

# PAVEL HNILIČKA ARCHITECTS + PLANNERS



ÚZEMNÍ STUDIE DEPO PÍSNICE A OKOLÍ  
PŘÍLOHA 3  
DOPRAVNÍ TERMINÁL VÍDEŇSKÁ  
VERZE PRO VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ 10/25

2025

Pavel Hnilička Architects+Planners, s.r.o.  
Cukrovarnická 46, 162 00 Praha 6  
+420 233 344 575, info@phap.cz

Pořizovatel	Magistrát hlavního města Prahy, odbor územního rozvoje Mariánské náměstí 2, 110 01 Praha 1
Projekt	Územní studie Depo Písnice a okolí
Stupeň	Územní studie
Zpracovatel	Pavel Hnilička Architects+Planners, s. r. o. Cukrovarnická 46, 162 00 Praha 6 IČ: 28490771 T +420 233 344 575 info@phap.cz, www.phap.cz
Autor návrhu	autor návrhu: Ing. arch. Pavel Hnilička Ing. arch. Antonín Topinka Ing. arch. Terezie Mervartová Ing. Martin Jirsa Ing. arch. Marek Řehoř
Dopravní řešení	Projekce dopravní Filip, s. r. o. Josef Filip Švermova 1338, 413 01 Roudnice nad Labem IČ: 287 14 792 T: +420 416 831 624 projekce@pdprojekce.cz
Krajinářská architektura	Magdaléna Myšková Kaščáková Klučov 23, 282 01 Klučov T: +420 602 319 458 mmyskovakascakova@gmail.com
Technická infrastruktura	Ateliér městského inženýrství, s. r. o. Petr Hrdlička Velká Dominikánská 19, 412 01 Litoměřice T: +420 602 485 145 ami.hrdlicka@tiscali.cz
	Fortina Projekt s. r. o. Petr Formánek Převoznická 738/6, 143 00 Praha 4 T: +420 774 909 361 formanek@fortina.cz
Konzultace	Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy Metroprojekt Praha a.s. Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. Ropid, p.o. Pražské vodovody a kanalizace, a.s. Pražská vodohospodářská společnost a.s. m.č. Praha-Kunratice m.č. Praha-Libuš obec Vestec



1.	ÚVOD	8
1.1.	Současné využití území	12
1.2.	Neprostupné území pro cyklisty a pěší	13
1.3.	Pátevní technická infrastruktura	14
1.4.	Významné krajinné prvky	16
1.5.	Prameniště a záplavy	17
2.	DEPO	20
2.1.	Dosavadní vývoj projektu – depo na periferii	22
2.2.	Studie stanice Depo Písnice – varianta 1	27
2.3.	Studie stanice Depo Písnice – varianta 2	28
2.4.	Studie stanice Depo Písnice – Varianta 3	29
3.	STAVEBNÍ PROGRAM	34
4.	VARIANTY NÁVRHU	38
4.1.	Varianta 1	42
4.2.	Varianta 2	43
4.3.	Varianta 3	44
4.4.	Varianta 4	45
4.5.	Varianta 5	46
4.6.	Varianta 6	47
4.7.	Varianta 7	48
4.8.	Varianta 8	49
4.9.	Varianta 9	50
4.10.	Varianta 10	51
4.11.	Varianta 11 (zvolená varianta)	52
5.	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	56
6.	NOVÁ MĚSTSKÁ ČTVRŤ	76
6.1.	Principy prostorového řešení	78
6.2.	Dopravní terminál jako součást města	82
6.3.	Dispoziční řešení	84
6.4.	Hmotové řešení	86
6.5.	Zásobování vodou	88
6.6.	Zastřešení harfy	92
6.7.	Přemostění Kunratické spojky	98
6.8.	Propojení s Písnicí	104
6.9.	P+R	
7.	ZDROJE	110

# 1

1.1.	Současné využití území	12
1.2.	Neprostupné území pro cyklisty a pěší	13
1.3.	Pátevní technická infrastruktura	14
1.4.	Významné krajinné prvky	16
1.5.	Prameniště a záplavy	17

Územní studie Depo Písnice a okolí řeší návrh nové městské čtvrti, ve které má vzniknout depo a konečná stanice metra wD. Součástí záměru je také velkokapacitní parkoviště P+R a autobusový terminál.

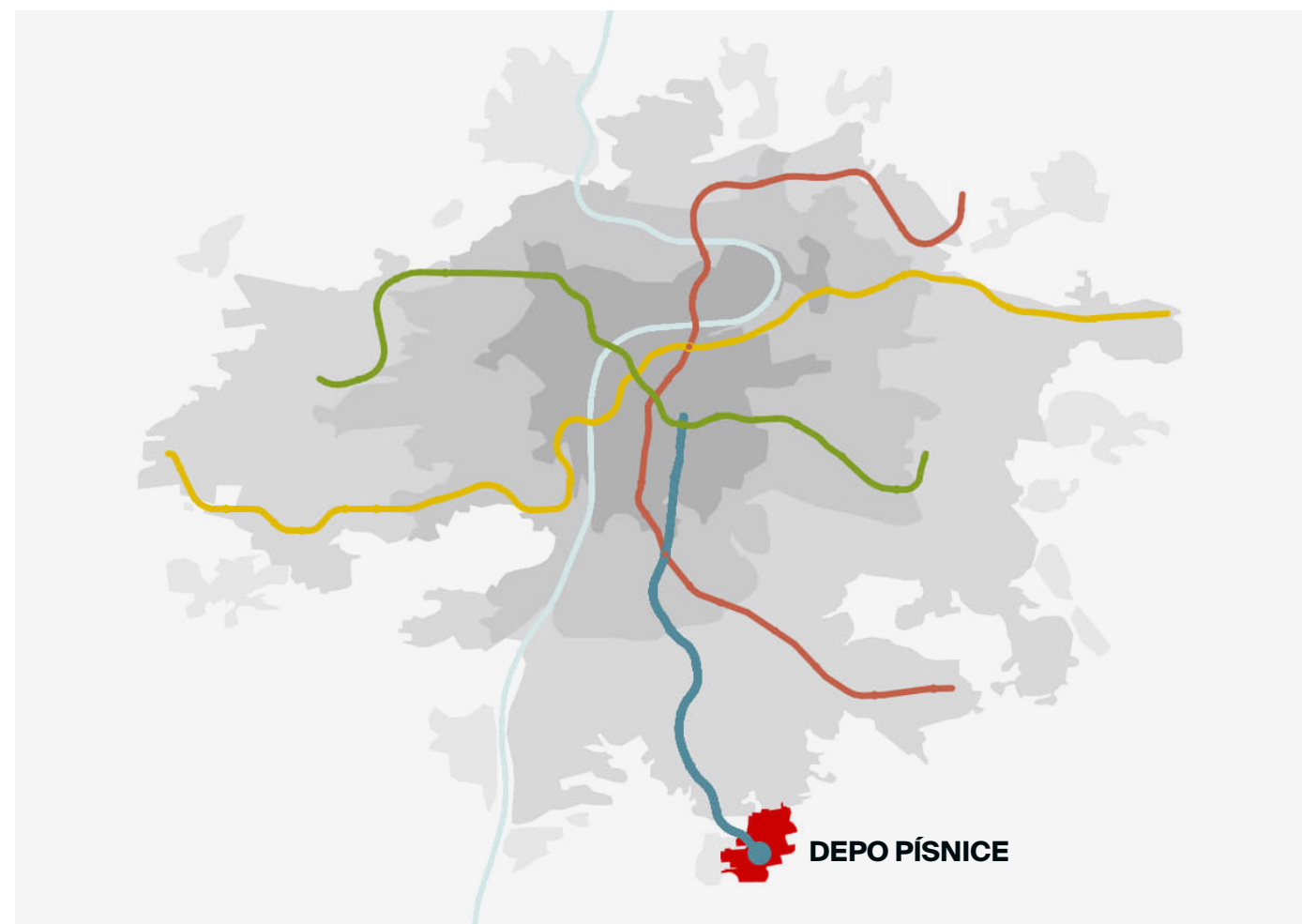
Tato příloha územní studie se podrobněji věnuje samotnému dopravnímu terminálu a ve větším detailu vysvětluje detaily dopravního uspořádání, urbanistického a architektonického řešení.

Návrh terminálu a depa vychází ze starších návrhů z roku 2012, jejichž zpracovatelem je Metroprojekt Praha a.s

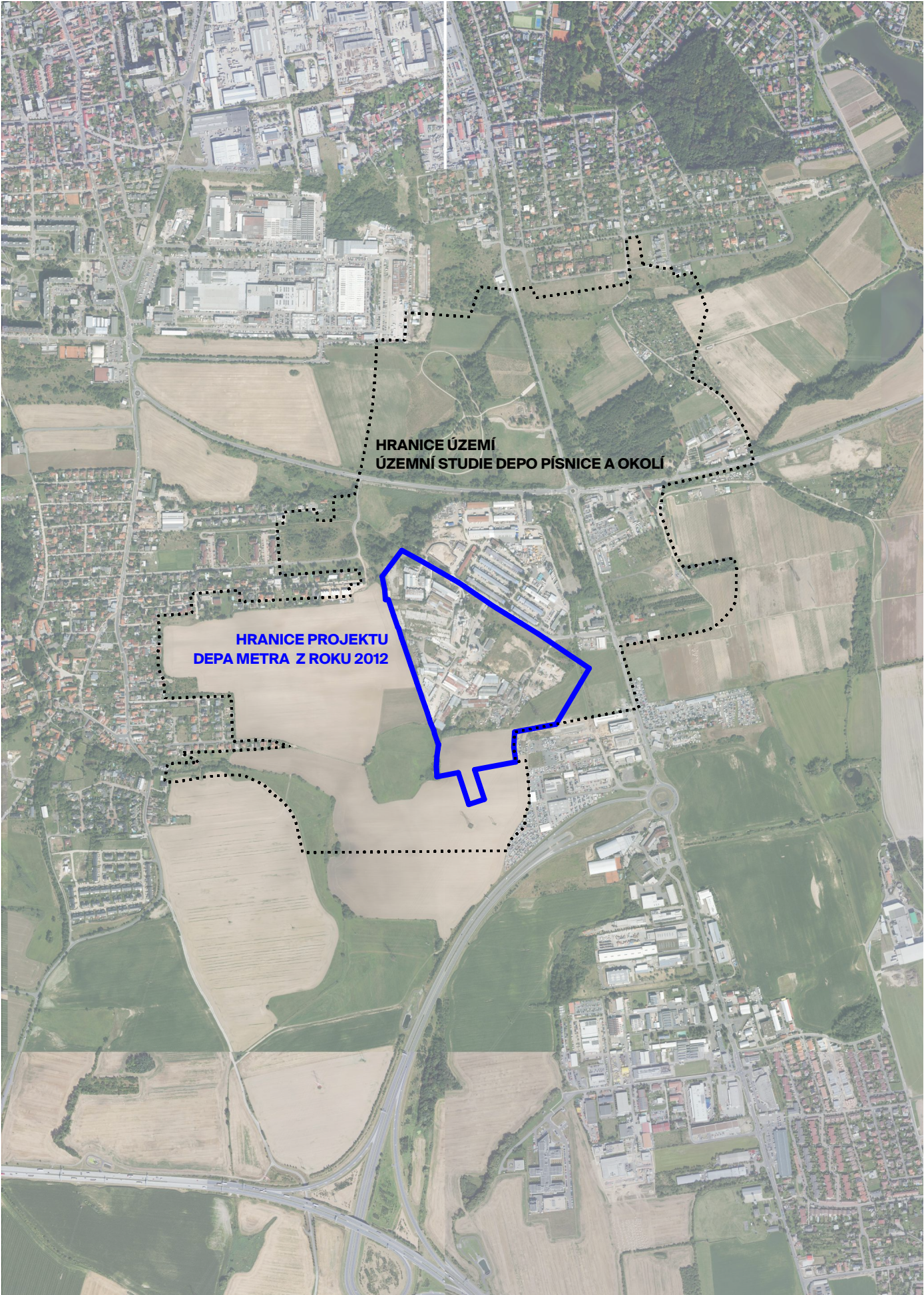
Řešené území studie vychází z původního umístění stanice metra na jižním okraji Prahy, na rozhraní Písnice a Kunratic. Řešené území je zadáním studie rozšířeno na plochu zhruba 163 ha s cílem vytvořit podmínky pro vznik živé městské čtvrti s bydlením,

službami a veřejnými prostranstvími.

V průběhu zpracování studie proběhla řada jednání se zástupci městských institucí, Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Dopravního podniku hl. m. Prahy, společnosti Metroprojekt Praha, ROPID a dalších odborných organizací. Součástí procesu byly také prezentace pro veřejnost, jejichž cílem bylo seznámit obyvatele s návrhem a získat zpětnou vazbu pro další rozpracování studie.







Skladovací a výrobní areály u Vídeňské ulice



Skladovací a výrobní areály u Vídeňské ulice



Skladovací a výrobní areály u Vídeňské ulice



Skladovací a výrobní areály u Vídeňské ulice



Vedení vysokého napětí na jižním okraji řešeného území



Skladovací a výrobní areály u Vídeňské ulice



## 1.1. SOUČASNÉ VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Centrální část řešeného území tvoří produkční areály, převážně velkoplošné haly či rozsáhlé zpevněné plochy. Součástí těchto areálů je výroba betonových směsí apod. Východní část řešeného území je tvořena v současné době nezastavěnými rozvojovými plochami, nyní využívanými pro zemědělství. Západní hranice užšího řešeného území navazuje na obytnou zástavbu Písnice, ze severu jeho hranici tvoří Kunratická spojka.



## 1.2. NEPROSTUPNÉ ÚZEMÍ PRO CYKLISTY A PĚŠÍ

V současné době je území špatně prostupné pro pěší a cyklodopravu, což je dáno především převládající funkcí průmyslových areálů. Neprostupnost krajiny v širším řešeném území je důležité téma místních obyvatel i městských částí. Tato problematika je jedním z hlavních témat návrhové části studie.





# 1.3. PÁTEŘNÍ TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Řešeným územím prochází několik významných tras technické infrastruktury. Přímo skrz užší řešené území prochází páteřní trasa vodovodu, která do metropole přivádí vodu z nádrže Želivky. Dále řešeným územím prochází nadzemní vedení velmi vysokého napětí a páteřní plynovod.

Na protější straně je vložen výřez problémové mapy, která je součástí analytické části územní studie.

LEGENDA

Hranice řešeného území

Hranice KN

Vodní plochy

Hranice bloku

Zpevněné plochy

Nezastavěné plochy

Zemědělské plochy

Přetížené ulice

Plánované komunikace

Cyklotrasy

Metro D

Depo Písnice

Brownfieldy

Pozemky ve vlastnictví města / městských společností

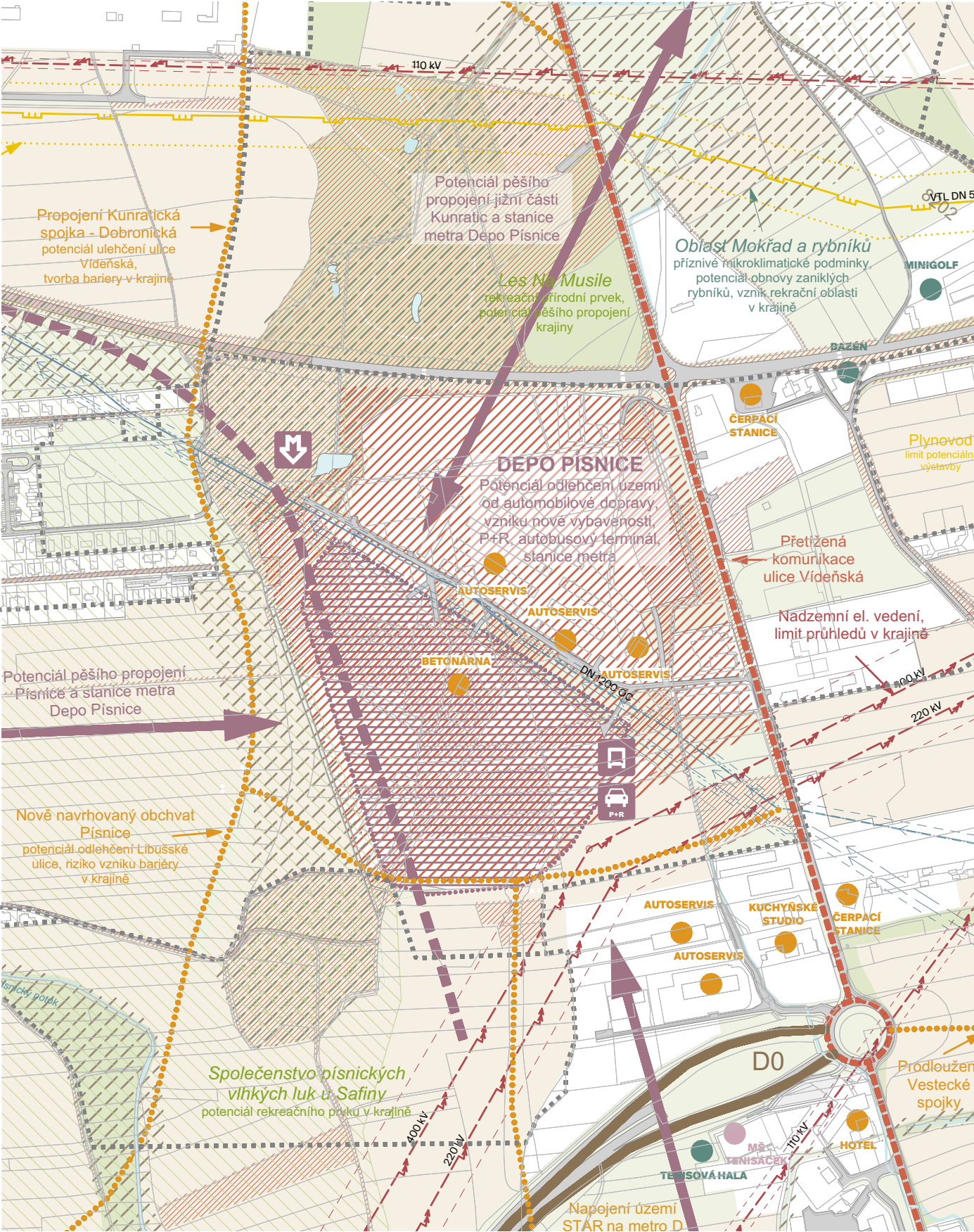
ÚSES

Mokřady

Významné krajinné plochy

Přírodní park Modřanská rokle - Cholupice

## 1.1. PÁTEŘNÍ TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA





## 1.4. VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

Řešené území se nachází mezi několika významnými krajinnými celky. Ze západní strany do něho zasahuje Přírodní park Modřanská rokle – Cholupice. Podél východní hranice území prochází Olšanský potok, okolo kterého se postupně realizuje plán krajinných úprav v rámci koncepce „Zelené páteře obce Vestec“. Dále se zde střídají menší krajinné úpravy se zemědělskou půdou. V severní části širšího řešeného území se nachází les Na Musile, specificky upravená část krajiny v přímém kontaktu s prameništěm místního potoka. V dnešní době je přístupný pouze z ulice Vídeňská a je důležité dále řešit propojení zeleně a obytných zón v návrhové části.

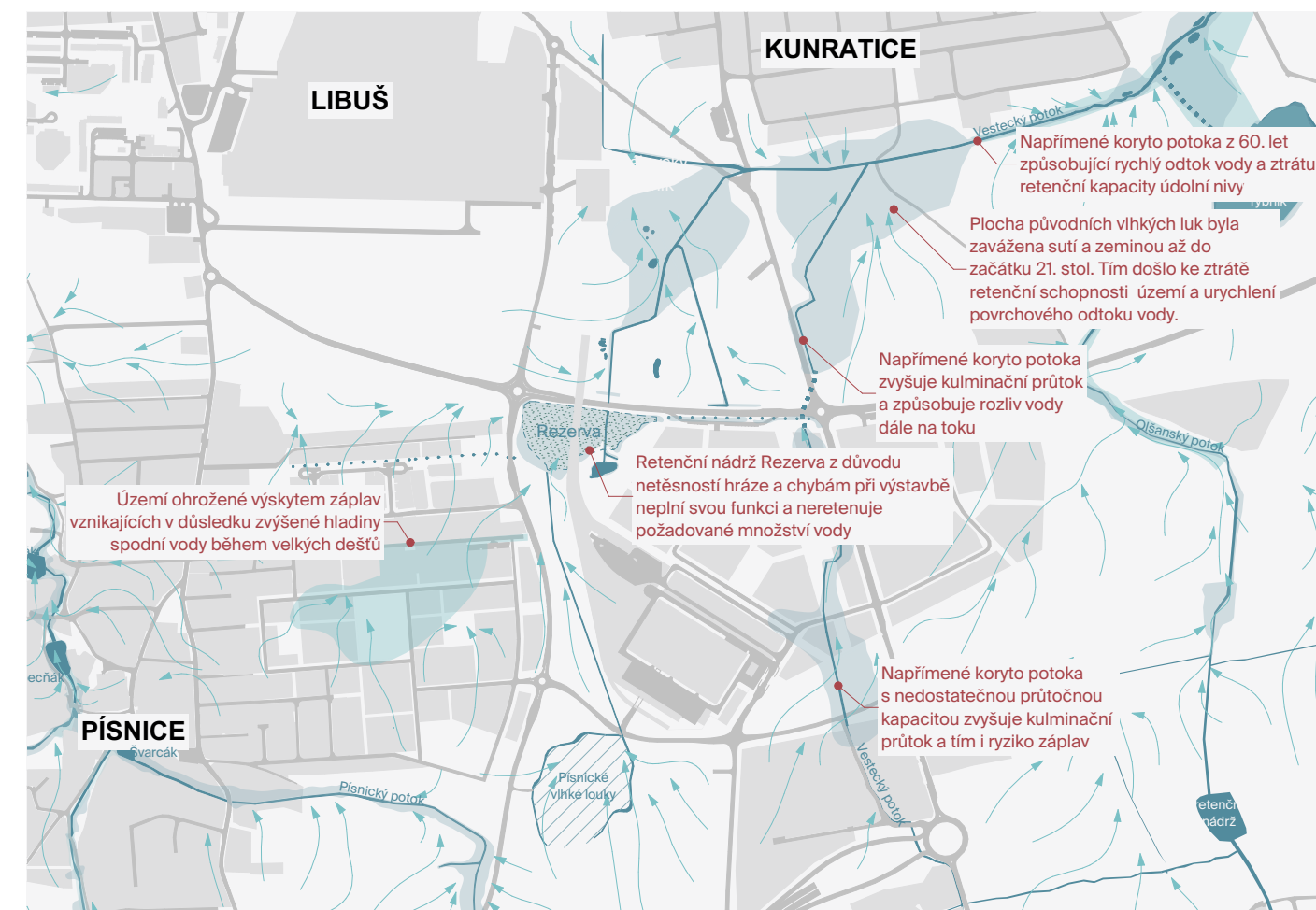
Územní studie pracuje s propojením krajiny v severojižním směru podél plánovaného obchvatu Písnice.



## 1.5. PRAMENIŠTĚ A ZÁPLAVY

V území se nachází prameny vodních toků, což přispívá ke komplikované hydrogeologické situaci zejména z pohledu podzemních staveb. V řešeném území a jeho okolí jsou časté problémy se záplavami v případě intenzivnějších dešťů.

Tyto problémy jsou řešeny sérií konkrétních opatření v hlavní části územní studie.



# 2

2.1.	Dosavadní vývoj projektu – depo na periferii	22
2.2.	Studie stanice Depo Písnice – varianta 1	27
2.3.	Studie stanice Depo Písnice – varianta 2	28
2.4.	Studie stanice Depo Písnice – Varianta 3	29



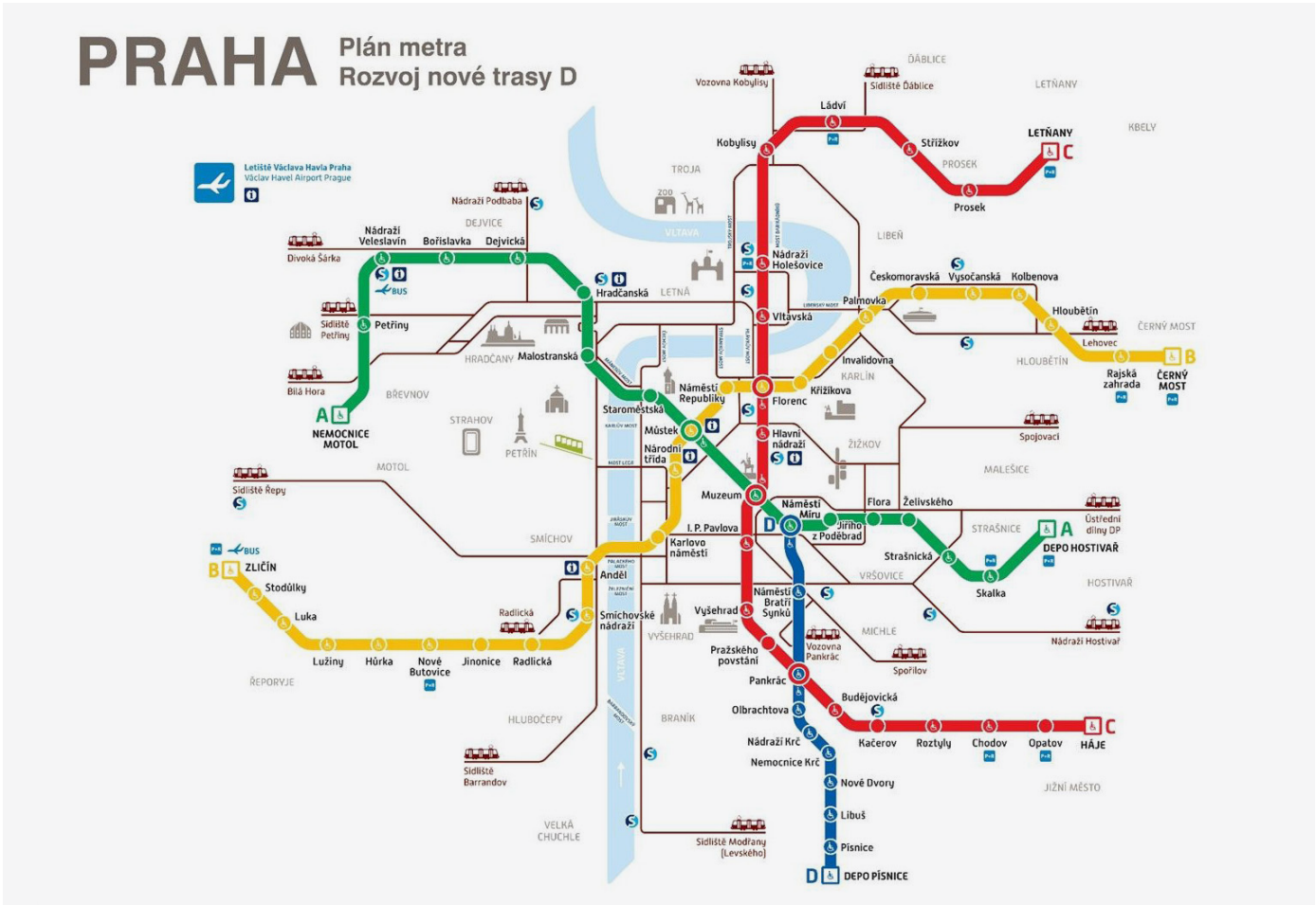
2. DEPO

Hlavní položkou stavebního programu je nové depo linky D pražského metra. Hlavní funkcí této stavby je přirozeně deponování souprav jak v rámci denního, tak především v rámci nočního provozu a v hodinách, kdy je provoz linky zcela přerušen.

Pro návrh jeho umístění je ale klíčové pochopení dalších souvisejících provozů. Část depa slouží pro čištění, údržbu a opravu souprav. Tato místa, kde se dlouhodobě nacházejí pracovníci, mají požadavek na přirozené denní osvětlení. Dále je třeba ve správných vazbách umístit překládací prostory s jeřábovými dráhami, speciální hasičskou zbrojnicí, jiné provozní a administrativní prostory a zejména zkušební dráhu, na které se testují opravené soupravy.

Všechny tyto související provozy a prostory mají svá specifika a limity. V rámci přípravy projektu proběhla prohlídka Depa Kačerov, při které byly pořízeny referenční fotografie uvedené na protější straně.

Veškeré varianty řešení byly průběžně konzultovány se zpracovatelem původního projektu Depa Písnice (Metroprojekt Praha a.s.) a zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy.



Depo Kačerov – hala remizování



Depo – jeřábová dráha



Depo – hala údržby



Depo – zásobovací kolej



Depo – hasičská stanice



Depo – oplocení zkušební koleje



Depo – myčka



## 2.1. DOSAVADNÍ VÝVOJ PROJEKTU – DEPO NA PERIFERII

Depo Písnice má z roku 2012 zpracovaný projekt v úrovni dokumentace pro územní rozhodnutí. Tato dokumentace řešila záměr depa a jeho zázemí spolu s konečnou stanicí linky D, parkovištěm P+R a autobusovým terminálem jakožto přestupní uzel umístěný na periferii Prahy bez jiné navazující zástavby.

V následujících letech probíhaly na úrovni města a Dopravního podniku úvahy o možné výstavbě v okolí konečné stanice. Cílem je umožnit polyfunkční výstavbu v pěší dostupnosti od velkokapacitní dopravní infrastruktury a naplno tak využít její potenciál.

Tyto úvahy vedly ke zpracování studie (2019), která na prostoru v bezprostředním okolí stanice a depa umisťovala několik bloků potenciální výstavby.

V roce 2023 byla Odborem územního rozvoje MHMP zadána Územní studie Depo Písnice a okolí s cílem navrhnout v okolí depa novou městskou čtvrť, která má na rozdíl od studie z roku 2019 rozšířené řešené území na okolí depa a může tak pracovat se zástavbou okolo metra i s širším krajinným kontextem. Tato publikace je přílohou zmíněné územní studie.

Původní projekt z roku 2012, respektive i následná studie byly podkladem pro územní studii. Varianty nového řešení vycházejí ze stejného stavebního programu a prostorových vazeb dřívějších dokumentací. Případné odchylky od původního programu byly konzultovány a schváleny zpracovatelem původního projektu (Metroprojekt Praha a.s.) a zástupci Dopravního podniku hl. m. Prahy.

V projektu pro územní rozhodnutí bylo depo umístěno v prostoru dnešních skladovacích a výrobních areálů jižně od koridoru páteřního vodovodu. Na střeše depa byla umístěna hlavní kapacita parkoviště P+R.

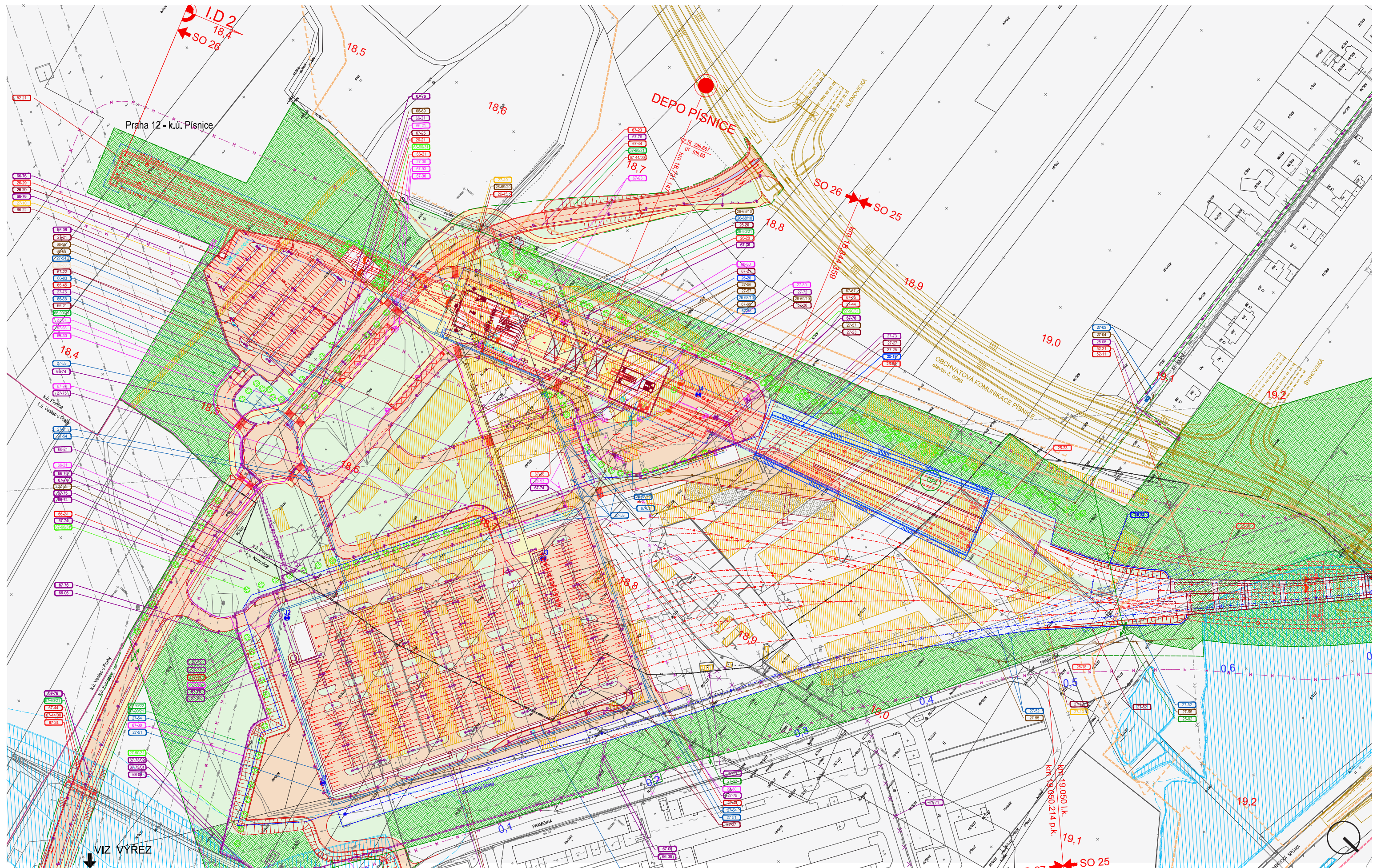
Stanice metra byla umístěna jihovýchodním směrem od depa jakožto samostatný objekt, okolo kterého byly navrženy zastávky a odstavy autobusů.

Důležité je upozornit na přejezd vlaků mezi stanicí metra a depem. V řešeném území je svažující se terén, v jehož nejnižším bodě se uvažuje příjezd vlaků tunelem od předposlední stanice Písnice. Vlaky v první řadě zajíždějí do podzemní stanice a následně přejíždějí do depa, které je třeba z různých důvodů (mj. přístup denního světla pro opravy vozů) uvažovat na povrchu. Přejezd mezi stanicí a depem byl proto uvažován v podobě estakády (mostní konstrukce), která překonává plánovaný obchvat Písnice a zasahuje až do bezprostřední blízkosti rodinných domů na kraji obce, což je zřejmé z výkresů na následujících stranách.



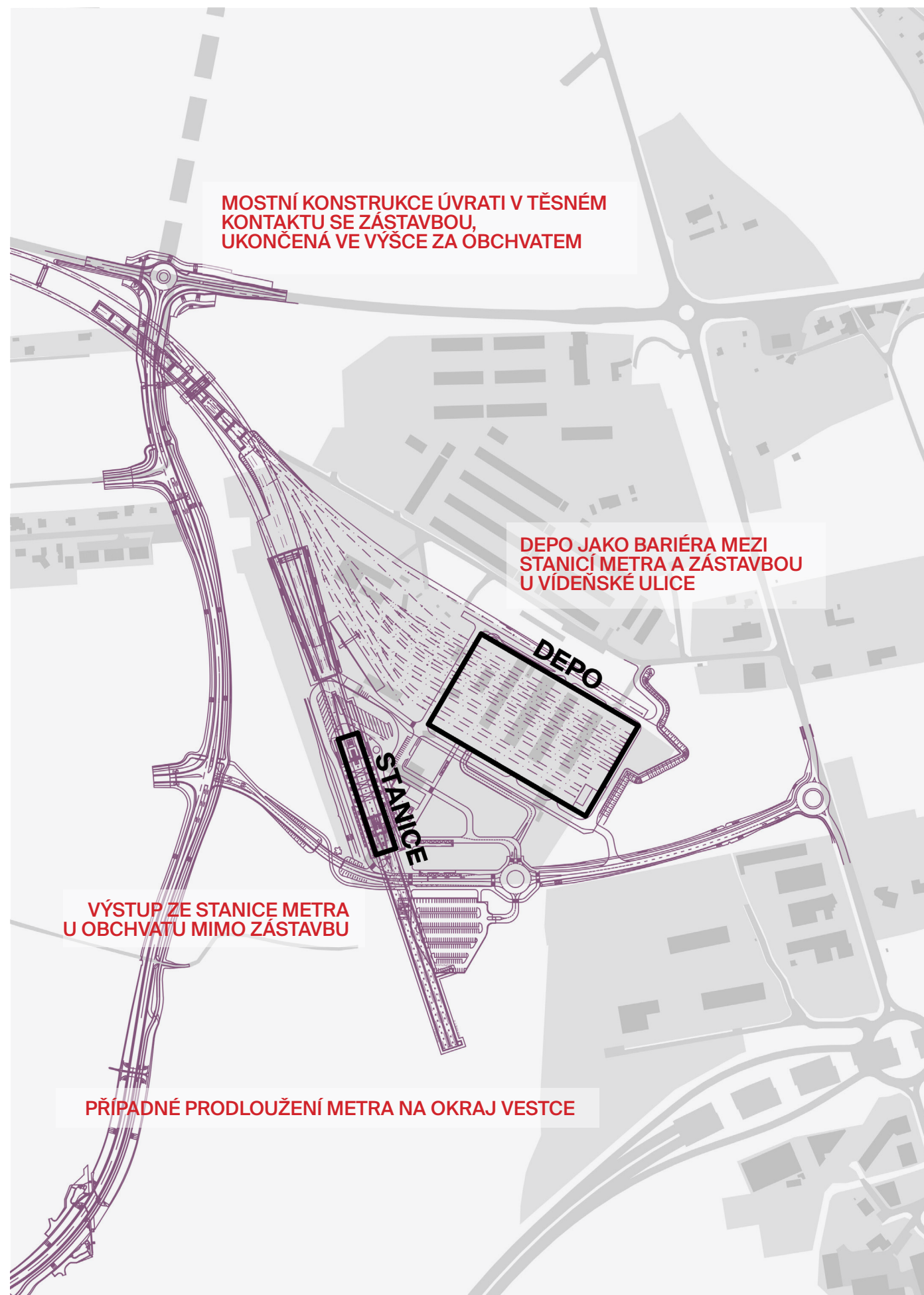
Metroprojekt, Studie stanice Depo Písnice – varianta z DUR 2012





Metroprojekt, Depo Písnice – projekt DUR 2012

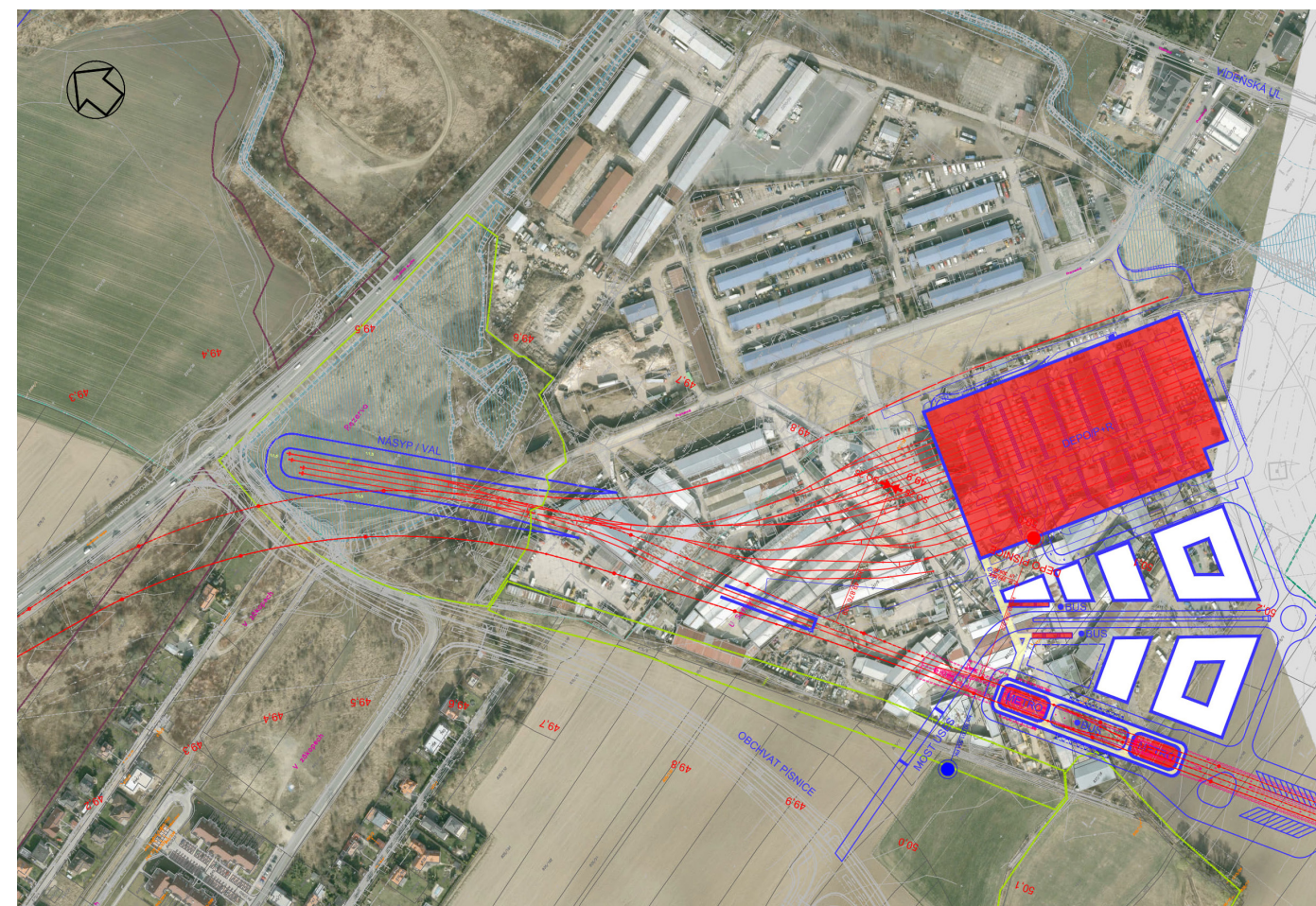
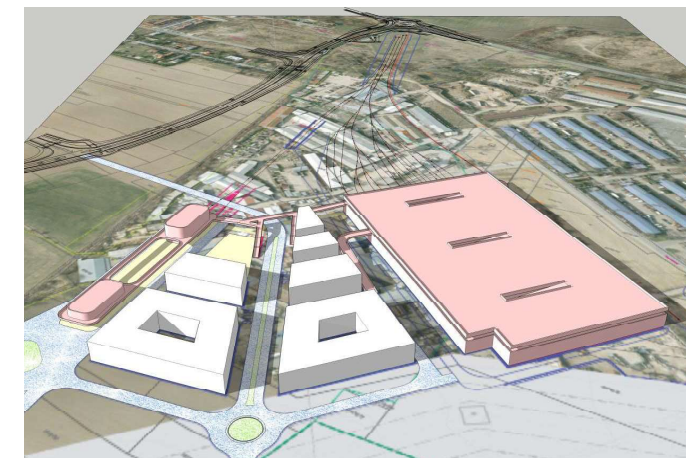
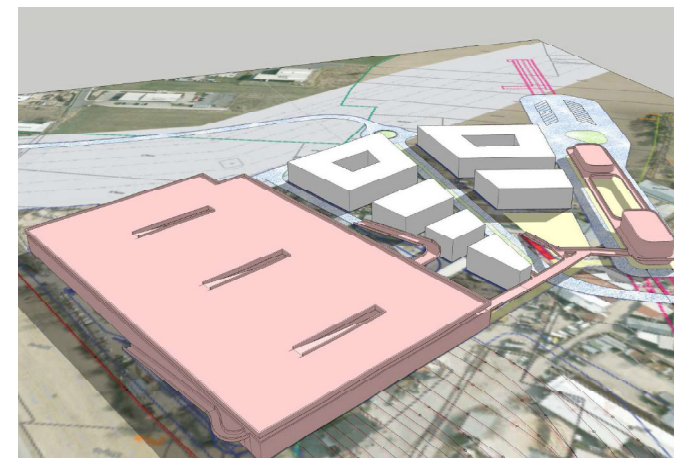




Dopravní terminál  
původní projekt z roku 2012

## 2.2. STUDIE STANICE DEPO PÍSNICE 2019 – VARIANTA 1

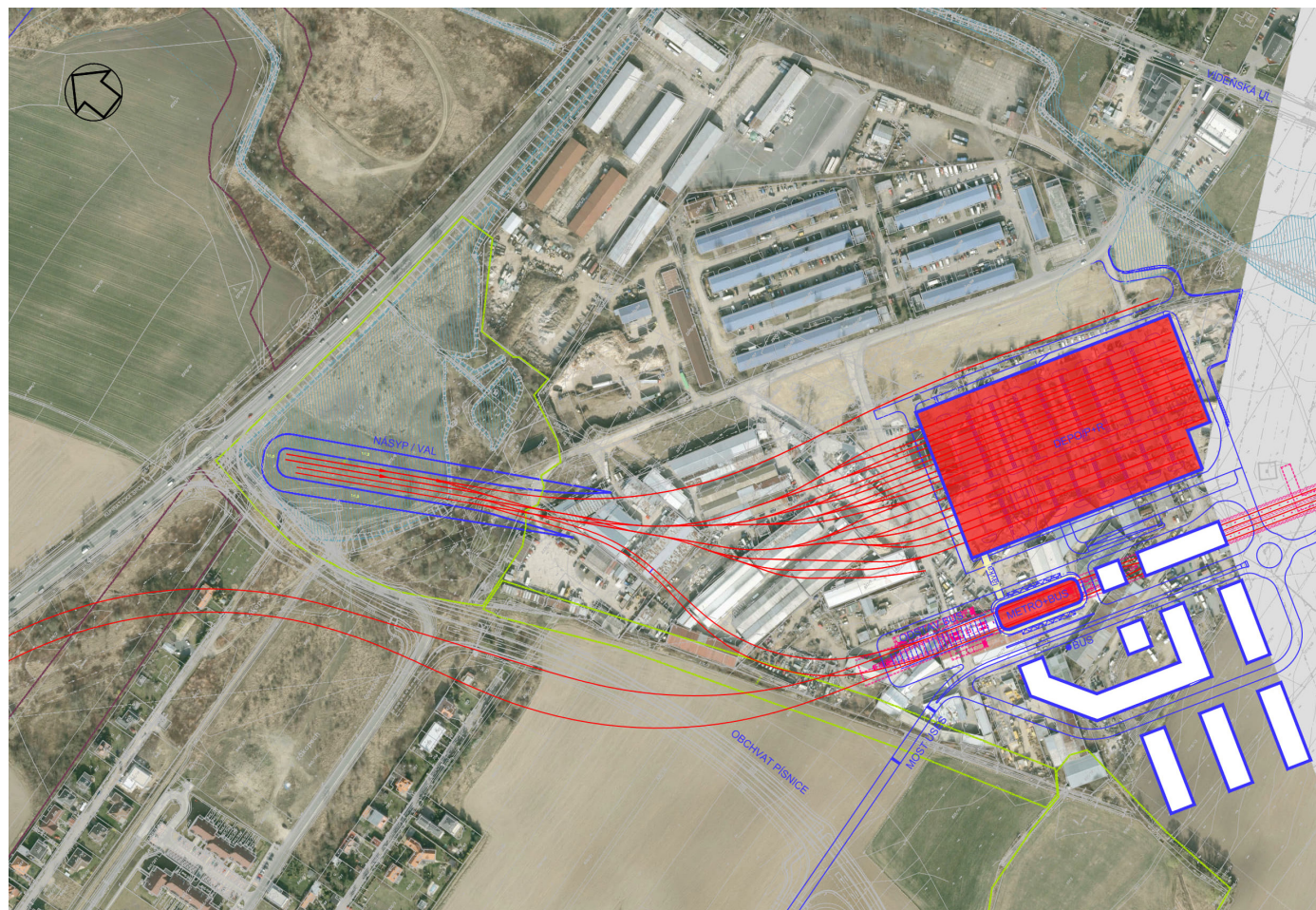
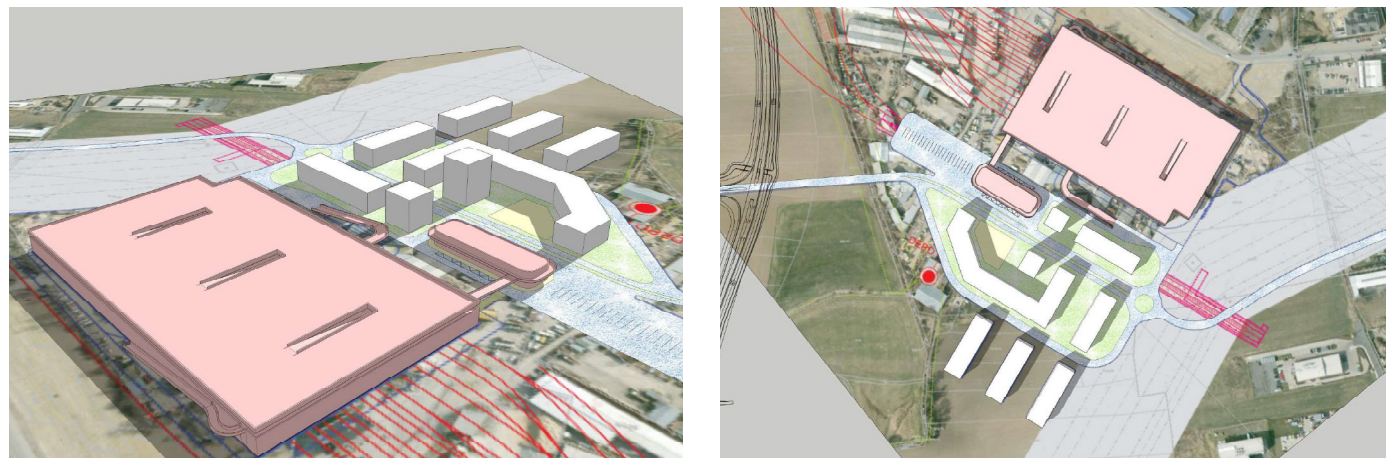
Studie z roku 2019 pracovala v první variantě s tím, že mezi stanicí metra a depo umístí několik bloků zástavby.





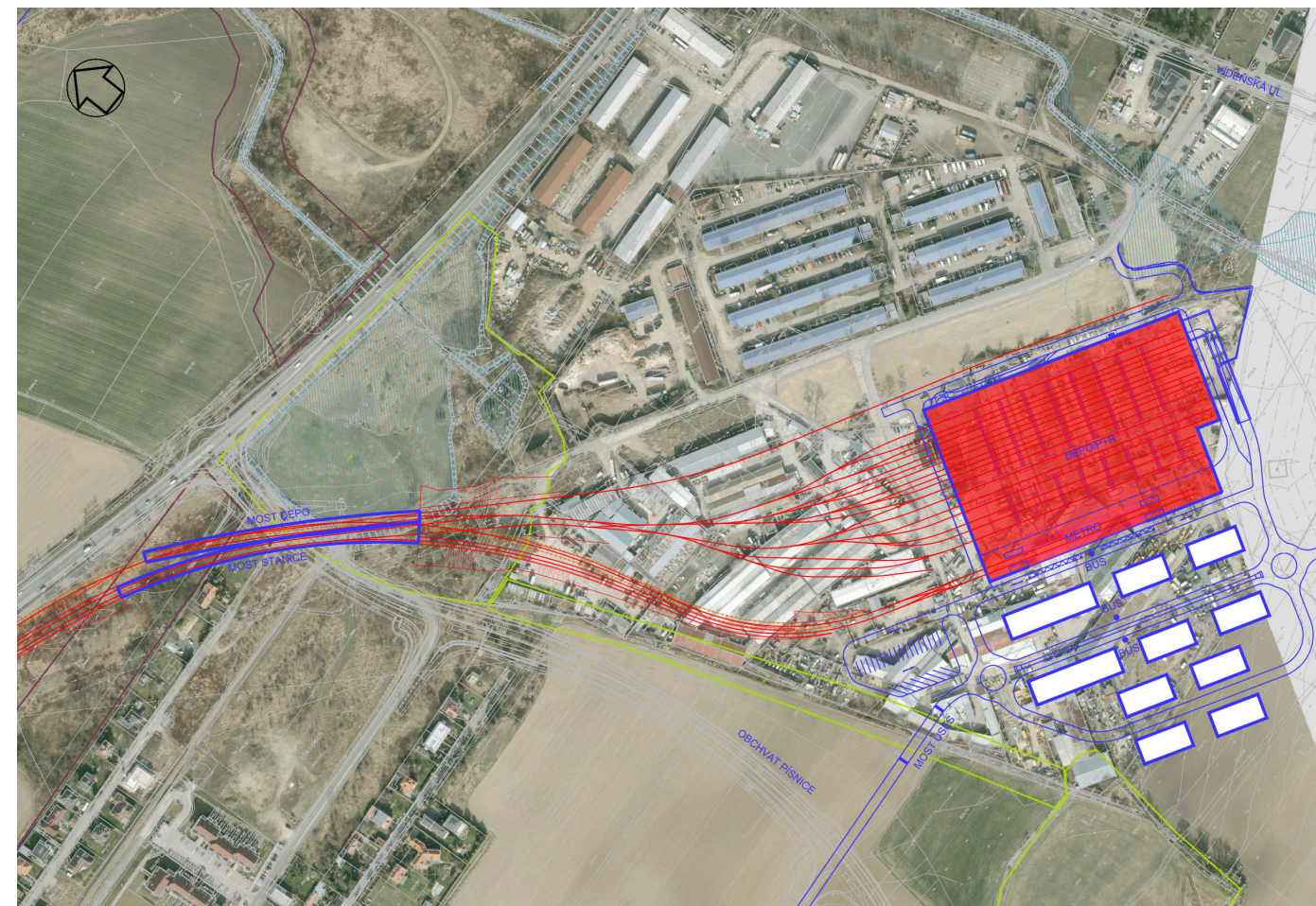
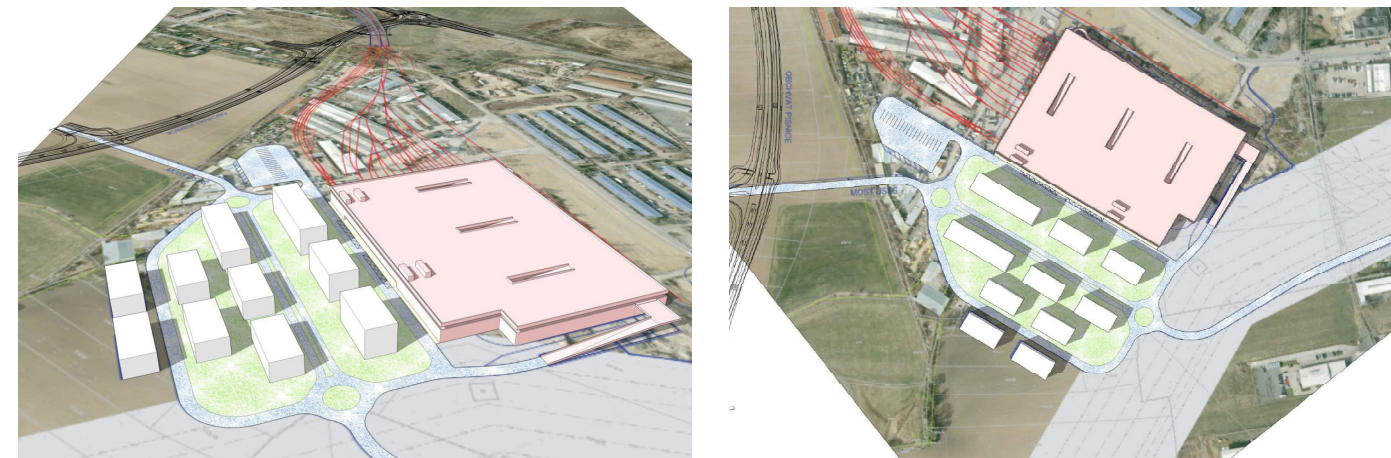
## 2.3. STUDIE STANICE DEPO PÍSNICE 2019 – VARIANTA 2

Druhá varianta pracovala s posunutím stanice blíže k depu a doplnění zástavby od stanice směrem na jihozápad.

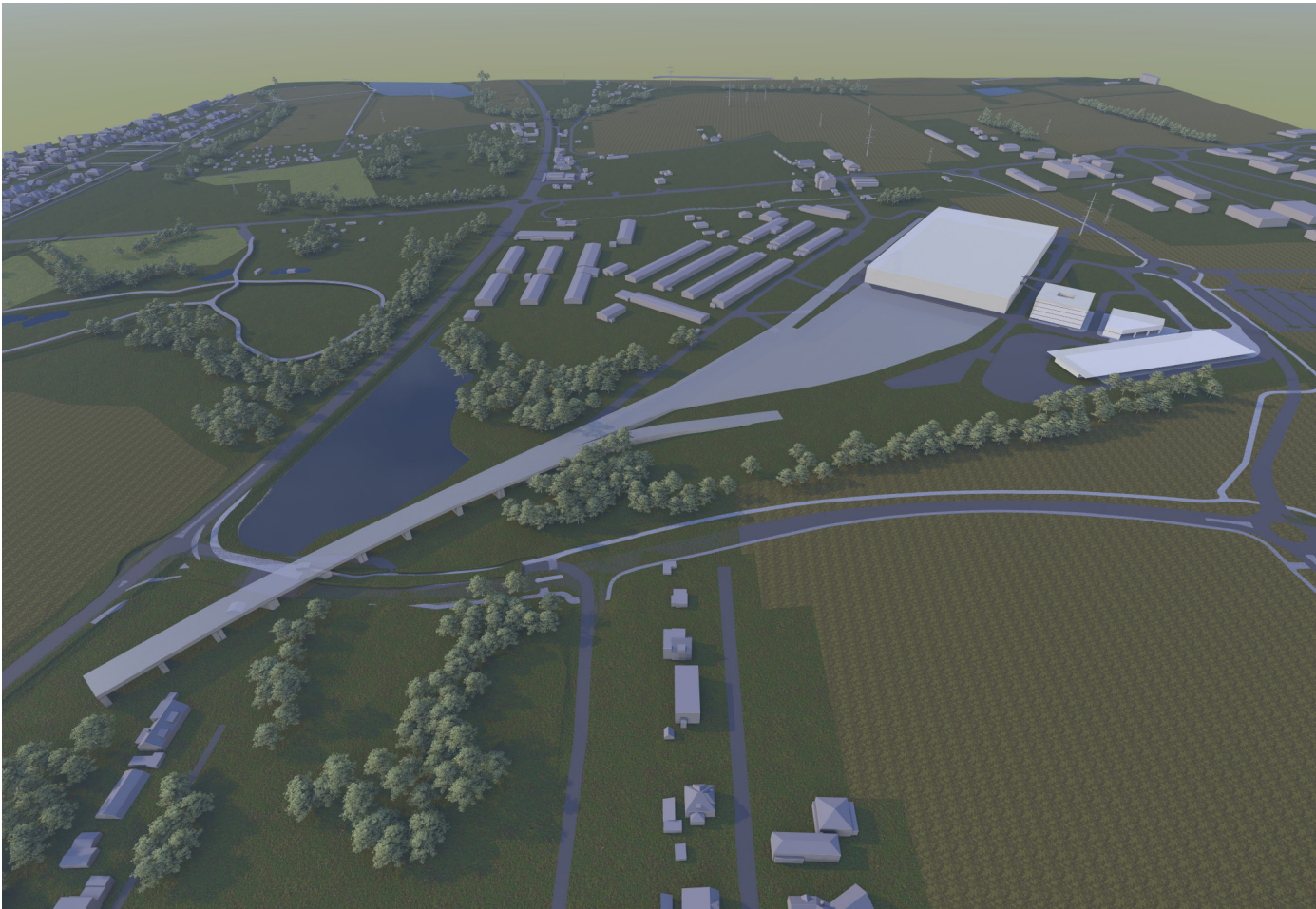


## 2.4. STUDIE STANICE DEPO PÍSNICE 2019 – VARIANTA 3

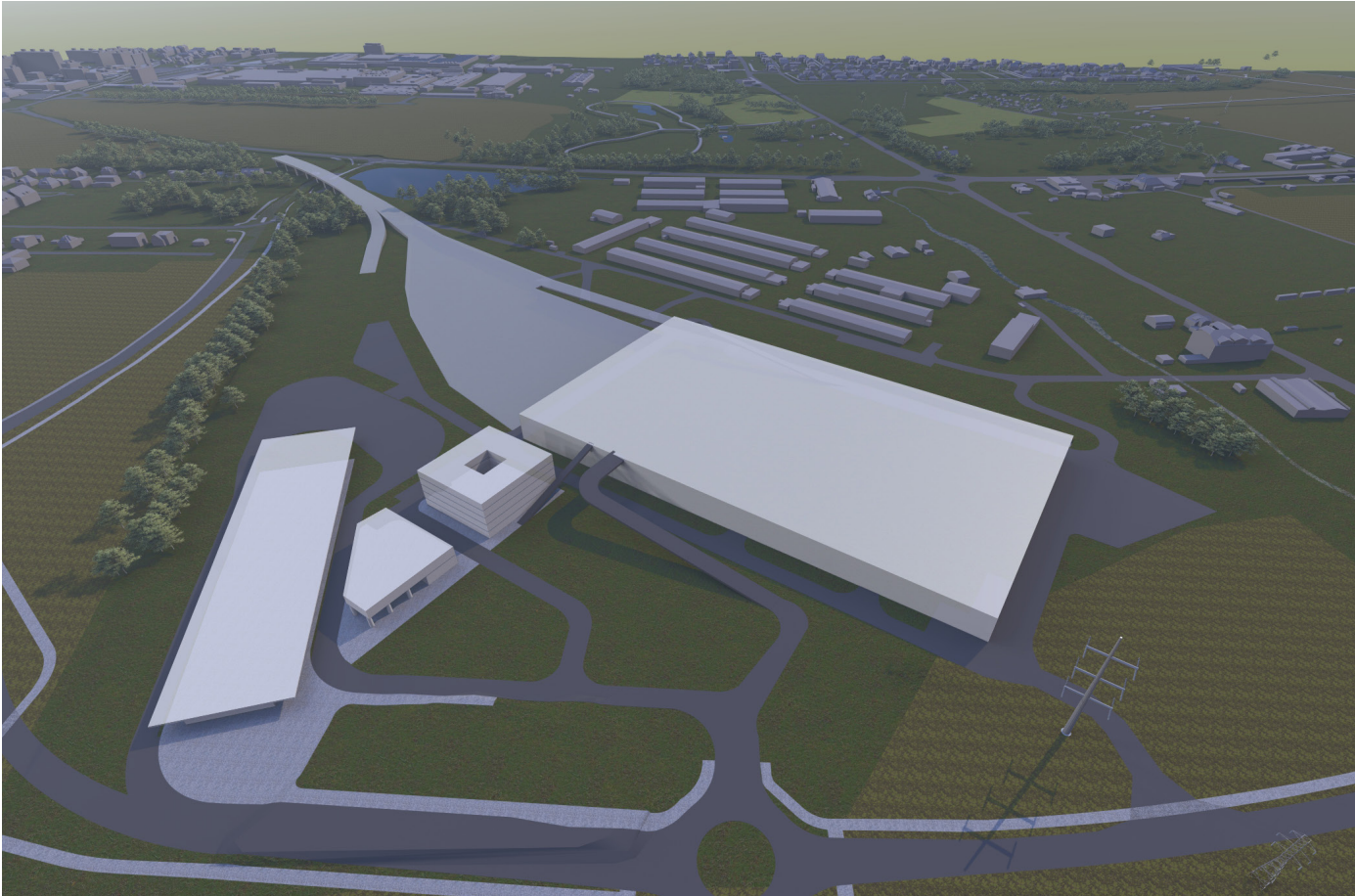
Třetí varianta pracovala se spojením stanice a depa do jednoho objektu. Zástavba měla vzniknout v podobě solitérních objektů na straně stanice.







Estakáda – původní projekt DUR 2012



Depo, dopravní terminál a estakáda – původní projekt DUR 2012

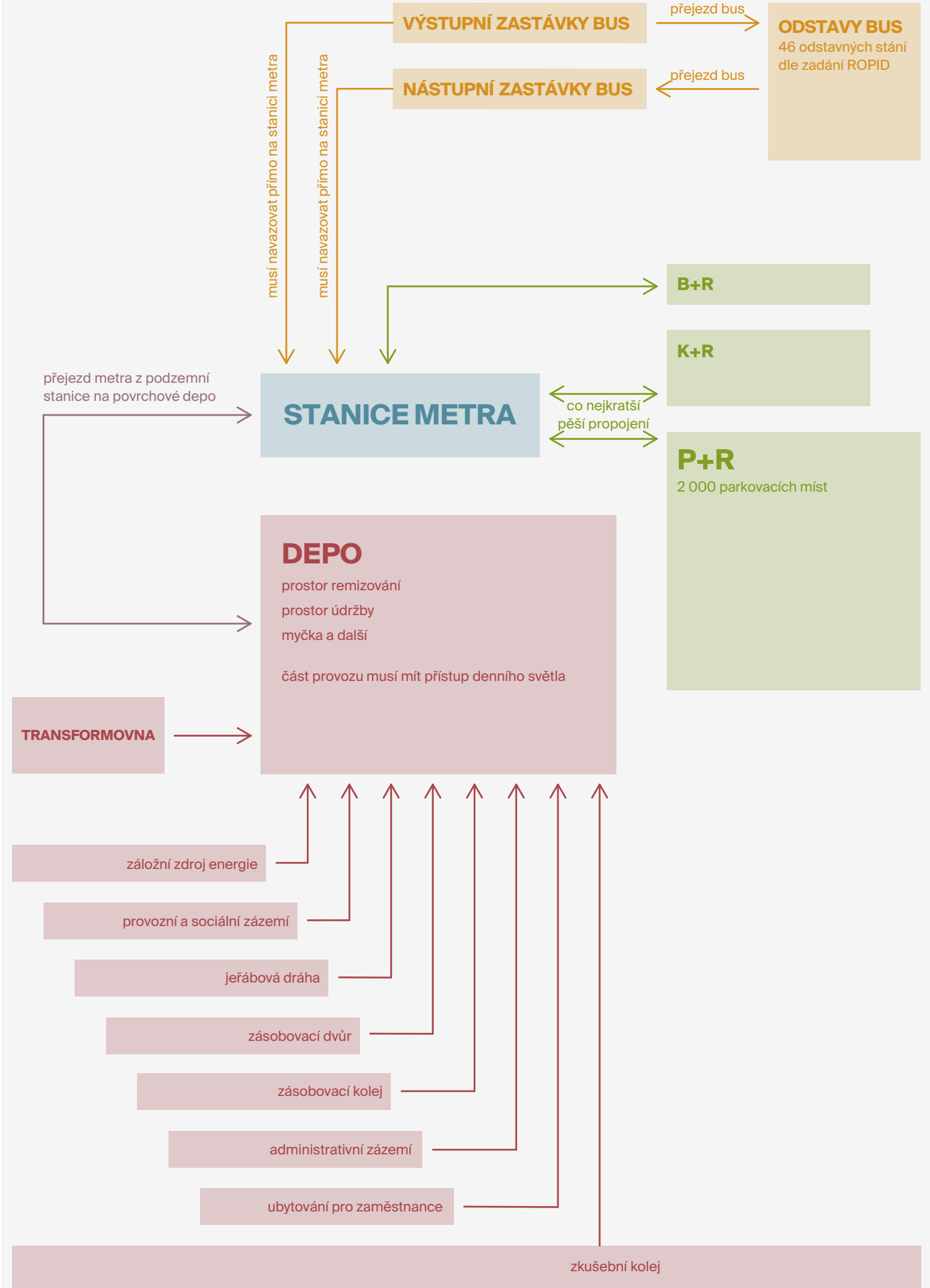
3



### 3. STAVEBNÍ PROGRAM TERMINÁLU

Celý dopravní terminál včetně depa má mnoho vzájemně provázaných prostorů a provozů se specifickými požadavky, které ovlivňují výsledné urbanistické řešení. Při návrhu byly tyto souvislosti pravidelně konzultovány se zástupci Dopravního podniku a Metroprojektu. Schéma na této stránce ukazuje ve velmi zjednodušené formě hlavní stavební program, jeho vazby a požadavky, které byly důležité při výběru nejvhodnější varianty návrhu.

### 3. BLOKOVÉ SCHÉMA DOPRAVNÍHO TERMINÁLU



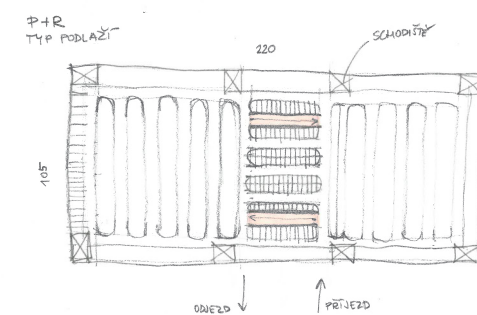
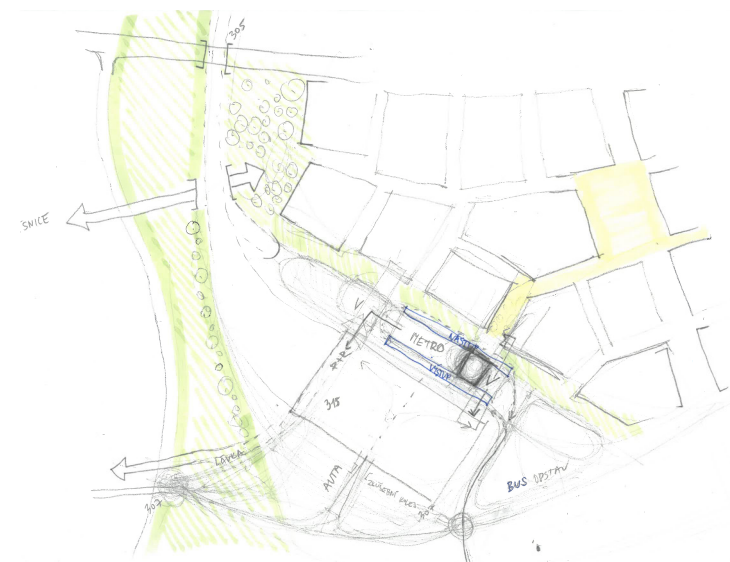
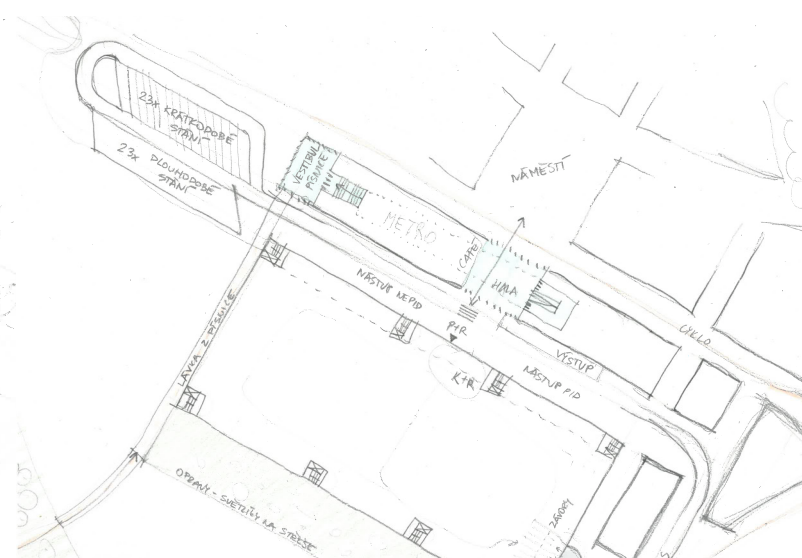
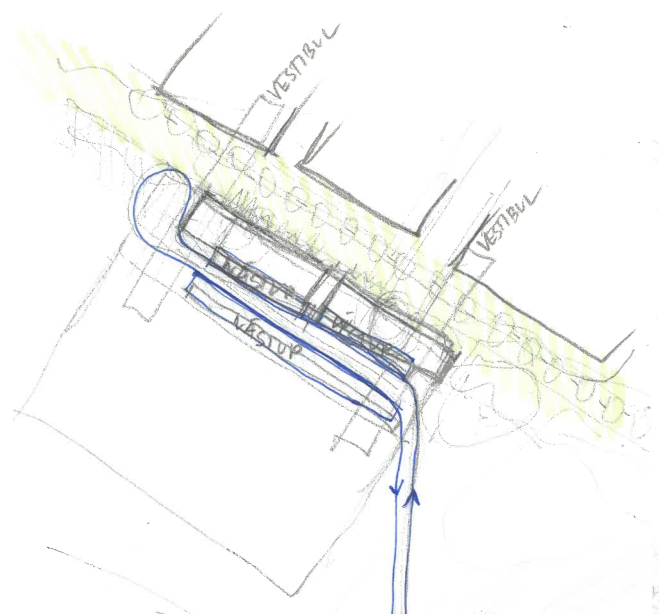
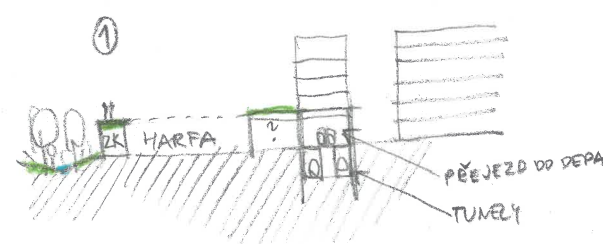
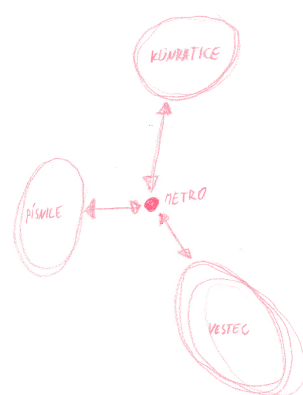
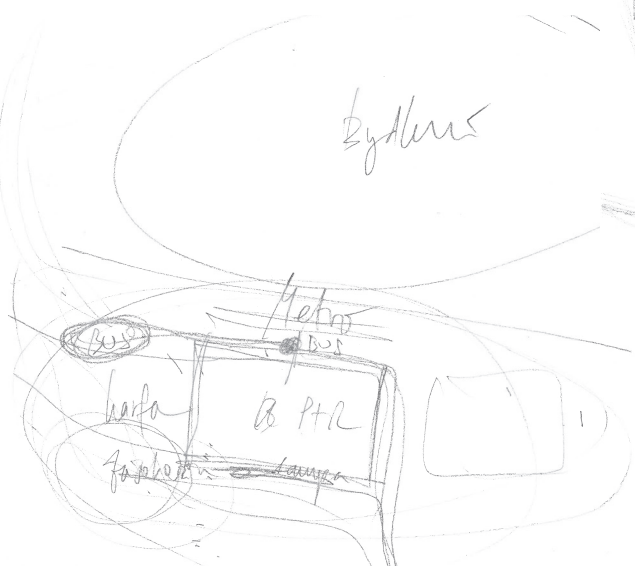
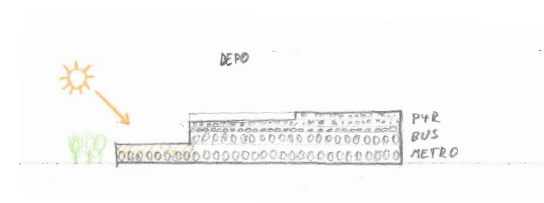
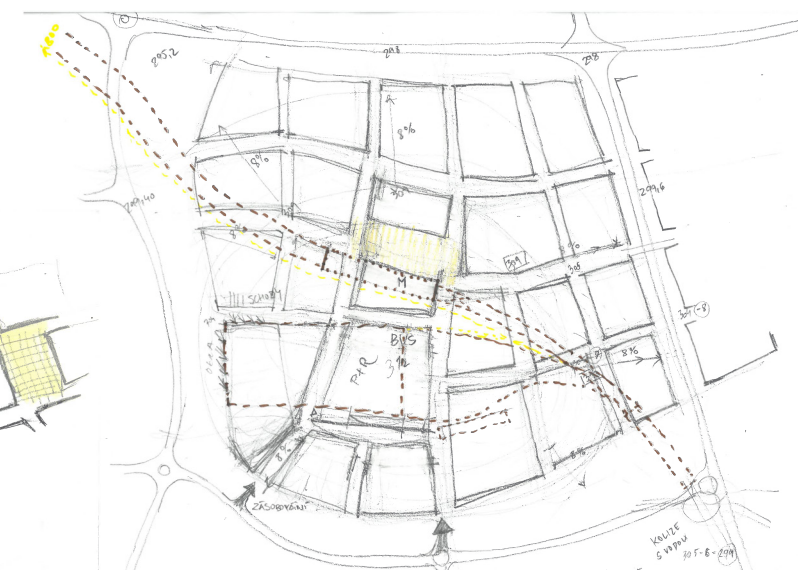
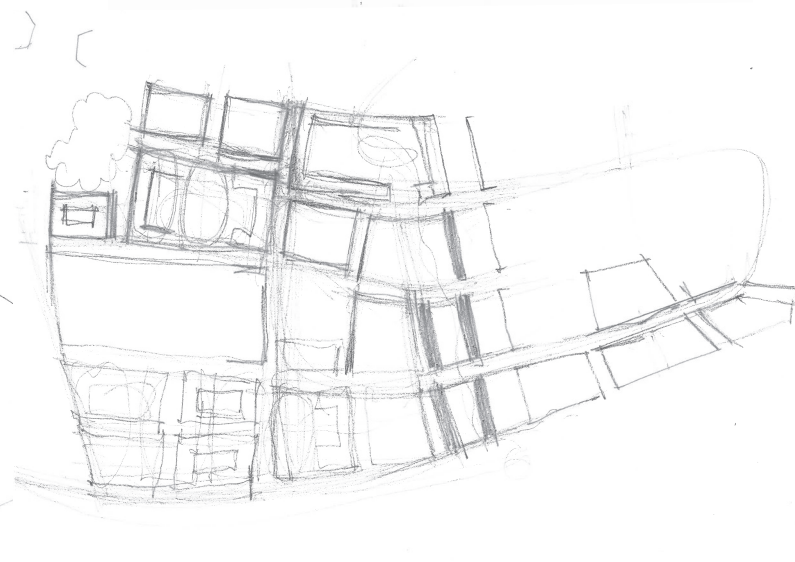
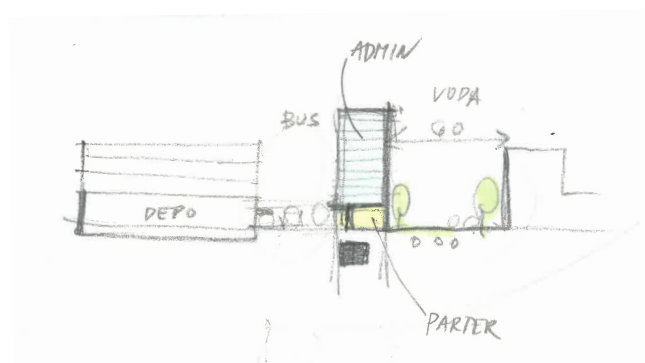
4

4.1.	Varianta 1	42
4.2.	Varianta 2	43
4.3.	Varianta 3	44
4.4.	Varianta 4	45
4.5.	Varianta 5	46
4.6.	Varianta 6	47
4.7.	Varianta 7	48
4.8.	Varianta 8	49
4.9.	Varianta 9	50
4.10.	Varianta 10	51
4.11.	Varianta 11 (zvolená varianta)	52

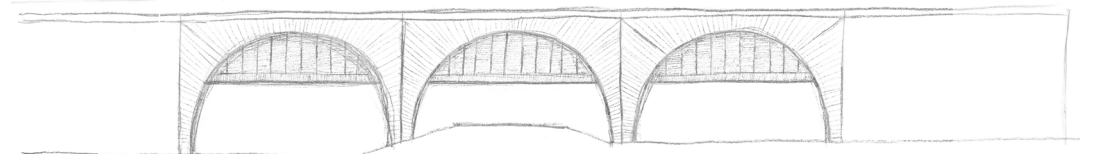
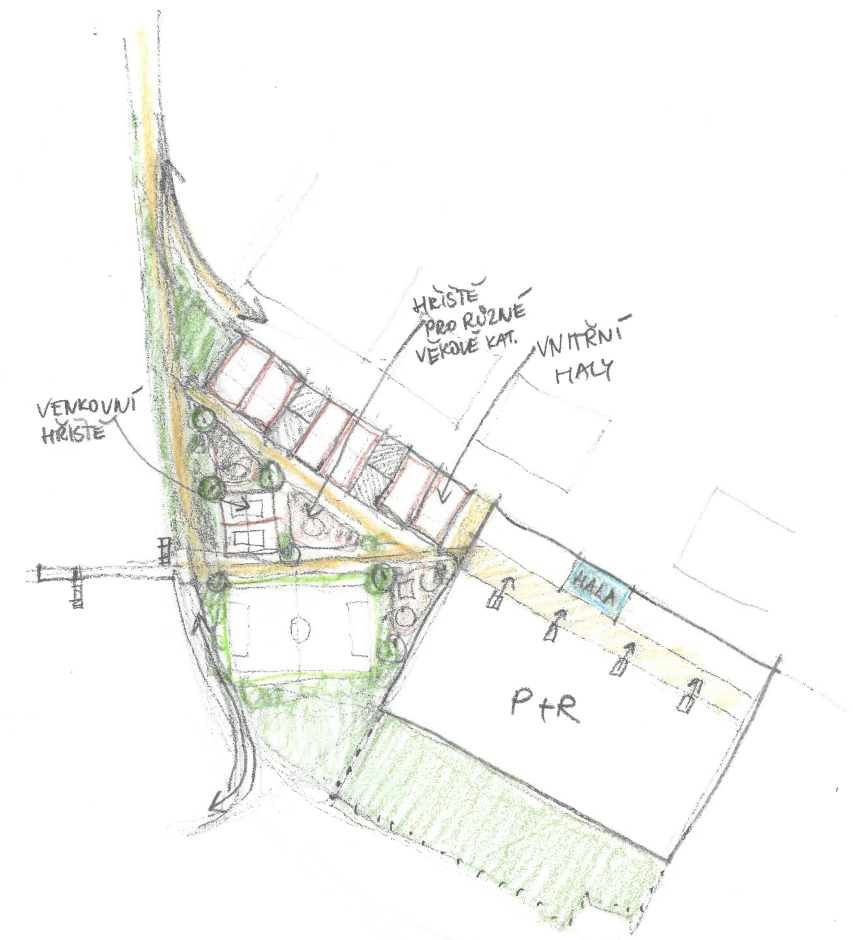
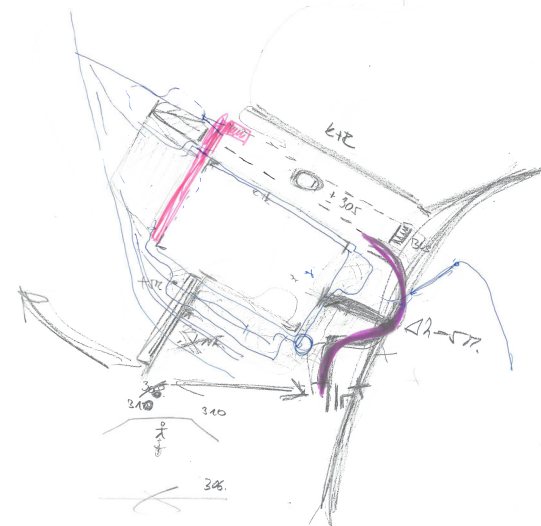
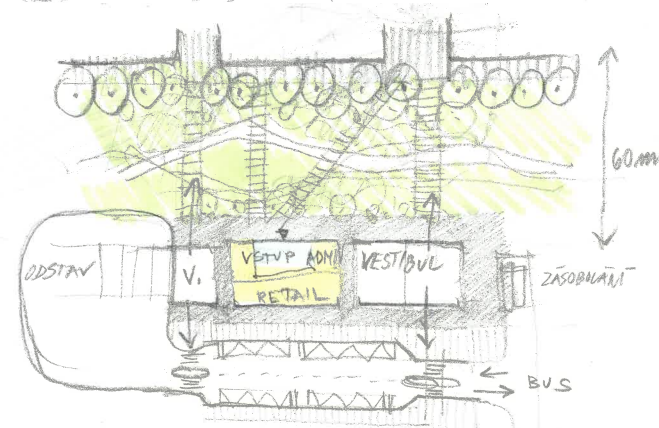
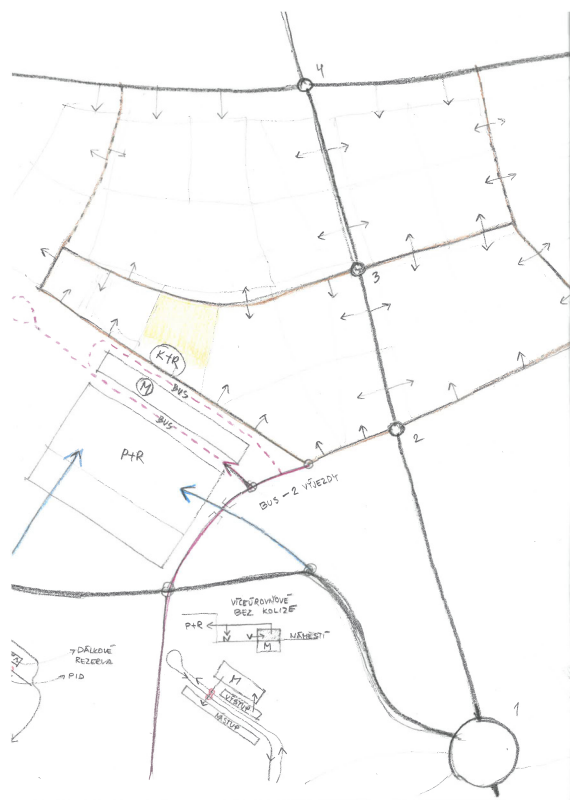
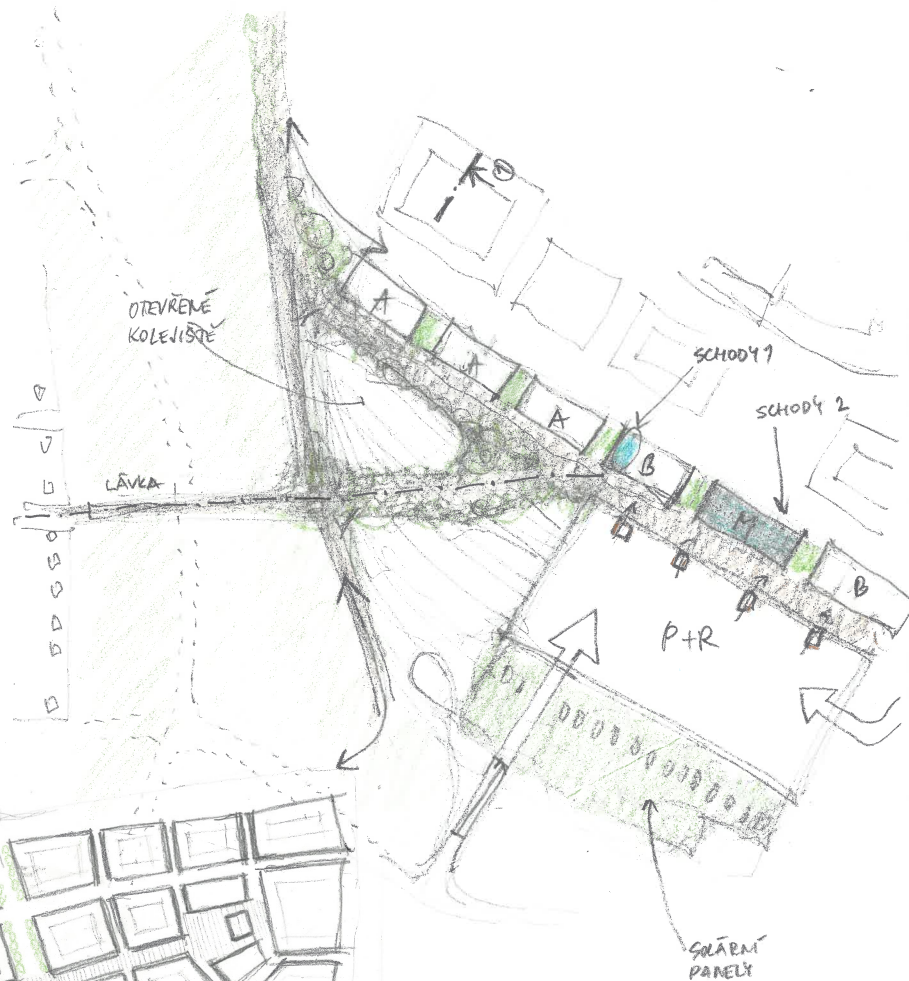
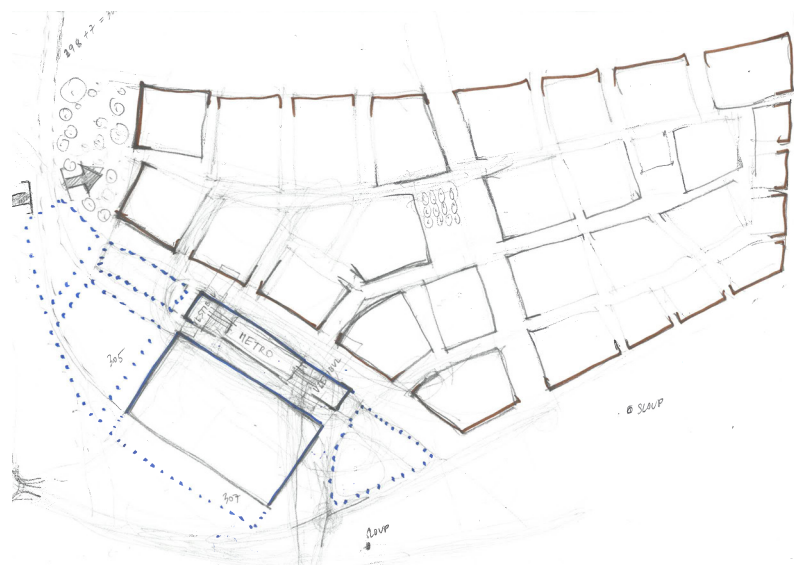


## 4. PRACOVNÍ VARIANTY NÁVRHU

V rámci územní studie bylo prověřeno více než dvacet variant uspořádání stanice metra, depa a ostatních provozů dopravního terminálu. Vybrané varianty byly prověřovány ve spolupráci s projektanty společnosti Metroprojekt Praha a.s. (autor původní dokumentace). Některé z podrobněji prověřovaných variant jsou uvedeny v této kapitole.



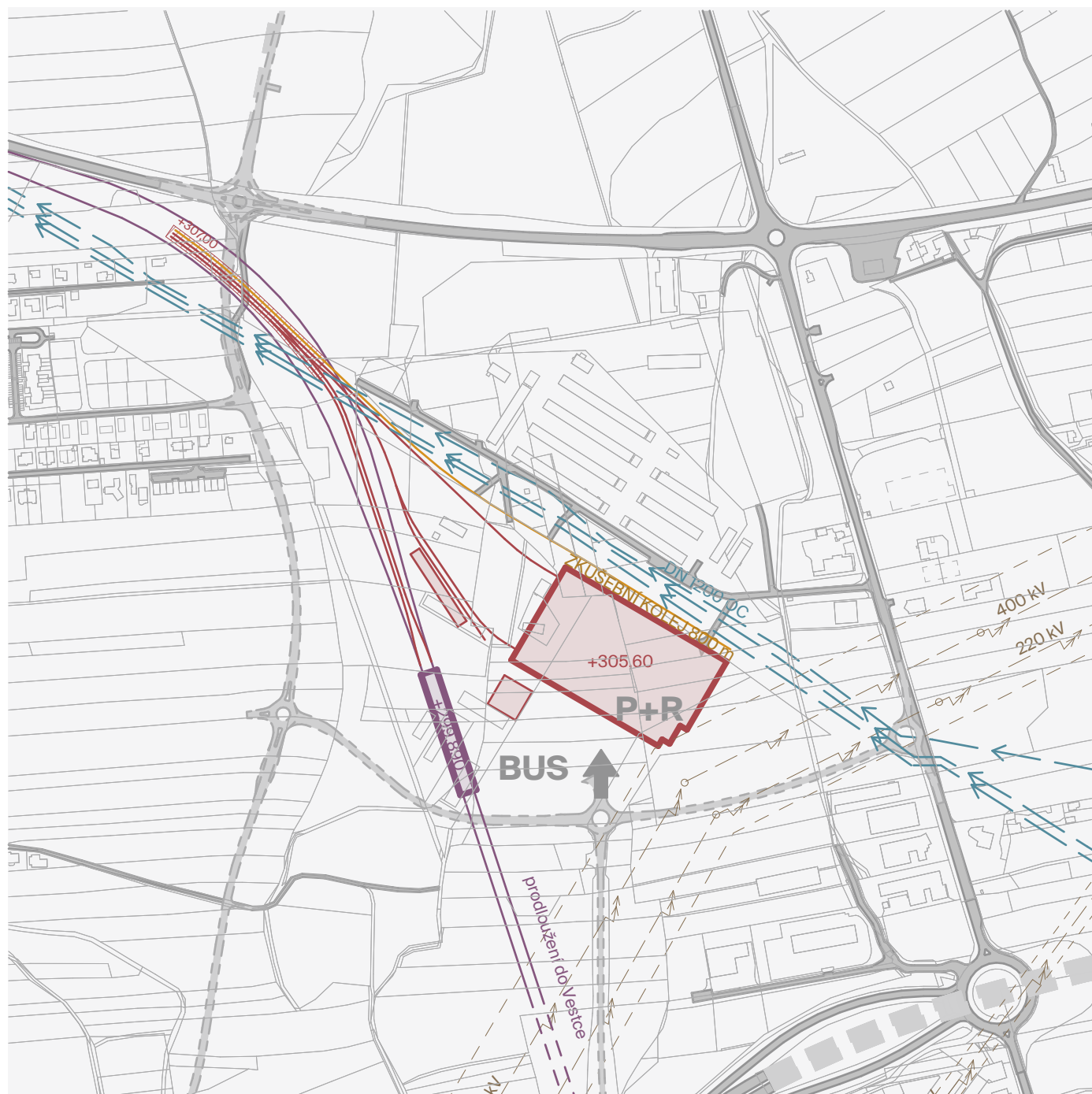






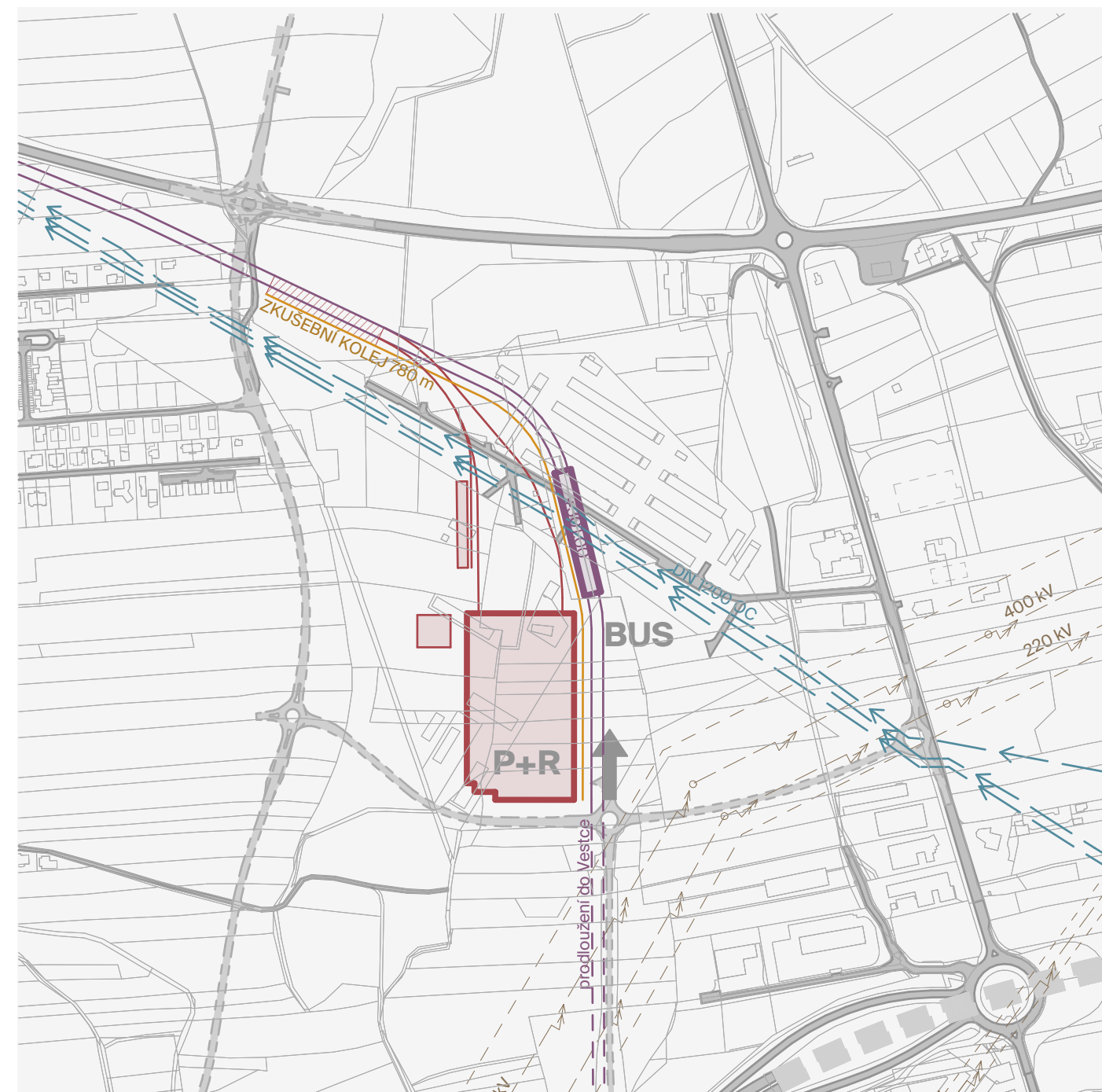
#### 4.1. VARIANTA 1

Uspořádání stanice a depa po vzoru původního projektu DUR je velmi problematické za předpokladu, že se snažíme stanici metra začlenit do městské zástavby. Stanice se v tomto případě nachází na hraně zastavitelných ploch území a od potenciální zástavby je oddělená depem a jeho provozem.



## 4.2. VARIANTA 2

Výhodou této varianty je umístění stanice v centru, kdy depo je na okraji zástavby a přejezd do depa je umístěn pod obchvatem. Nevýhodou je nákladná přeložka vodovodního přívaděče a nutnost zapuštění depa do terénu.

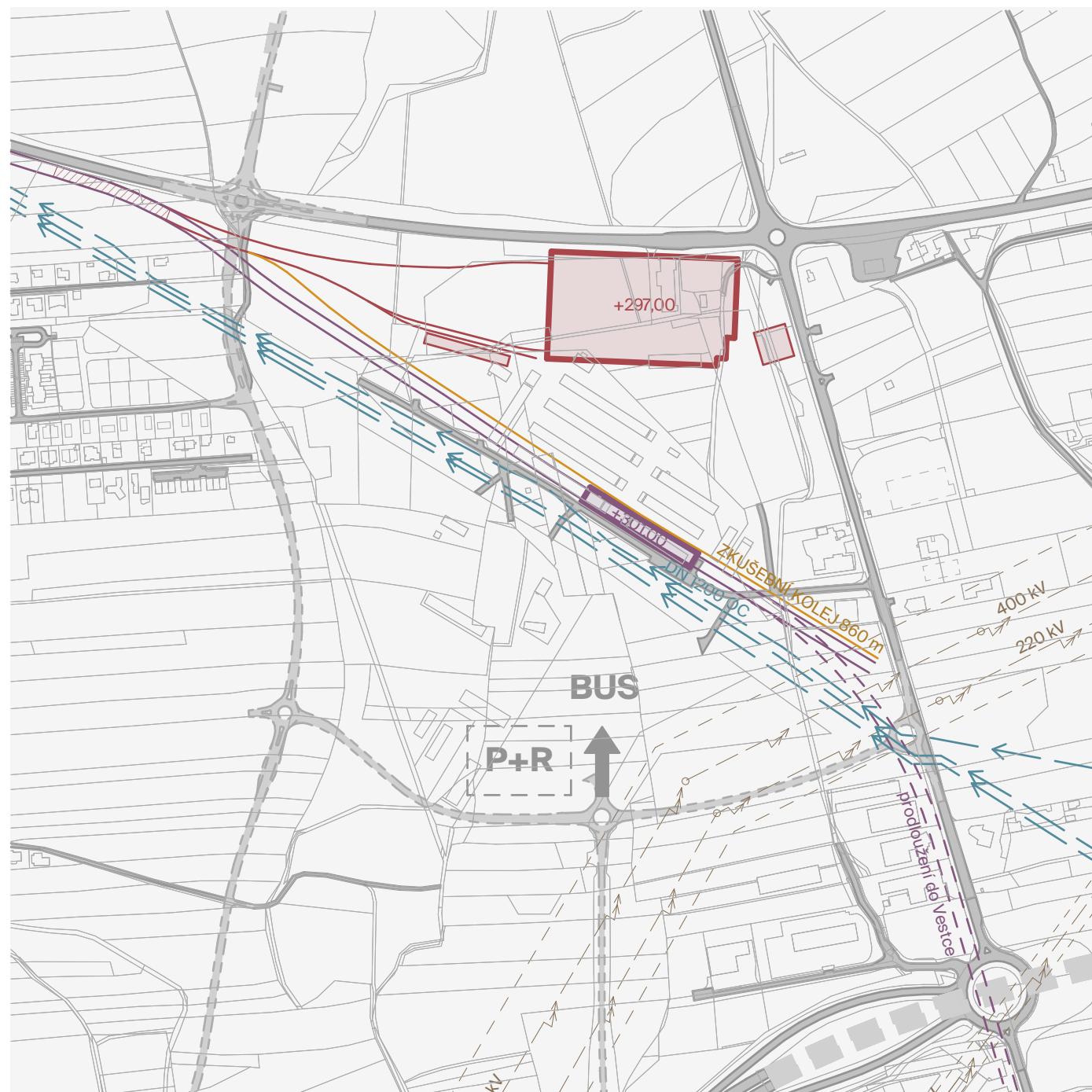




## 4.3. VARIANTA 3

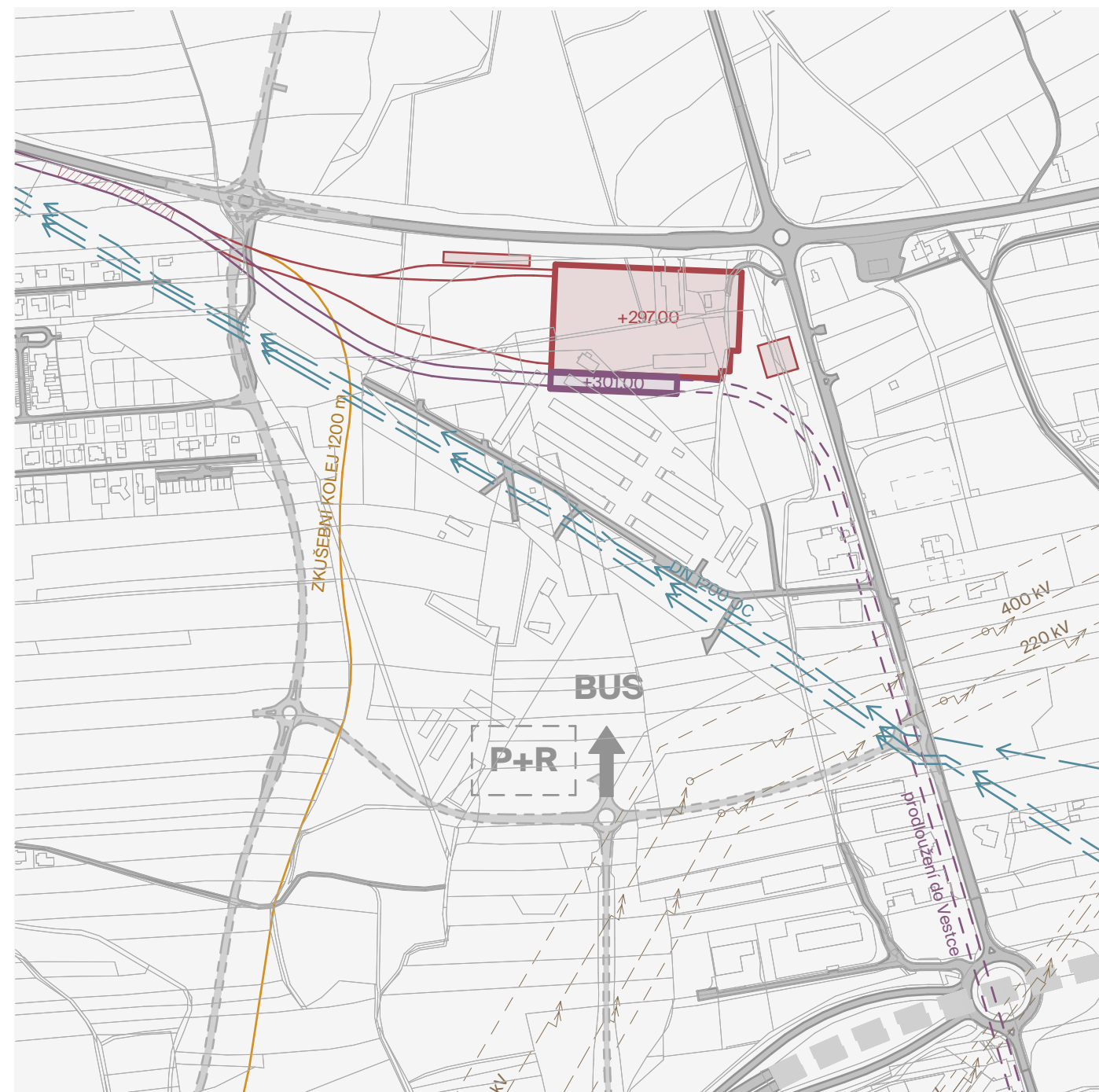
Výhodou této varianty je umístění stanice v centru potenciální zástavby. Umístění depa na níže položeném terénu u Kunratické spojky by přispělo ke snadnějšímu řešení přejezdu vlaků ze stanice. Nevýhodou jsou však omezené prostorové kapacity pro přidružené provozy okolo depa, složitější dopravní napojení jak pro osobní automobilovou dopravu, tak i pro zásobování, a také konflikt s retenční nádrží Rezerva či riziko výrazného narušení vodního režimu v území.

Tímto úplným přemístěním by se navíc stanice a depa ocitly mimo již částečně vykoupené pozemky.



## 4.4. VARIANTA 4

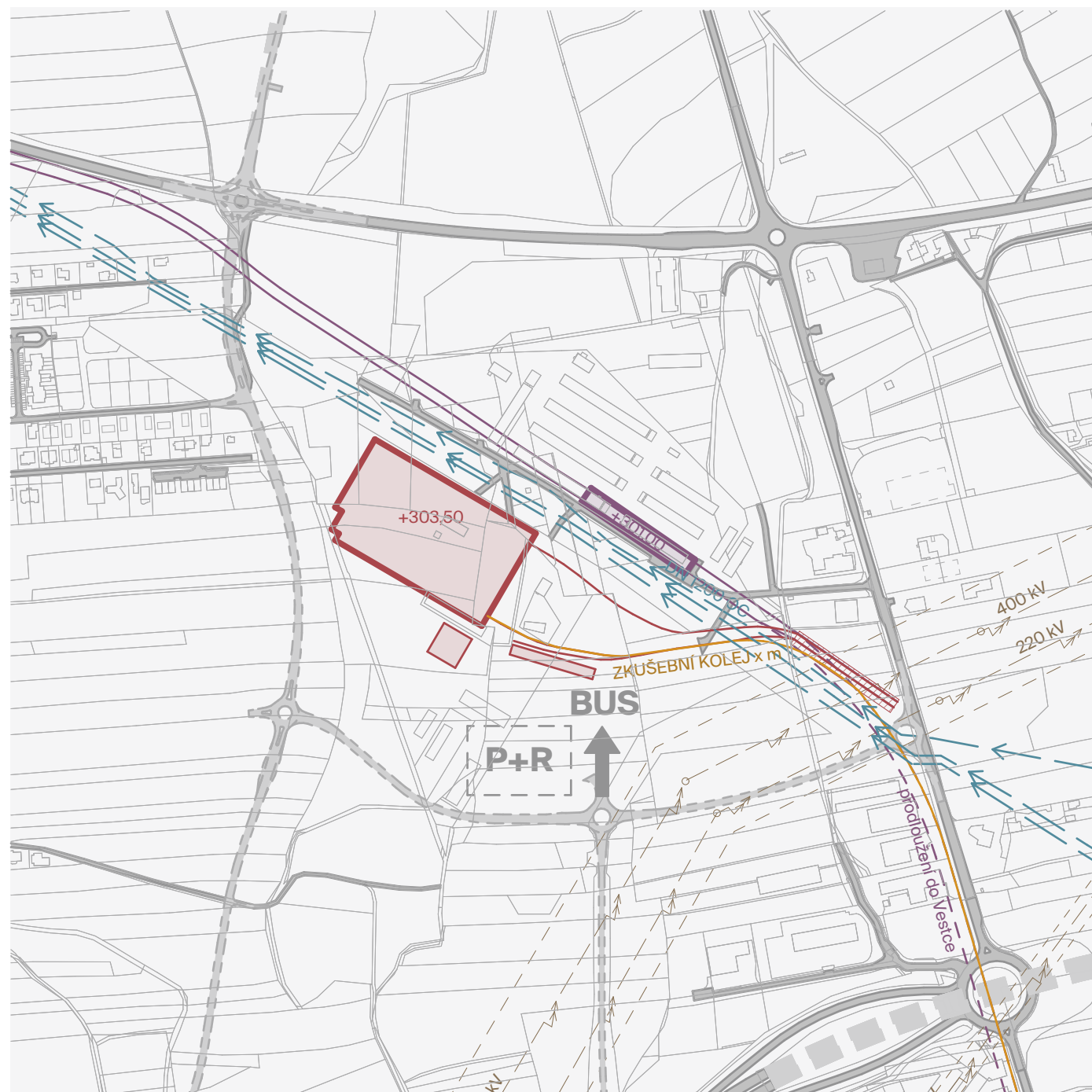
Výhodou této varianty je umístění stanice v centru, kdy depa je na okraji zástavby, přejezd do depa je umístěn pod obchvatem a není nutná přeložka vodovodu. Nevýhodou je špatné napojení terminálu na parkoviště P+R a umístění zcela mimo již částečně vykoupené pozemky.





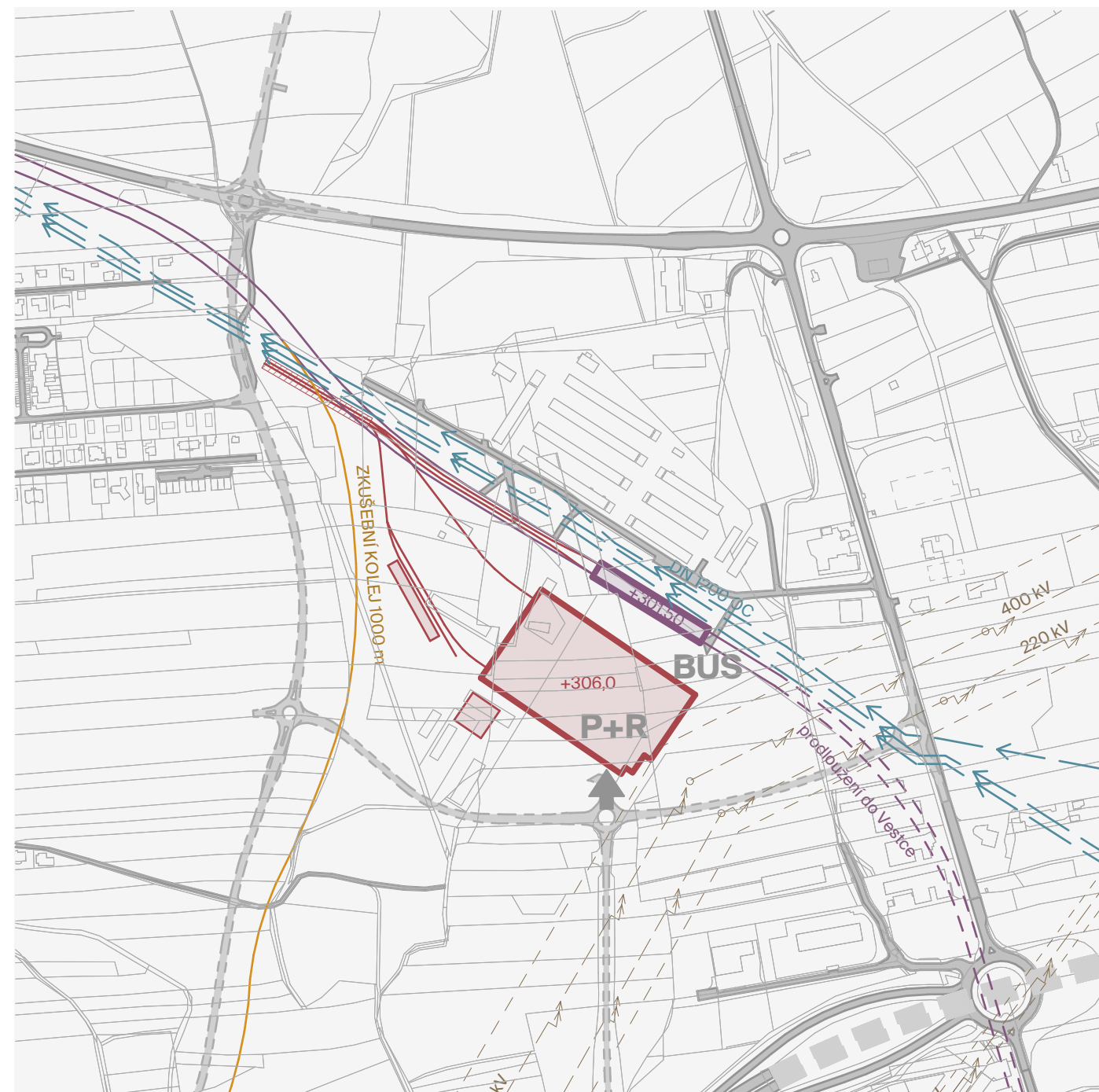
## 4.5. VARIANTA 5

Výhodou této varianty je umístění stanice v centru potenciální zástavby. Nevýhodou je umístění parkoviště P+R ve větší vzdálenosti od stanice. Celé zázemí metra zaujímá větší část řešeného území než u jiných variant.



## 4.6. VARIANTA 6

Výhodou této varianty je umístění stanice v centru, kdy depo je na okraji zástavby, disponuje snadným napojením z jihu a není nutná přeložka páteřního vodovodu. Nevýhodou je vyšší úroveň terénu u depa, což znamená složitější řešení přejezdu vlaků mezi depem a stanicí.



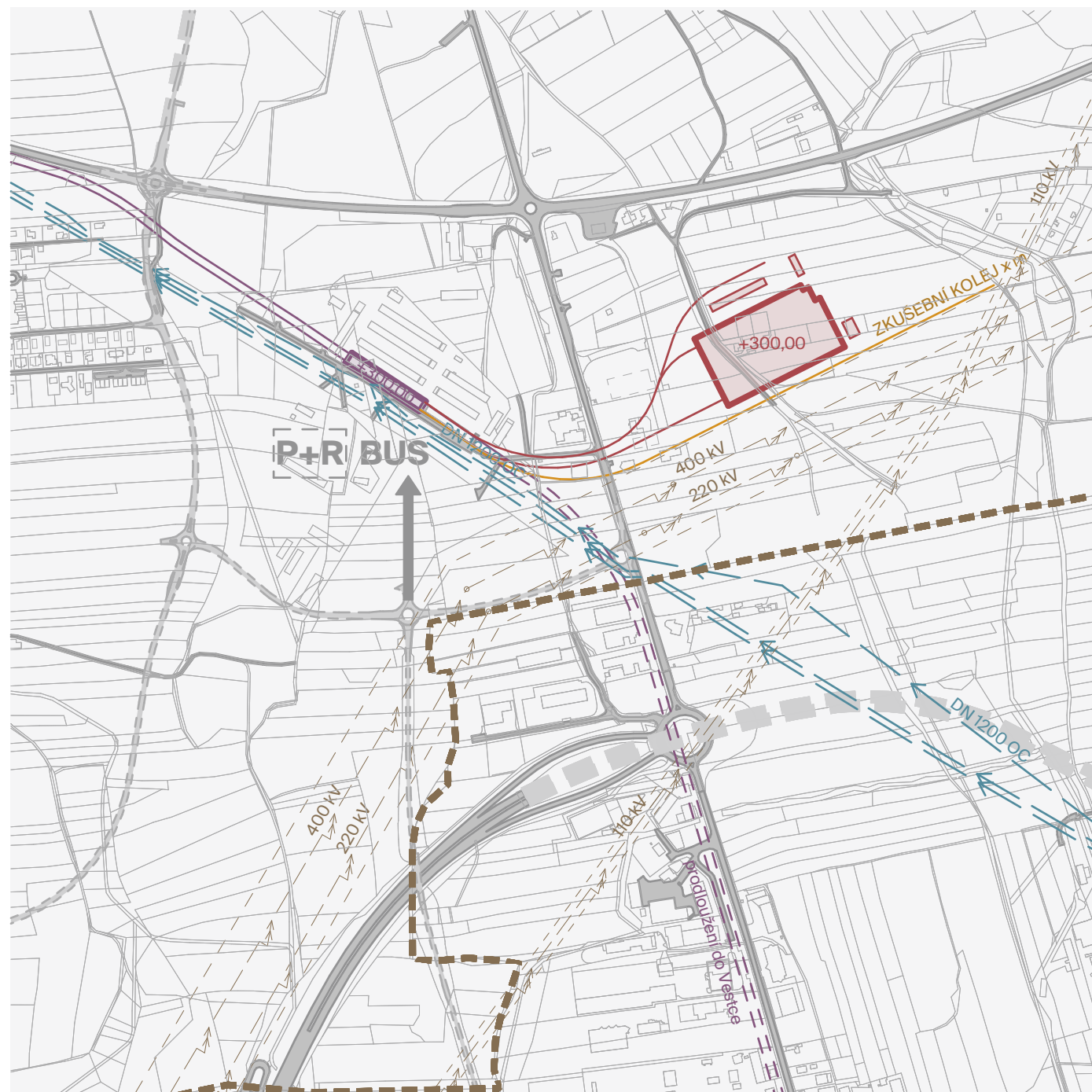


## 4.7. VARIANTA 7

Výhodou této varianty je eliminace estakády pro přejezd souprav mezi stanicí metra a depem. Zároveň zde není nutné s metrem překonávat páteřní vodovod.

doprava navázaná na stanici metra by musela zajíždět až do středu plánované zástavby.

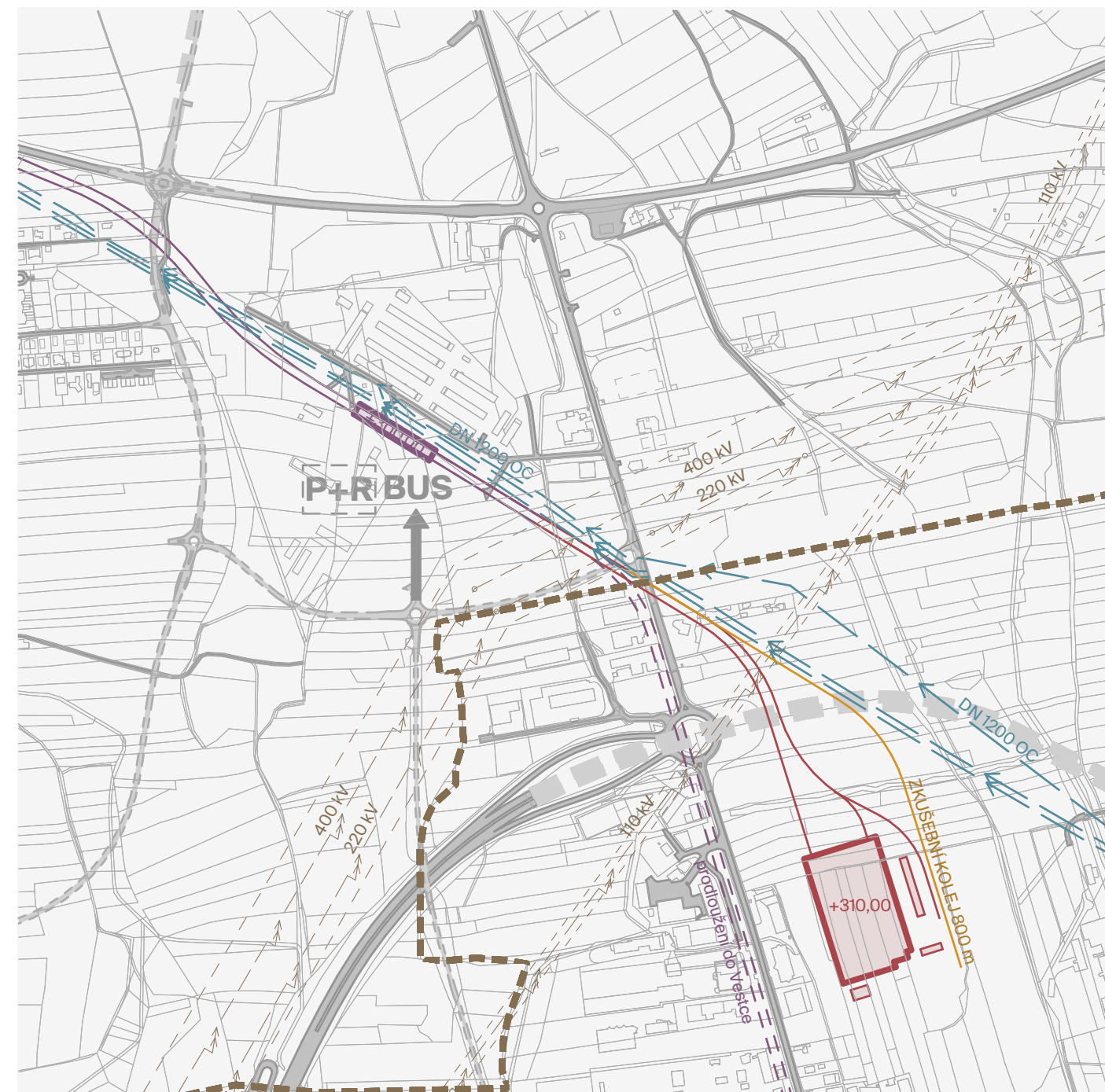
Problematické je křížení metra s Vídeňskou ulicí. Míží zde krátká pěší vazba mezi stanicí metra a parkovištěm P+R, které lze výhodně umístit na střechu depa. Autobusová i další



## 4.8. VARIANTA 8

Výhodou této varianty je eliminace estakády pro přejezd souprav mezi stanicí metra a depem a dobrá přístupnost stanice metra pro autobusovou dopravu z jižní komunikace.

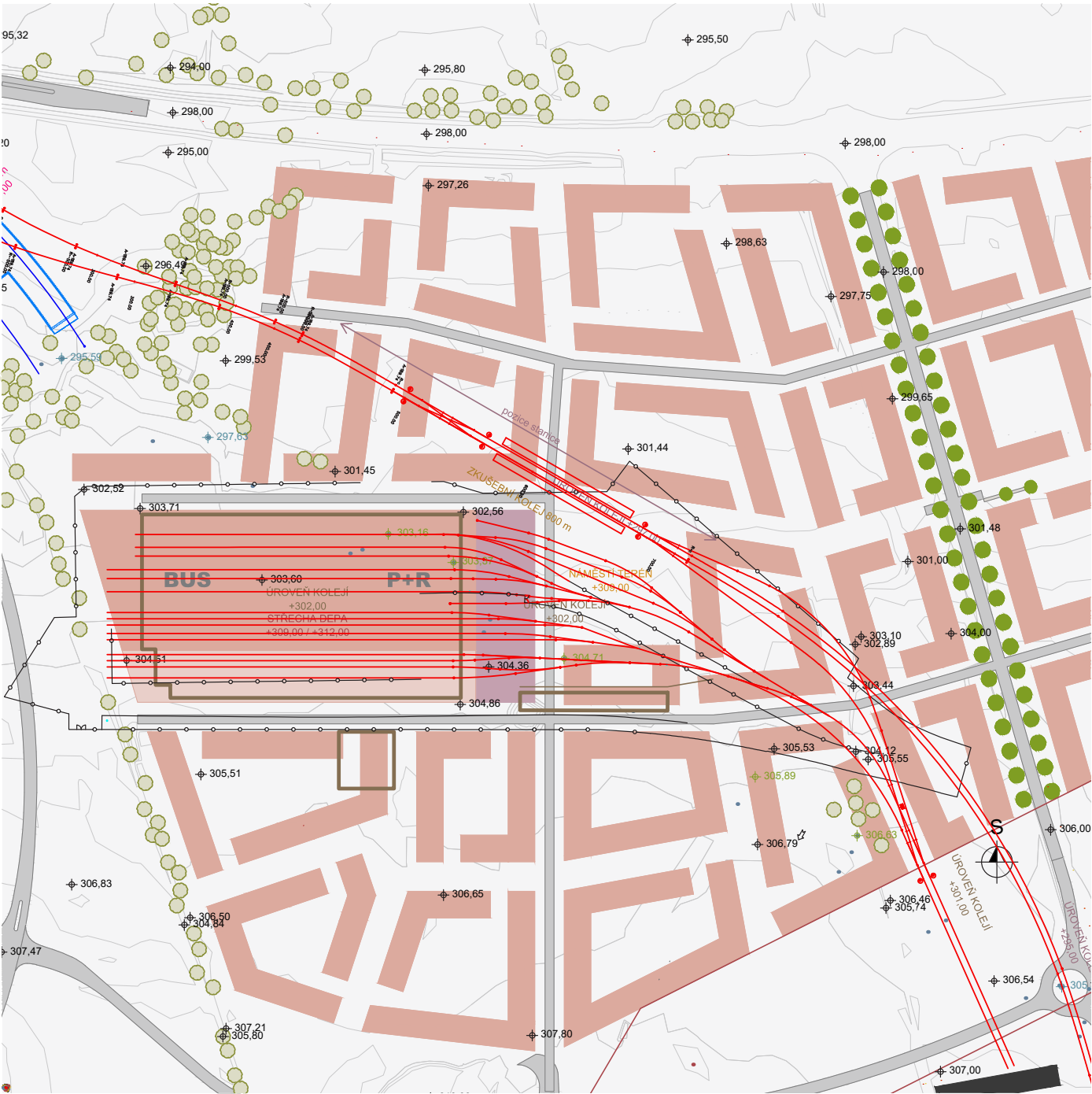
Hlavním problémem je odsunutí depa zcela mimo katastr hl. m. Prahy. Míží zde krátká pěší vazba mezi stanicí metra a parkovištěm P+R, které lze výhodně umístit na střechu depa.





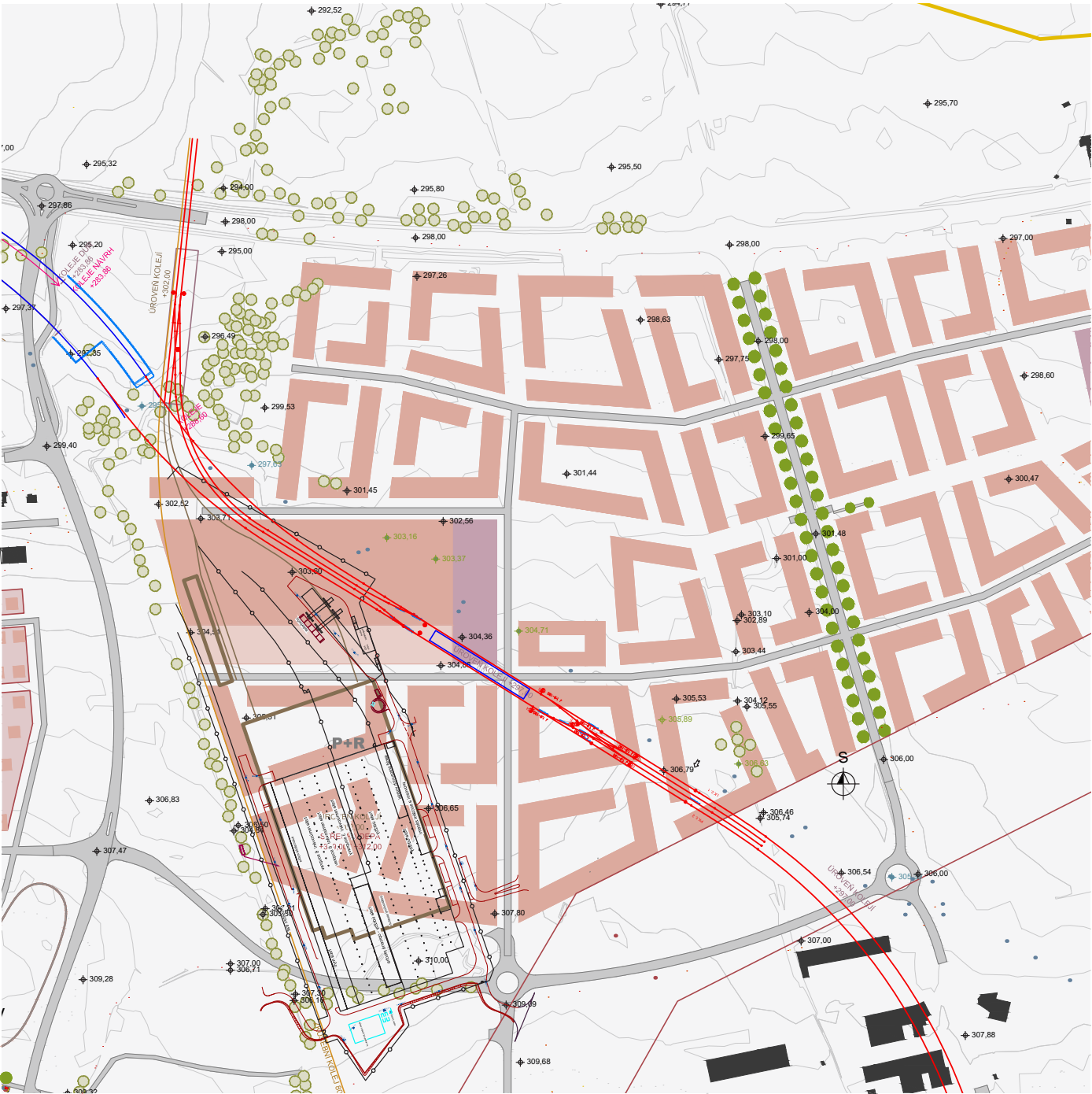
# 4.9. VARIANTA 9

Výhodou této varianty je umístění vestibulu metra přímo v centru zástavby. Nevýhodou je nutná přeložka páteřního vodovodu, složitě řešitelná etapizace, zásobování depa a umístění souvisejících provozů terminálu.



# 4.10. VARIANTA 10

Výhodou této varianty je umístění stanice Tato varianta řeší problémy s etapizací a přeložkou páteřního vodovodu. Nevýhodou je problematické umístění depa vůči plánovaným dopravním stavbám.





Finální varianta neupravuje původní návrh tak výrazně, jako některé z předchozích. Hlavní změnou oproti projektu z roku 2012 je výměna pozice depa a stanice metra a změna trasování estakády, na které soupravy přeježdějí mezi stanicí a depem.

Tato varianta využívá pozemky ve vlastnictví Dopravního podniku a umožňuje přímo napojit stanici na budoucí zástavbu. Příjezd aut ze středočeského kraje i zásobování depa je vedeno z jižní strany a nezatěžuje tak novou čtvrť. Výstavba metra v této variantě není podmíněna přeložkou vodovodního přivaděče.

Depo oproti jiným variantám nevyužívá níže položený terén v severní části řešeného území. Estakádu pro přejezd metra mezi zastávkou a depem je však možné využít k propojení krajiny v severojižním směru a samotná konstrukce estakády není v konfliktu s nízkopodlažní zástavbou na okraji Písnice.





5



# 5. DOPRAVNÍ TERMINÁL

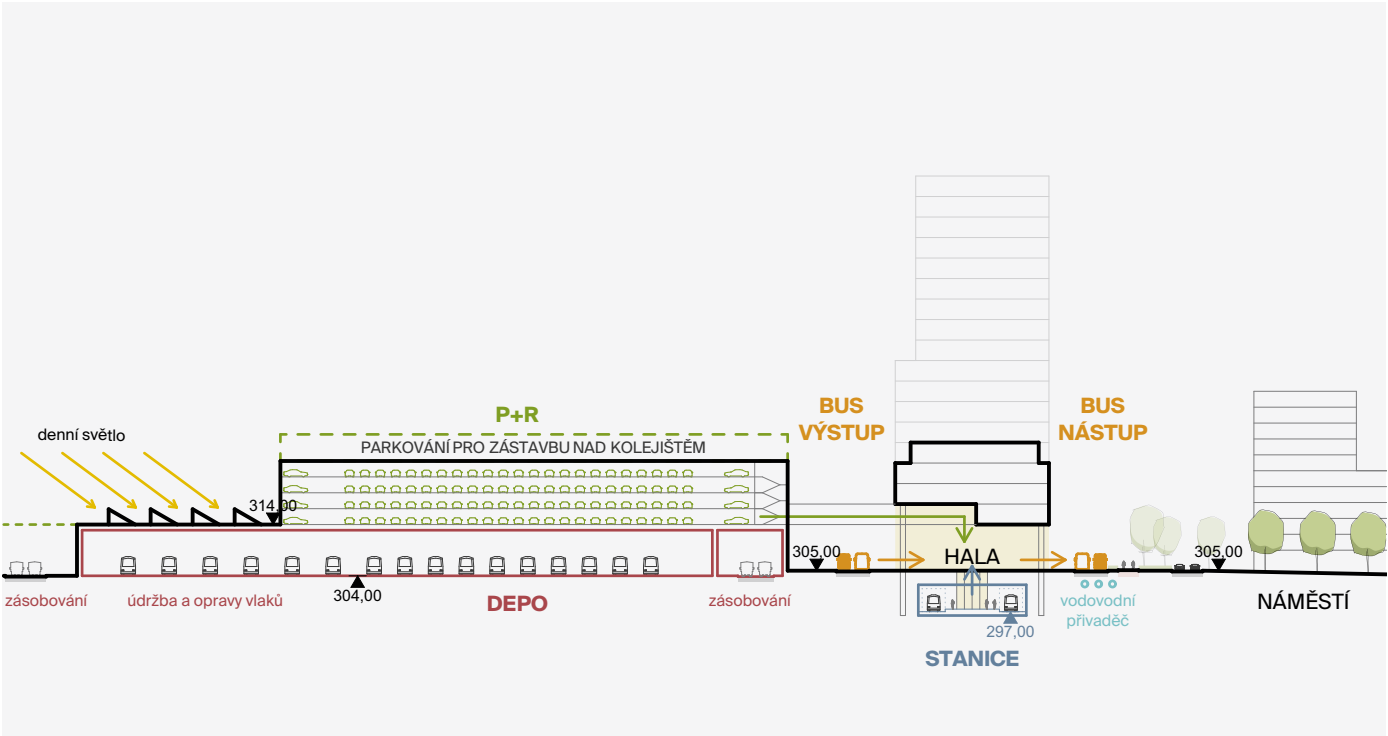
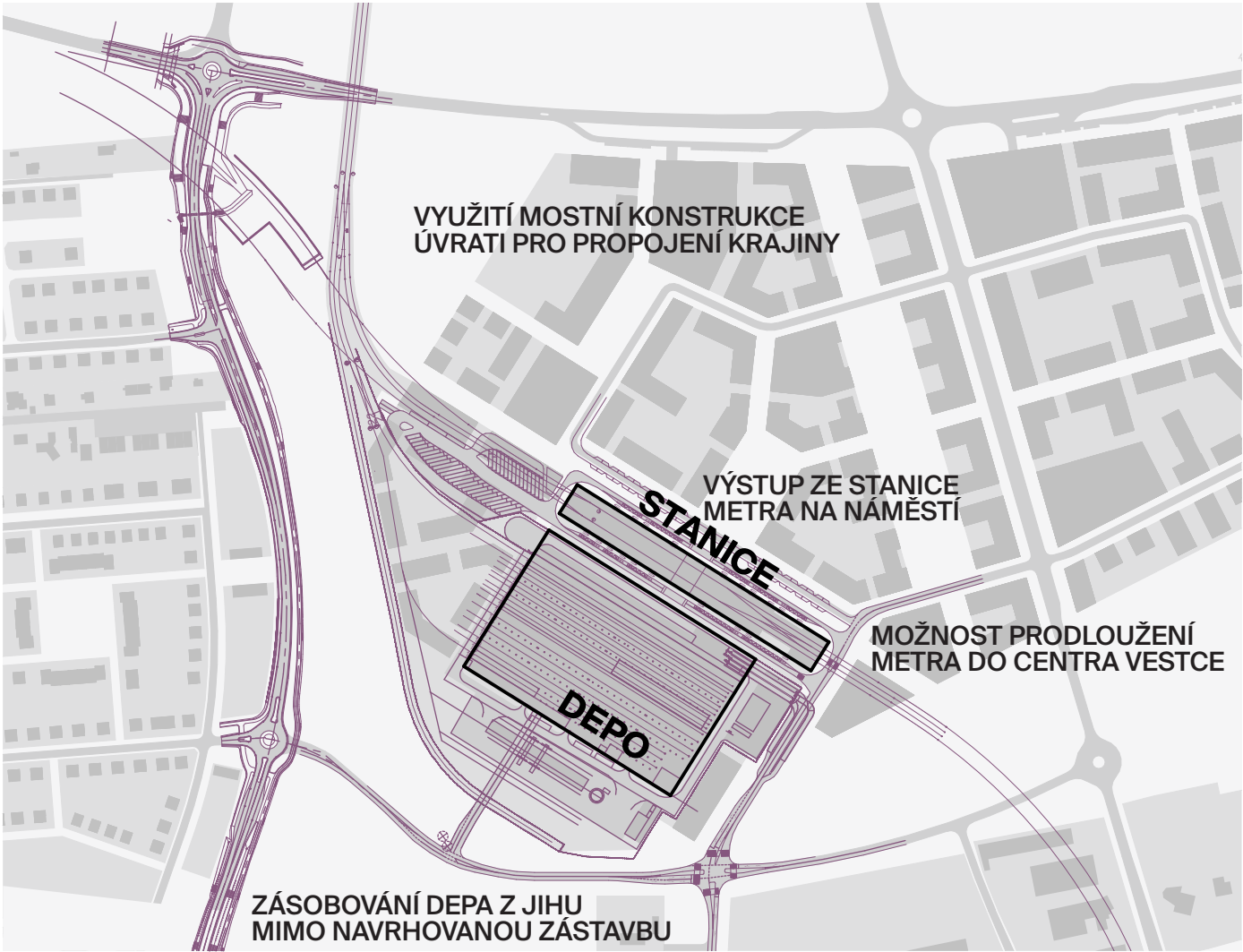
Vybrané řešení navrhuje oproti dokumentaci DUR z roku 2012 zejména výměnu pozic depa a stanice metra. Díky této záměně bude výstup z metra směřovat do příjemného veřejného prostoru v polyfunkční zástavbě a zástavba nebude zbytečně zatěžována příjezdem aut a obsluhou metra. Nová pozice stanice zachovává budoucí možnost prodloužení trasy metra podél Vídeňské ulice, dále směrem na Vestec. Zastávku metra Vestec díky tomu bude možné umístit přímo v centru obce.

Přejezd souprav metra mezi stanicí a depem byl v původním projektu uvažován na mostní konstrukci nad obchvatem Písnice. Studie navrhuje přemístit tento most nad Kunratickou spojkou a využít konstrukci i pro pěší, případně cyklisty. Vznikne tak nové propojení, které podpoří severojižní vazbu v krajině a přitom neomezí

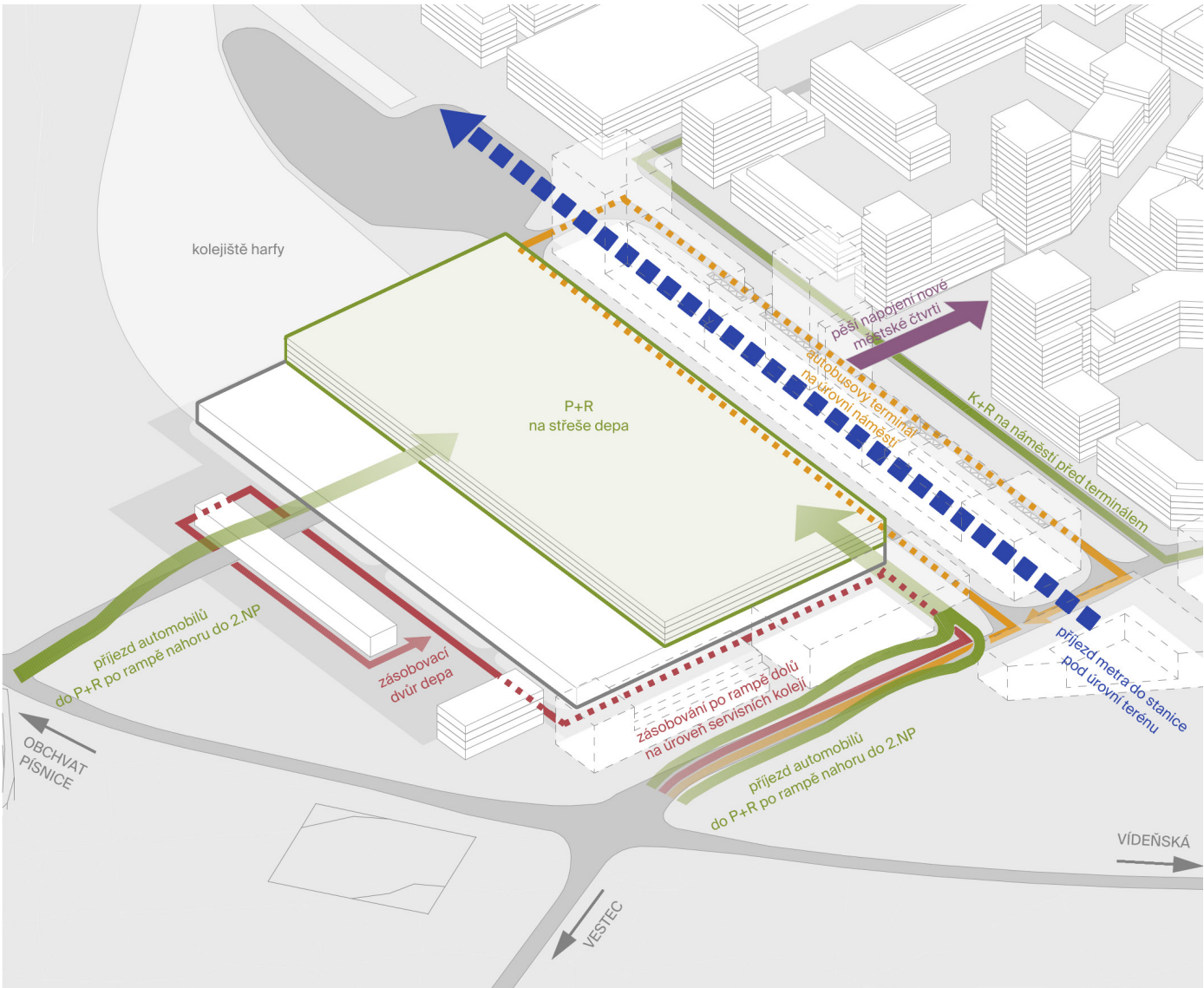
provoz na frekventované Kunratické spojnici. Kolejiště s výhybkami před depem (tzv. „harfa“) je šířkově navrženo tak, aby bylo výhledově možné mezi kolejemi umístit nosné sloupy, na kterých vznikne další zástavba.

## DOPRAVNÍ TERMINÁL

Stanice metra Vídeňská je koncipována jako komplexní dopravní terminál, který kromě metra zahrnuje zastávky autobusů a parkoviště P+R. Sloučení všech těchto funkcí do jednoho bloku je nejen prostorově úsporné, ale zároveň umožňuje cestujícím snadnou orientaci a krátké přestupní trasy mezi jednotlivými dopravními prostředky. Všechny vstupy jsou orientovány do společné haly, která zajišťuje pohodlný přestup, a hlavní vstup směřuje do prostoru náměstí s obchody a další občanskou vybaveností.

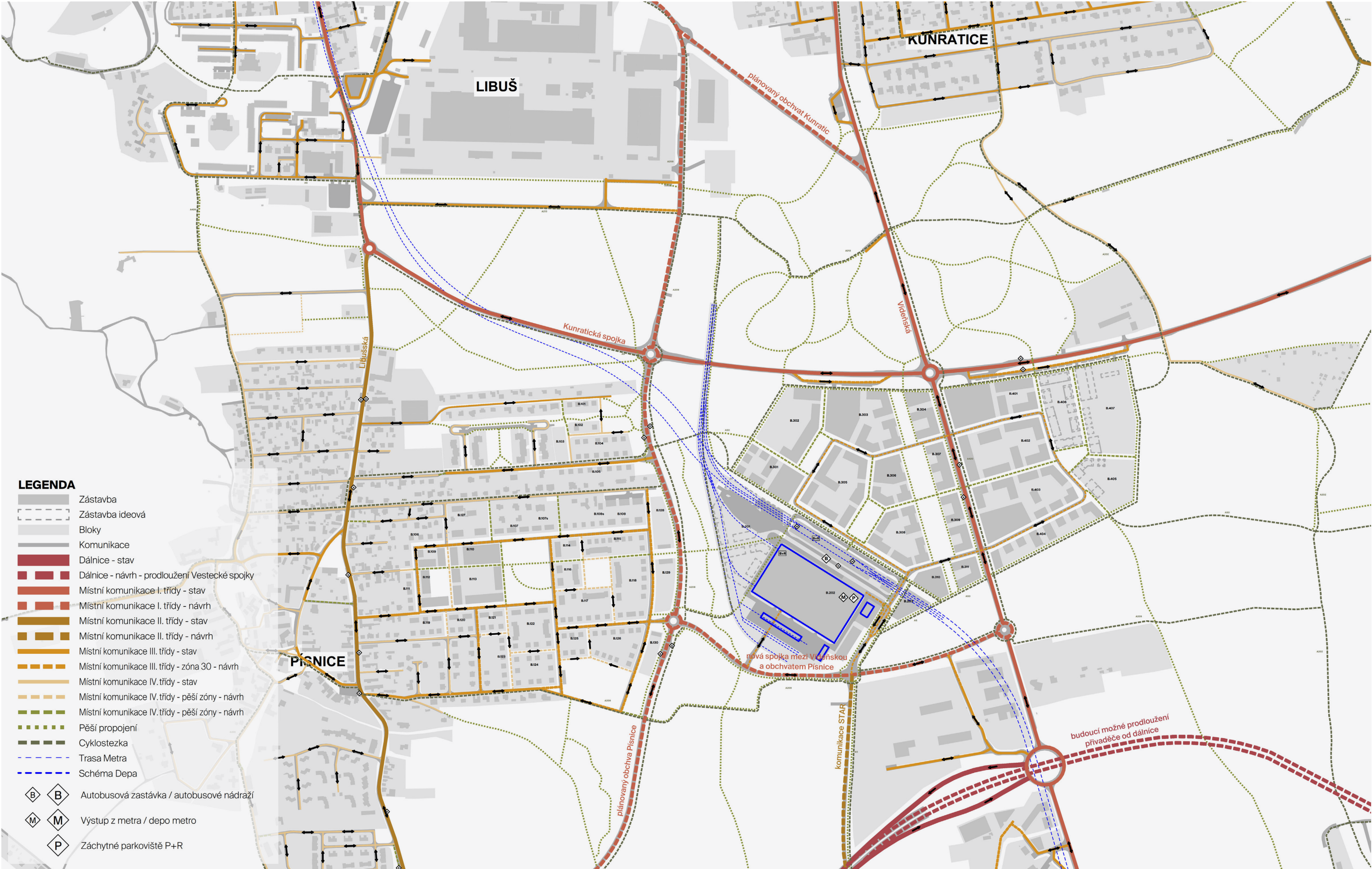


Dopravní řešení terminálu – příčný řez



Dopravní řešení terminálu – axonometrické schéma





- LEGENDA**
- Zástavba
  - Zástavba ideová
  - Bloky
  - Komunikace
  - Dálnice - stav
  - Dálnice - návrh - prodloužení Vestecské spojky
  - Místní komunikace I. třídy - stav
  - Místní komunikace I. třídy - návrh
  - Místní komunikace II. třídy - stav
  - Místní komunikace II. třídy - návrh
  - Místní komunikace III. třídy - stav
  - Místní komunikace III. třídy - zóna 30 - návrh
  - Místní komunikace IV. třídy - stav
  - Místní komunikace IV. třídy - pěší zóny - návrh
  - Místní komunikace IV. třídy - pěší zóny - návrh
  - Pěší propojení
  - Cyklostezka
  - Trasa Metra
  - Schéma Depa
  - Autobusová zastávka / autobusové nádraží
  - Výstup z metra / depo metro
  - Záchytné parkoviště P+R

Dopravní řešení



INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Pro osobní vozidla je navrženo na střeše depa parkoviště P+R, které by mělo sloužit pro parkování až 2 000 vozidel. To je 2,5x více než v původním projektu z roku 2012. Cílem tohoto navýšení je mimo jiné snížení zátěže na navazujících komunikacích směrem do centra.

Do parkoviště P+R, které bude umístěno v patrech nad depem, jsou navrženy dva vjezdy. Ty zajistí lepší distribuci dopravy v ranních a odpoledních špičkách. První vjezd je napojen do jižní stěny budovy a připojuje se přímo na nadřazenou komunikaci propojující obchvat Písnice a Vídeňskou ulici.

Druhý vjezd se napojuje do severovýchodního rohu budovy. Vozidla se sem dostanou z komunikace propojující obchvat Písnice s Vídeňskou ulicí po komunikaci vedoucí do autobusového terminálu. Z ní najedou na rampu, která je mimoúrovňově vedena nad komunikací pro autobusy. Poté se stočí západním směrem a stoupá až na výšku podlaží P+R. Na výjezdu je navržena rampa vedoucí při komunikaci pro autobusy a připojovací pruh.

Soukromým vozidlům je znemožněn průjezd z komunikace propojující obchvat Písnice s Vídeňskou ulicí na komunikaci v nové zástavbě kolem stanice metra. Do tohoto úseku je umožněn vjezd pouze zásobování a autobusům. Pro individuální dopravu je nová městská čtvrť dopravně napojena z Vídeňské ulice.

Zásobování depa Písnice má navržený vjezd v severovýchodním rohu areálu, přímo pod vjezdem do parkoviště P+R.

Na komunikaci v prostoru náměstí jsou navržena podélná stání K+R.

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Autobusový terminál je navržen v těsné blízkosti stanice metra. Do něj jsou navrženy dva vjezdy. První z jihu, z komunikace STAR od Vesce a z komunikace propojující obchvat Písnice a Vídeňskou ulici. Na části tohoto vjezdu je povolen i vjezd vozidlům do P+R a zásobování, viz. výše. Od vjezdu do P+R a do zásobování už na komunikaci mohou vjet pouze autobusy. Druhý vjezd je navržen ze severu z nové zástavby od Vídeňské ulice. I sem je zakázán vjezd ostatním vozidlům kromě MHD.

Kolem stanice metra je navržen jednosměrný objezd se zastávkami, zahrnující celkem 10 nástupních hran podle požadavků ROPID. Takové uspořádání zajišťuje přehlednou orientaci a umožňuje krátké přestupy z metra na autobusy, přímým propojením hrana-hrana.

V severozápadní části, mezi harfou (rozpletem kolejí před depem) a kolejemi stanice, jsou navržena odstavná stání pro autobusy. Celkem je navrženo 44 odstavných stání. Z toho 39 šikmých průjezdných, 2 kolmá a 3 podélná. Tento počet je o dvě stání nižší než původně požadoval ROPID, avšak snížení na 44 míst bylo v rámci studie projednáno a ROPID jej potvrdil jako přípustné.

Níže je uveden počet navržených stání pro jednotlivé druhy autobusů:

- 11 stání pro autobus délky 12 m
- 1 stání pro autobus délky 15 m
- 27 stání pro autobus délky 18 m
- 5 stání pro autobus délky 24 m

Platí, že kratší autobusy mohou stát i na stání pro delší autobusy (např. 15m autobus může stát na stání pro 18m autobus). V rámci odstavných stání je navrženo také obratiště autobusů a zázemí pro řidiče MHD.

Všechny komunikace jsou navrženy pro průjezd autobusu délky 24 m.

POŽADAVKY NA ODSTAVY (ROPID)

Odstav krátkodobý (do 30 min)			
Linka	bus 12 m	bus 15 m	bus 18,75 m
113	1	0	0
197	0	0	3
332	0	0	4
335	2	0	3
337			
362			
333	2	0	3
341			
PID rezerva	2	0	3
NEPID (dálkové a ostatní)	0	0	0
Součet	7	0	16
	23		

Odstav dlouhodobý (nad 30 min)			
Linka	bus 12 m	bus 15 m	bus 18,75 m
113	0	0	0
197	0	0	0
332	0	0	4
335	2	0	1
337			
362			
333	1	0	1
341			
PID rezerva	2	0	2
NEPID (dálkové a ostatní)	0	10	0
Součet	5	10	8
	23		

POROVNÁNÍ HRUBÝCH PODLAŽNÍCH PLOCH

	Návrh ÚS		Návrh Metroprojekt DUR	
Bus terminál	8.526 m²	3,4 %	8.526 m²	11,2 %
Bydlení	66.998 m²	26,9 %	0 m²	0 %
Služby	15.745 m²	6,3 %	1.066 m²	1,4 %
Administrativa	36.269 m²	14,6 %	7.200 m²	9,4 %
Depo	32.078 m²	12,9 %	26.437 m²	34,6 %
P+R	69.993 m²	28,1 %	33.132 m²	43,4 %
Parkovací dům	16.429 m²	6,6 %	0 m²	0 %
Sport	2.656 m²	1,1 %	0 m²	0 %
Celkem HPP	248.694 m²	100 %	76.361 m²	100 %

POROVNÁNÍ POČTU PARKOVACÍCH STÁNÍ

	Návrh ÚS	Návrh Metroprojekt DUR
Počet parkovacích stání	2.000	870



Z pohledu hromadné dopravy počítáme s vytvořením přestupního uzlu metro – BUS v místě plánované stanice metra a Depa Písnice. Počet stání a odstavů odpovídá požadavkům ze strany ROPID. Nástupní hrany jsou umístěny v části, která je určena pouze vozům hromadné dopravy a není zde umožněn běžný provoz vozidel. Hrany jsou navrženy tak, aby byl umožněn rychlý přestup hrana – hrana ve vazbě metro – BUS. V rámci objektu depa Písnice je navrženo i zázemí pro odstav autobusů.

V dlouhodobém horizontu je uvažováno prodloužení metra do Středočeského kraje. Navržená poloha stanice u depa směřuje k tomu, že toto prodloužení bude provedeno formou tunelu podél Vídeňské ulice do centra obce Vestec. Není ale vyloučeno ani otočení linky směrem do západní okrajové části Vestce.

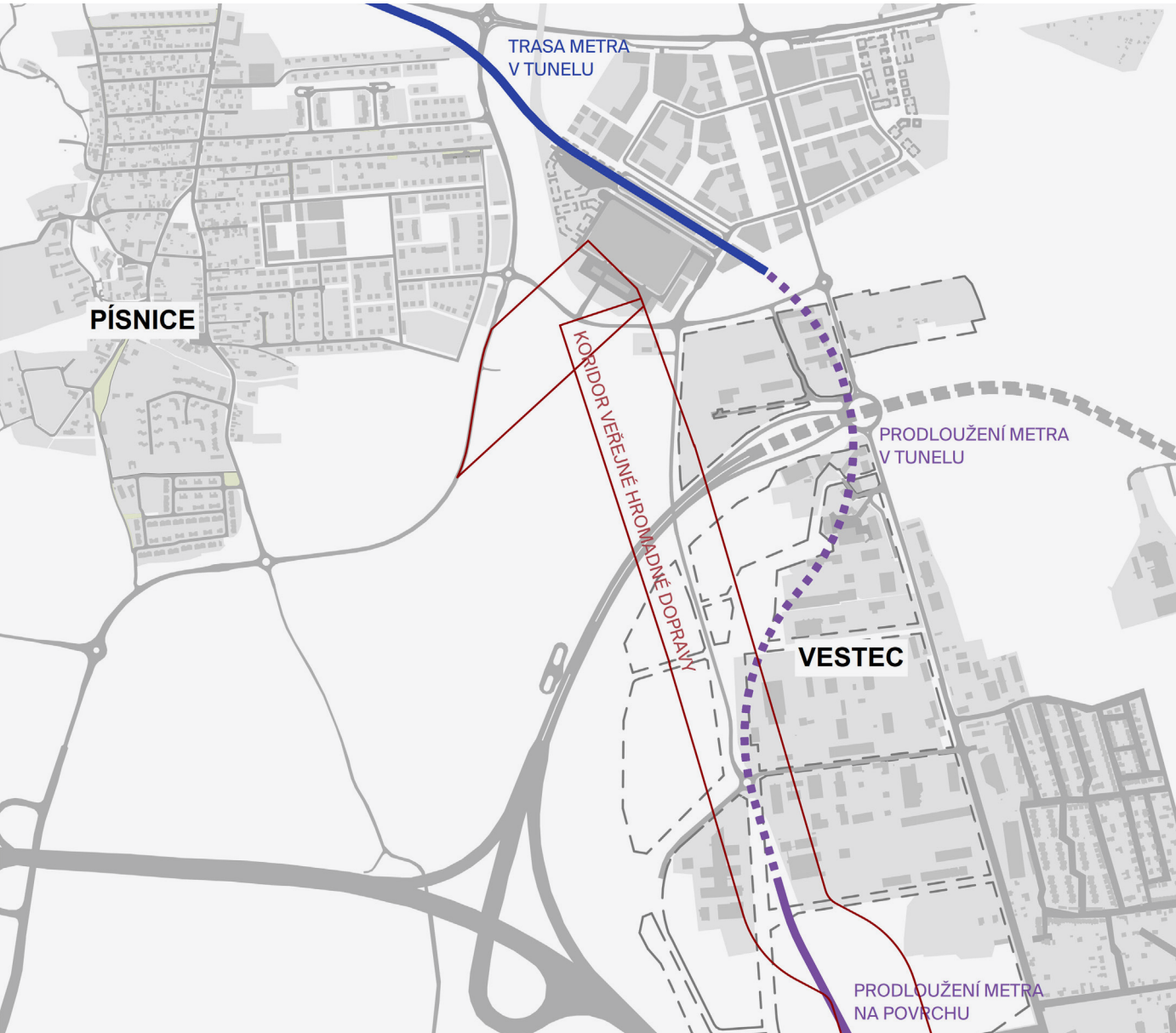


Schéma prodloužení metra

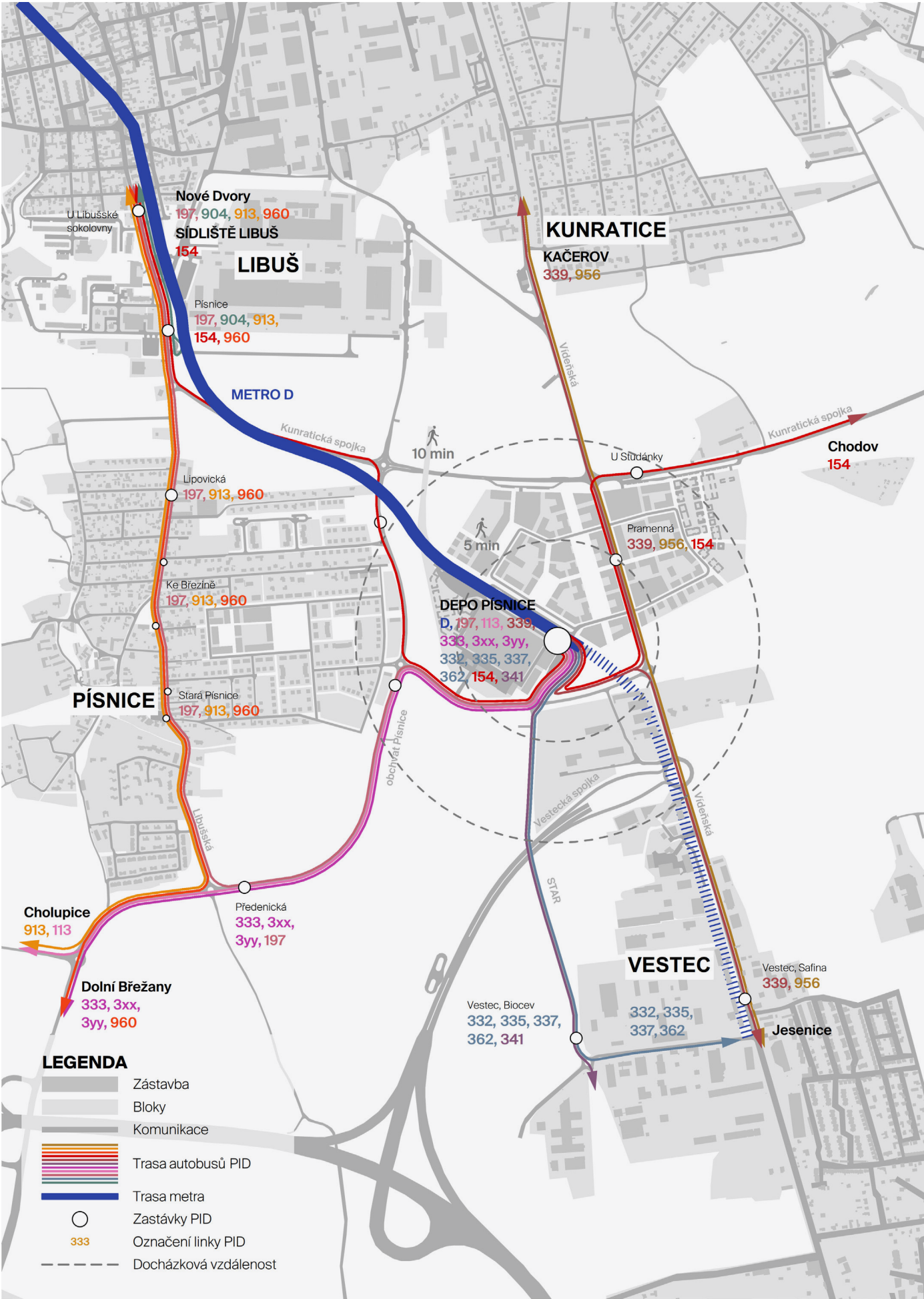
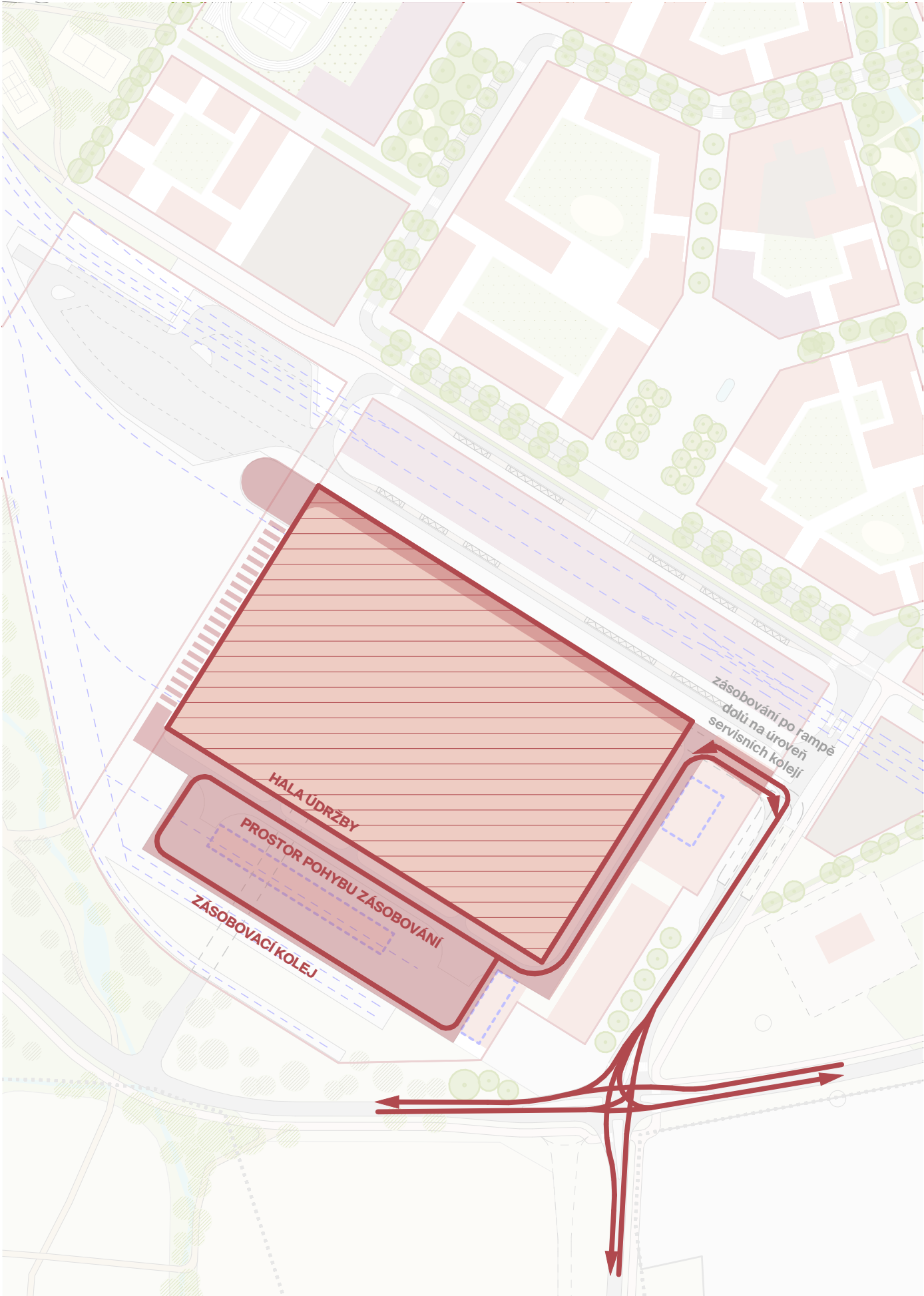


Schéma MHD





Organizace depa – metro

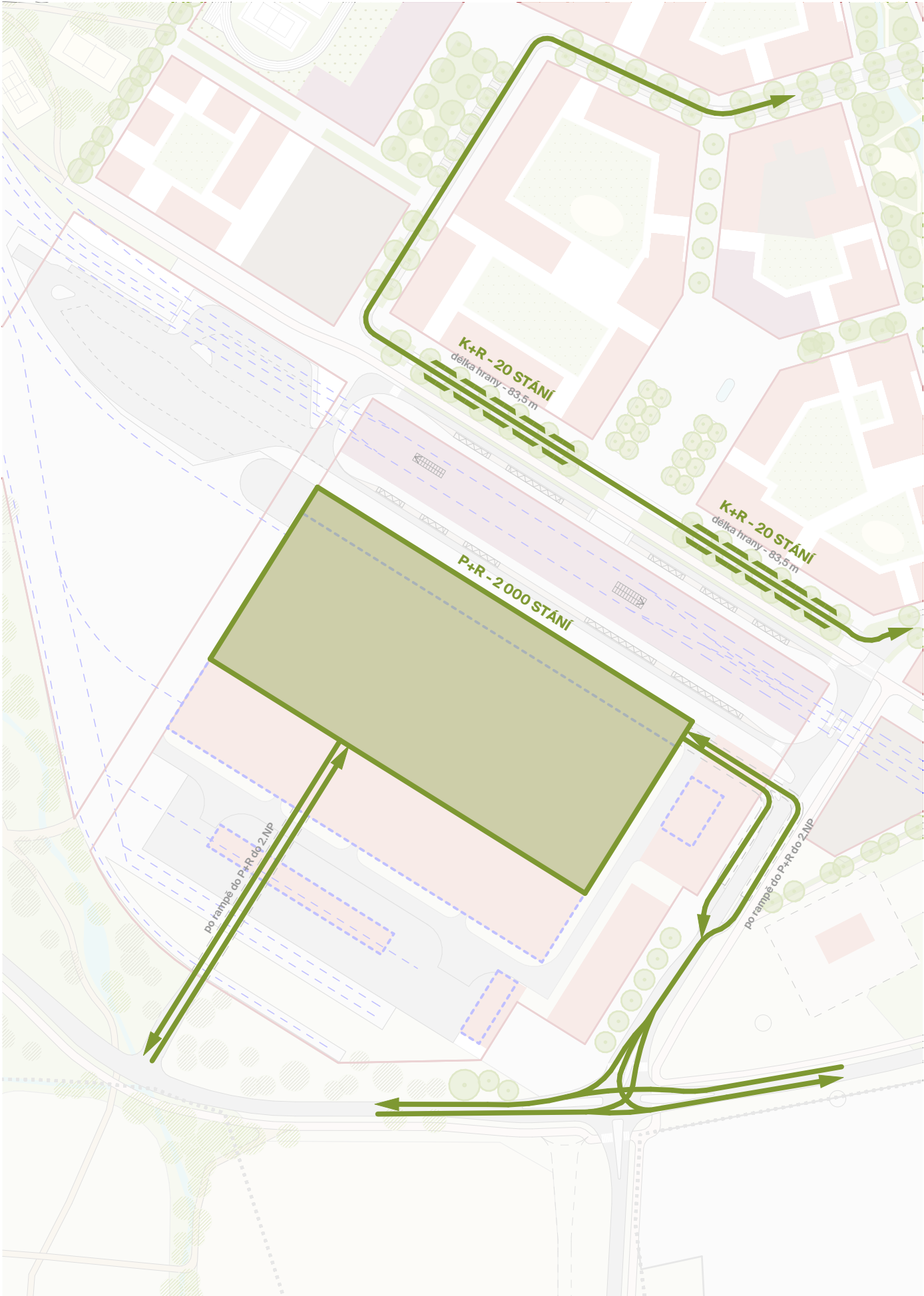


Organizace depa – zásobování



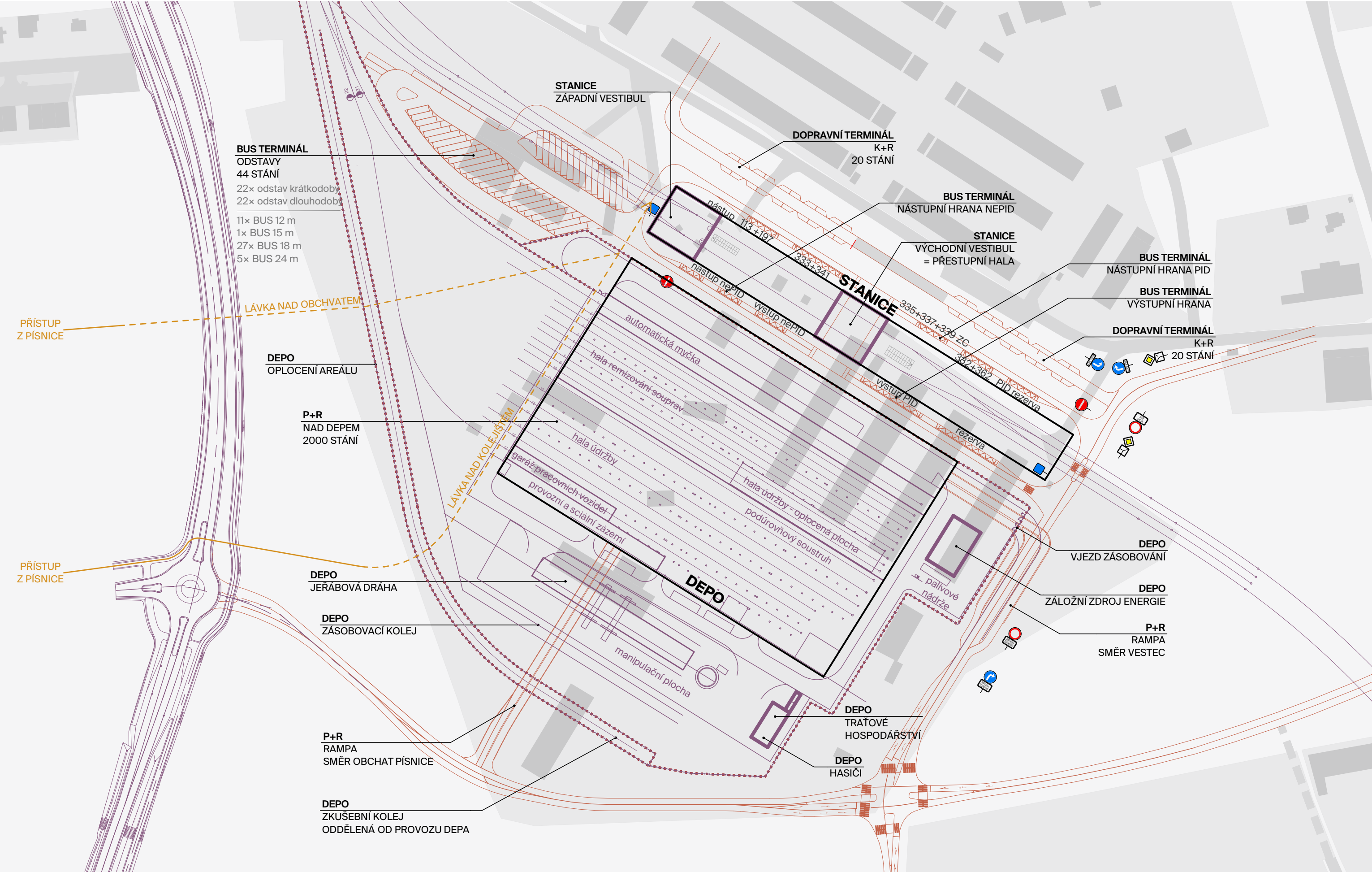


Organizace depa – autobusová doprava



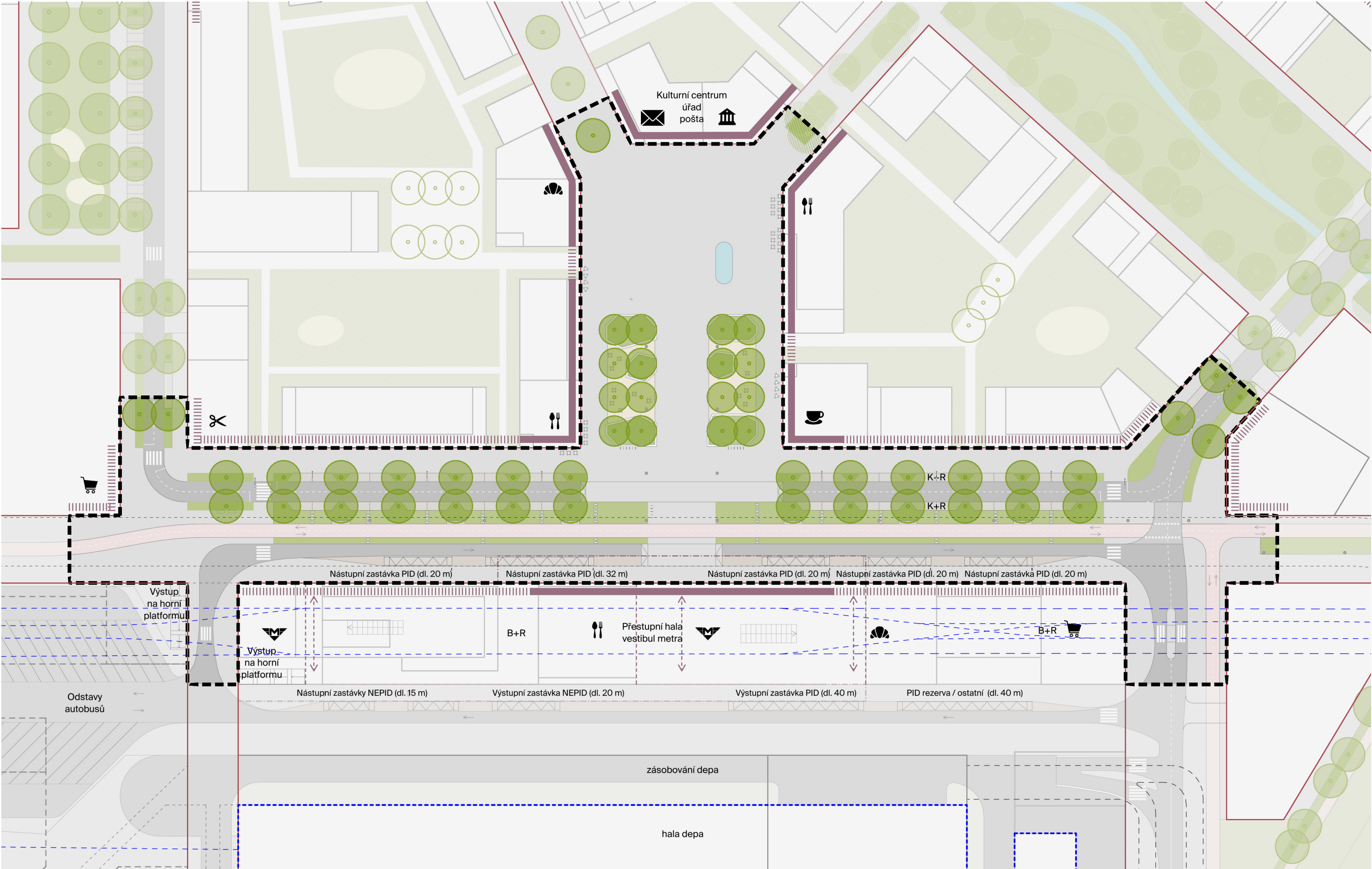
Organizace depa – automobilová doprava





Dopravní terminál – návrh





Detail náměstí před dopravním terminálem



## 6

6.1.	Principy prostorového řešení	76
6.2.	Dopravní terminál jako součást města	78
6.3.	Dispoziční řešení	82
6.4.	Hmotové řešení	84
6.5.	Zásobování vodou	86
6.6.	Zastřešení harfy	88
6.7.	Přemostění Kunratické spojky	92
6.8.	Propojení s Písnicí	98
6.9.	P+R	104

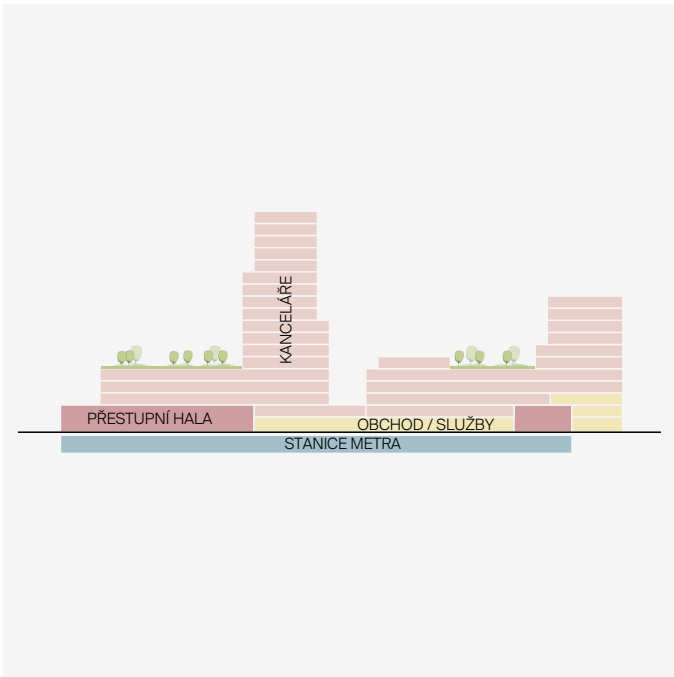






# 6.1. PRINCIPY PROSTOROVÉHO ŘEŠENÍ

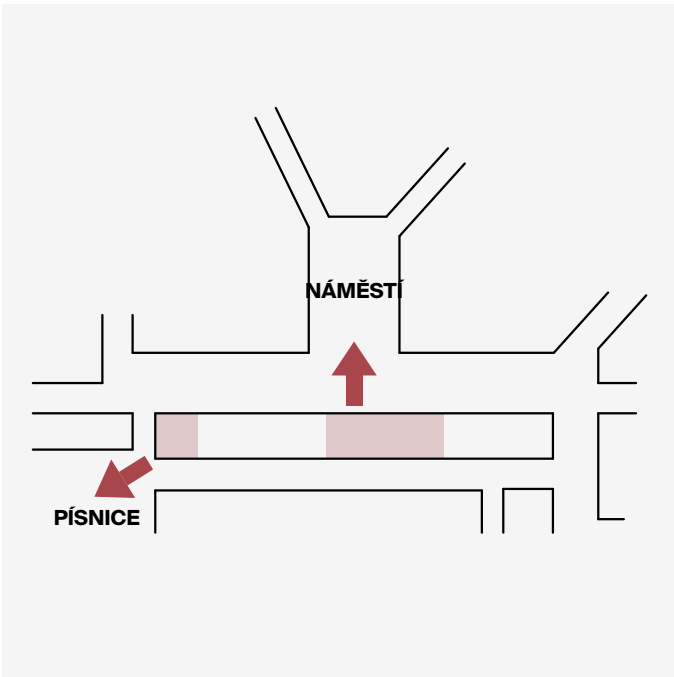
6. 1. 1.



## VRSTVENÍ FUNKCÍ

Dopravní terminál je navržený jako kompaktní soubor staveb. Nejedná se pouze o stanici a depo stojící samostatně v prostoru, součástí záměru jsou obchody, služby a další vybavenost, administrativní budovy a bydlení, parkování P+R v několika podlažích. Cenné pozemky s optimální dopravní obsluhou jsou tak adekvátně využity a stávají se součástí města.

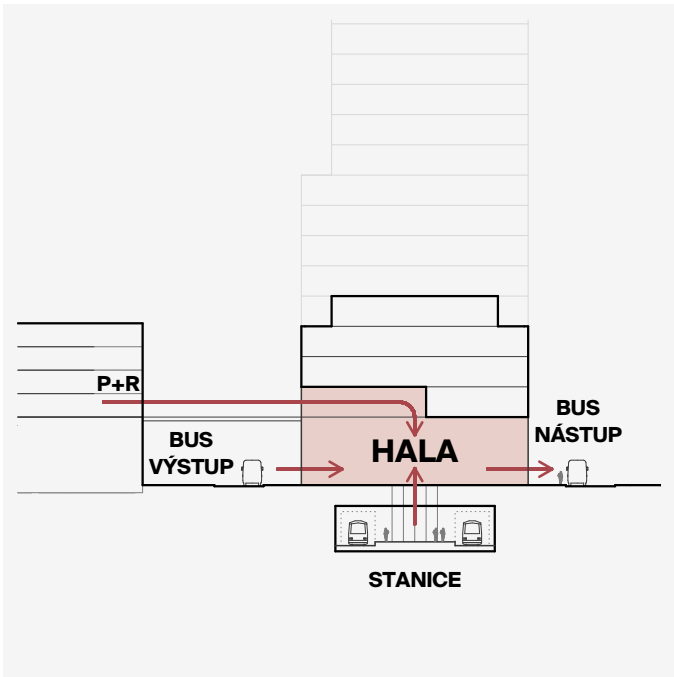
6. 1. 2.



## VÝSTUP NA NÁMĚSTÍ A K PÍSNICI

Stanice metra a depo si oproti původnímu záměru vyměnily pozice. Pro zkrácení pěší trasy směrem ke staré Písnici je ze stanice metra navržen druhý, západní výstup. Cílem návrhu je zajistit i v tomto uspořádání kvalitní pěší dostupnost metra z této oblasti. Toho bude dosaženo doplněním nových pěších tras a vytvořením druhého výstupu ze stanice směřujícího západním směrem přímo k Písnici.

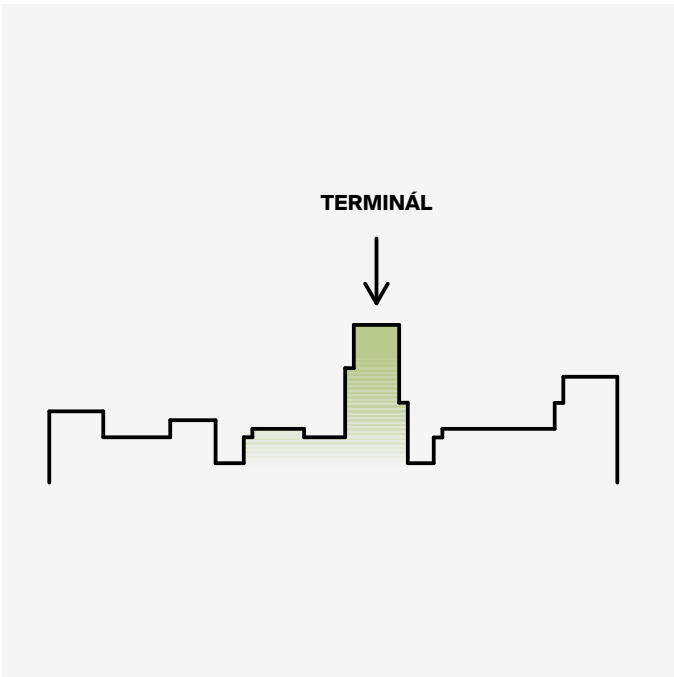
6. 1. 3.



## PŘESTUPNÍ HALA

Dopravní terminál propojuje mnoho různých typů dopravy v několika výškových úrovních. Cílem je zajistit cestujícím i v takto komplikovaném uzlu snadnou orientaci a krátké přestupní trasy. V úrovni náměstí vznikne přehledná přestupní hala, ze které povede dolů eskalátor k metru, úrovně přístupu k autobusovým zastávkám a stanovištím taxi, a do vyšších pater cesta k parkovišti P+R.

6. 1. 4.



## VĚŽ

Dopravní terminál bude jasným orientačním bodem i v širším kontextu. Z těchto důvodů je ve výškové regulaci navržena nejvyšší stavba právě v místě dopravního terminálu.



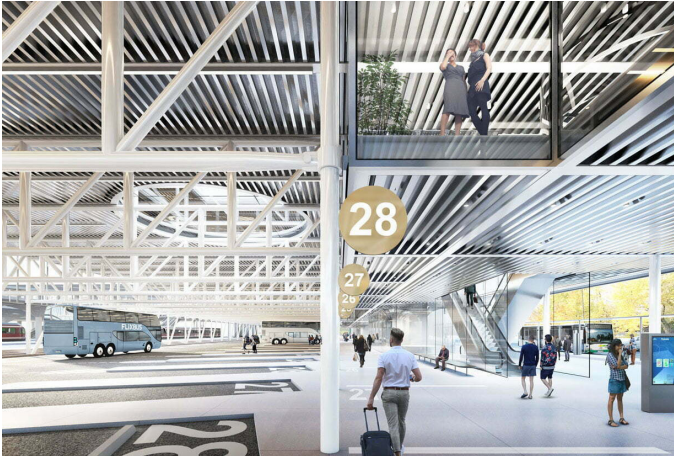
# 6.2. DOPRAVNÍ TERMINÁL JAKO SOUČÁST MĚSTA

Dopravní terminál je navržen jako městská budova, jejíž měřítko odpovídá jejímu významu, a slouží jako vstupní brána do nové čtvrti. Je to výrazná budova v čele náměstí, která cestujícím umožňuje počkat na další spoj v příjemné přestupní hale. Ten, kdo vystoupí z metra a chce pokračovat vlastním autem do středních Čech, zde může pohodlně nakoupit.

## PŘÍKLADY ŘEŠENÍ



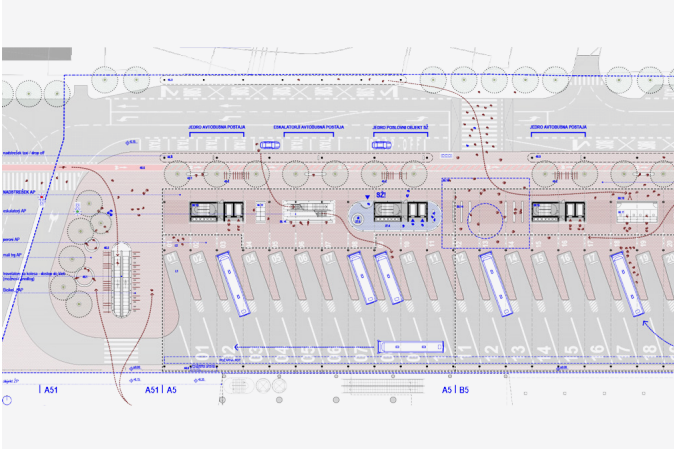
Autobusové a vlakové nádraží v Lublani



Nádraží v Lublani – přestup z autobusu na vlak



Nádraží v Lublani – kanceláře nad terminálem



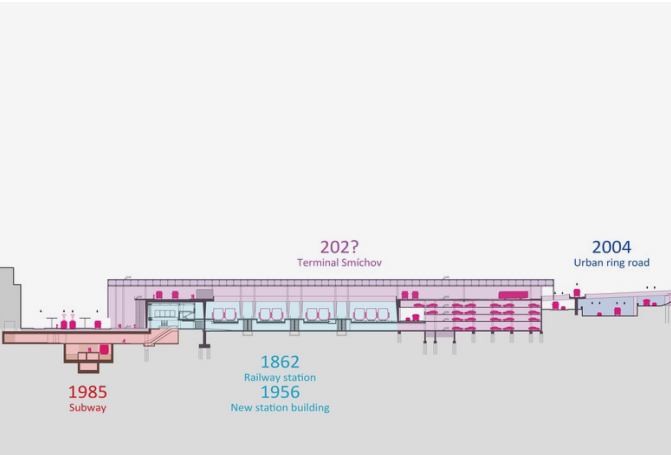
Nádraží v Lublani – organizace provozu



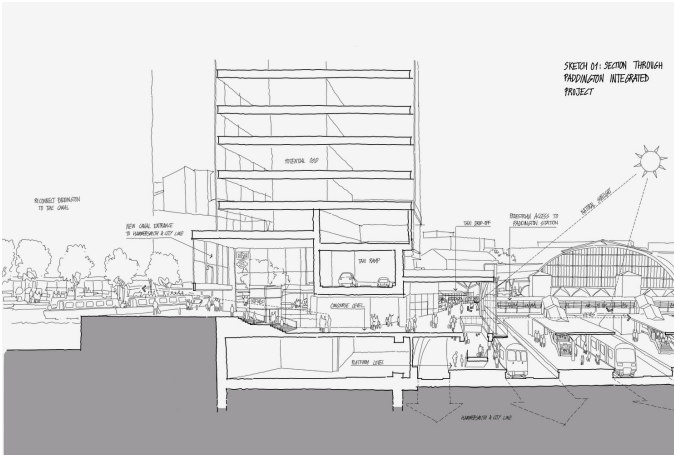
Terminál Smíchov – vlaková nástupiště



Terminál Smíchov – vstup z ulice Nádražní



Terminál Smíchov – přestupní vazby









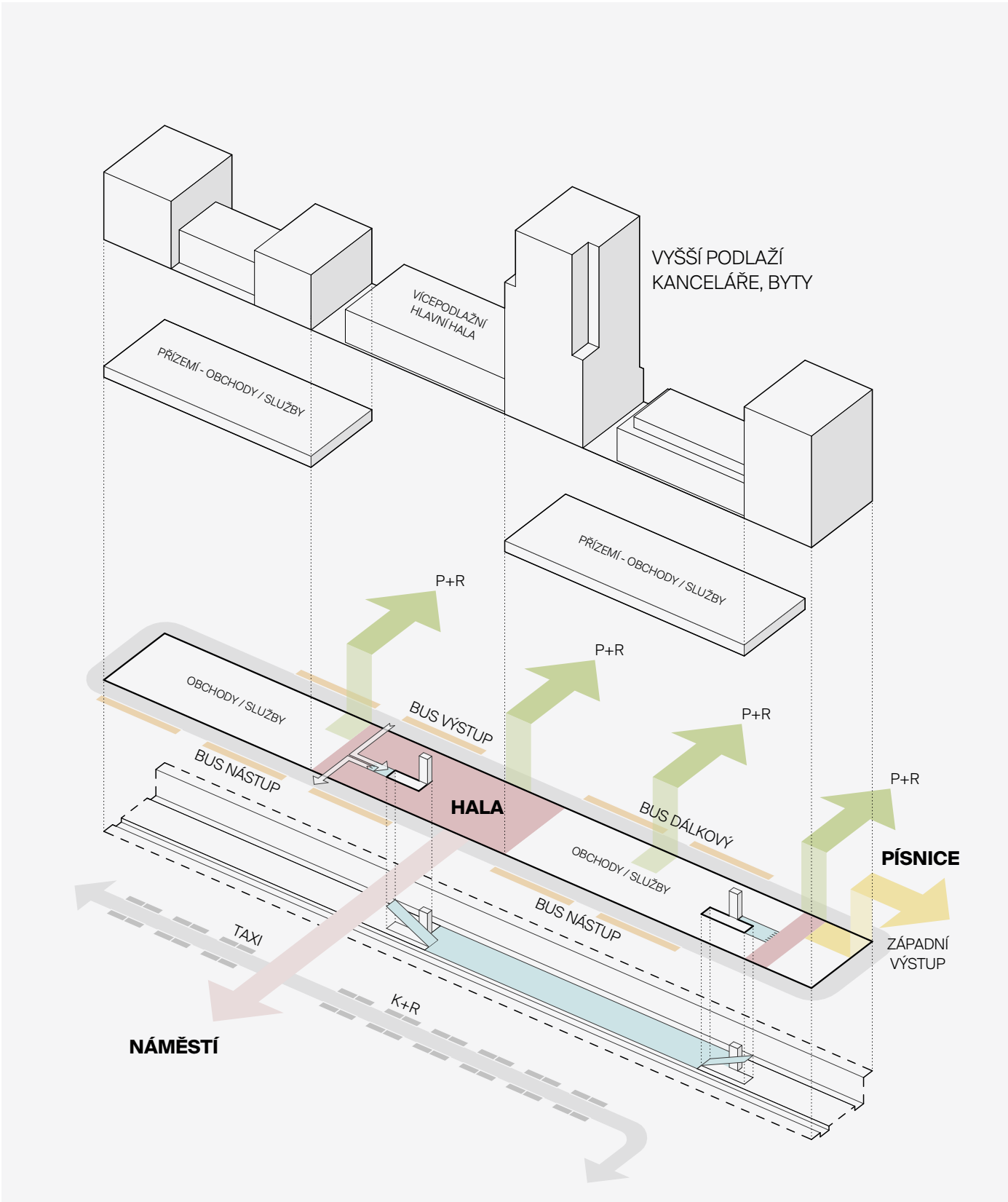
### 6.3. DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ

Velikost prostor uvnitř terminálu odpovídá významu dopravního uzlu. Přestupní hala je menší, než u největších vstupních bran do metropole (např. Hlavní nádraží), ale větší, než běžný vestibul stanice metra (např. Kolbenova nebo Křížíkova).

Uspořádání přestupních vazeb ponechává v přízemí volné prostory pro umístění obchodů a služeb, které mohou komunikovat jak se samotnou halou, tak také s veřejným prostorem před terminálem. Zároveň je ponechán dostatečný prostor pro komunikační jádra ve vyšších patrech.



Propojení terminálu s novou čtvrtí

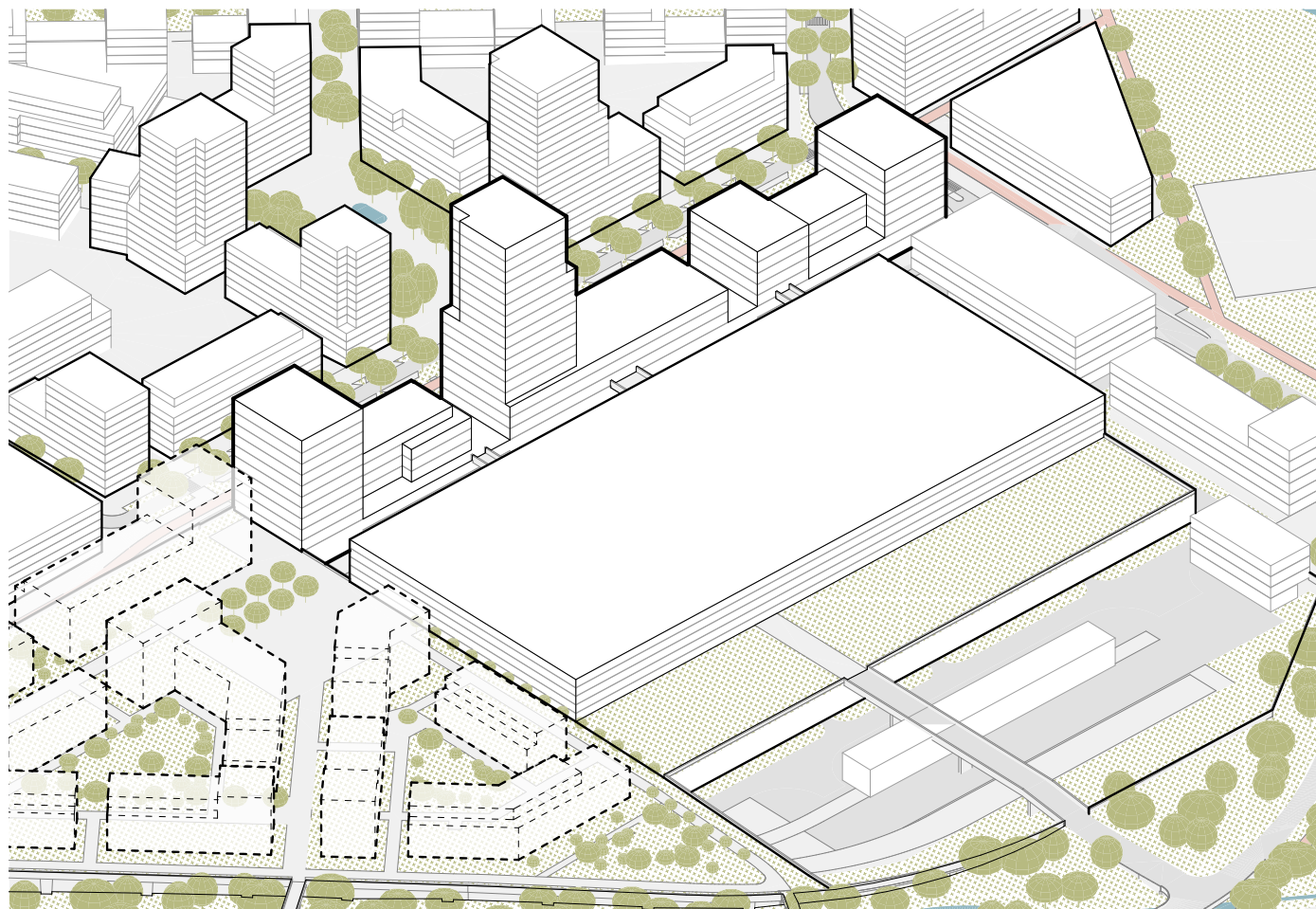


Dispoziční schéma terminálu

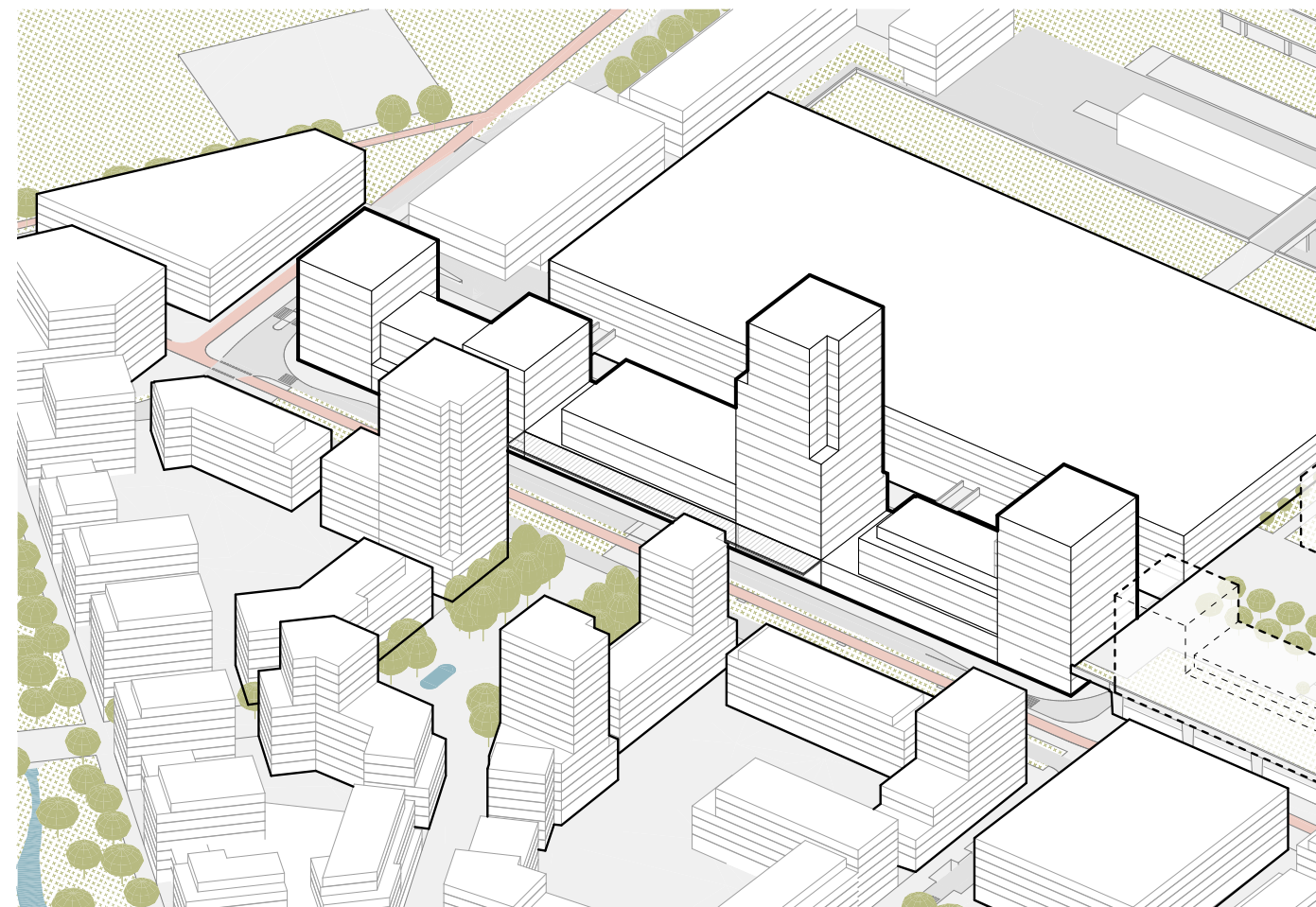


## 6.4. HMOTOVÉ ŘEŠENÍ

Centrum nové zástavby je zdůrazněno věžemi, od kterých se zástavba směrem do krajiny přirozeně snižuje. Terminál je jakožto nejvýznamnější stavba celé lokality nejvyšší. Ostatní věže jsou umístěny tak, aby v klíčových průhledech z okolních čtvrtí a při příjezdu po hlavních komunikacích působily jako harmonická sestava vertikál graduující z krajiny k těžišti zástavby.



Dopravní terminál – pohled ze západu



Dopravní terminál – pohled ze severu

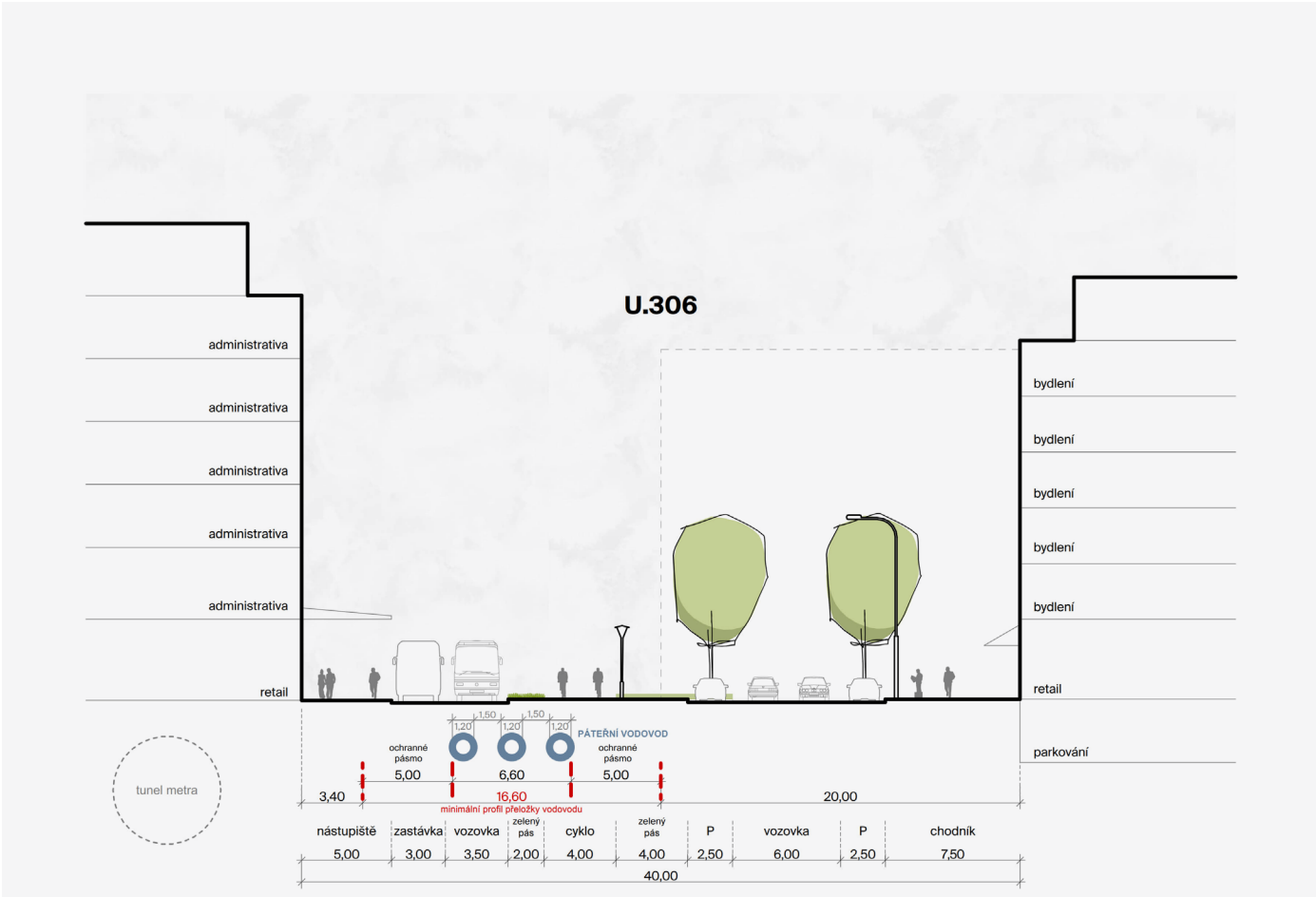


## 6.5. ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

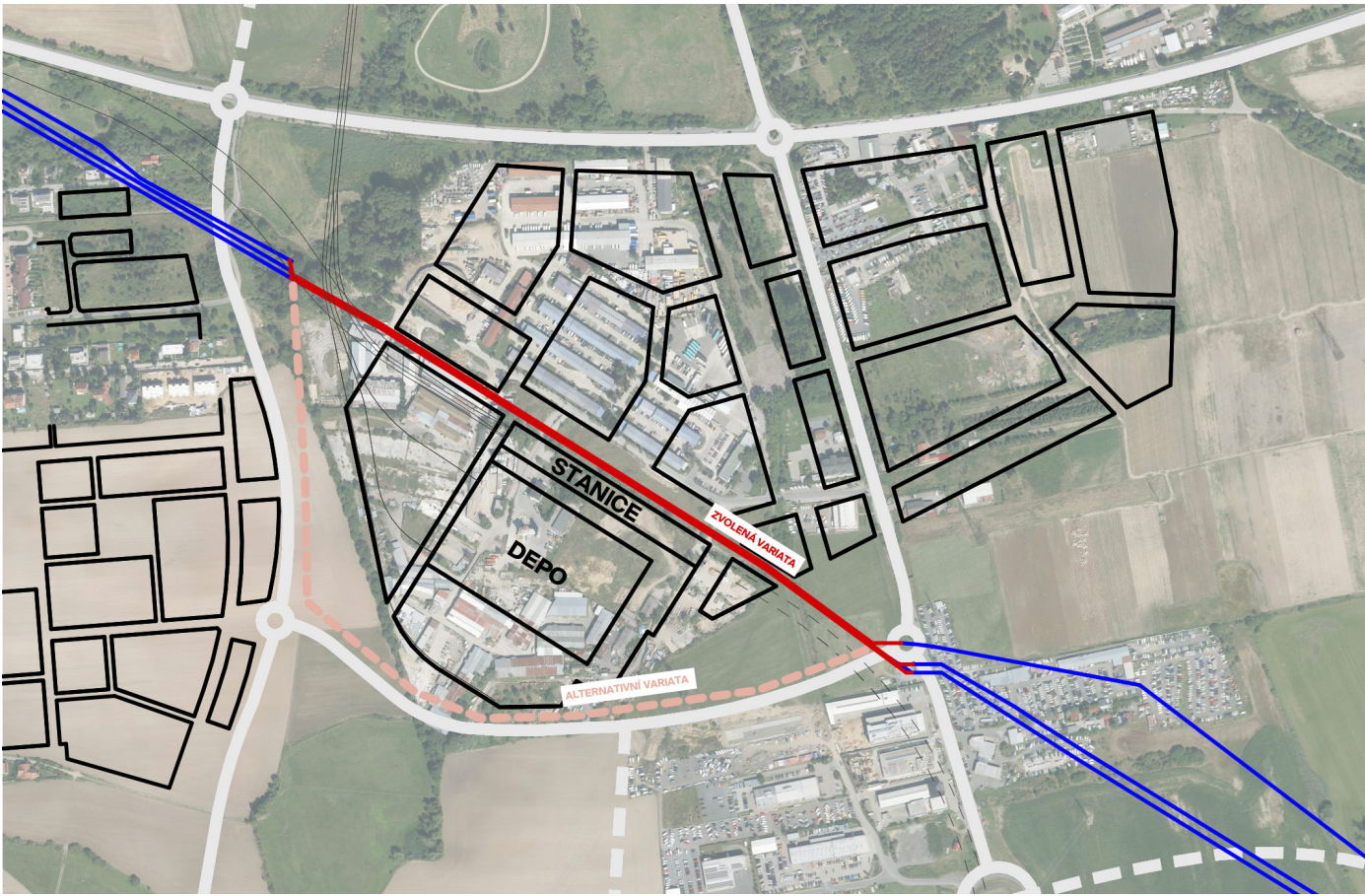
Přes řešené území prochází významný koridor tří vodovodních přivaděčů DN 1200 z vodojemu Jesenice. Koridor přivaděčů prochází přes řešené území diagonálně, proto byly zkoumány možnosti začlenění koridoru do budoucí zástavby nebo jeho případných přeložek. Z různých variant možných přeložek byla nakonec vybrána varianta úpravy a těsnější koordinace koridoru procházejícího řešeným územím ve stávající trase. Úprava spočívá v přeložení a úzké koordinaci všech tří potrubí vodovodních přivaděčů do co nejtěsnějšího souběhu tak, aby koridor procházející řešeným územím zabíral co nejmenší prostor. Vzájemné odstupy a odstupy od budoucí zástavby byly konzultovány na jednáních s provozovatelem pražské vodovodní sítě. Výsledný návrh přeložky je zakreslen v grafické příloze. V koridoru přeložky vodovodních přivaděčů nebudou umístěny žádné stavební konstrukce, stromové příp. keřové porosty ani žádné další omezující prvky např. dětské hřiště apod.

Druhá alternativa přeložky koridoru vodovodních přivaděčů kolem budoucí zástavby v souběhu s navrhovanou silniční komunikací je méně pravděpodobná a je v situaci naznačena pouze schematicky.

Zásobování nové zástavby pitnou vodou nelze dle jednání se zástupci PVS a PVK realizovat přímým napojením z procházejícího koridoru vodovodních přivaděčů. Navrhovaná zástavba bude napojena jako nové zásobní pásmo z řadů DN1200 vedoucích z vodojemu Jesenice II. Možné napojovací místo je při ulici K Labeškám, cca 160 m východně od křižovatky Kunratická spojka – K Labeškám. Budoucí hlavní řad pro záměr bude napojen na obě stávající potrubí DN1200, která se v daném místě nacházejí (a dále pokračují každé jiným směrem). Část nové zástavby přímo navazující na stávající zástavbu Písnice je navržena k zásobování pitnou vodou prodloužením stávajících



Uliční řez s přeložkou páteřního vodovodu



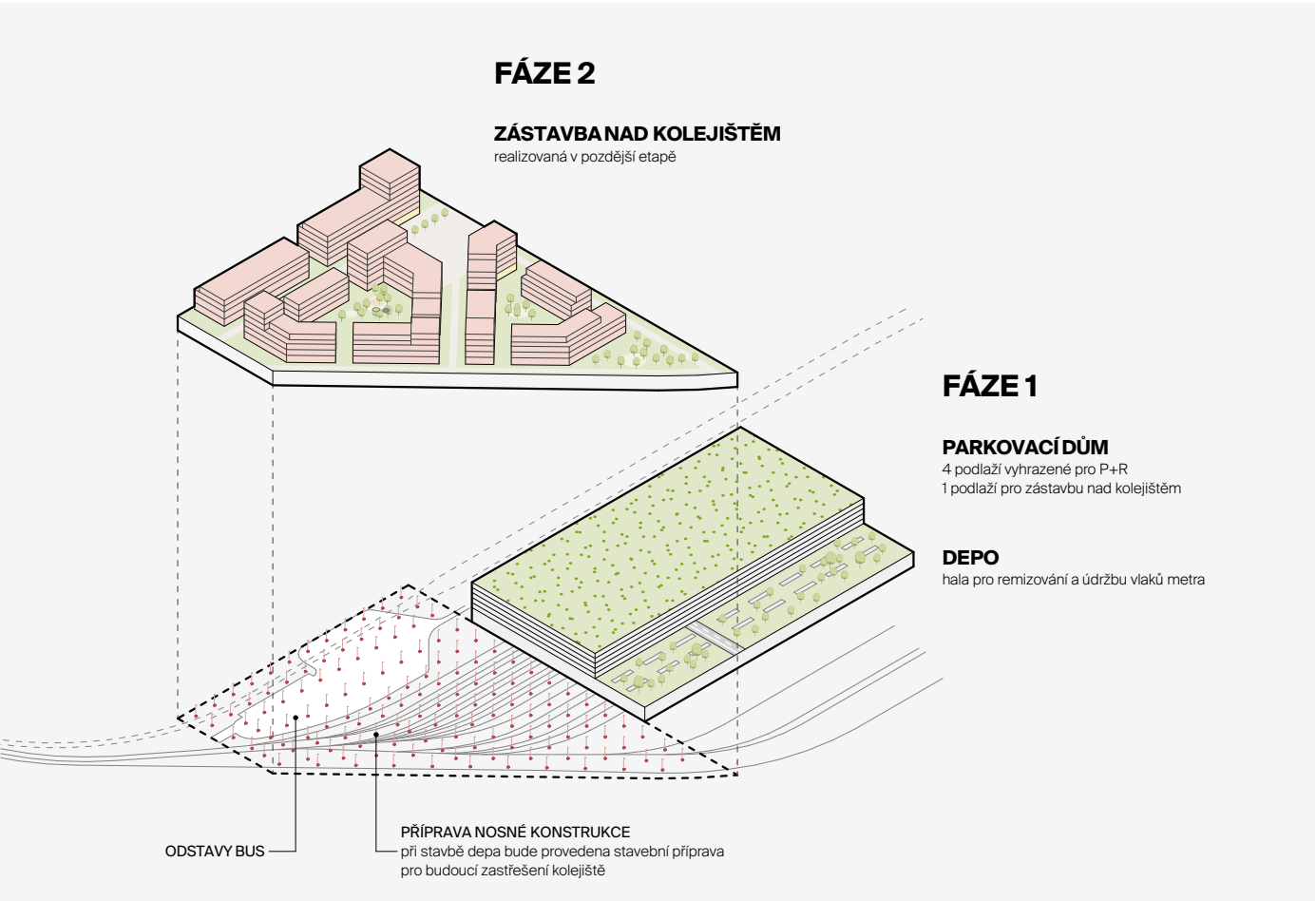
Přeložka páteřního vodovodu v situaci



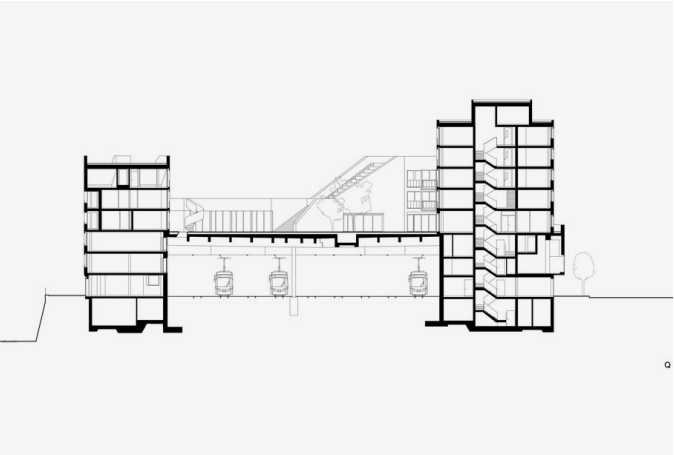
# 6.6. ZASTŘEŠENÍ HARFY

Příklady ze zahraničí ukazují, že kolejiště s velkým množstvím výhybek nemusí být slepou skvrnou na mapě města. Důležitá je správná příprava.

Jednotlivé koleje je třeba v první fázi připravit s dostatečným rozestupem, který umožní umístění nosných sloupů. Na sloupech může v pozdější fázi vzniknout platforma s další zástavbou. Vlaky pohybující se po kolejích mohou být zajímavým zpestřením pohledů z okolních veřejných prostranství i z interiéru přilehlých staveb.



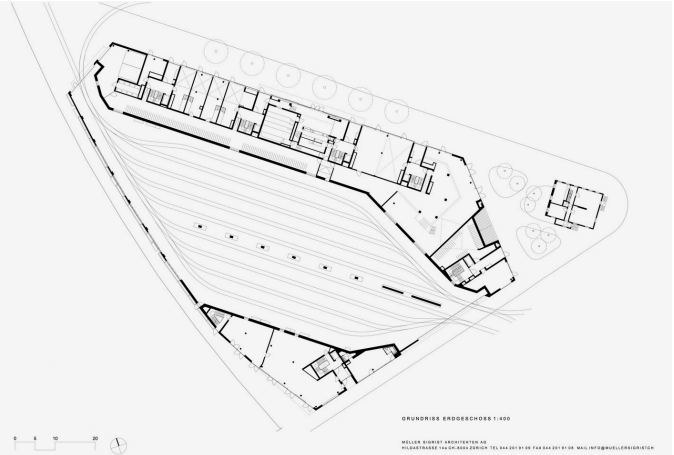
Zürich – bydlení nad tramvajovým depem



Zürich – bydlení nad tramvajovým depem



Zürich – bydlení nad tramvajovým depem



Zürich – bydlení nad tramvajovým depem



Zürich – bydlení nad tramvajovým depem



Zürich – bydlení nad tramvajovým depem

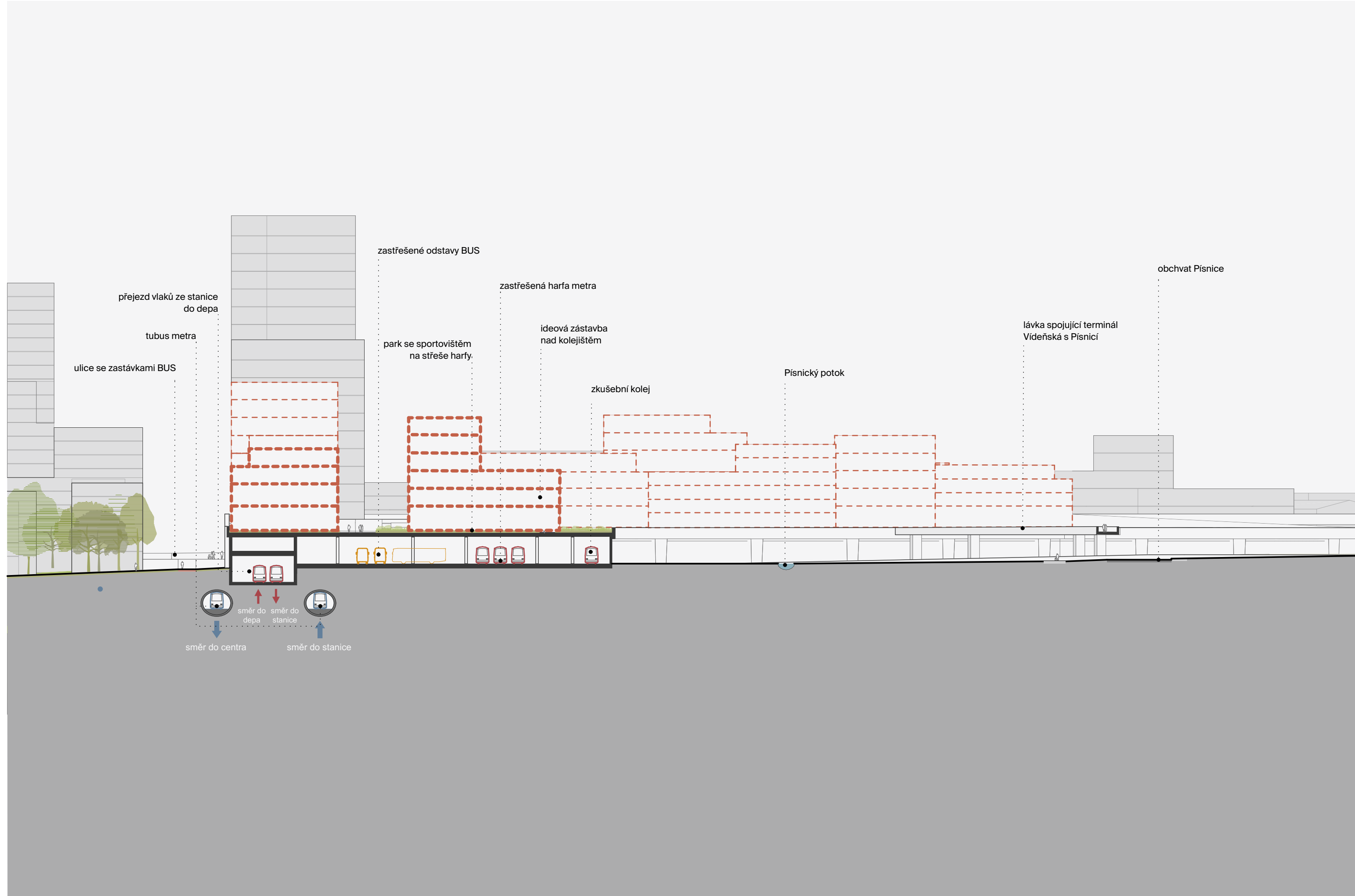


Chorvatsko, Velenje – parkovací dům nad autobusovou stanicí



Chorvatsko, Velenje – parkovací dům nad autobusovou stanicí







# 6.7. PŘEMOSTĚNÍ KUNRATICKÉ SPOJKY

Terénní konfigurace lokality, minimální sklony a poloměry kolejí, přítomnost páteřní dopravní a technické infrastruktury a další limity si vynucují výstavbu mostní konstrukce (úvrati, estakády) pro přejezd souprav mezi stanicí metra a depem. Vytvoření takovéto konstrukce je však možné pojmout jako příležitost, najít pro ni další využití, přinést krajině novou přidanou hodnotu.

Po vzoru obdobných zahraničních realizací, které uvádíme na protější straně, navrhujeme na zastřešené estakádě vytvořit pěší a cyklistickou promenádu. Vrchní úroveň mostu doplněná o vegetaci propojí severní a jižní polovinu řešeného území, které dnes odděluje frekventovaná Kunratická spojka. Na promenádě budou místa pro zastavení, ze kterých bude možné pozorovat okolní krajinu.



High Line, NY, USA



High Line, NY, USA



The 606, Chicago



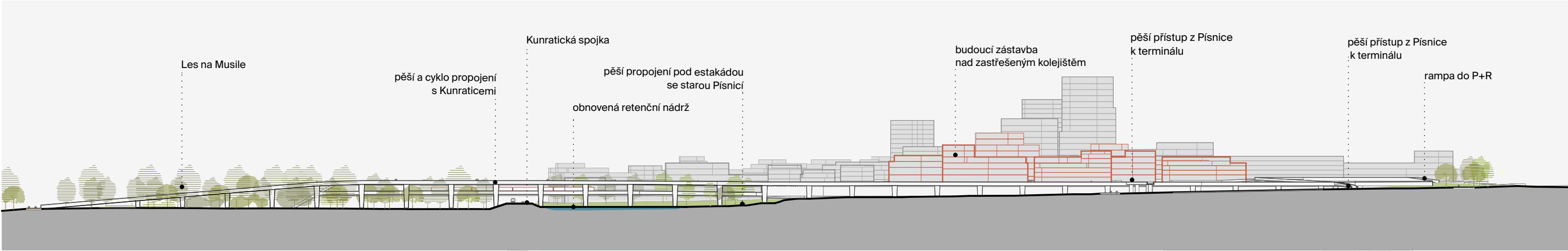
The Goods Line, Sydney



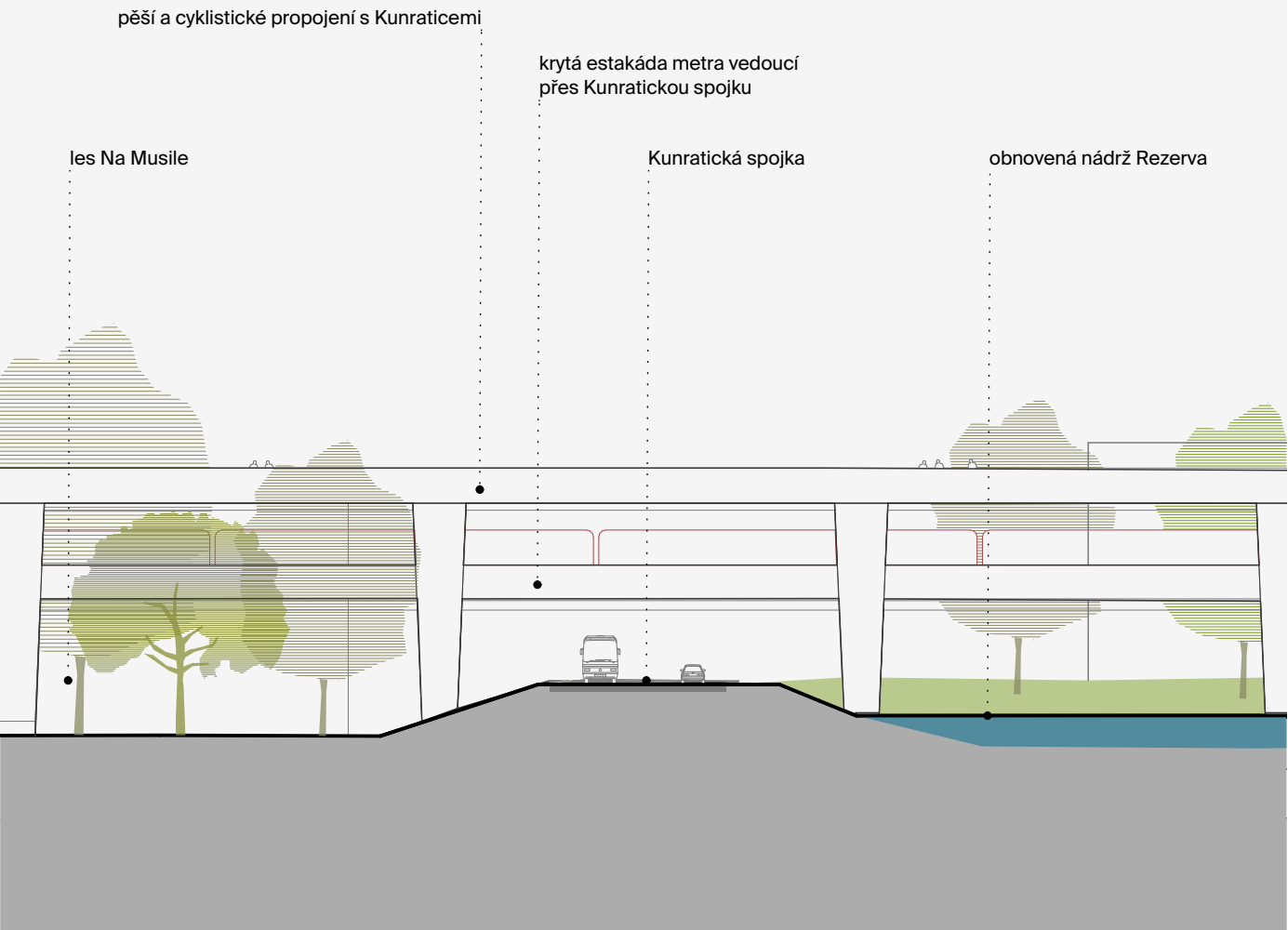
Barcelona, Rambla de sants



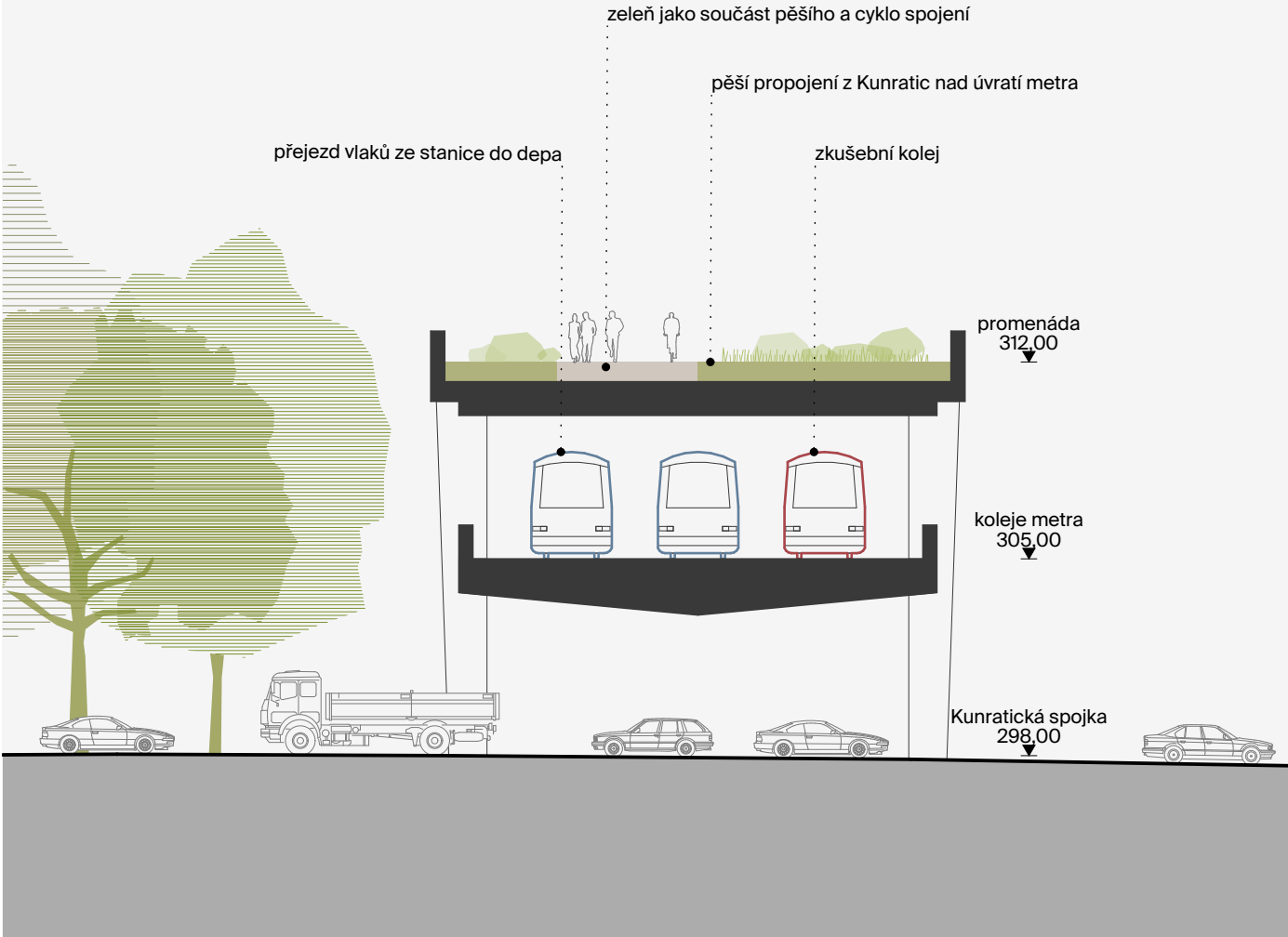
Barcelona, Rambla de sants







Estakáda – detail u Kunratické spojky



Estakáda – řez u Kunratické spojky







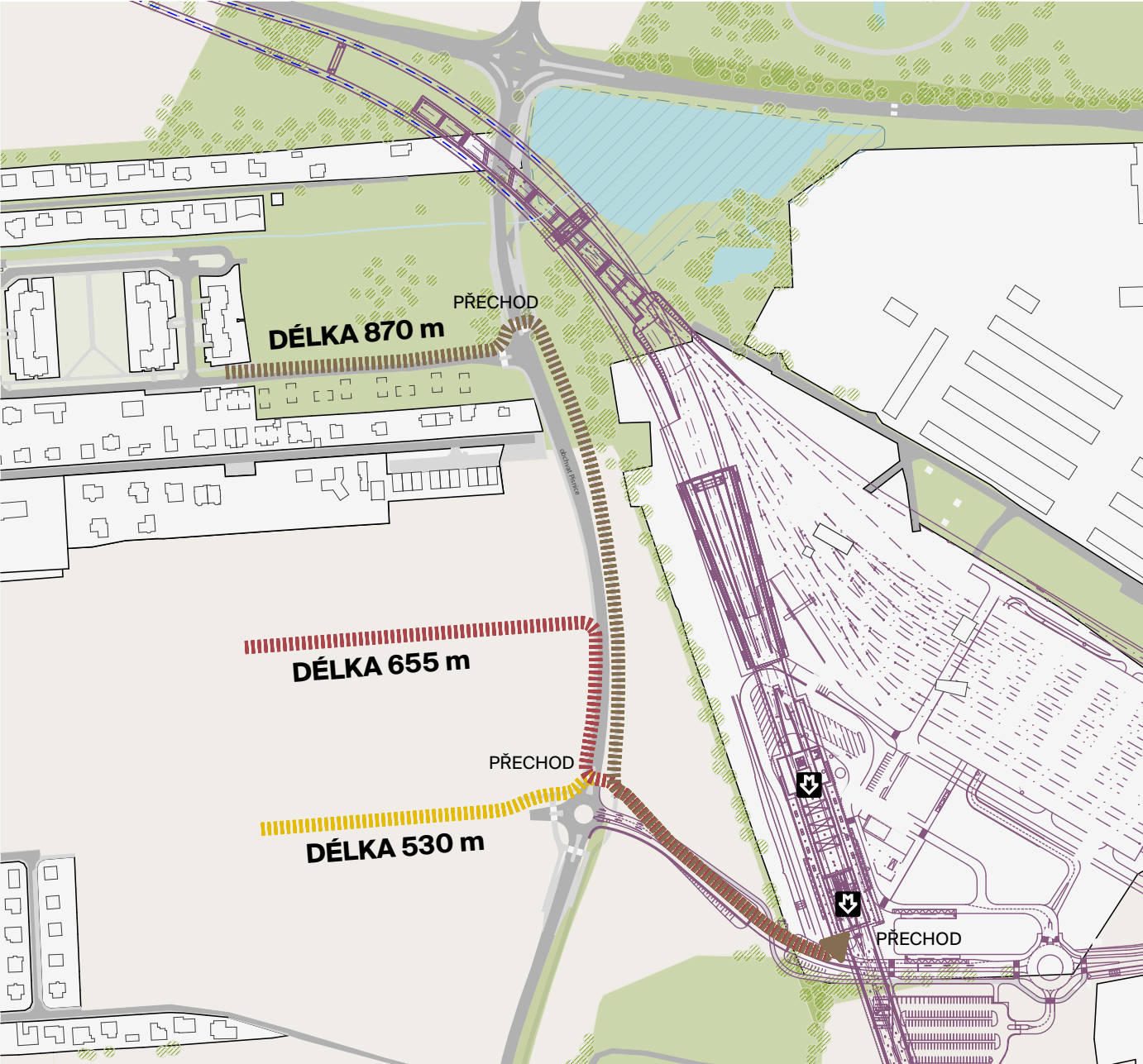
# 6.8. PROPOJENÍ S PÍSNICÍ

Oproti původnímu záměru navrhuje studie výměnu pozic stanice a depa. Cílem návrhu je zajistit i v tomto uspořádání kvalitní pěší dostupnost metra.

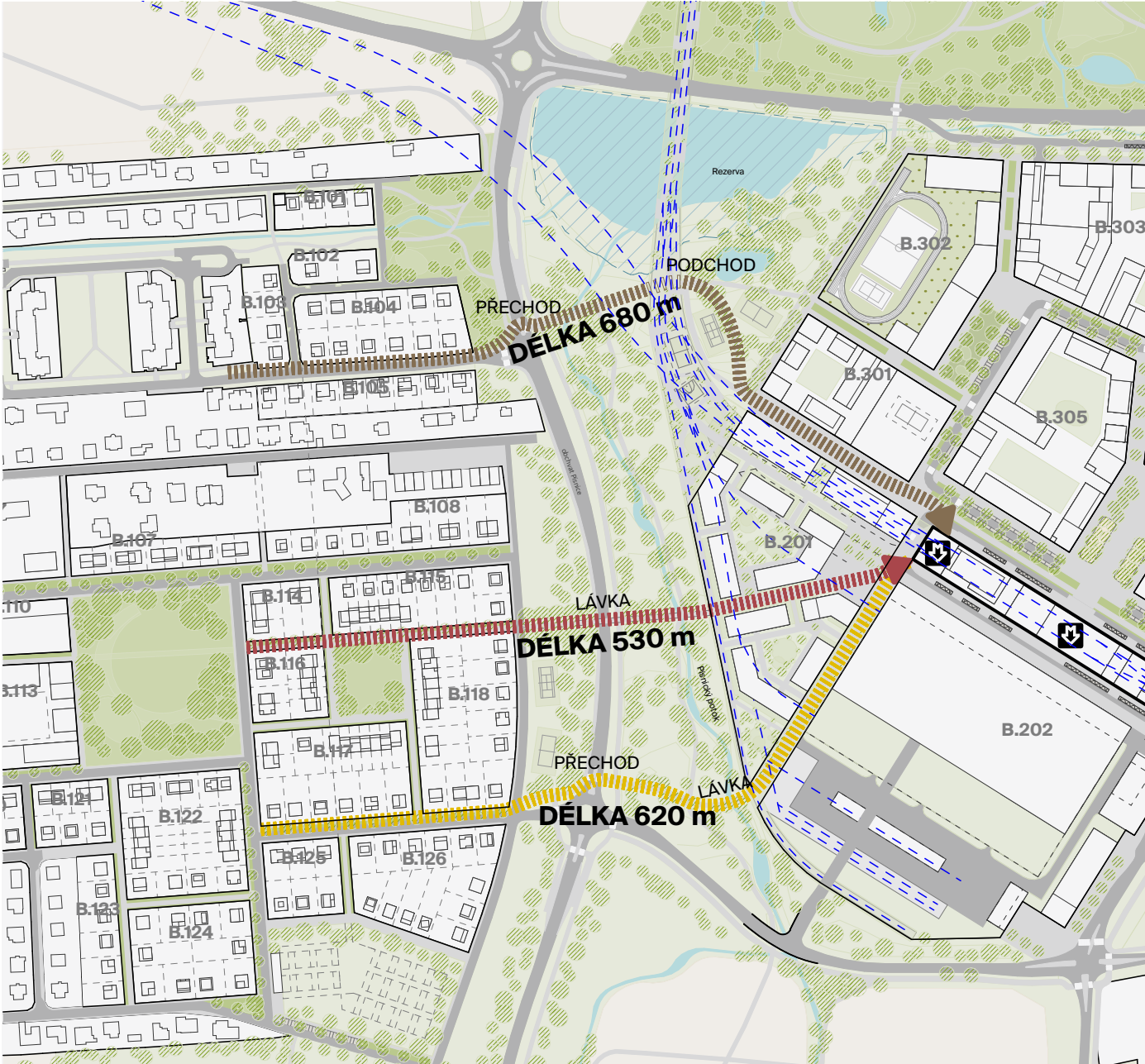
Projekt obchvatu, který odděluje Písnici od stanice, je v době zpracování této územní studie v úrovni dokumentace pro stavební povolení a územní studie ho nemění. Tento projekt pracuje se dvěma přechody v prodloužení

Švihovské a Klenovnické ulice. V rámci územní studie navazujeme pěší trasy na tyto připravené přechody. Zároveň však navrhujeme doplnit třetí pěší trasu v podobě lávky, která umožní přímý průchod z Písnice ke stanici.

Ačkoliv je stanice vzdušnou čarou dále od jižní části zástavby, reálná pěší dostupnost se tak pro větší část Písnice zlepší.



Stávající stav – přístup k metru



Navrhovaný stav – přístup k metru





Propojení s Písnicí



LÁVKA PŘES OBCHVAT

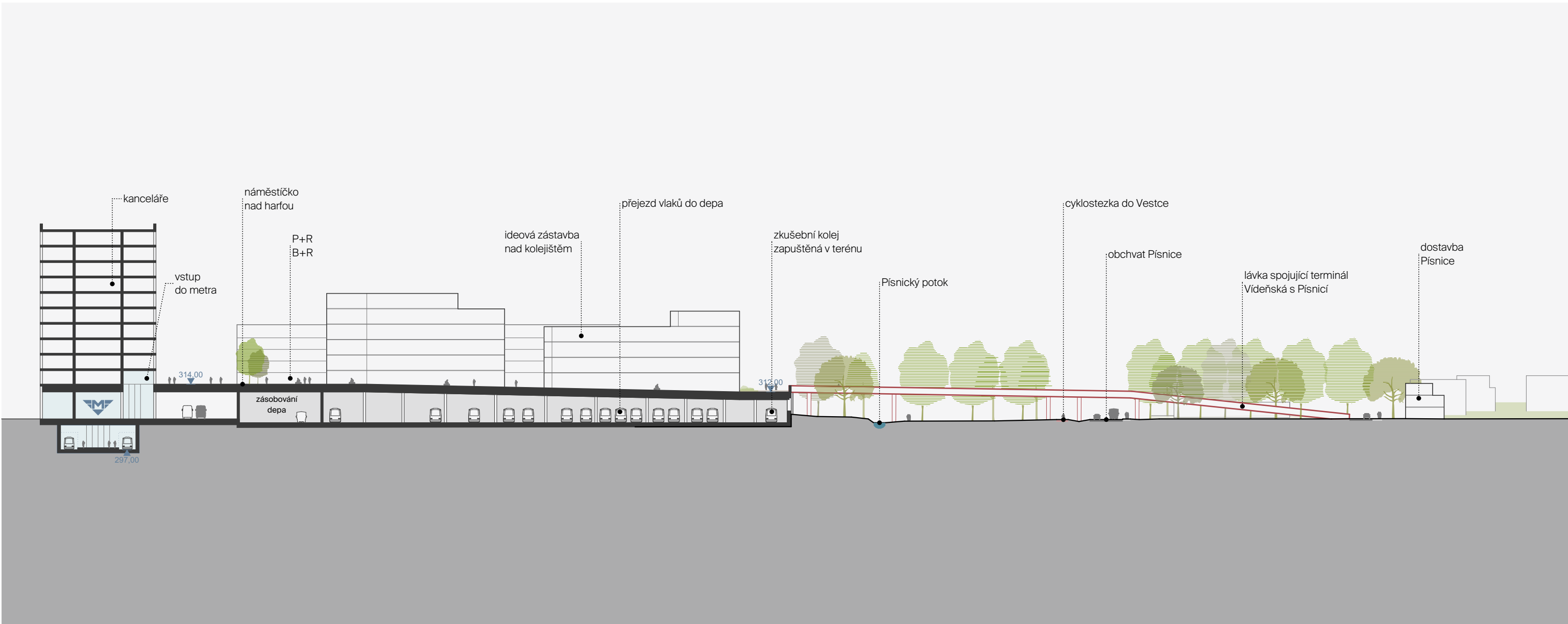
Navržená lávka by měla být subtilním prvkem, který nebude narušovat charakter severojižního krajinného propojení.



Štvanická lávka, Praha



Štvanická lávka, Praha





6.9. P+R

Kapacita parkoviště P+R byla v původním projektu nastavena na 800 parkovacích míst. Po prověření ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy navrhujeme navýšit kapacitu na 2 000 parkovacích míst. Cílem je v co nejvyšší možné míře snížit dopravní zátěž komunikací ve směru ze Středočeského kraje do centra metropole.

Oproti původnímu parkovišti umístěnému na střeše depa v jedné úrovni navrhujeme parkoviště P+R v několika patrech.

Po vzoru zahraničních referencí je důležité uvažovat i o této stavbě jako o součásti městské zástavby, která má udržet vysokou kvalitu architektonického zpracování.



Kodaň, parkovací dům – zelená fasáda



Malmö, parkovací dům – zelená fasáda

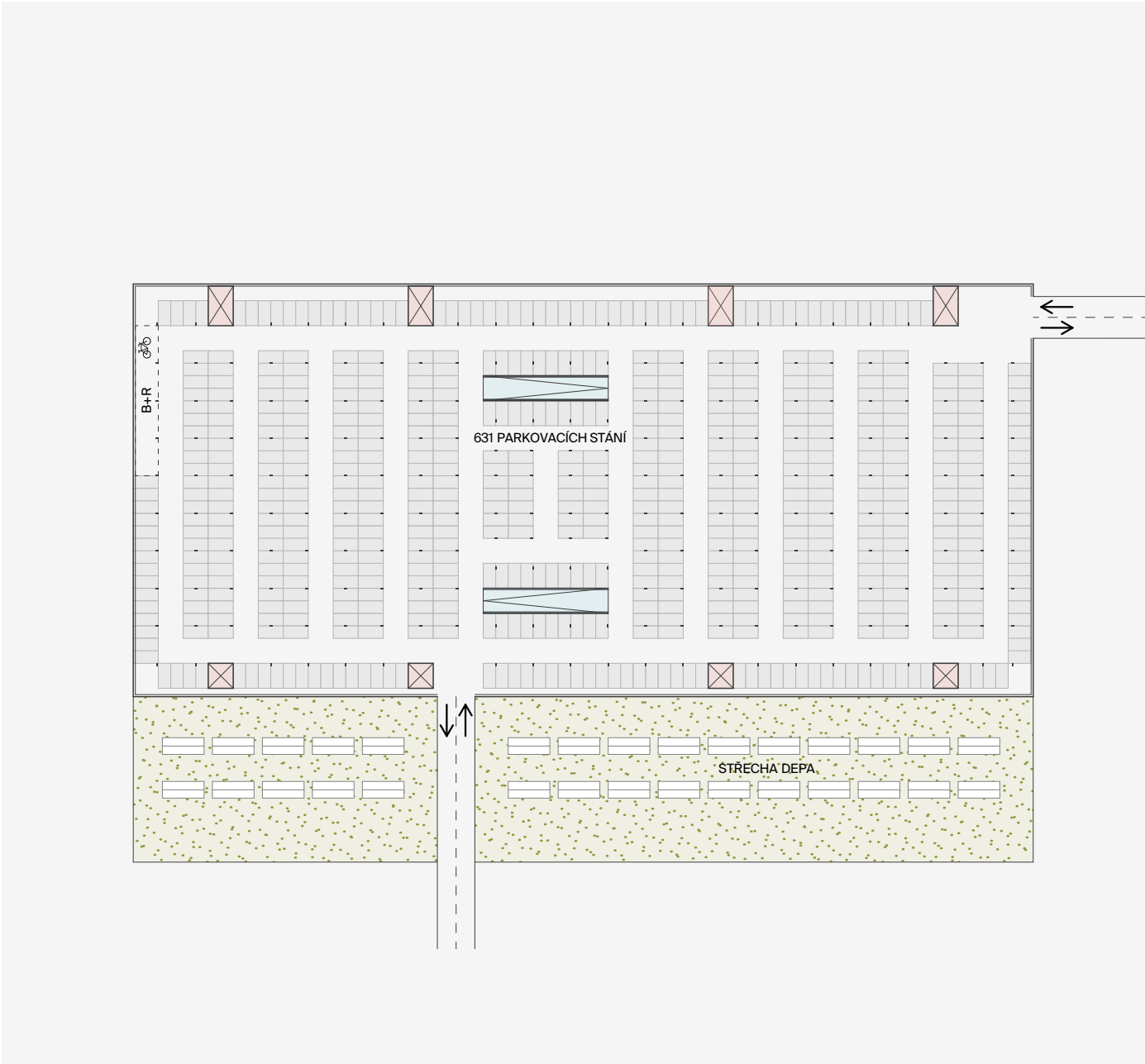
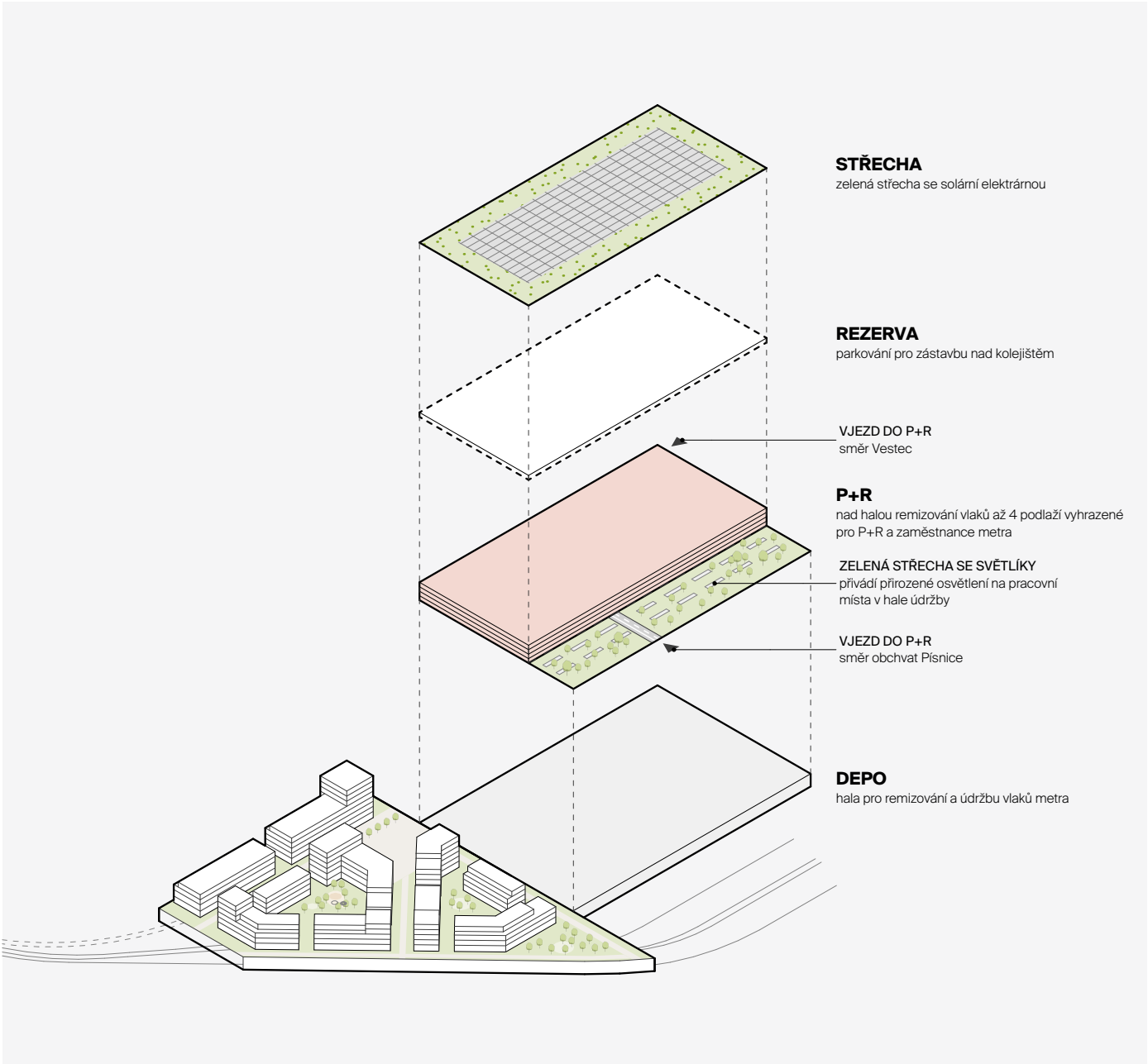


Schéma typického podlaží navrženého P+R parkoviště







7



# 7. ZDROJE

HUDEČEK, Tomáš; DLOUHÝ, Martin; HNILIČKA, Pavel; LEŇO CUTÁKOVÁ, Lucie a LEŇO, Michal. Hustota a ekonomika měst. [Praha]: ČVUT - Masarykův ústav vyšších studií, [2018]. ISBN 978-80-87931-75-2.

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Strategie rozvoje bydlení v hl. m. Praze [online]. [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: [https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/strategie\\_rozvoje\\_bydleni.pdf](https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/strategie_rozvoje_bydleni.pdf)

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Prognóza obyvatel a veřejné vybavenosti v Praze 2023–2050 [online]. [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/e4ad19e5863cf7a2cf1a9b0f5c5a5044.pdf>

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Geoportál hl. m. Prahy [online]. [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: <https://geoportalpraha.cz/en>

SEZNAM.CZ, a.s. Mapy.cz [online]. [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

Magistrát hl. m. Prahy. Metropolitní plán hl. m. Prahy [online]. [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: <https://plan.praha.eu/>

Magistrát hl. m. Prahy. Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy [online]. Schválen usnesením č. 10/5 Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 9. 9. 1999. [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: [https://praha.eu/web/upn/w/index\\_1866325](https://praha.eu/web/upn/w/index_1866325)

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Územně analytické podklady Prahy [online]. Praha: IPR Praha, [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: <https://uap.iprpraha.cz/>

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Manuál tvorby veřejných prostranství [online]. Praha: IPR Praha, [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/b956942f2d4563de94d21c8c97679009.pdf>

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Městský standard plánování, výsadby a péče o uliční zeleň. [online]. Praha: IPR Praha, 2017. [cit. 2025-10-29]. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/b2c8378b7b20f1d02498f9b7925eafa9.pdf>

Sýkorová, M., Macháč, J., Tománek, P., Šušlíková, L., Staňková, N., Habalová, M., Čtverák, M., Hekrlé, M. (2021). Voda ve městě: metodika pro hospodaření s dešťovou vodou ve vazbě na zelenou infrastrukturu. České vysoké učení technické (ČVUT) ve spolupráci s Univerzitou Jana Evangelisty Purkyně (UJEP). ISBN 978-80-01-07024-6.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Pražské stavební předpisy s aktualizovaným odůvodněním. [online] Praha: IPR Praha, 2018. [cit. 2025-10-29] Dostupné z: [https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/psp/psp\\_2018\\_web.pdf](https://iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/psp/psp_2018_web.pdf)

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy. Praha: IPR Praha, 2019. Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/5c8136384e3c57e1f0e99cbb6dbd01ae.pdf>

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Strategický plán hl. m. Prahy Návrhová část – Aktualizace 2016. [online] Praha: IPR Praha, 2016. [cit. 2025-10-29] Dostupné z: <https://iprpraha.cz/assets/files/files/f2263cbbfa9e744aeb78b71add833120.pdf>



