubny

Oblast ležící vedle železničního nádraží Praha – Bubny, kde již vlaky pravidelně nezastavují. Jedná se o samostatné území rozprostírající se téměř až k dalšímu železničnímu nádraží Praha – Holešovice. Je zde již celkový koncept na novou výstavbu, který by mohl být zahájen do 5 let.

Smíchov

Také jako u předchozího příkladu se jedná o oblast ležící vedle železničního nádraží, tentokrát Praha - Smíchov. V těchto místech je nyní poloopené nákladové nádraží. Zde je také velký developerský plán na vznik nové čtvrti.

Rohanské nábřeží

Velkým samostatným prostorem je také Rohanské nábřeží kolem Vltavy. Je zde rozlehlá louka a golfové hřiště. I přesto, že se jedná o zátopovou oblast je zde plán na výstavbu rezidenčních a administrativních budov a v blízkosti podél Vltavy by mohla vzniknout promenáda s parkem. V jižní části nábřeží již bylo několik budov postaveno.

Radlice

Největším samostatným volným prostorem poblíž centra je oblast mezi Radlicemi a Hlubočepy až po Jinonice. Zde se nachází velké pole, louky a směrem k Vltavě a Prokopskému údolí jsou místy i skály. Hlavním důvodem, proč nedochází k rozvoji tohoto území je, že podstatná část spadá pod přírodní park Prokopské a Dalejské údolí a je tedy zákonem chráněno. Zbylá část by mohla být využita k jiným účelům, např. rekreační zóna. Bytová výstavba je zde patrně vyloučena, jelikož se tu údajně nachází nevyhovující podloží zamezující stavební rozvoj.

Takových míst, kde se nachází pouze samostatná louka či nízký neudržovaný porost by se v centru nebo na okraji města mohlo najít více. V centru se spíše jedná o místa s menší rozlohou, která nejsou tak nevzhledná. Na okrajích města jsou naopak i rozlehlejší oblasti, které jsou méně či více neudržované. Všechna tato území by mohla nabýt potenciálu v rozvoji města a zaplnit tato prázdná či neudržovaná místa. Z části by se mohlo zamezit problému suburbanizace, kdy se lidé z města stěhují za jeho hranice, kde bydlí ve svých rodinných domech a za prací, školou a službami jsou nuceni dojíždět do města. V těchto obcích nebydlí tolik obyvatel a jsou rozprostřeny do mnoha vesniček. To je převážně veliký problém pro veřejnou dopravu. Nelze zajistit takovou obsluhu, která je poskytována ve městě, ale i vytíženost spojů nebývá tak vysoká. Lidé tedy využívají k cestě do města také své osobní automobily a zatěžují více životní prostředí a způsobují kongesce na vjezdech do města.

Území, které bude rozebráno v této práci, patří mezi ta, která jsou v Praze z větší části zanedbaná a neudržovaná. Jedná se o oblast Na Slatinách nacházející se v městské části Prahy 10, rozprostírající se ve třech městských čtvrtích, kterými jsou Michle, Záběhllice a Strašnice. Podrobněji se území nachází mezi oblastmi nazvanými Pod Bohdalcem, Starými Strašnicemi a Zahradním Městem. Přibližná rozloha území je kolem 90 ha, tedy necelý 1 km². Výřez řešeného území je znázorněn na následující mapce.



Obr. 1: Mapa oblasti [2]

3.1 Historie

Na mapce je vidět oblast z 19. století, kdy okolní městské části byly ještě malými vesnicemi za hranicí Prahy a kolem vedla železniční trať směřem na jih, která byla zprovozněna v roce 1871. Na řešeném území se pouze nacházela pole a louky, která mohla sloužit zemědělské produkci.



Obr. 2: Historická mapa oblasti [2]

Situace se na tomto místě a v okolí začala měnit po vzniku Československa s první republikou.

Během dvacátých let 20. století byl na kraji Vršovic vedle železniční tratě vybudován rozsáhlý zábavný park Eden. Nacházely se zde tobogány, kolotoče a velká 5 km dlouhá horská dráha. Konala se zde taneční představení, karnevaly nebo tomboly. V dobách největší slávy se park podobal známému vídeňskému zábavnému parku Prátru.

Ve stejné době, kdy vznikl zábavný park, se Praha jako hlavní město nové republiky rozrůstala a potřebovala nové pracovníky. Ti přicházeli do Prahy za prací, ovšem cena za bydlení ve městě pro ně byla příliš vysoká a tak v místech na opačné straně zábavného parku za železniční tratí v dnešní oblasti Pod Bohdalcem, a především Na Slatinách začala vznikat malá obydlí.

Stavbou těchto domků a okolím se tato oblast trochu podobá známým vyloučeným oblastem v Jižní Americe, např. v Rio de Janeiru a dalším jihoamerickým městům. Je to těžko uvěřitelné, ale toto vzniklo i u nás v Československé republice. Jednalo se o tzv. nouzovou kolonii.

První domky vznikly kolem roku 1924. Většina těchto staveb byla postavena neoprávněně bez povolení a ze všeho možného, co obyvatelé našli a sehnali.

Celkem se zde postavilo zhruba 400 domků, v kterých dohromady bydlelo zhruba 2 200 obyvatel. V době její největší slávy v kolonii bylo několik hostinců, zmrzlinář, pekárna, řeznictví, působil zde i fotbalový klub a kroužek divadelních ochotníků.

Začátky zde byly těžké, bez přívodu elektřiny a vody. Voda a elektřina zde byla zavedena v roce 1934. Vodu mohli lidé zdarma čerpat z hydrantů. Elektřina byla zpoplatněna a většina lidí si ji nemohla dovolit. Elektřinou se začalo svítit až za protektorátu, kdy nebyl k dostání petrolej do lamp.

V šedesátých letech minulého století s rozvojem sídlištní zástavby začala kolonie zanikat. Za přidělení bytu museli lidé svoje stavení zničit. Od sedmdesátých let bylo lidem, kteří zde měli trvalý pobyt nabízeno náhradní bydlení. Této nabídky ovšem využili jen někteří.

Žádný režim si s kolonií nedokázal poradit, a tak zde zbylo mnoho obydlí do dnešní doby. V současné době se Na Slatinách také z části jedná o nouzovou kolonii a část tvoří zahrádkářskou osadu.

Známými objekty, které stojí v blízkosti na Bohdalci, jsou budovy, ve kterých se natáčel slavný český film *Obecná škola*, který vznikl v roce 1991. V dřívějších dobách tu opravdu základní škola bývala a žáci se tu učili od první do páté třídy. Do vyšších ročníků už děti musely docházet do Vršovic. Postupem času budovy zchátraly a začaly se rozpadat. V současné době jsou budovy osídleny pouze lidmi bez střechy nad hlavou. Na následujících fotografiích je k porovnání stejné místo v době vzniku filmu a ze současnosti.

Film



Obr. 3: Budovy školy [3]

Současnost



Obr. 4: Zchátralé budovy [3]



Obr. 5: Třída ve filmu [3]



Obr. 6: Třída ze současnosti [3]

3.2 Současnost

Celá oblast je nyní obklopena železničními tratěmi. Na severu železniční tratí vedoucí z Prahy směrem na České Budějovice a koleje odpojující se a směřující do Malešic. Na západě se nachází začátek odstavného nádraží Praha – jih a z jižní strany vedou propojovací koleje z již zmíněného odstavného nádraží znovu směrem do Malešic. Uprostřed území jsou také staré kusé železniční koleje.



Obr. 7: Stávající situace v oblasti [2]

V letech 2018-2021 má dojít k rekonstrukci a úpravě trati ve středu řešeného území na 4. tranzitním koridoru směrem na České Budějovice a zrušení stávající trati vedoucí přes zastávku Praha – Strašnice zastávka. V současnosti jsou již ve výstavbě nové stanice Praha – Edén a Praha – Zahradní Město. Místo stávající trati se plánuje vybudování stezky pro chodce, cyklisty i in-line bruslaře. Tento projekt je prezentován pod názvem Drážní promenáda.

Oblastí je pro cyklisty vedena cyklotrasa s označením A42 začínající v ulici U Vršovického hřbitova, která dále vede přes Bohdalec a naši oblast do Záběhlic. Vede zde i krátký propojující úsek ze zahrádkářské kolonie přes Trnkov do Zahradního Města. Tato část cyklotrasy nemá ovšem žádné číselné označení.

Přibližně na necelé třetině území, které je na západní straně, se nachází zahrádkářská kolonie. Jako celek tato část území nepůsobí příliš atraktivně, neboť téměř polovina zahrádek není udržována. Mezi některými zahrádkami jsou i prázdná zarostlá místa. Celkový charakter oblasti je dán tím, že zde v minulosti bývala tzv. nouzová kolonie, která tu do jisté míry plní funkci i v současnosti, ale většina obydlí se změnila na zahrádky. Při procházce touto oblastí se tu člověk nemusí cítit moc bezpečně. Může zde potkat potulující se psy bez náhubku, kteří mnohdy nemají svého majitele.



Obr. 8: Garáž jednoho pozemku

Na kraji zahrádkářské oblasti v ulici Nad Elektrárnou se nachází přibližně třináct starších i novějších rodinných domků, kde jejich obyvatelé žijí. Z jedné strany této ulice také stojí budova patřící SŽDC, u které začíná odstavné nádraží Praha – jih. Na druhé straně je postavena novější budova, ve které sídlí několik firem. Zahrádkářská kolonie a ulice Nad Elektrárnou je automobilem dostupná z Bohdalce.

Směrem do Strašnic od zahrádkářské kolonie a sídla firem se nachází prázdná louka a za ní oblast zvaná Trnkov zahrnující kolem třiceti rodinných domů, kde lidé trvale bydlí. Jedná se o tři uličky a jednu příjezdovou ulici. Tyto domy jsou dostupné automobilem z druhé strany území z ulice V Korytech.

V severní části tohoto území se nachází trať směřující z Prahy na České Budějovice či do Malešic. Za kolejemi je však prázdná nevyužitá plocha, kde je velké množství hlíny, štěrku, písku a suti. Jedná se o místo, kde dříve bývalo seřaďovací nádraží Praha – Vršovice.



Obr. 9: Velké množství hlíny a suti v místě starého seřaďovacího nádraží

Za těmito místy je začátek oblasti Starých Strašnic s ulicí U Trati a za ní aktuální železniční trať se zastávkou Praha – Strašnice zastávka. Tato zastávka bude s úpravou 4. železničního koridoru zrušena. Příjezd autem do ulice je umožněn také pouze z ulice V Korytech. Ve slepé ulici U Trati je spousta rodinných domů a několik menších bytovek sloužících k bydlení. V této ulici směrem k železniční zastávce od rodinných domů je k dispozici víceúčelové hřiště sloužící pro klub Union Praha. Přímo vedle železniční zastávky slouží veřejnosti několik dílen a podniků.



Obr. 10: Rodinné domky v ulici U Trati

Na následující mapce je vidět aktuální výřez z platného územního plánu celé Prahy k 1. 1. 2018. Na mapce je zachyceno využití pozemků. Orientace v mapě je vytvořena pomocí různých barev a popisků v podobě zkratk. Každá barva a zkratka reprezentuje daný typ využití pozemků. Například tmavě fialová barva nám znázorňuje železniční tratě, hnědá barva prezentuje smíšené využití, světle hnědá obytnou zástavbu, zelená přírodu, šedá průmysl a jiné.



Obr. 11: Aktuálně platný územní plán [4]

Zjednodušená legenda podle územního plánu:

SP – sport

SV – všeobecně smíšené

ZMK – zeleň městská a krajinná

VV – veřejné vybavení

VN – nerušící výroby a služby

OB – čistě obytná

OV – všeobecně obytné

ZVO – zvláštní komplex občanského vybavení – ostatní

DH – plochy a zařízení veřejné dopravy

TVE – energetika

IZ – izolační zeleň

DZ – tratě a zařízení železniční dopravy

PZA – zahradnictví

ZP – park, hřbitov

Na následující mapce je zjednodušený přehled vlastníků pozemků v řešené oblasti. Jedná se o výřez z dokumentu iniciačních bodů rozvoje této oblasti s širším okolím.



Obr. 12: Schéma vlastníků pozemků [5]

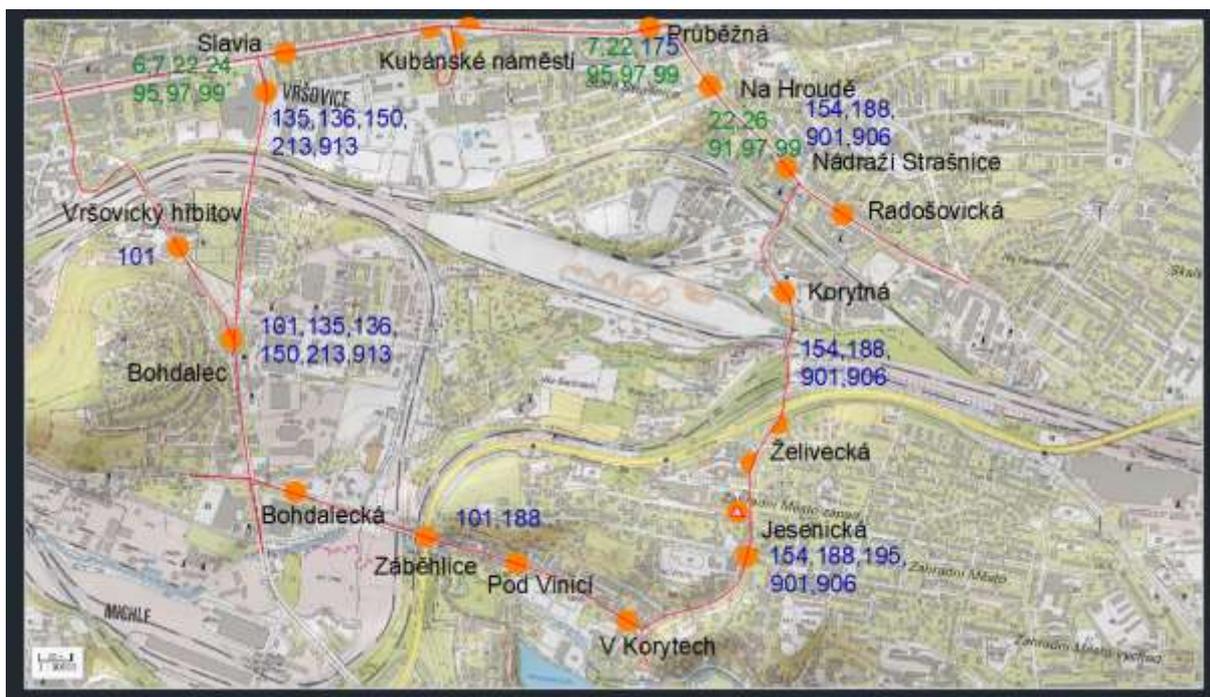
Zhruba třetina pozemků je ve vlastnictví města, potažmo městské části či vlastněno prostřednictvím státních organizací. Ze státních organizací především červeně označená barva zahrnující SŽDC a ČD vlastníci pozemky železniční tratě. Další třetina pozemků je vlastněna právními subjekty, tedy firmami a různými spolky. Poslední třetina pozemků je vlastněna fyzickými osobami, které zde hlavně vlastní dům či pozemek se zahradou.

Některé pozemky jsou vlastníky zanedbány, a tak to vypadá nevzhledně a neudržovaně. Důvodů může být více, například vlastníci nemají peníze na opravu či údržbu svého pozemku nebo se záměrně o něj nestarají. Někteří majitelé mohou být již po smrti a nikdo z rodiny se k danému místu nehlásí. V případě, že majitel umřel a nikomu majetek neodkázal a nemá žádné dědice, tak majetek připadne státu.

4.1 Zastávky veřejné dopravy

Nyní je uveden přehled autobusových i tramvajových zastávek nejbližší dostupných z řešeného území. U každé linky zastavující v dané zastávce je uveden její interval v rámci pracovního dne i víkendů. Během pracovního dne byly vybrány ranní a odpolední špičky, dopolední sedlo a večerní interval. V brzkých ranních hodinách a přechodech mezi jednotlivými denními obdobími jsou intervaly různé. Všechny intervaly jsou ovšem uvažovány v taktové skupině. Intervaly v brzkých ranních hodinách a přechodových obdobích v tabulkách nejsou zahrnuty. Například interval ranní špičky je 7,5 minut a dopolední sedlo má interval 15 minut, přechodový interval je stanoven na 10 nebo 12 minut. Takto obdobně se postupuje při vytváření všech přechodových období. Ranní špička je uvažovaná kolem 7 – 8 hodiny, dopolední sedlo je vztaženo k 11 hodině, odpolední špička kolem 16 – 17 hodiny. Večerní intervaly jsou uvažovány od 21 do 23 hodiny.

Na následujícím schématu je souhrn všech autobusových a tramvajových linek se zastávkami provozovanými v okolí oblasti zanesenými do mapového podkladu.



Obr. 15: Schéma linkového vedení [2,6]

4.1.1 Denní provoz

Bohdalec

Jedná se o autobusovou zastávku, nacházející se v ulici Bohdalecká. Na zastávku je umožněn přístup pěšky ulicí Nad Vršovskou horou a je druhou nejbližší zastávkou od zahrádkářské kolonie. Celkem zde jezdí aktuálně pět denních autobusových linek. Autobusy sem přijíždějí ze severu od zastávek Slavia, Vršovický hřbitov a z jižní strany ze zastávek Chodovská či Bohdalecká. Linky propojují Vinohrady přes Vršovice se Záběhlicemi nebo směrem na Michli či Spořilov a opačně.

Tabulka 1: Zastávka Bohdalec [6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
101	20	30	20	30	30 S, 40 N	30	30
135	6	12	7,5	15 - 20	20	15	15 – 20
136	5	10	6	15 - 20	20	15	15 – 20
150	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 – 20
213	5	10	6	15 - 20	20	15	15 – 20

Záběhlice

Je to nejbližší dostupná zastávka vzdušnou vzdáleností od zahrádkářské kolonie a několika rodinných domů. Autobusy zastavují v ulici Záběhlická a jezdí zde dvě linky ze Zahradního Města směrem do Vršovic a Michle či naopak.

Tabulka 2: Zastávka Záběhlice[6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
101	20	30	20	30	30 S, 40 N	30	30
188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15-20

Korytná, Želivecká a Jesenická

Jedná se o autobusové zastávky, které jsou nejbližší dostupné z oblasti Trnkova. Přístup na zastávku Korytná je ulicí Průhonická. Na zastávky Želivecká a Jesenická je umožněn přístup podchodem pod Jižní spojkou a dále se projde ulicí Žirovnickou či Jesenickou. Všechny tyto zastávky jsou umístěny v ulici V Korytech. V zastávce Korytná a Želivecká nyní jezdí dvě denní linky. V zastávce Jesenická zastavují tři denní linky. Linky zde propojují Zahradní Město s vazbou na metro A na Strašnickou či Skalku a samozřejmě opačným směrem.

Korytná a Želivecká

Tabulka 3: Zastávky Korytná a Želivecká [6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20

Jesenická

Tabulka 4: Zastávka Jesenická [6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
195	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20

Kubánské náměstí, Průběžná a Na Hroudě

Všechny tyto zastávky se nacházejí nejbližší od slepé ulice U Trati, kde je spousta rodinných domů a sportovní hřiště klubu Union Praha. Zastávka Na Hroudě není určena jen pro autobusy, ale zastavují zde společně s nimi i tramvajové linky. Naopak zastávka Průběžná je čistě tramvajovou, ale v blízkosti se nachází autobusová stanice s názvem Pod Rapidem. Kubánské náměstí je pouze tramvajovou zastávkou. Vedle sportovní haly je i zřízeno obratiště pro tramvajové linky, kde jsou ukončeny linky 6 a 24. Z těchto zastávek je již zajištěna přímá vazba, především tramvajovými linkami, do centra města.

Kubánské náměstí

Tabulka 5: Zastávka Kubánské náměstí [6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
6	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
7	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
24	8	10	8	-	-	-	-

Průběžná

Tabulka 6: Zastávka Průběžná [6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
7	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
175	12	20	15	20 - 30	30	30	30

Pro autobusovou linku 175 se zastávka jmenuje Pod Rapidem.

Na Hroudě

Tabulka 7: Zastávka Na Hroudě [6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
26	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20

Nádraží Strašnice

Přístup do zastávky je nejbližší také z ulice U Trati. Na této zastávce je možno využít tramvajové i autobusové linky. Aktuálně je zde zatím také k dispozici železniční zastávka Praha – Strašnice zastávka, která bude ale v brzké době zrušena. Z této železniční zastávky je zatím možnost dostat se jedním směrem na stanici Praha - hlavní nádraží a opačným směrem na Benešov. Na této železniční trati zastavují linky S9 jezdící v trase Lysá nad Labem – Benešov u Prahy. Většina spojů je ovšem provozována v úseku Benešov u Prahy – Praha – hlavní nádraží.

Tabulka 8: Zastávka Nádraží Strašnice [6]

Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
	Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
S9	15	15	15	30	30	30	30
22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
26	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20

4.1.2 Noční provoz

Autobusové zastávky, kde zastavují autobusy i v noci, jsou pouze Bohdalec, Nádraží Strašnice, Na Hroudě, Korytná, Želivecká a Jesenická. Na zastávce Bohdalec jezdí pouze linka 913 s intervalem jedné hodiny. V ostatních zmíněných zastávkách jezdí linky 901 a 906, které mají taktéž interval 60 minut.

Tramvajové linky noční dopravy zastavují na všech zastávkách denního tramvajového provozu. Na zastávkách Kubánské náměstí a Průběžná zastavují linky 95, 97 a 99. V zastávkách Na Hroudě a Nádraží Strašnice jezdí linky 91, 97 a 99. Všechny tramvajové linky mají v noci interval 30 minut, jen z pátku na sobotu a ze soboty na neděli jsou intervaly 20 minut.

Schéma nočního provozu je zachyceno na následující mapce.



Obr. 16: Noční provoz [6]

Všechny vyjmenované zastávky denního i nočního provozu se nachází na hranicích řešeného území nebo až za ním a jsou z oblastí relativně daleko. Zda zastávky splňují standard kvality na docházkovou vzdálenost, zjistíme v jedné z dalších kapitol.

5 PŘEDPOKLÁDANÝ ROZVOJ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Stavba či úprava území nebo pozemku podléhá určitým pravidlům. Většinou se jedná o dlouhodobý a složitý proces. Než může být určitá stavba či úprava území nebo pozemku povolena musí projít několika fázemi. Oblast, která se tímto zabývá, je nazvána územní plánování. Je stanovena zákonem č. 183/2006 Sbírky o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon se často nazývá zjednodušeně jako stavební zákon. Podrobným a významným prvkem je územní plán, který poskytuje informace o jednotlivých plochách a možnostech jejich využití.

V případě snahy jakýchkoliv změn je potřeba nejdříve zanést do našeho územního plánu požadavky státu, kraje a obce, které mají nadřazený charakter. Všechny tyto nákresy musí být zaneseny v územních plánech. Schválení stavby či jiné změny na pozemku jsou možné jen za předpokladu, že v územním plánu nejsou na daném pozemku zaneseny žádné plány z nadřazených dokumentů.

5.1 Územní plánování

Soustavně a komplexně řeší funkční využití území, ve kterém stanovuje zásady jeho organizace. Časově koordinuje výstavbu a jiné činnosti, které ovlivňují rozvoj území. Vytváří předpoklady pro trvalý soulad přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území s důrazem na ochranu životního prostředí a jeho složek, což je voda, půda a ovzduší.

Hlavními úkoly územního plánování je stanovit limity využití území, regulovat funkční a prostorové uspořádání území a navrhnout vhodná opatření k dosažení co nejoptimálnějšího využití. Dále vymezuje chráněná území, objekty, oblasti klidu a ochranná pásma. Určuje pořadí výstavby a umístění staveb navrhnout tak, aby co nejlépe splňovala urbanistické a architektonické zásady.

Rozhodnutí týkající se dalšího vývoje území jsou dlouhodobá a mají tedy vliv na všechny obyvatele žijící v dané oblasti včetně dalších generací, a proto je potřeba respektovat tzv. trvale udržitelný rozvoj. Jeho snahou je uspokojovat potřeby a tužby současnosti, aniž by omezovaly potřeby budoucích generací. Principem této myšlenky je zachovat rovnováhu 3 složek – sociální, ekonomické a ekologické.

5.1.1 Nástroje územního plánování:

Jsou určeny již zmíněným zákonem č. 183/2006 Sbírky o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů.

Územně plánovací podklady – ÚPP

Územně analytické podklady

- Zjišťují a vyhodnocují stav a vývoj území a limity využití území. Jedná se o aktuální stav, jsou schvalovány a každé 2 roky se aktualizují.

Územní studie

- Navrhuje, prověřuje a posuzuje možnosti změn, co je možné a co ne.

Politika územního rozvoje – PÚZ

- Pořizuje ji Ministerstvo pro místní rozvoj pro celé území ČR a schvaluje ji vláda. Určuje požadavky v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech. Vymezuje plochy a koridory technické infrastruktury a další záměry přesahující území jednoho kraje.

Územně plánovací dokumentace – ÚPD

Zásady územního rozvoje

- Pořizuje kraj a projednává se sousedními kraji a návrh posoudí ministerstvo. Stanovují základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje. Vymezí plochy a koridory nadmístního významu. Vypracovává se výkres v měřítku 1:100 000.

Územní plán

- Vypracovává obec pro katastrální území obce. Jedná se o základní koncepci rozvoje území v obci, ochrany hodnot, uspořádání krajiny a veřejné infrastruktury. Územní plán vytváří projektant a náklady hradí obec. Stává se závazným pro pořízení a vydání regulačního plánu zastupitelstva obce a vydávání územních rozhodnutí. Výkres je kreslen v měřítku 1:10 000.

Regulační plán

- Základní jednotkou regulace je pozemek. V řešené ploše stanoví podrobné podmínky pro využití pozemků, umístění a uspořádání staveb (tvar, barva střechy, ...) pro ochranu hodnot a charakteru území pro příznivé životní prostředí. Měřítko výkresu jsou vypracovávána v 1:1000 nebo 1:500.

Územní rozhodnutí

- Územní rozhodnutí vydává stavební úřad. Na jeho základě lze umisťovat stavby nebo zařízení, měnit využití území, dělení nebo scelování pozemků, řešení ochranného pásma a další.

Územní opatření o stavební uzávěře a územní opatření o asanaci území

Stavební uzávěra

- Omezuje nebo zakazuje stavební činnost ve vymezeném území.

Asanace území

- Vydává se na území postiženou živelnou pohromou nebo závažnou havárií. Vydává se také pro zastavěná území, ve kterém jsou závadné stavby.

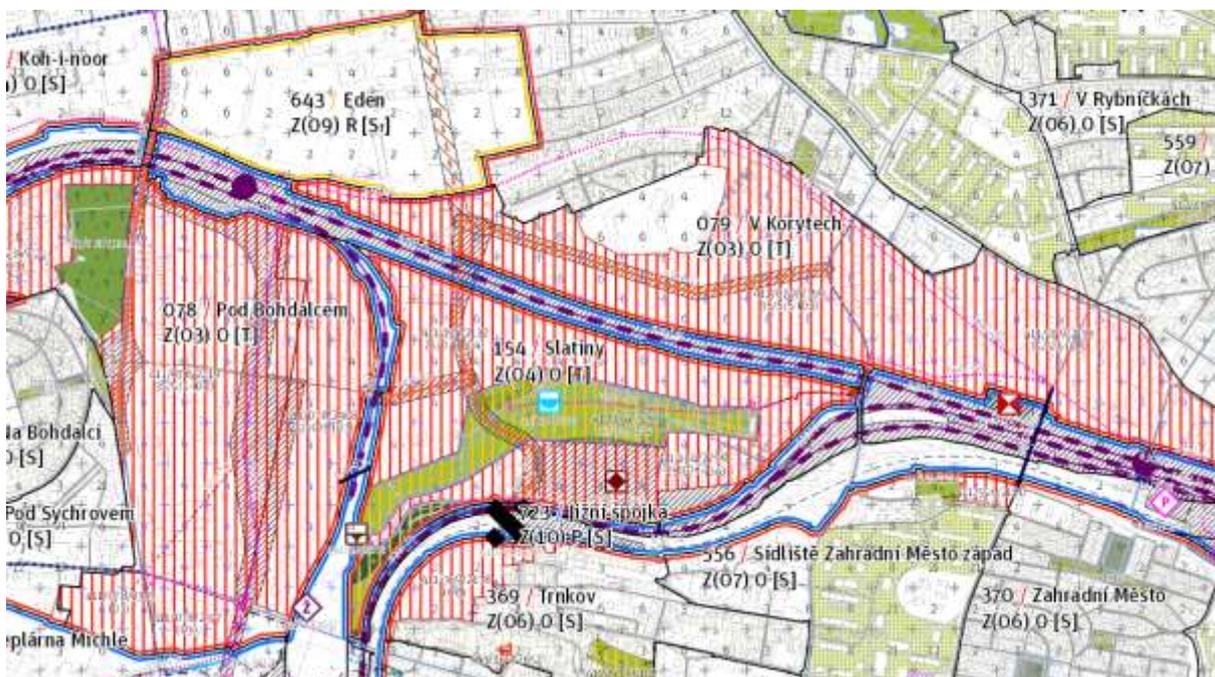
Nezbytným krokem této práce je tedy potencionální rozvoj tohoto území. Některé návrhy na změnu jsou zaneseny v novém metropolitním plánu Prahy. Dlouhodobý návrh pro obnovu celé oblasti si nechala vypracovat městská část Praha 10 v urbanistické studii.

5.2 Metropolitní plán

Metropolitní plán je nová podoba územního plánu pro Prahu a má nahradit aktuálně platný územní plán z roku 2000. Metropolitní plán byl vytvořen pro rok 2016 a nyní probíhá připomínkové řízení. Městské části a jejich obyvatelé mohou podávat návrhy na úpravy či změny. Poté dojde k jejich vyhodnocení a následnému zapracování některých změn či úprav.

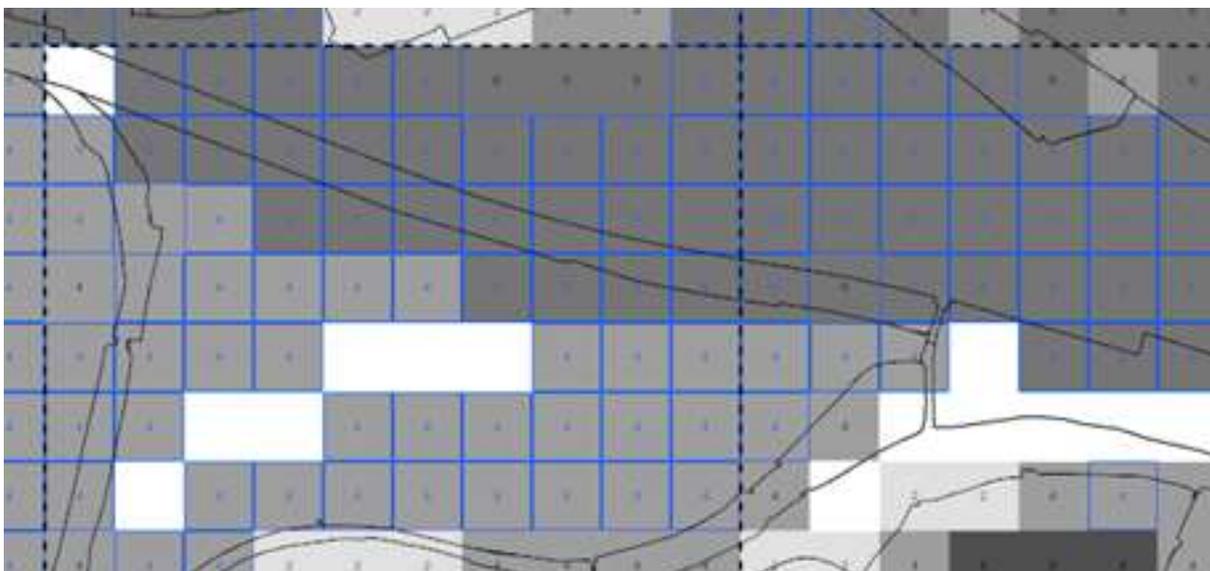
Metropolitní plán se skládá z několika druhů výkresů obdobně jako územní plán. V hlavním výkresu je uveden prakticky souhrn všech stěžejních a důležitých informací. Jedná se o členění území a návrh k jejímu využití v konkrétních charakteristikách, např. jako rozvojová či transformační plocha. Dále je zde uvedena struktura území, do které spadají parky a regulace výšek, tedy výšková omezení nových budov. Následně je zanesena veškerá infrastruktura, do níž patří veškeré druhy dopravy a veřejná vybavenost. Ostatní výkresy jsou již podrobnějšími částmi z jednotlivých složek z hlavního výkresu.

Na výtažku z metropolitního plánu je oblast Na Slatinách rozdělena do oblastí Slatiny a V Korytech. Přilehlou oblastí je i část Pod Bohdalcem. Všechny tyto části jsou stanoveny jako transformační plochy. Transformační plocha je charakterizována tím, že by mohla v budoucnu změnit svůj charakter území i zástavby a jakýkoliv z plánů by v případě změn nemusel být vůbec realizován.



Obr. 17: Návrh metropolitního plánu [7]

Na následujícím obrázku je zachyceno schéma výškové regulace z návrhu metropolitního plánu. Informace nám sděluje, do kolikátého patra by bylo možné stavět nové budovy. Zhruba z poloviny je regulace nastavena na výškové budovy do 4. patra a část do 6. patra. Je tu několik míst, která by měla podle návrhu zůstat volná, např. místo pro plánovaný rybník na slatinském potoce a jeho přilehlý park.



Obr. 18: Výšková regulace metropolitního plánu [7]

Metropolitní plán ovšem nedává žádné konkrétní návrhy, jakým rozvojem a směrem by se oblast měla stavebně a urbanizačně vyvíjet. Jsou zde stanoveny jen možnosti využití ploch a regulace výškových budov. Konkrétnějším návrhem je pouze navržení propojovací komunikace z Bohdalce do ulice V Korytech a možné napojení na Jižní spojku. V případě realizace propojující komunikace by se mohla zvýšit atraktivita oblasti a více lidí by zde mohlo najít prostor k bydlení.

Takovýmto konkrétním návrhem, řešící komplexně celou oblast, je urbanistická studie vytvořená pro Prahu 10. Z této studie a propojením více pohledů na toto území je část zanesena i do tohoto metropolitního plánu.

5.3 Urbanistická studie Bohdalec – Slatiny – brownfield Strašnice

Jak již bylo řečeno, Praha 10 si nechala zpracovat a vytvořit projekt návrh urbanistické studie: Bohdalec – Slatiny - brownfield Strašnice, který se zabývá tímto rozlehlým územím. Tento dokument byl vytvořen pro MČ Praha 10 a částečně také tvoří podklad pro Metropolitní plán, který vytvořilo hl. m. Praha. Je zde navržena varianta, jak by mohlo celé území v horizontu 50 let vypadat.

Návrh studie počítá s výstavbou nové městské čtvrti Nové Slatiny. V místech aktuální zahrádkářské kolonie, prázdného seřadovacího nádraží a okolních prázdných ploch by měla vzniknout nová městská čtvrť, která by se skládala z 5 menších celků.

Zachovanou částí by byla pouze část ulice U Trati a oblast Trnkova, kde by nedaleko odtud mohl vzniknout park s jezírkem na slatinském potoce. Podle této urbanistické studie by v nové městské čtvrti Nové Slatiny a stávající části Trnkova mohlo bydlet a žít zhruba 18 783 obyvatel. Přibližně tolik obyvatel bydlí ve městě Kralupy nad Vltavou. V současné době ovšem probíhají návrhy na zmírnění plánů této studie a celkového snížení potencionálního počtu obyvatel o několik tisíc.

Do plánované úpravy v rámci celé studie spadá i přilehlá oblast Pod Bohdalcem a oblast kolem budované železniční zastávky Praha – Zahradní Město.



Obr. 19: Rozdělení na nové čtvrti podle návrhu urbanistické studie [5]

Takto vypadá vizualizace návrhu, jak by mohla daná oblast podle studie v horizontu několika desítek let vypadat.



Obr. 20: Vizualizace urbanistické studie [5]

V celé oblasti je kromě bytové zástavby také plně navrženo rozložení funkčních ploch pro rekreaci a občanskou vybavenost. Současně byla i zpracována doprava zahrnující nové pozemní komunikace, tramvajovou trať a železniční zastávku. Byly zde také navrženy tramvajové a autobusové zastávky včetně docházkových vzdáleností.

6 ANALÝZA DOCHÁZKOVÝCH VZDÁLENOSTÍ K VEŘEJNÉ DOPRAVĚ

V této části bude zanalyzována docházková vzdálenost k zastávkám veřejné dopravy. Docházková vzdálenost je jeden z mnoha důležitých aspektů, zda se potenciální cestující rozhodne využít veřejnou dopravu nebo využije jinou alternativu, především individuální automobilovou dopravu.

Docházková vzdálenost nám říká, jak daleko či jak dlouho je potřeba jít pěšky, než se cestující dostane k nejbližší zastávce MHD. Jsou vytvořeny standardy kvality, které říkají, do jakých vzdáleností by měly být optimálně dostupné zastávky veřejné dopravy.

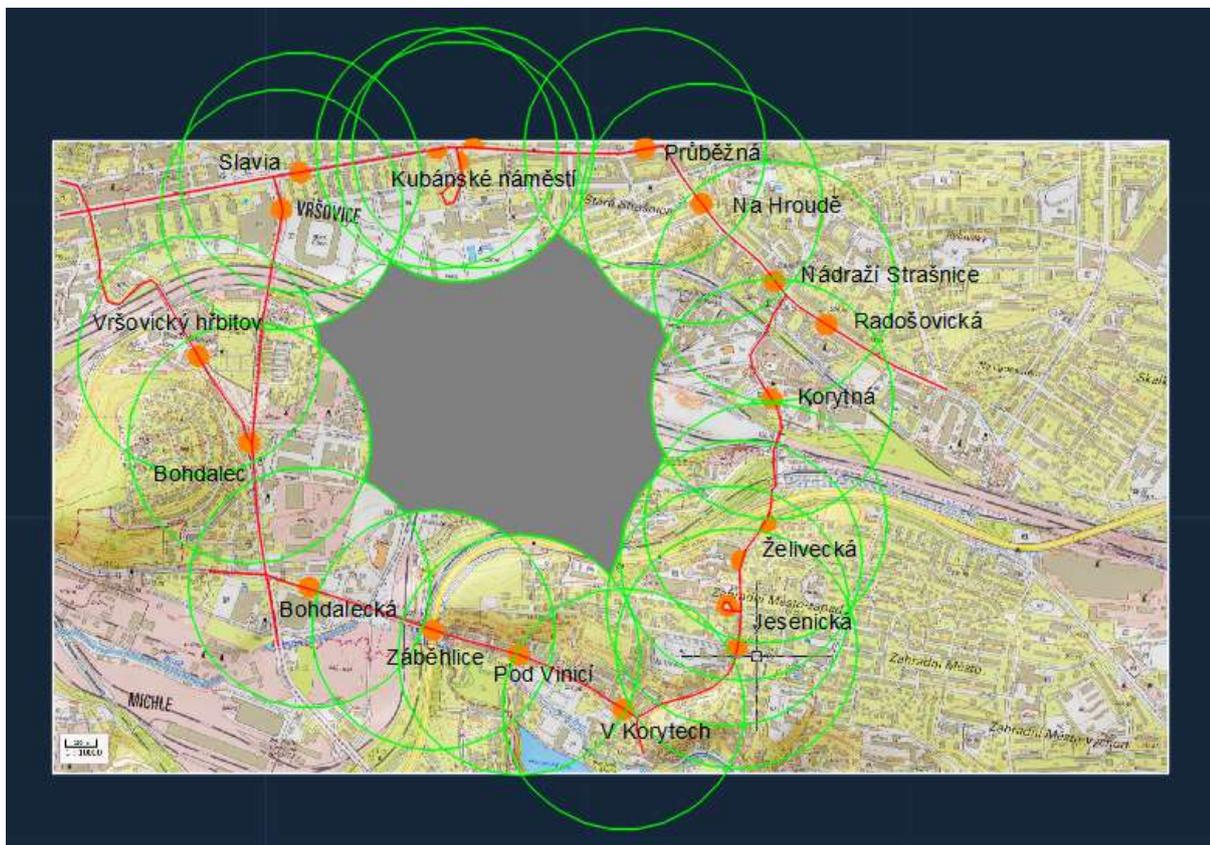
Pro Prahu a všeobecně města jsou standardy kvality nastaveny podle charakteru zástavby. Rozdělují se tři varianty na vysokopodlažní, nízkopodlažní a rozptýlenou zástavbu. Pro všechny varianty se uvažuje rychlost chůze 4,5 km/h. Do vysokopodlažní skupiny se řadí hustší zástavba, kam se řadí především panelové a činžovní domy. Pro tuto skupinu je stanovena maximální docházková vzdálenost 400 m, výjimečně i 600 m a jedná se zhruba o pět minut chůze. Druhou skupinou je nízkopodlažní zástavba, kam patří zejména rodinné a vilové čtvrti. Zde se maximální docházková vzdálenost pohybuje kolem 800 m, výjimečně 1000 m. Tyto vzdálenosti odpovídají přibližně 10 minutám chůze. Pro rozptýlenou zástavbu je docházková vzdálenost 1500 m. Docházková vzdálenost se v mapách tvoří pomocí tzv. izochron. Jsou to kružnice, které jsou pomocí velikosti a měřítko nastaveny pro požadovaný standard kvality. Převážně odpovídají docházkové vzdálenosti na 5 či 10 minut. Izochrony nejsou ovšem zcela přesné, nemusí zde být k dispozici uliční síť a lidé nejdou zcela přímo, musí například obejít blok bytové zástavby nebo dojít na přechod pro chodce a další aspekty.

Podle docházkových vzdáleností je možnost zjistit, zda zastávky ze čtvrté kapitoly odpovídají tomuto standardu kvality či nikoliv. Následně lze potvrdit či vyvrátit, zda je potřeba zavádět veřejnou dopravu. Řešená oblast nyní spadá do druhé kategorie, tedy nízkopodlažní zástavbu, jelikož tu jsou rodinné domky a zahrádkářská kolonie.

6.1 Aktuální situace docházkových vzdáleností

Pro danou oblast byl vytvořen plánec se všemi zastávkami v okolí oblasti a byly zde zaneseny isochrony pro obě varianty 5 a 10 minut.

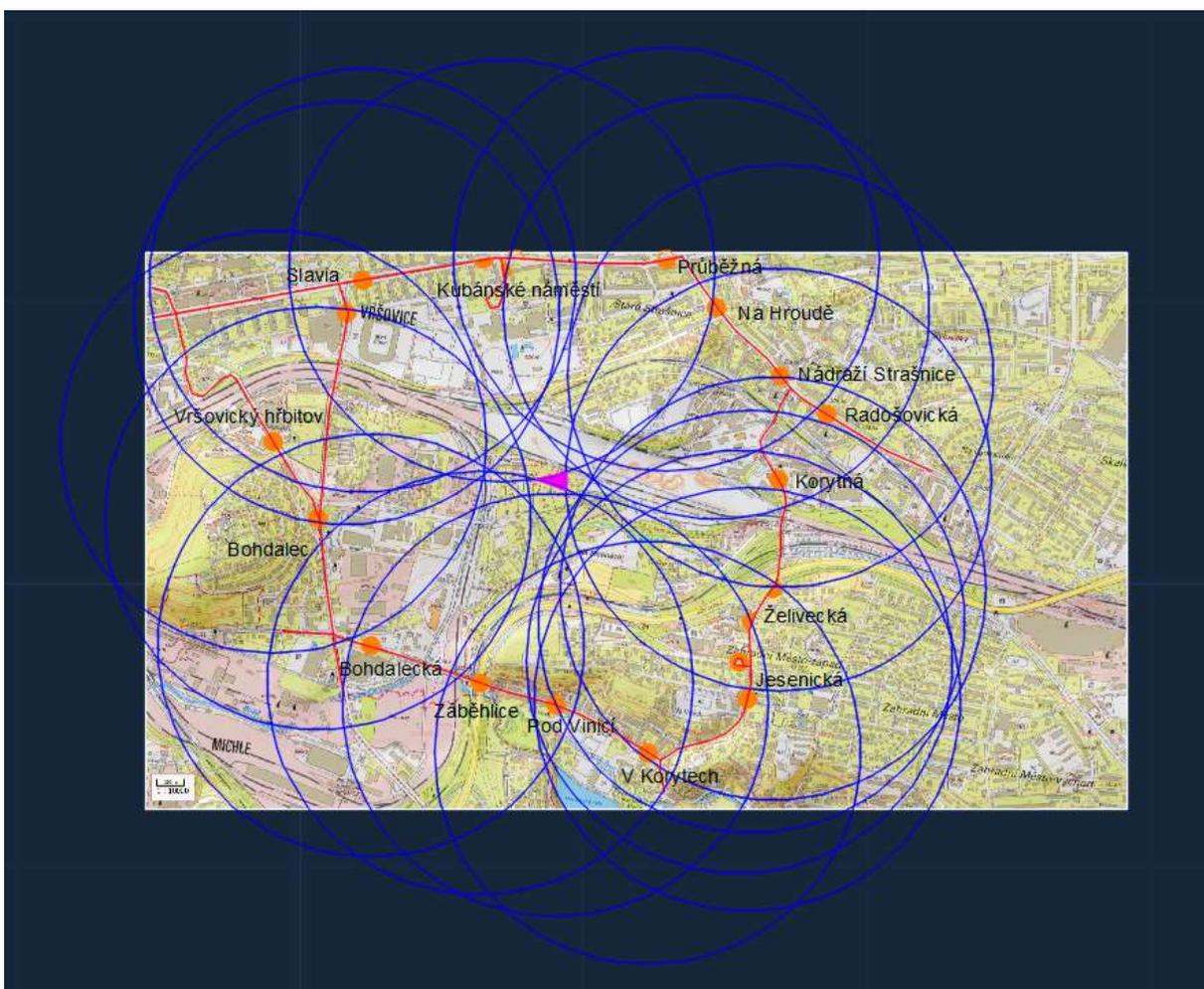
Plánek oblasti s isochrony pro docházkovou vzdálenost 5 minut.



Obr. 21: Docházková vzdálenost pro 5 minut [2]

Isochrony pro docházkovou vzdálenost 5 minut prakticky zcela vůbec nezasahují či jen částečně pokrývají oblast Na Slatinách a tento standard by nespĺňovaly. Šedě znázorněná oblast vyznačuje prostor, který by nebyl splněn. Jelikož se ovšem jedná o nízkopodlažní zástavbu, lze uvažovat se standardem docházkové vzdálenosti 10 minut.

Na tomto obrázku je zachycena oblast pro docházkovou vzdálenost 10 minut.



Obr. 22: Docházková vzdálenost pro 10 minut [2]

V případě isochron na 10 minut je to naopak, prakticky celá oblast by tento standard splňovala. Růžovo fialová barva nám vyznačuje nepatrnou část, která nesplňuje standard docházkové vzdálenosti 10 minut, ale vzhledem k území je to zanedbatelné. V tomto případě by tedy celá oblast standard splňovala. V aktuální situaci není tedy potřeba zavádět veřejnou dopravu do oblasti a aktuální možnosti na hranici území jsou dostačující.

V následující mapce a tabulce je uveden přehled všech dostupných autobusových a tramvajových zastávek včetně železniční zastávky z řešeného území. Nejdříve jsou v mapce vyznačeny tři nejvzdálenější body od zastávek veřejné dopravy. Každému z těchto bodů připadají konkrétní zastávky v okolí. Pro bod jedna jsou spádovými zastávkami Bohdalec a Záběhlice. K druhému bodu spadají zastávky Kubánské náměstí, Průběžná, Na Hroudě a Nádraží Strašnice. Poslední třetí bod zahrnuje zastávky Korytná, Želivecká a Jesenická. V tabulce je pak u každé zastávky uvedena docházková vzdálenost vztažená k jednotlivému bodu. U zastávek je také shrnutý přehled provozovaných linek s intervaly v rámci pracovních dnů a víkendu.



Obr. 23: Orientační body k docházkové vzdálenosti [2]

Tabulka 9: Dostupné zastávky z oblasti [2,6]

Intervaly k 26.6.2019										
Zastávka	Docházková vzdálenost	Vztažné označení bodu	Linka	Pracovní den (min.)				Sobota a Neděle (min.)		
				Ranní špička	Sedlo	Odpolední špička	Večer	Ráno	Den	Večer
Bohdalec	1200 metrů	1	101	20	30	20	30	30 S, 40 N	30	30
			135	6	12	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
			136	5	10	6	15 - 20	20	15	15 - 20
			150	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
			213	5	10	6	15 - 20	20	15	15 - 20
Záběhllice	1100 metrů	1	101	20	30	20	30	30 S, 40 N	30	30
			188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
Korytná	918 metrů	3	154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
			188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
Želivecká	795 metrů	3	154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
			188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
Jesenická	801 metrů	3	154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
			188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
			195	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
Nádraží Strašnice	1000 metrů	2	59	15	15	15	30	30	30	30
			22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
			26	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
			154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
			188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
Na Hroudě	843 metrů	2	22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
			26	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
			154	12	30	15	30 - 40	40	30	30 - 40
			188	6	15	7,5	15 - 20	20	15	15 - 20
Průběžná	903 metrů	2	7	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
			22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
			175	12	20	15	20 - 30	30	30	30
Kubánské náměstí	1100 metrů	2	6	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
			7	8	10	8	15 - 20	20	15	15 - 20
			22	4	5	4	7,5 - 10	7,5 - 20	7,5	7,5 - 10
			24	8	10	8	-	-	-	-

6.2 Návrh docházkových vzdáleností pro metropolitní plán

V případě realizace propojující komunikace podle metropolitního plánu by bylo možné oblastí zavést autobusovou linku. Za této situace by šlo zřídit v oblasti přibližně tři autobusové zastávky a komfort pro docházkovou vzdálenost by se výrazně zvýšil. Současně je při návrhu těchto zastávek snaha dodržet doporučenou minimální mezizastávkovou vzdálenost 400 m.

První novou vzniklou zastávkou by mohla být zastávka Elektrárenská ještě v oblasti Pod Bohdalcem. Umístění zastávky by bylo vhodné vedle budovy Magistrátu hlavního města Prahy – Odbor dopravně správních činností. V této budově probíhají testy na autoškolu a přidělují se registrační značky.

Druhou zastávku by bylo vhodné umístit do oblasti před železniční trať na konec zahrádkářské kolonie nebo za železniční trať poblíž ulice U Trati. Tato zastávka by se mohla jmenovat Slatiny či Na Slatinách.

Poslední zastávku by bylo možno umístit do míst dnešního velkého množství hlíny a suti, kde je návrh vést novou pozemní komunikaci. Druhou variantou umístění této zastávky je přímo do ulice U Trati. V obou případech by tak vznikla kratší docházková vzdálenost na zastávku pro obyvatele z této ulice. Tato zastávka by mohla být pojmenována Kruhová podle ulice v blízkosti.

V případě realizace těchto tří zastávek by se komfort docházkové vzdálenosti ze současné situace snížil na docházku 5 minut v centrální oblasti Na Slatinách a ulice U trati. Oblast Trnkova by nadále zůstala v současném stavu, která částečně splňuje tento standard.

6.3 Docházkové vzdálenosti urbanistické studie

Urbanistická studie již počítá se zavedením veřejné hromadné dopravy do oblasti. Je zde již navržena železniční zastávka Slatiny, tramvajová trať propojující Bohdalec s Hostivaří a varianty vedení autobusových tras. Umístění zastávek je již v rámci této části také zahrnuto, včetně stanovení docházkových vzdáleností k MHD. Pro železniční zastávku je docházková vzdálenost 500 m, pro tramvajové a autobusové zastávky je docházková vzdálenost nastavena vstřícně na 300 m. Tyto vzdálenosti dostatečně pokrývají celou oblast a tento standard kvality nastavený pro MHD by zcela splňovala. Ve schématu je oranžově vyznačena železniční trať, červenou barvu znázorňují tramvajové tratě a modrou jsou vyznačeny autobusové trasy. Světlá fialová varianta je možná rezerva pro další tramvajovou trať.



Obr. 24: Návrh dopravního řešení podle studie [5]

Vyskytují se ovšem i informace, že by navrhovaná železniční zastávka nebyla dostatečně využita a její realizace stojí za diskuzi. Taktéž budou v blízkosti dvě další železniční stanice Praha – Eden a Praha – Zahradní Město, jejichž vzájemná vzdálenost dosahuje délky kolem 2 km. Ze středu oblasti by to tedy bylo k jedné ze zastávek přibližně 1 km a bylo by možné využít tramvajové či autobusové linky.

7 NÁVRH DOPRAVNÍ OBSLUHY OBLASTI NA SLATINÁCH

V této kapitole bude nejdříve přiblížena teoretická část dopravní obsluhy, která zahrnuje volbu druhu dopravního prostředku pro obsluhu území, postup při zavedení nové linky a orientační kapacity vozidel veřejné dopravy. Následně bude navržena dopravní obsluha pro aktuální situaci, metropolitní plán a urbanistickou studii. Vzhledem k velké individualizaci poptávky není možné v každé variantě vyhovět všem cestujícím. Pro část z nich by změny byly přínosem, pro ostatní by se situace zkomplikovala. Snahou je ovšem přizpůsobit se většině cestujícím a neprovádět zásadní změny.

7.1 Volba druhu MHD pro dopravní obsluhu

Volba druhu MHD závisí zejména na velikosti města (rozloha, počet obyvatel) a charakteristice města (rozložení funkčních složek, členitost terénu, ...).

Podle velikosti města se zpravidla určí, které dopravní prostředky jsou pro město vhodné.

Tabulka 10: Dopravní obsluha města

Dopravní obsluha podle velikosti města	
Typ města	Dopravní obsluha
Malé město do 20 000 obyvatel	regionální autobusy
Malé město s 20 - 50 tisíci obyvateli	městský autobus nebo i trolejbus
Střední město 50 - 100 tisíc obyvatel	trolejbus a autobus
Velké město 100 tisíc - 1 milion obyvatel	tramvaj a autobus, případně trolejbus
Velkoměsto nad 1 milion obyvatel	městská rychlodráha - metro,

Čím větší město tím nutnější:

- Kombinace druhů MHD – závislá, nezávislá trakce
- Nasazení kapacitních dopravních prostředků
- Zajištění kratších intervalů

Tato opatření vedou k vytvoření páteřní a doplňkové dopravní sítě. Při navrhování linek se postupuje hierarchicky od páteřních dopravních systémů podle typu města. Nejdříve realizujeme příměstskou železnici, městskou dráhu (metro), tramvaje či trolejbusy a pak autobusy. Následně i možnost doplňkových systémů MHD, kterými jsou především lanovky a přívozy. Linky by měly co nejlépe pokrývat území města s přilehlým okolím v rámci integrovaného dopravního systému a zajistit kvalitní dopravní obsluhu s přiměřenými náklady.

7.2 Návrh dopravní obsluhy sítě

Z čistě síťového hlediska by bylo vhodné linku navrhnout tak, aby vedla nejkratší, nejrychlejší nebo nejméně nákladnou trasou. V praxi se ovšem přihlíží i k dalším okolnostem a požadavkům, kterými jsou např.

- obsluha oblasti ležící poblíž trasy
- využití méně zatížených dopravních cest
- návaznost na jinou linku

Postup navrhování linky

Obvykle je návrh nové linky vázán na již existující linky v systému a je potřeba se jim přizpůsobit. Případně je možnost stávající linkové vedení s novou variantou linky upravit.

Postup návrhu linky se skládá z několika po sobě jdoucích kroků:

- Vytvoření prognózy přepravních potřeb a prognóza odpovídajícího objemu přepravy nové oblasti. Prognózu potřeb je možno zjistit například průzkumem. Nejsou-li údaje o poptávce, vychází se z koeficientu vytížení maximální hodiny 0,17, což odpovídá 17 % obyvatel.
- Navrhne se linka, její trasa, výchozí, mezilehlé a koncová zastávka. Trasa by měla pokud možno vést mimo často frekventované křižovatky a vyhnout se kongescím.
- V závislosti na prognóze je stanovena požadovaná přepravní kapacita. Výsledná přepravní kapacita se doporučuje navýšit zhruba o 20 %. Především může docházet k občasným výkyvům, např. výlet třídy základní školy, a jiné.
- Stanoví se oběžná doba, linkový interval a potřebný počet vozidel pro obsluhu linky.
- Navrhne se grafikon linky, jímž se přesně stanoví jednotlivé časy příjezdů, odjezdů, doby jízdy a oběhy vozidel. Rovněž je nutné vypracovat turnusy a střídání řidičů na lince.
- Po těchto krocích je možnost uvést linku do provozu. Samozřejmě je potřeba mít fyzicky připravené zastávky s označníky, obratiště a vozidla s řidiči, které budou linku obsluhovat.

- Průběžně probíhá kontrola, zda linka odpovídá přepravním požadavkům. Změní-li se poptávka či nastanou jiné změny, je potřeba se přizpůsobit.

7.3 Kapacita vozidel

Kapacita jednotlivých vozidel se odvíjí podle standardu obsaditelnosti. V praxi se využívá několik druhů obsaditelnosti. Výrobce uvádí maximální počet cestujících, který se vejde do daného vozidla, přičemž uvažuje 8 os/m². Organizátoři či dopravci mají své standardy obsaditelnosti, které více odpovídají skutečnosti. Zde se uvádí zpravidla 4 os/m². Každý organizátor si ovšem může určit své vlastní standardy. Pro cestující je ovšem optimální a pohodlné pouze 2 os/m².

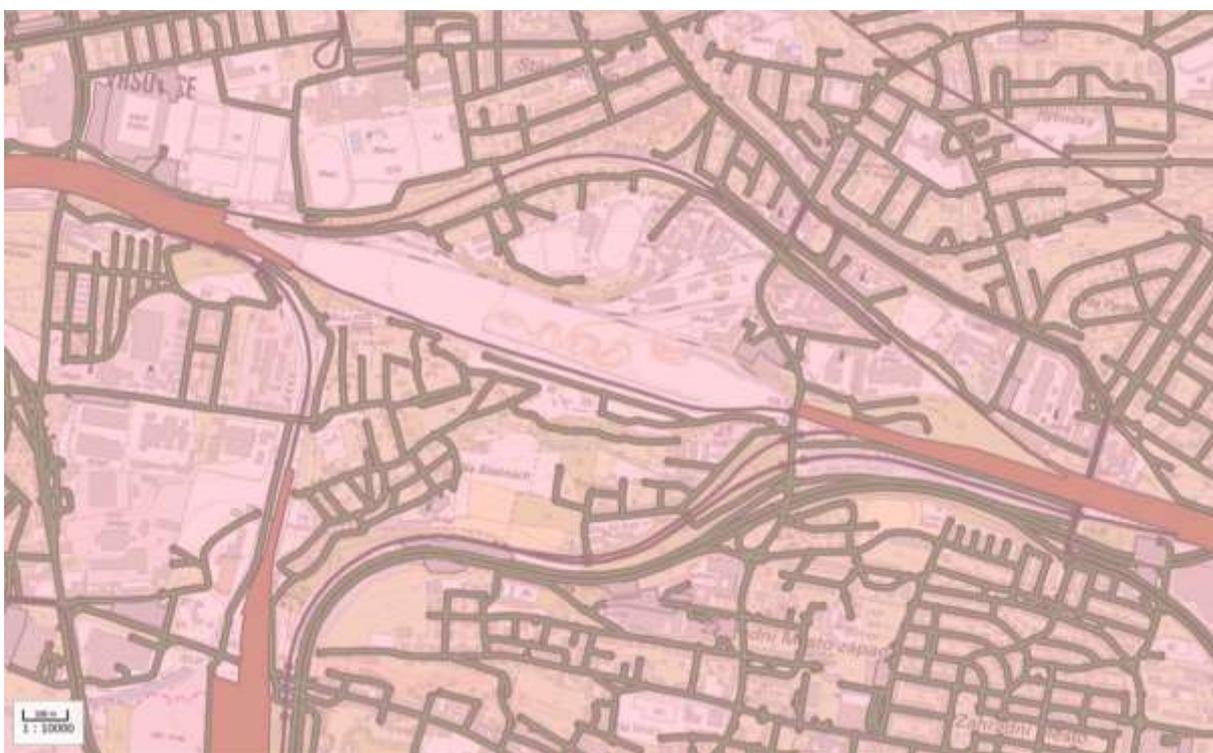
Zde jsou uvedeny orientační hodnoty obsaditelnosti pro 4 os/m².

Tabulka 11: Kapacita vozidel

Kapacita vozidel (4os/m ²)	
Minibus, midibus	30 osob
Standardní autobus	60 osob
Kloubový autobus	90 osob
Vícečlánekový autobus	více než 100 osob podle počtu článků
Standardní trolejbus	70 osob
Kloubový trolejbus	100 osob
Jeden vůz tramvaje	70 osob
Souprava tramvaje	140 osob, podle typu vozidla
Vůz metra	125 osob
Vůz příměstské železnice	100 osob, podle typu vozidla

7.4 Návrh dopravní obsluhy pro stávající situaci

Stávající možnosti dopravní obsluhy Na Slatinách jsou dosti omezené. Do území je sice možnost dostat se automobilem ze tří směrů, ale žádný z těchto směrů není s dalším propojen. Není zde tedy žádná propojovací komunikace a oblast nelze automobilem projet. Nejrychlejší způsob, jak se dostat z jedné strany oblasti na druhou, je pouze pěšky nebo na kole. Pěší a cyklisté mají o čtyři možnosti více, jak se do oblasti dostat. Tři tyto varianty jsou z oblasti od Jižní spojky, poslední možnost je podchodem pod železniční tratí do ulice U Trati. Na následující mapce je zeleně vidět síť pozemních komunikací nacházející se v dané oblasti a přilehlém okolí.



Obr. 25: Aktuální komunikace v území [8]

Přibližně polovina těchto komunikací je pokryta asfaltem a ostatní jsou jen lesní cesty a pěšiny. Část také tvoří cyklistická stezka a komunikace pro pěší. Z charakteru komunikací jsou v současné době v podstatě pouze dvě varianty, jak obsloužit tuto oblast. První možností je zavést autobusovou linku do oblasti, kde bude výchozí a cílová stanice. Druhou variantou je vytvořit tzv. závlek, což znamená, že autobus do území z jednoho místa zajede a obslouží zde mezilehlé autobusové stanice. Následně se vrátí zpět na původní místo a pokračuje dále po své trase.

Ze směru Bohdalec se zde jako varianta nabízí prodloužení stávající linky 101 a vytvoření závleku. Mohly by zde vzniknout dvě nové zastávky. Jedna ze zastávek by mohla být na konci části Bohdalce vedle budovy hl. m. Prahy, kde probíhají testy na autoškolu. Pro druhou zastávku se nabízí místo poblíž zahrádkářské osady a několika rodinných domů, která jsou stále osídlena.

Pokud bychom chtěli obsloužit východní část oblasti nazývanou Trnkov, museli bychom to provést obdobně, jen z druhé strany. Zde jako varianta lépe vychází zavedení autobusové linky 154, jelikož linka 188 je provozována v kloubových autobusech a má krátký interval. V této oblasti by stačilo zavedení pouze jedné zastávky a autobus by se otáčel kolem bloku rodinných domů.

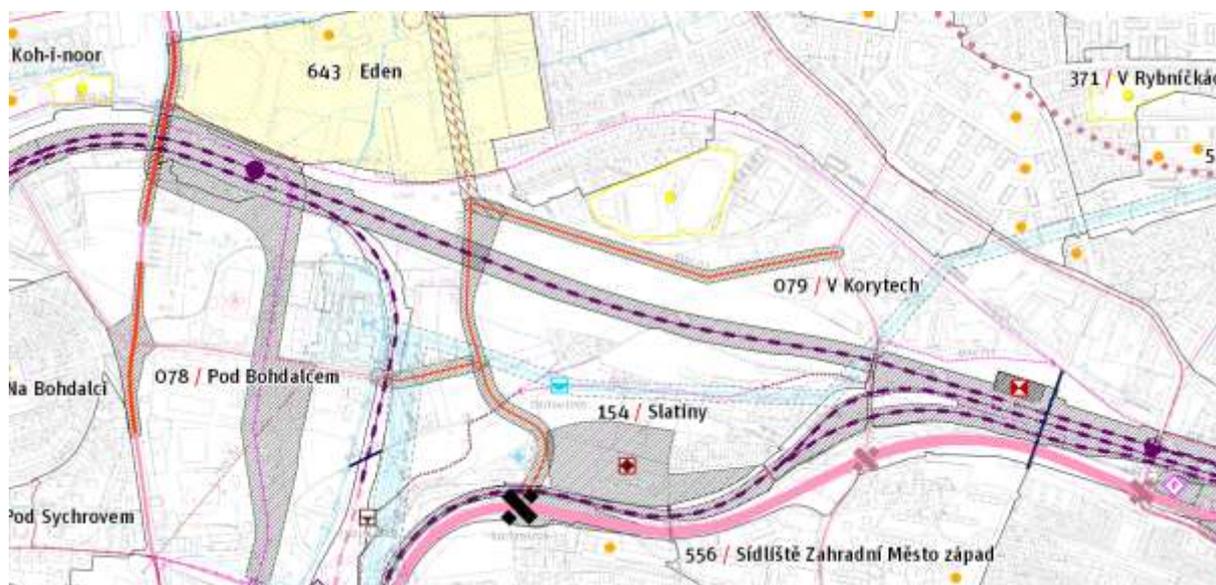
Prakticky stejně by se musela také obsloužit ulice U Trati, která je také neprůjezdná. Zde se taktéž nabízí zavedení autobusové linky 154, což by už nebylo dosti komfortní, dvakrát takto zajíždět. V případě takového zavedení je otázkou, zda by se zde autobus dokázal otočit. Jako alternativní varianta se nabízí zavedení nové linky do oblasti Starých Strašnic nebo prodloužení jedné z blízkých autobusových linek. Lidé by pak přístup na stanici MHD měli pouze podchodem pod železniční trať, respektive plánovanou cyklostezkou. Autobusová linka ve Starých Strašnicích by mohla například vést jako okružní linka ze stanice Strašnická zpět do stanice Strašnická. První varianta by mohla vést ze stanice Strašnická po tramvajových kolejích přes stanici Průběžná na Kubánské náměstí a následně ulicemi Na Hroudě, Na Vrších, Pod Altánem do ulice Průběžná a zastávku Na Hroudě a zpět na Strašnickou. Druhá varianta se nabízí z ulice Pod Altánem do stanice Nádraží Strašnice a pak ulicemi Ke Strašnické, Kolovratská, K Rybníčkům, Solidarity a zpět ulicemi V Olšinách na zastávku Strašnická. V obou variantách by v oblasti Starých Strašnic mohly vzniknout dvě nové zastávky. Ve druhé variantě by bylo možné také přidat dvě zastávky do oblasti Strašnic, např. v ulicích Kolovratská a K Rybníčkům.

Vhodnější by ovšem bylo prodloužení jedné z blízkých autobusových linek, kde se nabízí především linka 175 nebo opět linka 154. Za této situace, aby se jedna z těchto linek příliš nezdržovala, by zde mohla vzniknout pouze jedna zastávka. Umístění zastávky by bylo vhodné poblíž podchodu k ulici U Trati.

Tyto varianty mají ovšem spíše své nevýhody. Vytvoření závleků, především na lince 154 by způsobilo její neatraktivnost prodloužením jízdny doby a cestující by v úseku kolem Zahradního Města více využívali linku 188, pro kterou je nyní linka 154 posilou. Zavedení autobusové linky do Starých Strašnic či vytvoření závleku Na Slatinách by bylo spíše neekonomické řešení. Není zde rozsáhlá bytová zástavba a standard docházkové vzdálenosti je splněn. Z těchto důvodů není také nutné do oblasti zavádět noční provoz a stávající možnosti na okraji území jsou během dne i noci dostatečné.

7.5 Návrh dopravní obsluhy podle metropolitního plánu

V metropolitním plánu jsou v oblasti zaneseny nové pozemní komunikace, které by propojily okolní oblasti skrz naši oblast. Jedná se o propojení ulice Nad Vršovskou horou s ulicí V Korytech. Tato komunikace je z části navržena po stávající silniční komunikaci. Následně je ovšem vedena směrem vlevo přes dnešní zahrádkářskou kolonii a dále překonávající železniční trať z Hostivaře do Vršovic. Odtud je vedena místem dnešního velkého množství hlíny a suti až k vyústění do ulice V Korytech. Z této silnice je také směrem na jih možnost napojení na Jižní spojku mimoúrovňovým křížením v oblasti dnešních firemních sídel a prázdné louky. Na opačnou stranu je zanesena územní rezerva pro pozemní komunikaci směřující na Kubánské náměstí přes plánovanou drážní promenádu a skrz dnešní sportovní areál Slavie. V prostoru oblasti Pod Bohdalcem je zanesena nová železniční stanice Praha – Eden a na druhé straně Praha – Zahradní Město, které budou v horizontu dvou let otevřeny. Dále je zde znázorněna nová tramvajová spojka vedoucí ze Slavie přes novou železniční stanici Praha – Eden a Bohdalec na stávající tramvajovou trať v Michli a dále na Spořilov.



Obr. 26: Metropolitní návrh dopravního řešení [7]

Nyní bude navržena dopravní obsluha pro tuto variantu z metropolitního plánu. Nabízí se tu teoreticky a logicky jen jedna možnost, a to vést autobusovou linku skrz oblast pomocí nově navržených komunikací. Jednalo by se tedy o propojení ze zastávky Bohdalec přes Slatiny do zastávky Korytná. V tomto případě by se mohlo využít třech dříve navržených autobusových zastávek z kapitoly o docházkových vzdálenostech.

Je zde nyní potřeba navrhnout jakou linku pro tuto trasu použít či jaké změny provést. Jedna z možností je pouze změnit stávající linku 101, která by v úseku Bohdalec až V Korytech místo ulic Záběhlická vedla přes Slatiny a zpět na svou původní trasu a objela by téměř celé Zahradní Město. Druhou variantou je zde možnost obdobně zavést linku 188. Oblast zde není tolik obydlená a reálnější možností je tedy zavést linku 101 provozovanou v delších intervalech s méně kapacitními autobusy. Četnost spojů by se na lince zachovala v dosavadním provozu, tedy v intervalu 20 či 30 minut. Mírně by toto zavedení poškodilo oblast Záběhlic, kde nyní jezdí linky 101 a 188. Nově by zde jezdila pouze linka 188.

V rámci návrhu dopravní obsluhy nesmíme opomenout blízce navrhovanou novou tramvajovou trať ze Slavie do Michle. Zde se nabízí například zavést linku ze Slavie přes Bohdalec až na Sídliště Spořilov. Ideální možností je tramvajová linka 6 nebo 24 nyní končící v zastávce Kubánské náměstí. Optimální by bylo využít tramvajovou linku 6, která je oproti lince 24 provozována jak ve večerních hodinách v pracovních dnech, tak i o víkendech. Dopravu ve Vršovicích by to zásadně nenarušilo, jelikož by se odebrala pouze jedna zastávka na stávající lince a vazbu na Kubánské náměstí by stále zajišťovaly linky 7, 22 a 24. V této variantě by patrně musely změnit svoji trasu i jiné linky nebo by musela být rozšířena kapacita obratiště na Sídlišti Spořilov. V aktuální situaci jsou v obratišti dvě koleje a třetí linku by obratiště patrně nezvládlo. Reálné by také mohlo být, že se prodlouží plánovaná trať ze Spořilova dále směrem na Chodov a vznikne nové obratiště a možnost zavést nové spojení.

V případě nočního provozu se situace oproti aktuálnímu stavu zásadně nezmění. Je splněn standard docházkové vzdálenosti a nedochází k žádnému výraznému rozvoji území. Není tedy opět nutné provádět změny nočního linkového vedení.

7.6 Návrh dopravní obsluhy podle urbanistické studie

Podle aktuálního návrhu urbanistické studie, kterou si nechala vypracovat Praha 10 je zaneseno podstatně více komunikací než v metropolitním plánu. Oproti aktuální situaci se zde nepočítá s provozem autobusů v ulici V Korytech v podjezdu pod stávající železniční tratí. Jak bylo dříve řečeno, jsou zde i zaneseny návrhy na novou železniční zastávku, tramvajové a autobusové zastávky vstřícně splňující standard docházkové vzdálenosti.

Schéma návrhu tramvajových a autobusových tratí viz obr. 24

Pokud by bylo cílem navrhnout dopravní obsluhu pro tuto variantu v oblasti na základě této situace, bude to podstatně komplikovanější. K dispozici jsou sice autobusové a tramvajové zastávky a zbývá tedy navrhnout jaké linky, v jakých směrech a intervalech by zde měly jezdit.

7.6.1 Návrh linkového vedení tramvají

Podle navrhovaných tramvajových tratí ze schématu vyplývá, že ideální by bylo vést přes danou oblast Na Slatinách minimálně jednu tramvajovou linku. Linka by sem přijížděla od Slavie a pokračovala přes Slatiny na Nádraží Hostivař.

Ze směru od Slavie se nabízí zavedení tramvajové linky 6 či 24, které nyní končí v zastávce Kubánské náměstí. Pravděpodobnější je zavedení linky číslo 6 podobně jako ve variantě metropolitního plánu.

Ze směru z Michle by šlo také uvažovat o zavedení tramvajové linky do nové oblasti. Zde by se musela kompletně zavést nová linka či odebrat jednu z linek směřující na Spořilov. Aktuálně na Sídliště Spořilov zajíždí linky 11 a 14. Dříve na Spořilov jezdila pouze linka 11 a lidé chtěli přímé napojení do centra, tak byla přidána linka 14. Za současné situace by přesun jedné linky ze Spořilova nebyl vhodným řešením, jelikož cestujícím by se cestování zkomplikovalo. Předpokládá se tedy, že by tato vazba z Michle na Slatiny byla zajišťována autobusovými linkami.

7.6.2 Návrh linkového vedení autobusů

U tohoto návrhu je situace výrazně komplikovanější. Je zde spousta možností a variant návrhu linkového vedení. Možností je kompletně upravit linkové vedení v oblasti Strašnic, Michle, Vršovic, směrem na Spořilov a Záběhlíce nebo pouze upravit některé linky či zavést nové linky. Podle návrhu autobusových tratí by bylo ideální vést oblastí minimálně dvě nebo tři linky.

Jedna z linek vedoucí přes oblast by mohla být linka 101, která by projížděla obdobně jako ve variantě metropolitního plánu. Mohla by být ovšem také nahrazena linkou 154 nebo 195, která by ze Zahradního Města pokračovala přes Slatiny na Želivského. Linka 154 by ovšem neposilovala linku 188 ze Zahradního Města na Strašnickou, a proto je výhodnější prodloužit linku 195 ze zastávky Jesenická. Další linkou by mohla být 150, která by projela oblastí a končila na zastávce Strašnická. Zde by se ovšem pro ostatní cestující ubralo přímé spojení z Michle a Kačerova na Slavii, což je citelný zásah. Místo linky 150 by šlo tedy prodloužit linku 196, která nyní končí na Kloboučnické. Nově by z Michle vedla přes Slatiny na Strašnickou. Je zde také možnost lehce upravit linkové vedení autobusových linek přes Bohdalec na Slavii. Linka 150 by mohla vést kolem nové tramvajové trati a v původním směru zachovat linky 135, 136 a 213.

Ze všech předchozích návrhů na linkové vedení je více variant, jak linky společně zkombinovat. Možností je také v jednom úseku ponechat dvě různé linky. Pokud by bylo cílem provést co nejméně změn, bylo by ideální oblastí vést autobusové linky 195 a 196. Linka 195 by byla vedena severní částí a linka 196 naopak jižní částí oblasti. Uprostřed oblasti by obsluhu zajišťovala tramvajová linka 6.

Dopravní návrh denního linkového vedení podle urbanistické studie, viz příloha 1

7.6.3 Návrh nočního linkového vedení

Noční linkové vedení by zde oproti předešlým návrhům bylo vhodné upravit. Nabízí se tu možnost obsloužit oblast jednou noční tramvajovou linkou směřující ze Slavie na Nádraží Hostivař. Jedna z linek 97 či 99 by místo Strašnicemi projížděla přes Slatiny a končila opět na Nádraží Hostivař. Tato linka by mohla zajistit dostatečnou noční obsluhu oblasti, jelikož by projížděla jejím středem. Místo této linky by mohla být Strašnicemi prodloužena linka 91 z Radošovické taktéž na Nádraží Hostivař. Pokud by bylo snahou oblastí vést i noční autobusovou linku, je možnost změnit trasu jedné z linek 901 nebo 906 nyní vedoucí ze Zahradního Města přes Strašnice na Skalku. Nově by jedna linka ze Zahradního Města vedla přes severní část Slatin na Slavii a dále na Želivského, kde by mohla být ukončena.

7.6.4 Stanovení intervalů

Předpokládá se, že by v oblasti bydlelo 18 783 obyvatel a modal split, tedy rozložení dopravy ve městě je 50 % na 50 %. Polovinu tvoří individuální doprava a druhou polovinu tvoří veřejná doprava s cyklistickou a pěší dopravou. Z koeficientu vytížení maximální hodiny ve špičce vychází pro veřejnou dopravu 0,17; což odpovídá 17 % obyvatel oblasti. Veřejnou dopravu by tedy v maximálním vytížení během špičkové hodiny využívalo 3 193 obyvatel. Pro tuto hodnotu bude navržena dopravní obslužnost, tedy kapacita vozidel, interval a rozsah provozu. Tyto tři parametry tvoří základní charakteristiku provozu.

Nyní je potřeba určit si vnitřní modal split pro veřejnou dopravu, který je taktéž důležitým aspektem. Zde je otázkou, zda v návrhu uvažovat s novou železniční zastávkou či nikoliv, jelikož podle některých názorů by se zde zastávka nevyplatila. Vnitřní modal split závisí na specifických dotazech, kde lze zjistit, jak se cesty liší s využitím a bez využití železniční zastávky a z takového rozdílu odvodit přímý vliv zastávky. Samozřejmě některé cesty obsahují kombinaci využití veřejné dopravy. Obdobný problém by byl při určování rozložení poptávky pro tramvajovou a autobusovou síť.

Pak je možno určit vnitřní modal split veřejné dopravy a nabídnout přijatelnou dopravní obsluhu. Za této situace je tedy velmi složité až prakticky nemožné určit dostačující kapacity a intervaly pro jednotlivé druhy dopravy. Na základě tohoto zjištění nebude tedy přímo projektován návrh intervalů.

Vzhledem k předchozí situaci bude provedena analýza kapacity pro špičkovou hodinu podle navrhovaného linkového vedení. Oblastí bude vedena jedna tramvajová a dvě autobusové linky. Tramvajovou linkou je linka 6, která je ve špičce provozována v intervalu 8 minut s kapacitou jednoho spoje 140 osob. Během jedné hodiny je zajišťováno 7,5 spoje, což je střídavě sedm a osm spojů. Celkem je v průměru za hodinu v jednom směru nabízeno 1050 míst. Autobusovými linkami v oblasti budou linky 195 a 196. Autobusové linky 195 a 196 jsou provozovány v kloubových autobusech a kapacita jednoho spoje je 90 osob. Interval linek 195 a 196 je 6 minut a přepravní kapacita jedné linky je 900 cestujících.

Celkem je nabízená kapacita jedné tramvajové linky a dvou autobusových linek 2850 míst jedním směrem. V obou směrech je tedy nabízeno 5700 míst a počet cestujících z oblasti by byl ve špičce 3 193. Část míst by již byla obsazena cestujícími jedoucími skrz oblast, ale celkově by tato nabízená kapacita měla být dostačující.

8 ZHODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH VARIANT

V rámci této práce byly navrženy varianty pro obsluhu území Na Slatinách.

Veškeré varianty se odvíjejí od různých návrhů a využití území v horizontu několika let. Každý návrh a situace si žádá své specifické řešení a odpovědět na otázku, které z nich je nejpřijatelnější, nejlepší či nevhodnější není jednoduché.

8.1 Aktuální situace

Aktuální situace je příznivá pro stávající obyvatele oblasti a majitele zachovalých zahrádek. Mají zde poměrně klid a nejsou ovlivňovány tranzitní dopravou. Nevýhoda je spíše pro kolemjdoucí, kteří touto oblastí projdou či projíždějící cyklisty, pro které tato oblast nemusí působit bezpečně.

V rámci aktuální situace se obsluha území v rámci zastávek na okraji území jeví jako dostatečná. Zprovoznění linek, které by za aktuální situace zajížděly do oblasti a znovu se vracely je neefektivní a nevýhodné. Podobně lze také hovořit o variantě autobusové linky do oblasti Starých Strašnic. V oblasti nebydlí tolik obyvatel a zástavba není natolik rozsáhlá, aby bylo potřeba snižovat standard docházkové vzdálenosti a zavádět autobusové spoje do oblasti. Zavedení závků by také mohlo ovlivnit ostatní cestující využívající tyto linky, kterým by se prodloužila jízdní doba, a celkový komfort by se snížil. Také by to mohlo ovlivnit jiné linky, pro které jsou tyto linky vázané a tvoří jejich doplněk a posilu.

8.2 Metropolitní plán

Podle návrhu a případné realizace propojující komunikace by se situace oproti aktuální situaci částečně otočila. Byla by sem přivedena tranzitní doprava a nebyl by tu již takový klid, ale na druhou stranu by se mohl zlepšit vzhled oblasti a zvýšit pocit bezpečí.

Za předpokladu propojení ulice Bohdalecká a V Korytech lze říci, že je možné uvažovat o zavedení jedné autobusové linky. Oblast by propojením získala větší potenciál a mohla by se více rozvíjet. Pokud by zde následně došlo k rozvoji výstavby a přílivu obyvatelstva, tak by se zavedení alespoň jedné autobusové linky hodilo. V případě zprovoznění autobusové linky by se také zvýšil komfort pro standard docházkové vzdálenosti v místech zahrádkářské kolonie a ulice U Trati.

8.3 Urbanistická studie

Za předpokladu vybudování veškerých plánů by toto zřejmě neuvítali zahrádkáři ani obyvatelé bydlící v okolí. Zahrádkářská kolonie by byla kompletně zlikvidována a pro obyvatele v rodinných domech by bylo změněno celé okolí. V území by vznikla nová zástavba určená pro bydlení a výrazně by se zvýšil počet obyvatel. Pozitivním dopadem by byla celková změna oblasti a její proměna na zajímavou lokalitu k bydlení.

Pokud by se tedy měly naplnit plány urbanistické studie, tak je zavedení veřejné dopravy nezbytné. Výsledkem by byl zvýšený objem cestujících a standard docházkové vzdálenosti 10 minut by byl značně nekomfortní. Nestačil by zde ani návrh pro metropolitní plán a musela by se upravit linková vedení autobusů i tramvají, které by musely být nově vedeny přes řešené území.

9 ZÁVĚR

V této práci bylo charakterizováno jedno území nacházející se v městské části Prahy 10. Výsledkem práce je analýza současného stavu území i dopravní obslužnosti. Nejdříve byla nastíněna aktuální situace v území a stávající možnosti dopravní obsluhy. Na základě rozvoje území byly shrnuty návrhy podle nového Metropolitního plánu pro Prahu a návrhu urbanistické studie, která byla vytvořena pro potřeby městské části Prahy 10. V další kapitole byl vyhodnocen standard docházkové vzdálenosti za současné situace. Zde bylo zjištěno, že standard docházkové vzdálenosti byl splněn a není potřeba nyní zavádět veřejnou dopravu. Současně byly navrženy varianty docházkových vzdáleností pro Metropolitní plán a shrnuty poznatky urbanistické studie. V předposlední kapitole byly navrženy varianty pro obsluhu území pro stávající situaci a dva plánované návrhy. Poslední kapitola již zhodnotila předchozí návrhy poznatky.

Z autora pohledu by bylo přijatelné z oblasti vytvořit prostor pro bydlení s rodinnými či řadovými domy nebo také viladomy s maximálně dvěma podlažími určené především pro rodiny s dětmi. V Praze není příliš rodinných domů, které se nacházejí v přijatelné dostupnosti centra. Většina nových rodinných domů se nachází na okrajích města a především v okolních obcích za Prahou, a to je veliký problém, zejména pro veřejnou dopravu. Možností je také částečně zachovat zahrádkářskou kolonii. Oblastí by bylo následně vhodné vést jednu až dvě autobusové linky.

Fotografie z území byly pořízeny autorem. Ostatní fotografie a obrázky byly čerpány z internetových zdrojů či příslušných návrhů. Výkresy a upravená schémata byly vytvořeny v aplikaci Autocad 2017. Odborné texty byly čerpány z odborné publikace a studijních podkladů. Text byl napsán pomocí aplikace Microsoft Word 2010.

Tato práce by také mohla sloužit jako podklad ke skutečným plánům v území nebo rozvinout diskuzi o zanedbaných částech Prahy, které by mohly být lépe a účelně využity.

ZDROJE

Literatura

[1] - Ing. Martin Jareš, Ph.D., Integrovaná doprava v praxi, Praha: Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2016

Internetové zdroje

[2] - www.mapy.cz

[3] - <https://www.prahaneznama.cz/>

[4] - <http://app.iprpraha.cz/js-api/app/vykresyUP/>

[5] - <http://verejneprostory.cz/uzemni-planovani/strategicke-dokumenty/navrh-urbanisticke-studie-bohdalec-slatiny-brownfield-strasnice>

[6] - <http://www.dpp.cz/>

[7] - <https://plan.iprpraha.cz/cs/metropolitni-plan>

[8] - <https://geoportal.gov.cz/web/guest/home>

[9] - http://standardzastavek.pid.cz/wp-content/uploads/2017/09/standard_zastavek_pid.pdf

Přílohy

Příloha 1 – Dopravní návrh denního linkového vedení podle urbanistické studie

Seznam tabulek

Tabulka 1: Zastávka Bohdalec	25
Tabulka 2: Zastávka Záběhllice.....	25
Tabulka 3: Zastávky Korytná a Želivecká	26
Tabulka 4: Zastávka Jesenická	26
Tabulka 5: Zastávka Kubánské náměstí.....	27
Tabulka 6: Zastávka Průběžná	27
Tabulka 7: Zastávka Na Hroudě.....	28
Tabulka 8: Zastávka Nádraží Strašnice	28
Tabulka 9: Dostupné zastávky z oblasti.....	41
Tabulka 10: Dopravní obsluha města.....	44
Tabulka 11: Kapacita vozidel	46

Seznam obrázků

Obr. 1: Mapa oblasti.....	14
Obr. 2: Historická mapa oblasti.....	15
Obr. 3: Budovy školy Obr. 4: Zchátralé budovy	17
Obr. 5: Třída ve filmu Obr. 6: Třída ze současnosti	17
Obr. 7: Stávající situace v oblasti.....	18
Obr. 8: Garáž jednoho pozemku	19
Obr. 9: Velké množství hlíny a suti v místě starého seřadovacího nádraží.....	20
Obr. 10: Rodinné domky v ulici U Trati	20
Obr. 11: Aktuálně platný územní plán.....	21
Obr. 12: Schéma vlastníků pozemků	22
Obr. 13: Denní autobusové linky.....	23
Obr. 14: Denní tramvajové linky	23
Obr. 15: Schéma linkového vedení	24
Obr. 16: Noční provoz	29
Obr. 17: Návrh metropolitního plánu	33
Obr. 18: Výšková regulace metropolitního plánu	34
Obr. 19: Rozdělení na nové čtvrti podle návrhu urbanistické studie.....	35
Obr. 20: Vizualizace urbanistické studie	36
Obr. 21: Docházková vzdálenost pro 5 minut	38
Obr. 22: Docházková vzdálenost pro 10 minut	39
Obr. 23: Orientační body k docházkové vzdálenosti.....	40
Obr. 24: Návrh dopravního řešení podle studie.....	43
Obr. 25: Aktuální komunikace v území	47
Obr. 26: Metropolitní návrh dopravního řešení.....	50