

OBJEDNATEL:

Magistrát Hlavního města Prahy

IČ: 00064581

DIČ: CZ00064581

Sídlo: Mariánské náměstí 2

110 01 Praha 1

Zastoupené: Ing. Martinem Čemusem

ZHOTOVITEL: Ing. arch. **Tomáš Beneš**

Ve struhách 969/13, 160 00 Praha 6

IČ: 88195848

DIČ: CZ8409232370

ČKA: 04210

+420 608 910 258

tomasbenes@tb-a.cz

www.tb-a.cz



AKCE:

**ÚZEMNÍ STUDIE
OKOLÍ METRA ROZTYLY**

STUPEŇ:

ČISTOPIS

NÁZEV DÍLA:

TEXTOVÁ ČÁST - NÁVRH

MĚŘÍTKO:

ČÍSLO PŘÍLOHY:

-

C

DATUM:

ČÍSLO PARÉ:

09/2020

OBSAH

a) Popis a zdůvodnění návrhu

- 1. Celková koncepce**
- 2 Struktura území**
 - 2.1 Požadavky na zástavbu
 - 2.2 Požadavky na veřejný prostor
 - 2.3 Detail
- 3 Využití území**
- 4 Zelená infrastruktura**
- 5 Dopravní infrastruktura**
 - 5.1 Veřejná doprava
 - 5.2 Automobilová doprava
 - 5.3 Doprava v klidu
 - 5.4 Pěší a cyklistická doprava
 - 5.5 Významné zdroje a cíle dopravy
- 6 Technická infrastruktura**
- 7 Veřejná vybavenost**
- 8 Veřený zájem**
 - 8.1 Veřejně prospěšné stavby
 - 8.2 Asanace
- 9 Další požadavky na řešení územní studie**

b) Popis jednotlivých uličních profilů, náměstí, stavebních a nestavebních bloků

- 1. Stavební bloky**
- 2. Uliční profily**
- 3. Náměstí**
- 4. Nestavební bloky**

c) Bilanční tabulka

d) Životní prostředí

- 1. Ovzduší**
- 2. Hluk**
- 3. Geologie**
- 4. Příroda a krajina**

e) Porovnání návrhu s územním plánem platným a připravovaným (Metropolitní plán)

Navržená funkční regulace

Metropolitní plán

Bilance funkčních ploch

f) Majetkoprávní vztahy a ekonomie

a) Popis a zdůvodnění návrhu

1. Celková koncepce

Základním motivem celého návrhu je centrální prostranství vytvořené u stanice metra. Nezastavitelný (případně velmi komplikovaně) koridor mělce založeného tubusu metra vytváří osu vedoucí ve směru spojnice rozvojových ploch Horních Roztyl a mimoúrovňové křižovatky komunikací Jižní spojka a 5. května. Především k zakončení v mimoúrovňové křižovatce, kde v současnosti není možné očekávat změnu charakteru na prostranství městštějšího charakteru, není tato osa využita pro definici jednoho centrálního lineárního prostoru, naopak je záměrně rozmělněna na více navazujících prostranství různých kvalit. Kolmo na tuto osu je definována nová spojnice Spořilova a Krčského lesa, která v jižní části navazuje na stávající odbočku do lesoparku (modře značená trasa) a v severní části předpokládá napojení pomocí nové pěší a cyklistické lávky. V pozici křížení těchto os, bezprostředně u výstupu ze stanice metra, vzniká centrální prostranství, které pokračuje severozápadním směrem. Vzhledem k ose je umístěno mírně asymetricky, více ustupuje severovýchodním směrem k solitérní budově umístěné naproti budově č.pop. 2144 T-Mobile.

Výše popsané se odehrává v části, která byla již v analytické fázi vyhodnocena jako stěžejní rozvojová plocha. Tato část je tedy řešena s maximální mírou propojení s okolím. Snahou je navržená veřejná prostranství nejenom "naplnit" mohutnějšími stavebními bloky, ale také zintenzivnit život v nich vytvořením atraktivních tras mezi okolními strukturami.

Další části řešeného území jsou již komornějšího charakteru a převážně neobsahují důležitější propojení okolních struktur (prostupnost těmito dílčími částmi je ale samozřejmě zajištěna). Je tomu především z důvodu složité topografie řešeného území, která definuje velmi rozmanité podmínky pro návrh struktury osídlení. Zatímco v první, výše popsané, části jsou uliční prostranství definována poměrně striktně, ve zbytku území je regulace volnější, směřující spíše k solitérním domům.

Pro potřeby zpracování územní studie bylo řešené území rozděleno do 4 částí:

- 1 - rovinaté území okolo stanice metra a autobusového terminálu, budovy č. pop. 2287 OBI a č. pop. 2144 T-Mobile včetně okolních prostranství,
- 2 - území bývalého Interlovu, rozvojová plocha ležící o 10 - 15 m níže oproti území 1,
- 3 - parkové a lesní plochy podél svahu Krčského lesa,
- 4 - svažité území okolo restaurace č. pop. 2298 LOKAI - KOLIBA.



2. Struktura území

2.1 Požadavky na zástavbu

a) Hranice zastavitelného území

Je stanovena hranice zastavitelného území v souladu s vymezením lesních porostů a ploch SO3. Hranice vede v západní části podél ploch LR na hranici s bloky B301a a B301b a dále na rozhraní ploch LR a OV. Dále vede hranice podél ploch SV tvořících jádro řešeného území. V části 4 je území ponecháno nezastavitelné (mimo stávající budovy a platného ÚR). Navržená hranice mezi přírodou zástavbou byla zvolena kvůli vytvoření silné centrální části okolo stanice metra, která končí u stávající pěšiny směrem do Krčského lesa. Ta vede na úpatí svahu a je tak logickou hranicí.

Plochy stavebních bloků B101 - B111: tyto bloky tvoří jádro území. Je navržena kompaktní zástavba s městským parterem okolo stanice metra. Redukce nezastavitelného území je zde navržena tak, aby okolo stanice vzniknul dostatek stavebních bloků schopných jasně vymezit centrální městské prostranství.

Plochy stavebních bloků B201 a B202a, b: hranice zastavitelného území je zde posunuta na hranu svahu v trase plynovodu a kanalizace. Je tak rozšířena zastavitelná plocha do logičtější polohy terénního zlomu, která tvoří přirozenou hranici mezi městem a krajinou.

Plochy nestavebního bloku P301 a P302: tento pás přírodních ploch je koncipován jako přechodový prvek mezi městem a krajinou. Navrženo je extenzivní využití spočívající v doplnění především sítě cest a pěšin a doplnění pouze doprovodného mobiliáře - lavičky, altán. Územní studie ale nevylučuje realizaci sportoviště dle VPS 12|SR|11: Roztly - zařízení pro rekreaci a sport. Umístění sportoviště je možné především ve východní části bloku P302, kde je zajištěna dopravní obslužnost z nově navržené komunikace napojené na křižovatku ulic Ryšavého a Komárkova.

Plocha bloku B401: jedná se o blok obsahující stávající objekt Koliby a související dosud nerealizované stavby s platným ÚR. Územní studie zde nenavrhuje žádný záměr, ten ale případně musí být

v souladu s funkční regulací.

b) Kompozice zastavitelného území

Jádrem řešeného území je bezesporu prostor okolo stanice metra, kde je navržena nejintenzivnější zástavba. To je také potvrzeno věžovými částmi, zakončující podlouhlé centrální prostranství. Výška věží je volena tak, aby absolutní výškou nepřevyšovaly domy v okolních sídlištích, jedná se o dominanty lokální, zvýrazňující centrum. Podél ulice 5. května je navržena linie fasád navazující na stávající budovu T-Mobile. Linie je zakončena nárožní výškovou částí. Výška je volena tak, aby dovolovala navýšení o několik pater, nejedná se tedy o výraznou dominantu. V části bývalého Interlovu je navržena struktura solitérních domů, která záměrně kontrastuje s blokovou strukturou centrální části. Je tak navrženo z důvodu výrazné modelace terénu v této části.

Kompozice je jasně a přehledně definována pomocí tradičních regulativů - stavebních a uličních čar, definicí veřejných prostranství a stavebních a nestavebních bloků. Podrobnější regulativy jsou uvedeny v Pražských stavebních předpisech. Výšková regulace je navržena dvojí formou – základem je regulace počtu nadzemních podlaží. V části 2 je ale použita také výšková regulace ve formě absolutní hodnoty nadmořské výšky budovy. Je tak zvoleno z důvodu výrazné terénní modelace této části, kdy by u budov zasazených do prudkých svahů mohly vznikat nejasnosti ohledně určení 1. nadzemního podlaží. Zatímco co (především v centrální části) je záměrem sjednocení počtu podlaží, v části 2 je důležitá maximální výška, která je u nejvyšších částí určena tak, aby nepřevyšovala stávající budovu č. pop. 2144 T-Mobile,

Uliční čára: vymezuje veřejné prostranství.

Stavební čára uzavřená: fasáda objektu musí být umístěna na stavební čáře a musí využít celou délku stavební čáry.

Stavební čára otevřená: fasáda objektu musí být umístěna na stavební čáře, ale nemusí využít celou délku stavební čáry.

Stavební čára volná: fasáda objektu nesmí předstupovat před stavební čáru.

Stavební blok: plocha pro stavbu budov dle vymezených regulativů (stavební čáry, výškové regulace apod.).

Nestavební blok: plocha převážně určená pro parky a zahrady. V nestavebním bloku mohou být také umísťovány stavby doplňující charakter využití, např. altány, zahradní restaurace, apod.

Maximální výměra hrubých podlažních ploch bloku: omezuje součet všech podlažních ploch všech budov ve stavebním bloku. Do součtu se nezapočítávají plochy podzemních parkovišť.

Maximální podíl zastavěnosti bloku: omezuje podíl součtu všech zastavěných ploch všech budov v bloku ku celkové ploše bloku

Maximální podlažnost / výška hlavní římsy: maximální podlažnost omezuje počet nadzemních podlaží. Výška hlavní římsy určuje výšku průniku vnějšího líce obvodové stěny a střechy (u šikmé střechy) nebo horní hrana atiky / zábradlí (u ploché střechy) posledního neustoupeného podlaží.

Veřejný průchod napříč stavebním blokem - přesná trasa: je nutné realizovat veřejný průchod minimálně ve vymezené šíři, může být libovolně rozšířen.

Veřejný průchod napříč stavebním blokem - orientační směr: ve vyznačeném směru je nutné propojit hranice stavebního bloku veřejným průchodem, přesná trasa ani parametry nejsou předepsány.

c) Charakter uličních prostranství v řešeném území

V řešeném území jsou navrženy různé uliční prostranství dle významu a charakteru užívání, které je možné rozdělit následovně:

Městské třídy: uliční prostranství důležité v širším měřítku, v řešeném území se jedná o

ulice Ryšavého a 5. května.

Významné ulice: uliční prostranství důležité v měřítku lokality, v řešeném území se jedná především o ulice mezi bloky B106 - 110, dále pak o ulice s vyznačeným stromořadím.

Lokální ulice: uliční prostranství doplňující systém významnějších ulic ve struktuře města.

d) Charakter zástavby jednotlivých bloků

Bloky je možné rozdělit do čtyř skupin:

První skupinou jsou bloky okolo stanice metra tvořící jádro celého území. Zde je navržena stavební čára převážně uzavřená a otevřená a fasády domů tak budou tvořit kompaktní uliční fronty. Navrženy jsou ve výškové hladině 7 NP s ustupujícími podlažními a hlavní římsou v úrovni 5NP a snížením výškové hladiny směrem k přírodním plochám. Jedná se o bloky B105 - 110.

Do druhé skupiny patří bloky bariérových budov podél ulice 5. května. Ty jsou velmi důležité z hlediska zmírnění hlukové zátěže v území. Při severní hraně těchto bloků je navržena uzavřená stavební čára a výšková hladina 7 NP. Jedná se o bloky B101 - 104, B111 a B201.

Třetí skupina je definována bloky B202a a B202b, kde je počítáno se specifickou rozvolněnou zástavbou. Je to z důvodu výrazné topografie terénu, tato část řešeného území je v dolíku po původním lomu, což vytváří specifické podmínky a charakter, odlišný od okolních částí. Výšková hladina je zde definována absolutními hodnotami nadmořských výšek tak, aby směrem od západu na východ římsy a atiky budov stoupaly k šesti až sedmipodlažním budovám ve vyšších okolních plochách, zároveň je zde navržena regulací umožněn vznik několika solitérních výškových budov na omezené ploše.

Podrobnější popis je uveden v kapitole b) 1.

e) Výškové hladiny nově navrhované zástavby

Výškové hladiny byly navrženy s důrazem na vytvoření silného lokálního centra a doplnění kompozice městské struktury jak z pohledu lokality, tak vzhledem k širšímu kontextu. Ve střešní části okolo stanice metra je navržena kompaktní struktura 7mi podlažních budov, které vymezují intenzivní městská veřejná prostranství. Doplněna je lokální dominanta v severovýchodním cípu území a především kompozice věží (výškových částí bloků) přiléhajících k centrálnímu prostranství, které se propíší i do dálkových pohledů. Vzhledem k topografii místa v širším kontextu, kdy je tato část řešeného území zapuštěna oproti okolí, se ale nejedná o dominantu celoměstského významu, výrazně zasahující do panoramatu města.

"Hradba" 7mi podlažních budov, reprezentovaná stávající budovou T - Mobile, je doplněna řadou bariérových budov podél ulice 5. května.

V části bývalého Interlovu jsou výškové hladiny voleny v kontextu topografie terénu a okolních struktur. Dvě výškové hladiny určují základní výšku zástavby a výšku věžových částí s omezenou plochou.

2.2 Požadavky na veřejný prostor

a) Okolí stanice metra

V této části řešeného území je navržena kompaktní 7mi podlažní zástavba částečně otevřených bloků doplněných věžemi. Hlavní veřejné prostranství a navazující ulice vytváří u výstupu z metra intenzivní středobod celého území. Navržené náměstí disponuje zpevněnou plochou v části křížení s uličním profilem U101, která je dostatečně velká i pro pořádání trhů a nárazových akcí. Zbylá část náměstí je uvažována spíše parkového typu. Směrem ke stávajícími podchodu do sídliště Roztyly - východ je kompaktní část navržené

zástavby zakončena fasádami domů v blocích B104, 105, 107 a 109. Zde vzniká menší veřejné prostranství, kde se protínají pěší a cyklistické trasy.

b) Zástavba v kontaktu s ulicí 5. května

Je navržena kompaktní "hradba" vzniklá doplněním linie bariérových budov B101 - B104, B111 a B201. Tato bariéra významně odcloní hluk z ulice 5. května, který výrazně snižuje atraktivitu lokality. Tato linie je definována především stávající budovou č. pop. 2144 T-Mobile a přibližnou stopou zastavěné plochy budovy č. pop. 2287 OBI.

c) Propojení řešeného území s okolními sídly

Při severní hranici řešeného území je propojení možné na dvou místech, nicméně je neatraktivní a nepohodlné. Vzhledem k dálničnímu charakteru ulice 5. května a nutnosti překonání výškových rozdílů směrem do Spořilova je toto obtížně řešitelné. Zásadním předpokladem je změna charakteru ulice 5. května do podoby městského veřejného prostranství, což není předmětem této územní studie a nedá se výhledově předpokládat. Vymezené stavební bloky ale jsou schopny na tuto potenciální změnu dobře reagovat. Přes ulici 5. května je navržena nová lávka vedoucí do jedné z kompozičních os Spořilova (ulice Boční II). Napojení je možné pouze do prostoru stávající zahrádkářské kolonie na soukromých pozemcích a realizace lávky je zde tedy problematická. Prostupnost severovýchodním směrem do území Spořilova je zajištěna stávajícím podchodem do ulice Jižní IX, realizace této lávky tedy není nezbytná, nicméně z hlediska zlepšení návazností na okolní struktury je jediným místem další možnosti překonání bariéry komunikace 5. května.

Ve východní hranici územní studie navrhuje úpravy ulice Ryšavého. Vzhledem k přítomnosti ulice 5. května není ulice Ryšavého celoměstsky důležitým tranzitním tahem. Je proto navrženo městské řešení této ulice včetně středového zeleného pásu a nových přechodů na křižovatkách Tomíčкова a Komárkova. Z první jmenované je také možné realizovat propojení pěšinou se schodištěm do ulice Kloboukova (převýšení 19 m). Propojení pěšinami je pak také možné mezi slepými částmi ulic Kloboukova a Brehmova a dále směrem ke křižovatce Ryšavého a Komárkova a další z ulice Brehmova ke křižovatce Tomíčкова a Ryšavého.

V jižní části je řešené území doplněno cestní sítí k lepšímu propojení centrální části a jižně navazujících struktur.

Propojení západním směrem do Krče je možné pouze ulicí U Michelského lesa. Bariéry Jižní spojky a depa a garáží Dopravního podniku nejsou touto územní studií řešitelné. Prostupnost do ulice U Michelského lesa a možnost budoucího lepšího propojení jsou zajištěny požadavky na dostatečnou průchodnost částmi 2 a 3.

d) Základní cestní síť v nezastavitelném území

Blok P301 a P302

Zde je požadavek na základní prostupnost především severojižním směrem a podél severní hrany těchto bloků. Ve vztahu k rekreačnímu využití těchto ploch je také vhodné vytvoření uzavřených okruhů doplněných například inline dráhou, apod.

Část 4

Propojení centrální části řešeného území do jižně navazujících lokalit je v současné stavu umožněno chodníky podél ulice Ryšavého a lesní pěšinou vedoucí k hotelu Globus. Doplněna je zde komunikace spojující nově doplněnou křižovatku Ryšavého x Komárkova se sídlištěm Horní Roztyly. Dále je navržena síť podružnějších pěšin.

e) Hierarchie jednotlivých prostor ve vztahu k přechodu od kapacitních komunikací k přírodním partiím Krčského lesa

Stěžejním přechodovým prvkem mezi městem a krajinou je pruh nezastavitelného bloku P301 a P302, který může být extenzivně rekreačně využíván, doplněn drobnými stavbami altánů, zázemí,

pavilónů, apod. Severně navazující území bývalého Interlovu je charakterizováno volnou solitérní zástavbou. Podél kapacitních komunikací je pak prostor definován budovami tvořícími bariéru proti hluku. V centrální části je jihozápadním směrem definována nižší podlažnost.

2.3 Detail

Detailní řešení vybraných prostranství je patrné z grafické přílohy. Důraz je kladen na městská řešení, a to jak v nově navržených veřejných prostranstvích, tak při úpravách stávajících. Jedná se především o ulici Ryšavého, která je nově navržena se středovým zeleným pásem, přechody a zastávkami MHD podél vozovky. Detailně je vykresleno řešení centrálního náměstí, které je navrženo jako částečně parkového typu. V jihovýchodní části je plocha náměstí kompletně vydlážděna v souvislosti se vstupem do metra a největší koncentrací pohybu. Směrem k severozápadu je navržen centrální přírodní prvek zatravněných vyvýšených „vln“, který je zakončen skupinou stromů. Tento prvek pohledově zakončuje průhled náměstím. Vyvýšení se stromy je již v současném stavu a nebude tak problém s výsadbou stromů nad tubusem metra.

Pravidla pro umístování zařízení a staveb pro reklamu a informace jsou uvedena v Pražských stavebních předpisech, které nedovolují jejich další definování územní studií. To je možné pouze regulačním nebo územním plánem.

3. Využití území

Je navrženo s ohledem na vznik nové městské čtvrti. Rozsáhlé plochy dopravní, obchodní a ostatní jsou transformovány na plochy městského charakteru.

Území 1 je převážně regulováno využitím jako všeobecně smíšené. Předpokládá se zde mix bydlení, obchodu a administrativy. Část území je určena pro parkoviště P+R. Důležité autobusové nádraží je přesunuto do polohy uvnitř bloku B107. Podél ulice 5. května je počítáno s monofunkčními administrativními budovami, z tohoto důvodu je zde také navrženo funkční využití ZVO. Kód míry využití je navýšen na G, což odpovídá poloze v lokálním centru území. Současný kód míry využití C odpovídá spíše rozvolněné zástavbě.

Území 2 je děleno na blok B201 s administrativním monoblokem a bloky B202a a B202b s všeobecně smíšeným využitím.

Území 3 je mimo malé části všeobecně smíšené definováno jako území oddechu a lesní pozemky.

Území 4 je přírodní, územní studií zde byl potvrzen současný stav územního plánu.

4. Zelená infrastruktura

Základním prvkem je rozlehlý nestavební blok P301 a P302, který tvoří přechodový prvek mezi městem a krajinou a může být rekreačně využíván, doplněn drobnými stavbami altánů, zázemí, pavilónů, apod. Navazující trasy prostřednictvím ulic se stromořadím prostupují skrze řešené území k ulici Ryšavého a podchodu v severovýchodním cípu. Další stromořadí propojuje stávající pěšinu na severním okraji Krčského lesa směrem k podchodu od stanice metra do Horních Roztyl.

V jižní části řešeného území jsou důležitými prvky plocha lesních pozemků a zalesněný svah pod sídlištěm Roztyly - východ.

5. Dopravní infrastruktura

5.1 Veřejná doprava

Územní studie neklade nároky na zásadní změny koncepce MHD. Stěžejní pro obslužnost lokality je nadále stanice metra Roztyly, která je v současném stavu velmi málo využívána. Změnou je přemístění

autobusového terminálu uvnitř bloku B107. Toto řešení uvolní plochy pro výstavbu, která je v současné pozici terminálu nezbytná pro vytvoření silného lokálního centra. Terminál předpokládá využití pro příměstské a dálkové vnitrostátní i mezinárodní linky. V kontextu změny charakteru ulice Ryšavého z čistě dopravního na městskou třídu je také umístění zastávek podél této komunikace logické. Pro provoz MHD je pozice zastávky přímo v komunikaci bez zajištění do terminálu výrazně lepší. Navržená poloha zastávky je navíc stále blízko stanice metra a spolu se zřízením přechodů pro chodce proto neznámá žádná zásadní zhoršení komfortu přestupu.

Trasy MHD skrze řešené území nejsou navrženy. Prověřována byla možnost odklonění autobusové "expresní" linky 125 (trasa Smíchovské nádraží - Skalka) do řešeného území, kde by poskytla možnost přestupu na metro. Vzhledem k problematické dopravní obslužnosti ze severozápadní části (napojení na křižovatku Jižní spojka x 5. května) by ale nezbytné prodloužení trasy linky bylo příliš velké. Další možná trasa by byla vhodná skrze řešené území do ulice U Michelského lesa a dále k ulici Vídeňské. V současnosti ale koncepce MHD s touto trasou nepočítá, byly by také nutné úpravy vozovky v ulici U Michelského lesa.

Nový výstup ze stanice metra je zakreslen, nicméně není vyžadován. Vzhledem k umístění stanice těsně pod terénem by tento výstup byl vzdálen cca 150 m od stávajícího, což se jeví jako zbytečné. Kapacitně je jeden výstup dostačující, stanice metra s jedním výstupem fungují i ve vytíženějších polohách. Například Náměstí Míru a Hradčanská, kde se navíc jedná o hluboké stanice s možností výstupu pouze po eskalátorech. Vzhledem k hloubce stanice Roztyly se předpokládá zachování možnosti výstupu širokým schodištěm, doplněným bezbariérovým výtahem.

Ideální by bylo integrování výstupů z metra do nových okolních budov, vzhledem k poloze tubusu pod terénem ale toto řešení není technicky možné (resp. výstup by musel vést nejprve pod kolej, poté mimo trasu metra a až následně nahoru na povrch, což není logické). Je proto zachována koncepce vstupního vestibulu – blok B108, který obsahuje drobné obchody a služby.

5.2 Automobilová doprava

Trasování nových komunikací ve velké míře využívá stávajících vedení. Jedná se především o ulici Tomíčková a komunikace mezi parkovacími plochami okolo hobbymarketu. Vzhledem k většímu rozvoji v západní části (bloky B201, B202a a B202b) je navržena nová komunikace na severní hraně řešeného území. Ta zde již z velké části existuje, je však v soukromém vlastnictví. Do doby, než bude zrealizována, bude dopravní obslužnost zajištěna ulicí Tomíčková a jejím protažením severozápadním směrem v trase tubusu metra. Toto řešení však dopravně zatíží ulice, které by měly být zklidněného charakteru a navazovat na centrální veřejná prostranství.

V severozápadní části je navrženo nové dopravní napojení sjezdem z připojovacího pruhu z Jižní spojky na 5. května a napojením na jednu z mostních konstrukcí této křižovatky. Toto napojení je realizovatelné, ale problematické. Křižovatka Jižní spojka x 5. května je řešena sytémově jako celek a do budoucna je možné uvažovat s jejím přeřešením do městštější podoby. Jakékoliv úpravy stávajícího stavu ale toto přeřešení mohou značně zkomplikovat.

Styková křižovatka ulic Ryšavého a Komárkova je novým ramenem doplněna na průsečnou. Tato nová komunikace obsluhuje jižní bloky části 1 a blok B401.

Z výkresu dopravní infrastruktury je patrný systém distribuce dopravy do území. Majoritní podíl řešeného území je navržen v režimu zóny 30, centrální část je pěší zónou a komunikace přiléhající k přírodním plochám obytnou zónou. Obslužné komunikace Ryšavého a kapacitní 5. května jsou doplněny novou trasou podél severní hrany řešeného území tak, aby doprava vedoucí do západní části řešeného území zbytečně nezatěžovala nové i stávající ulice. V případě, že bude realizováno napojení na mimoúrovňovou křižovatku Jižní spojky a 5. května, bude vhodné síť v řešeném území doplnit systémem jednosměrných komunikací tak, aby zde bylo zabráněno tranzitu.

5.3 Doprava v klidu

Přiměřený počet parkovacích stání (při spodních hranicích dle Pražských stavebních předpisů) je povinen stavebník zřídit pro každý blok v rámci plochy tohoto bloku. Celkový požadavek na parkovací stání je dle bilanční tabulky 3051 vázaných a 611 návštěvnických. Ve veřejném prostranství je navrženo 266 parkovacích stání.

V severovýchodní části v bloku B102 je navrženo kapacitní parkoviště P+R. Kapacita navrženého stavebního bloku při kombinovaném využití pro P+R v severní části bloku a kanceláři v jižní je cca 120 PS na podlaží. Dle návrhu Metropolitního plánu je minimální kapacita objektu 300 PS, což je splněno již třemi podlažími. Při realizaci sedmi podlaží parkovacího domu je pak celková kapacita 840 PS, která mohou být částečně využita pro potřeby okolních budov.

V ulici Tomíčková je za sjezdem z ulice Ryšavého umístěno 5 stání v režimu K+R.

5.4 Pěší a cyklistická doprava

Stávající síť je doplněna tak, aby vznikl komplexní systém propojení všech okolních oblastí. Řešené území se stává průsečným místem cyklistických a hlavních pěších tras.

Stávající důležitá trasa A222 je s mírnými korekcemi vedena ve stávající trase. V souladu s Generelem páteřních a hlavních cyklistických tras je doplněna cyklistická trasa A411, která propojuje severozápadní cíp řešeného území z ulice U Michelského lesa s podchodem do ulice Komárkova v Horních Roztylech. Trasa je odkloněna mimo centrální prostranství, kde je navržena pěší zóna. Cyklistická trasa je dále navržena ve stávající poloze ulice Tomíčková, spolu se zklidněním ulice Ryšavého toto řešení nabízí možnost pokračování trasy traverzující valem podél severní hranice Horních Roztýl směrem ke stávajícím pěšinám. Tato trasa v cyklistickém generelu není, nicméně vytváří další velice zajímavé propojení a z velké části nahrazuje nevhodně vedené cyklistické trasy skrz severní část Horních Roztýl.

Další trasy jsou vedeny ulicí vedoucí podél severní hrany řešeného území a dále pak propojky ve směru sever - jih mezi zmíněnými trasami.

Hlavní pěší trasy jsou shodné s vyznačenými cyklistickými trasami, další významné trasy jsou především skrz blok B202b přes park P301 a P302 do Krčského lesa a pěšinami mezi centrální částí a sídlištěm Horní Roztýly.

Ve veřejném prostranství u stávajícího podchodu do ulice Komárkova je navrženo B+R. Zde je možné umístit například krytý přístřešek se stojany a uzamykatelné cykloboxy.

5.5 Významné zdroje a cíle dopravy

Rozvojové plochy v řešeném území lze rozdělit na čtyři celky: bloky podél severní hrany, centrální část, území bývalého Interlovu a jihovýchodní část.

Pro obsluhu bloků podél severní hrany byla navržena nová komunikace, částečně vedená v trase stávající, která odcloní značnou část dopravy z centrální části. Je využito stávající křižovatky, kdy toto rameno v současnosti slouží k obsluze hobbymarketu. Velkou výhodou je, že tato křižovatka bezprostředně navazuje na sjezdy z ulice 5. května a navýšení dopravní zátěže tak nezatíží ulici Ryšavého, ale bude svedeno do nepříliš atraktivní pozice podél ulice 5. května. Realizací této komunikace bude navíc vyřešena dopravní obsluha parkoviště P+R, které je především v ranní špičce silným zdrojem dopravy.

V centrální části je obsluha bloků rozmělněna do více komunikací. Mimo stávající napojení přes ulici Tomíčková je možné sjíždět z ulice Ryšavého v místě dotvořené křižovatky s ulicí Komárkova. Obě tyto komunikace slouží především k obsluze bloků centrální části, které předpokládají vznik městských polyfunkčních budov.

Území bývalého Interlovu předpokládá poměrně velkou, převážně rezidenční zástavbu. Dopravní obslužnost je navržena jak napojením do systému mimoúrovňové křižovatky Jižní spojka x 5. května, tak novou komunikací při severní hraně řešeného území. Především první způsob je ale problematický a územní studie proto doporučuje zvážit úpravy ulice U Michelského lesa.

V jihovýchodní části řešeného území je navržena nová komunikace spojující křižovatku Ryšavého x Komárkova s jižně navazujícím sídlištěm.

6. Technická infrastruktura

Návrh řešení technické infrastruktury je schematický a znázorňuje pouze základní koncepci uspořádání sítí. Území je zatíženo množstvím páteřních tras technické infrastruktury. Návrh řešení byl konzultován se správcí sítí.

Plyn

Kapacity stávající infrastruktury v území jsou pro pokrytí potřeb nové zástavby dostatečné. Z hlediska napojení na plynofikační síť je důležitou bariérou tubus metra. Severovýchodně od tubusu je možné napojení především na řad STL řad OC 200 v ulici Komárkova, případně také napojení na řad STL OC 200 v ulici Kloboukova. Je navržen nový páteřní řad vedoucí ulicí Ryšavého a Tomíčkova a dále v celé délce nové severní komunikace. Zásobování západní části je navrženo novým řadem z plynovodu STL OC 500. Bloky B109 - 111 jsou zásobeny stávajícím plynovodem STL OC 500.

Zásadní přeložky nejsou potřeba. Jedná se pouze o dílčí úseky, kde by respektování stávajícího vedení nepatřícně deformovalo navrženou urbánní strukturu. Krátká přeložka STL OC 500 je potřeba v ploše bloku B111 a B110

Elektrina

Pro pokrytí potřeb elektrické energie jsou k dispozici stávající vedení VN podél severní hrany řešeného území, v ulici Ryšavého a trasa vedoucí severojižním směrem mezi budovou č. pop. 2144 T-Mobile a územím bývalého Interlovu. Na tato vedení bude napojeno nové podzemní vedení VN, vedoucí západovýchodním směrem ulicemi U203, 108, 107 a 102. Takto je zajištěna dobrá distribuce VN pro potřeby všech navržených stavebních bloků, trafostanice a síť NN a přípojky budou řešeny v územních řízeních jednotlivých budov / souborů staveb.

Přeložky jsou navrženy v ploše bloku B110, dále je nutná přeložka stávajícího vedení VN skrz bloky B105 a 107.

Síť veřejného osvětlení je nutné kompletně přerešit. Jsou navrženy pouze základní trasy v nových veřejných prostranstvích. Územní studie neřeší veřejné osvětlení detailně, umístění zdrojů osvětlení a osvětlení větších ploch veřejných prostranství (nízké sloupky v parcích a náměstích apod.) je nutné řešit v navazujících stupních PD.

Teplovod

V řešeném území se nachází tepelný napaječ dimenze 2xDN500, který dostatečně pokryje tepelnou energii potřeby nové zástavby. V řešeném území je navrženo rozvětvení trasy tak, aby bylo možné všechny bloky napojit na zdroj tepla.

Přeložka je nutná v ploše bloku B110.

Vodovod

Z východní strany je do řešeného území přiveden vodovod OC400, který dále vede v řadech 200L, 300L a 300OC směrem ke stávajícím budovám. Tyto řady slouží jako hlavní zdroj pitné vody pro nově navržené stavební bloky. Západní část území je zásobena stávajícím řadem 80L.

Jsou navrženy dílčí přeložky v plochách bloků B106, 109, 110 a 201.

Kanalizace dešťová

Území je možné rozdělit na dvě části. Jižně od tubusu metra vede páteřní řad odvádějící dešťové vody především z jižní části sídliště Horní Roztyly. Severně od tubusu metra pak páteřní řad odvádí vodu ze severní části Horních Roztyl, ulice 5. května a dalších zpevněných ploch. Tyto řady se spojují v území bývalého Interlovu a pokračují přes usazovací nádrž do retenční nádrže Interlov západně od řešeného území. Usazovací nádrž je předimenzovaná a další navyšování kapacit zde problematické není, nicméně návazná retenční nádrž je již kapacitně naplněna a není možné výrazně navyšovat množství odváděných srážkových vod.

Množství dešťových vod - stávající

Zpevněné plochy okolo budovy č. pop. 2287 OBI	17 700 m ²
Střecha budovy č. pop. 2287 OBI	6 400 m ²
Zpevněné plochy okolo budovy č. pop. 2144 T-Mobile	3 900 m ²
Střecha budovy č. pop. 2144 T-Mobile	5 700 m ²
Zpevněná plocha ul. Tomíčková a ploch BUS terminálu	10 400 m ²
Zpevněná plocha ul. Ryšavého v řešeném území	12 700 m ²
Střecha budovy vestibulu metra a zastřešení zastávek MHD	2 500 m ²
Zpevněné plochy v části 4	1 800 m ²
Střecha budovy č. pop. 2298 Koliba	850 m ²
SOUČET PLOCH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	46 400 m²
SOUČET PLOCH STŘECH	15 450 m²

MNOŽSTVÍ ODVÁDĚNÝCH DEŠŤOVÝCH ODPADNÍCH VOD

Qr = 720.8 l/s

Množství dešťových vod - návrh

Zpevněné plochy okolo budovy č. pop. 2144 T-Mobile	3 900 m ²
Střecha budovy č. pop. 2144 T-Mobile	5 700 m ²
Zpevněná plocha ul. Ryšavého v řešeném území	10 200 m ²
Zpevněné plochy komunikací (vozovka + chodník)	46 000 m ²
SOUČET PLOCH ZPEVNĚNÝCH PLOCH	60 100 m²
SOUČET PLOCH STŘECH	5 700 m²

MNOŽSTVÍ ODVÁDĚNÝCH DEŠŤOVÝCH ODPADNÍCH VOD

Qr = 753.4 l/s

Do výpočtu nebyly zahrnuty plochy vozovky ul. 5. května, kde územní studie nenavrhuje změny.

Návrh předpokládá výstavbu nových komunikací s odvodněním do dešťové kanalizace, které je kompenzováno změnou některých stávajících zpevněných ploch a střech na stavební bloky, kde již nově navržené odvodnění objektů bude řešeno vsakem, případně odvodem vod do dešťové kanalizace pomocí retence s redukováním odtokem, dalším využitím dešťových vod apod. dle pokynů správce sítě a nádrže Interlov.

Přeložky sítě dešťové kanalizace jsou značné v části 1, což je způsobeno vymezením nové uliční sítě. Jedná se především o řad severně od tubusu metra, kde je nově navrženo vedení ulicí Tomíčková, dále pak přeložka v ploše bloku B110.

Kanalizace splašková

Situace je obdobná jako u kanalizace splaškové, v území vedou dva páteřní řady dělené tubusem metra.

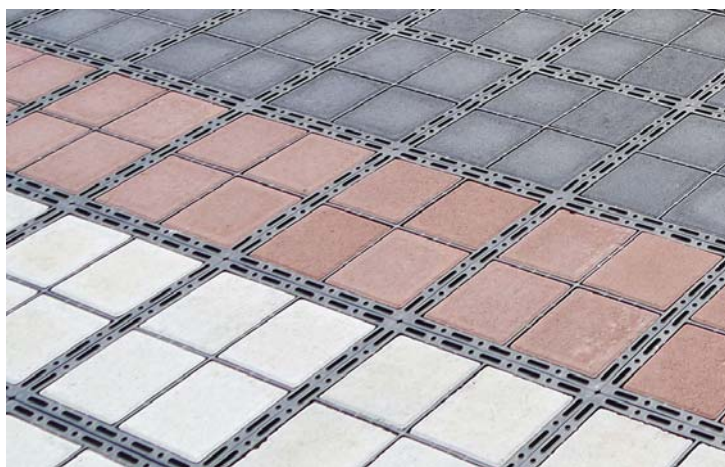
Zásadní přeložky jsou především severně od tubusu metra, kde je nově navrženo vedení ulicí Tomíčková. Tato přeložka znamená prodloužení řadu. Průměrný sklon v překládané části je cca 60 ‰, což je výrazně více, než je sklon minimální (pro DN500 je 7 ‰).

Hospodaření s dešťovou vodou

Likvidace srážkových vod bude navržena v souladu s požadavky zákona č.254/2001 Sb., o vodách (§5), kde je upřednostněno hospodaření se srážkovými vodami, jejich vsakování a zadržování a místní využívání. I v souladu s připravovanou strategií adaptace pro změnu klimatu je třeba srážkovou vodu v maximálně možné míře využívat v místě spadu a využít její potenciál k zajištění vhodného klimatu. Je nutno navrhnout takové řešení, které umožní využití vod např. k zálivce zeleně, oplachu, atd. Přebytkové srážkové vody, které nebudou využity na místě, budou zasakovány nebo retenovány. Výsledné odtokové množství musí být v souladu s Nařízením č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy) HLAVA V, § 38 odst. 2:

„Minimální retence (celkový objem retenování, opatření, jako jsou průlehy v zeleni, otevřené příkopy, vegetační střechy, nádrže, retenční potrubí nebo trubní retence aj.) pro regulované odvádění srážkových vod musí být taková, aby nedocházelo k většímu odtoku než 10 l/s z hektaru plochy pozemku při třicetiminutovém dešti desetiletém, nestanoví-li správce toku jinak.“

Ilustrativní ukázka možných řešení likvidace a zpětného využití dešťových vod



Použití propustné dlažby pro parkovací stání a pojízdné plochy ve zklidněných částech komunikací

Přehrážky v odvodňovacích příkopech u silnice a v krajině, doplnění vyštěrkovaných vsakovacích drénů a vhodné vegetace



Dělení rozlehlých polních ploch na menší pomocí stromořadí s průlehy, které zmírňují větrnou erozi půdy a pomáhají k zadržení vody v krajině.

Retence a zpětné využití dešťových vod (především ze střech objektů) pro závlahu a náhradu pitné vody (především pro splachování, osobní hygienu a praní). Velmi vhodné jsou také realizace zelených střech a fasád, které zároveň snižují teplotu veřejných prostranství.

Pro realizaci novostaveb je doporučeno použití zelených střech, které plní retenční funkci a snižují tak nároky na další opatření k vyřešení dešťových vod. To je vhodné především při velké míře zastavění stavebního bloku. Zelené střechy, případně i vegetační prvky na fasádách, navíc zlepšují mikroklima veřejných prostranství.

Regulovaný odtok srážkové vody je možno napojit při respektování Městských standardů nově vybudovanými stokami do stávajících stok dešťové kanalizace. Závazné stanovisko k množství vypouštěných dešťových vod do vodního toku a podmínky napojení vydává správce vodního toku.

Elektronické komunikace

V řešeném území bude potřeba několik přeložek optických kabelů v plochách bloků B106, 108, 109 a 110. Vzdušné trasy se neprotínají s výškovými částmi staveb.

7. Veřejná vybavenost

Mateřské školy

ČÁST 1

425 nových obyvatel, při počtu 25 - 30 dětí / 1000 obyvatel je požadavek na 9 - 11 dětí.

ČÁST 2 + 3

1300 nových obyvatel, při počtu 25 - 30 dětí / 1000 obyvatel je požadavek na 33 - 39 dětí.

Pro potřeby části 2, kde se předpokládá rozvoj sídelní struktury nejdříve, je navržena pozice školky v západní části bloku B202b. Ve východní části bloku B202b je také možné realizovat mateřskou školu v kontextu rozvoje v části 1, případně je možné zajistit dostatečné kapacity v bloku B202b, ale pouze za předpokladu zajištění dobré dostupnosti s ohledem na různé výškové úrovně jednotlivých částí. Pro část 1 je ale také požadavek na mateřskou školu, a to v bloku B110.

Základní školy

ČÁST 1

425 nových obyvatel, při počtu 100 - 110 dětí / 1000 obyvatel je požadavek na 35 - 38 dětí.

ČÁST 2 + 3

1300 nových obyvatel, při počtu 100 - 110 dětí / 1000 obyvatel je požadavek na 130 - 143 dětí.

Nová základní škola navržena není, pro potřeby lokality bude využita především škola na Pošepného náměstí. Dobrá dostupnost automobilem a MHD je také do základní školy na Jírovcově náměstí.

Další vybavenost

Pro potřeby vytvoření zázemí nových obyvatel bude vhodné doplnit provozy typu klubovna, komunitní centrum, prostory pro zájmové činnosti, pobočku městské knihovny apod. Menší prostory (klubovna, sál) by měly být doplněny pro potřeby rozvoje v části 2, ideálně v pozici nové mateřské školy, další provozy je možné doplnit zejména v bloku B109, který leží na obecních pozemcích. Jedná se o doporučení, v grafické části není zakresleno.

8. Veřejný zájem

8.1 Veřejně prospěšné stavby dle stávajícího územního plánu

15|DR|11: P+R Roztyly, v připravovaném Metropolitním plánu má tato VPS č. 910-624/-/1126.

Toto kapacitní parkoviště je navrženo do jiné polohy, než ve stávajícím územním plánu. V okolí stanice metra je navržena intenzivní zástavba vytvářející živé centrum lokality. Je zde potřeba maximalizovat městskou strukturu - bydlení, obchody, kanceláře. Umístění kapacitní parkovací stavby nebo dokonce realizace plošného parkoviště v poloze dle územního plánu je v rozporu s tímto záměrem. Dalším aspektem je zvýšení dopravní zátěže, které je v navržené poloze přeměrováno na komunikaci souběžnou s ulicí 5. května.

Docházková vzdálenost do stanice metra je v této pozici větší - cca 200 m. V porovnání se středními vzdálenostmi (střed parkoviště - stanice metra) stávajících a plánovaných povrchových parkovišť se ale jeví jako příznivá. Cesta od objektu P+R ke stanici metra navíc v navržené situaci vede atraktivní trasou městských ulic a ve větší části pěší zónou. Střední vzdálenosti P+R: Depo Hostivař 240 m, Letňany 150 m, Černý Most I 200 m, Černý Most II 400 m, Depo Písnice 250 m.

Kapacita navrženého stavebního bloku při kombinovaném využití pro P+R v severní části bloku a kanceláří v jižní je cca 120 PS na podlaží. Dle návrhu Metropolitního plánu je minimální kapacita objektu 300 PS, což je splněno již třemi podlažími. Při realizaci sedmi podlaží parkovacího domu je pak celková kapacita 840 PS, která mohou být částečně využita pro potřeby okolních budov.

12|SR|11: Roztyly - zařízení pro rekreaci a sport - okolí stanice metra Roztyly. Tato plocha je v místě bývalého Interlovu změněna na obytnou. Naopak je rozšířena v části přiléhající k hranici Michelského lesa a dostává tak logičtější tvar pásu podél tohoto významného lesoparku. Definována je nestavebním blokem P301 a P302.

8.2 Návrh na vymezení nových VPS

Územní studie doporučuje vymezení nové veřejně prospěšné stavby – pěší a cyklistické lávky z řešeného území do Starého Spořilova. Lávka je vedena z uličního profilu U111 mezi bloky B102 a B103 do ulice Jihozápadní V. Lávku není možné realizovat bez využití soukromých pozemků zdejší zahrádkářské kolonie.

9. Další požadavky

9.1 Podmíněnost staveb (etapizace)

Bloky okolo budovy č. pop. 2287 OBI: zde je nutné přeřešení organizace uliční sítě, která je dnes tvořena komunikacemi mezi parkovišti hobbymarketu, tak aby bloky byly veřejně přístupné. Stávající využití bloku B103 hobbymarketem může být zachováno, nicméně v cílovém stavu je celá tato část navržena k využitím polyfunkční městskou zástavbou. Blok B102 může být zastavěn za předpokladu realizace severní příjezdové komunikace, a to z hlediska zamezení dopravního přetížení ulice Tomíčкова. Při jakémkoliv využití zachovávajícím stávající hobbymarket je nutné vyřešit náhradu parkovacích stání ze stávajících parkovacích ploch.

Bloky v části 2: tzn. bloky B201, 202a a 202b. Je nutné vyřešit dopravní napojení a to minimálně v rozsahu prodloužení ulice Tomíčкова v trase tubusu metra a alespoň jedním z následujících opatření: propojení do mimoúrovňového systému křížení Jižní spojky a 5. května nebo realizace nové komunikace paralelní k ulici 5. května. Napojení z ulice U Michelského lesa je možné, ale vzhledem k charakteru této ulice a vzdálenosti napojení na kapacitnější komunikaci není možno toto napojení považovat za způsob obsluhy území.

b) Popis jednotlivých uličních profilů, náměstí, stavebních a nestavebních bloků

1. Stavební bloky

B101: blok je vymezený stávající budovou č. pop. 2144 T-Mobile. Výška, resp. podlažnost této budovy byla použita jako referenční hodnota pro další bariérové budovy v blocích B102, 103, 104 a 111.

B102: blok pro výstavbu kanceláří a patrových garáží s (částečným) využitím pro P+R. U severní hrany je vymezena stavební čára uzavřená, aby byla zajištěna bariérová koncepce domu. Jako ideální se jeví umístění kapacitního parkování do severní části bloku s navazující kancelářskou budovou v jižní části. V části využitě pro P+R může být navýšena podlažnost, nesmí ale být překročena výška stávající budovy č. pop. 2144 T-Mobile v bloku B101 (+294,00). Členění funkcí je samozřejmě možné také horizontálně, kdy ve spodních a podzemních podlažích budou umístěna parkovací stání a ve vyšších podlažích kancelářské provozy.

B103: blok respektuje stávající polohu hobbymarketu, ale zároveň stanovuje podmínky pro stavby, které jej mohou nahradit. U severní hrany je vymezena stavební čára uzavřená, aby byla zajištěna bariérová koncepce domu. Podlažnost maximálně 7 nadzemních podlaží s římsou v úrovni 5 nadzemního podlaží u jižní hrany bloku.

B104: rohový blok, je zde vymezena převážně uzavřená stavební čára podél ulice. Počítáno je zde spíše se solitérní budovou s lokální dominantou - nárožní věží výšky 35 - 40 m, což znamená cca dvě až tři podlaží navíc. Tato výšková část vhodně doplní kompozici budov a vytvoří protiváhu zalesněnému svahu na opačné straně ulice Ryšavého. Ve zbylé části bloku je pak výška omezena na maximálně 7 nadzemních podlaží.

B105: blok definovaný uzavřenou stavební čarou podél ulice Ryšavého a otevřenými čarami podél ostatních hran, kde je požadováno ustoupení (hlavní římsa) v úrovni 5 nadzemního podlaží.

B106, 107, 109 a 110: bloky tvořící jádro řešeného území. Směrem do centrálního prostoru jsou striktně vymezeny uzavřenou stavební čarou tak, aby veřejný prostor byl v této části maximálně koncentrovaný. Výjimku tvoří blok B106, jehož vymezení je převzato z aktuálně zpracovávaného záměru. Ten je solitérním monoblokem s vlastním předprostorem. Uzavřená stavební čára je navržena také směrem do ulice Ryšavého, aby byla spolu s ostatními bloky podél této ulice vytvořena kompaktní uliční fronta jako protiváha zalesněnému svahu na protilehlé straně ulice Ryšavého. Jsou také doplněny požadavky na obchodní parter. Výšky v blocích jsou omezeny na 7 nadzemních podlaží, bloky B107 a 109 mají vyznačenu plochu pro umístění věže. Kompozice těchto dvou převýšených částí vytvoří dominantu v místě největší intenzity městské struktury. Výška je nastavena na max. 65 m, což je přibližná výšková hladina deskových objektů v ulici Hrudičkova. Takto vysoké budovy již jasně označí centrum lokality. Vzhledem k topografii místa v širším kontextu, kdy je tato část řešeného území zapuštěna oproti okolí, se ale nejedná o dominantu celoměstského významu, výrazně zasahující do panoramatu. U bloku B110 je jižní a západní hrana bloku hraniční s navazujícím územím přírodního charakteru, což je reflektováno snižováním výšky staveb v tomto směru. Rovněž stavební čára je na těchto hranách otevřená. Záměrem je zde vytvoření hladčího přechodu mezi městem a krajinou.

B108: spolu s bloky B106, 107, 109 a 110 dotváří podobu jádra řešeného území. Je vymezen na základě současné polohy nadzemní části stanice metra a dovoluje tak její samostatné řešení. Zároveň mezi sousedícími bloky B107 a 109 záměrně není vymezeno veřejné prostranství, takže je možné propojení budov v těchto blocích. To může být zajímavé především pro vytváření obchodních ploch, které jsou v této pozici logické a žádoucí. Výška bloku je redukována na maximálně 3 nadzemní podlaží, aby byl zachován dojem centrálního křížení veřejných prostranství a nebyla vizuálně potlačena důležitost propojení do sídliště Roztyly - východ. Blok je navíc vymezen přímo nad tubusem metra a výraznější navyšování hmoty budovy by bylo staticky náročné. Je vymezen veřejný průchod přímo navazující na výstup ze stanice metra a je požadováno přímé propojení do prostoru autobusového terminálu v bloku B107.

B111: poslední bariérový blok v části 1. Realizace tohoto bloku vynutí nákladné přeložky technické infrastruktury, především teplovodu a dešťové a splaškové kanalizace.

B201: blok v části 2 navazuje na koncepci bariérových domů v části 1. Je vymezena uzavřená stavební čára podél ulice 5. května, ostatní stavební čáry jsou volné. Výšková hladina je redukována na úroveň budovy č. pop. 2144 T-Mobile, tzn. +294,00. Pro tento blok se nadzemním podlažím rozumí takové, které je nad úrovní terénu v severovýchodní části bloku. Cílem je vytvoření stavby - monobloku, která dosáhne výškové úrovně bariérových budov v části 1 a dotvoří kvalitní hlukovou bariéru. Pozitivně také bude vnímána souvislá linie fasád při pohledu z ulice 5. května.

B202a a B202b: jedná se o velice specifické území. Vzhledem k topografii terénu je toto území chápáno jako samostatný celek se specifickou strukturou zástavby. Samozřejmostí je požadavek na propojení s okolím a prostupnost napříč blokem, nicméně okolní svahy území natolik oddělují, že není vhodné přímo navazovat na typologické druhy okolní zástavby (převážně otevřené bloky). Základním požadavkem na tyto bloky je, že musí být řešeny komplexně, jako jeden celek. Vzhledem k poloze těchto bloků v dolíku po bývalém lomu, ze severní strany navíc lemovaném vysokou fasádou domu v bloku B201, je u bloku B202a a B202b požadována zastavěná plocha nadzemních podlaží každého domu maximálně 1200 m². Tím je zamezeno vzniku rozsáhlých monobloků, které by vytvářely bariéry, naopak se bude jednat o extenzivně zastavěné, vzdušné, území. Je navržena výšková regulace definovaná absolutními hodnotami nadmořských výšek. V bloku B202b je definována dvojitá výšková hladina. Zde platí, že vyšší hodnotu je možné použít pouze pro věžovité budovy nebo části budov, kde každá tato budova nebo část nepřesáhne 600 m² zastavěné plochy. V bloku B202b je povoleno maximálně 5 takovýchto budov nebo částí budov. **V plochách těchto bloků je vhodné odkrytí zatrubněného Roztylského potoka.** Revitalizace nemusí sledovat současnou trasu, která je umělá.

B301a: blok vymezující stávající zástavbu rodinných domů a penzionu.

B301b: rozšíření zastavitelné plochy bloku B301a severovýchodním směrem propojuje zastavitelné území s částí 2. Ostatní plochy části 3 jsou vymezeny nestavebními bloky.

B401: jedná se o blok obsahující stávající objekt Koliby a související dosud nerealizované stavby s platným ÚR. Územní studie zde nenavrhuje žádný záměr.

2. Uliční profily

U001: transformace ulice Ryšavého do podoby městské ulice s chodníky, přechody a parkově upraveným pruhem mezi vozovkou a vymezenými stavebními bloky. Je zachována čtyřpruhová koncepce, je ale doplněn zelený středový pás a přechody. Doplněna je také zastávka MHD ve směru do ulice Türkova. Ve středovém pásu v současnosti vede dešťová kanalizace, tu je buďto nutné přeložit ke krajnici, nebo je navržené stromy potřeba nahradit mobilní zelení.

U002: komunikace dálničního charakteru, u které se nepředpokládá zásadní redukce dopravní zátěže.

U003: nové napojení na ulici Ryšavého v místě křižovatky s ulicí Komárkova. Obslužná komunikace.

U101: stěžejní část centrálního oblasti řešeného území, obchodní ulice s kontinuálními fasádami a obchodním parterem. Ulice v režimu pěší zóny s převahou zpevněných ploch, v severní části pokračuje mezi bloky B102, 103 a 105. Šíře 20 m.

U102: část stávající ulice Tomíčкова. Hlavní vjezd do centrální části. Šíře 26 m.

U103: vjezd do centrální části. Široký chodník podél předzahrádek bloků B109 a B110 navazuje na lesní cestu U302. Doplněno je několik podélných parkovacích stání. Kolmá parkovací stání v západní části jsou navržena pro návštěvníky Krčského lesa. Šíře 19 m. V režimu obytné zóny.

U104: ulice s jednostraným stromořadím v režimu obytné zóny. Lemována je z východu fasádou s

otevřenou stavební čarou a předzahrádkami a západní hranou sousedí s nestavebním blokem - velkým rekreačním parkem. Šíře 18 m.

U105, U106: oblužné ulice. Vedeny jsou v trase stávajících komunikací parkoviště. Šíře 18 m, resp. 12 m.

U107: část stávající ulice Tomíčkova. Je navrženo kolmé parkovací stání. Šíře 18 m.

U108: prodloužení ulice Tomíčkova směrem k rozvojovým plochám bloků 201, 202a a 202b. Oboustraně je otevřená stavební čára. Šíře 18 m.

U109: propojka k nové severní komunikaci, šíře 12 m.

U110: obslužná komunikace. Má velký význam pro odclonění dopravy z centrální části, šíře 17 m.

U201: komunikace v trase stávající pěšiny propojující navrženou strukturu s ulicí U Michelského lesa. Vyžaduje větší terénní úpravy.

U202: estakáda sloužící k napojení do mimoúrovňového křížení ulic Jižní spojka a 5. května. Technicky a provozně náročné řešení je pro rozvoj navržený územní studií přínosné, zároveň ale může být problematické z hlediska potenciálních budoucích úprav mimoúrovňové křižovatky.

U203: ulice mezi bloky B201 a 202a z důvodu velkého výškového rozdílu ve východní nenavazuje na profil U108. Propojení do uličního profilu U108 je pouze pěšinou se schodištěm. Šíře 12 m.

U204: stávající uliční profil ulice U Michelského lesa.

U302: stávající lesní cesta na hranici Michelského lesa.

U401: uliční profil v poloze stávající komunikace k objektu č. pop. 2298 Koliba. Komunikace je prodloužena směrem ke křižovatce Ryšavého x Komárkova a zlepšuje tak dopravní obslužnost Horních Roztyl.

3. Náměstí

N101: centrální veřejné prostranství. Je definováno kontinuálními fasádami bloků B106 - 110. Náměstí je intenzivním městským prostorem s obchody a službami v parteru a tvoří jádro nejen rozvojové plochy, ale celé lokality Spořilova a Horních Roztyl. V návaznosti na výstup ze stanice metra je tvořeno zpevněnými plochami, severozápadní část je spíše parkového charakteru se zpevněnými plochami po obvodu v návaznosti na obchodní parter okolních budov.

N102: menší „piazzetta“ u stávajícího průchodu je křížením pěších a cyklistických tras. Vhodné je zde doplnění například vodním prvkem. Při jižním okraji je možné umístit cykloparkoviště B + R například ve formě krytých stojanů a cykloboxů.

4. Nestavební bloky

P001: stávající parkové prostranství u podchodu vedoucího směrem do Spořilova.

P301 a P302: rozlehlé zalesněné nebo částečně zalesněné plochy s potenciálem vytvoření sportovně a rekreačně formulovaného přechodového prvku mezi městem a krajinou lesoparku Krčkého lesa. Je vhodné doplnění drobnými stavbami k podpoření možností využití těchto ploch, ovšem vždy za předpokladu zachování maximální prostupnosti územím. Není přípustné realizovat oplocené plochy a jakékoliv další bariéry mimo nezbytně nutnou míru (zázemí). V ploše bloku je umístěna plovoucí značka SP - plochy sportu. Využití v rámci této funkční plochy není navrženo, nicméně možnost tohoto využití je zachována. Záměr může být umístěn ve

východní části bloku P302 v ploše maximálně 10 000 m² a maximální zastavěné ploše nadzemními objekty cca 800 m² s maximálně 2NP.

Do nestavebních bloků nejsou zahrnuty přírodní plochy v části 4. Tyto jsou chápány jako součást Krčského lesa, nejedná se tedy o park (nestavební blok), který by byl součástí struktury zástavby. Dále nejsou do nestavebních bloků zahrnuty plochy izolační zeleně podél ulice 5. května. Zde se jedná spíše o rozšíření uličního profilu této ulice.

c) Bilanční tabulka

Bilanční tabulka je přiložena samostatně jako Příloha č. 1.

d) Životní prostředí

1. Ovzduší

Znečištění ovzduší je největší podél hlavních dopravních tahů Jižní spojky a 5. května ($>20\text{t NOx/rok/km}$). Výrazně nižším, avšak stále patrným, zdrojem znečištění je ulice Ryšavého ($3\text{--}5\text{t NOx/rok/km}$). Významné stacionární zdroje znečištění v blízkosti nejsou. Budovy v nově navržených stavebních blocích budou respektovat soudobé požadavky na ekologičnost provozu, nedá se tedy předpokládat významné zhoršení kvality ovzduší v kontextu výstavby. Naopak doplnění bariérových domů podél severní hrany řešeného území částečně zamezí pronikání znečištění jižním směrem. Zvýšení dopravy vynucené novou zástavbou je v porovnání s kapacitami stávajících dopravních tahů zanedbatelné. Pro kvalitu ovzduší uvnitř řešeného území ale rozhodně není nepodstatná realizace severní komunikace vedoucí souběžně s ulicí 5. května.

Stávající hodnoty: ovzduší do $30\text{ }\mu\text{g/m}^3\text{ NO}_2$, severní okraj do $30\text{ }\mu\text{g/m}^3\text{ PM}_{10}$, většina plochy 20-25 $\mu\text{g/m}^3\text{ PM}_{10}$, do $0,5\text{ ng/m}^3\text{ B(a)P}$, severní okraj do $0,75\text{ ng/m}^3\text{ B(a)P}$ dle atlasu ŽP Prahy. Dle dlouhodobých průměrů nedochází k překračování imisních limitů. V místě není překračován ani limit B(a)P.

2. Hluk

Zatížení hlukem je v řešeném území vysoké, platí zde totéž, jako v předchozí kapitole - hlavními zdroji hluku jsou ulice Jižní spojka, 5. května a v menší míře Ryšavého. Zde je dotvoření linie bariérových domů zcela zásadním předpokladem zlepšení situace. Dalšímu zhoršení vlivem zvýšení dopravního zatížení uvnitř lokality je zamezeno koncepcí dopravy, která je vedena ulicí Ryšavého a novou komunikací vedoucí souběžně s ulicí 5. května a další komunikace uvnitř území jsou již navrženy v režimu zóny 30.

Stávající hodnoty: MÚK Jižní spojka/ul. 5. května den 60-70 dB v těsném sousedství MÚK až 75 dB, většina řešeného území 55 - 60 dB.

3. Geologie

Územní studie nenavrhuje výrazné zásahy do morfologie ani druhy využití, které by významně zasahovaly do podoby podloží. Charakter podloží se ale negativně promítne do návrhů založení jednotlivých (obzvláště výškových) staveb, které budou muset reagovat na místy velké mocnosti navážek a usazenin.

Z hlediska hydrogeologických poměrů by realizace jednotlivých stavebních záměrů neměla mít významný vliv na hladinu a kvalitu spodních vod, což zaručují soudobé požadavky na likvidaci dešťových vod. Ty je nutné zasakovat na vlastním stavebním pozemku, pouze v oddůvodněných případech je možné využít dešťové kanalizace. Pro potřeby zpracování Územní studie byla provedena pouze hydrogeologická rešerše, pro jednotlivé stavební záměry budou k dispozici přesná data z inženýrsko-geologických průzkumů. Vymezené stavební bloky v okolí stanice metra leží z velké části na zpevněných plochách, které jsou nyní přímo odvodněny do dešťové kanalizace. V případě realizace staveb v těchto plochách již bude nutné respektovat soudobé požadavky a vody vsakovat, nebo alespoň regulovaně vypouštět, což může mít příznivý vliv na fungování retenční a usazovací nádrže Interlov, přestože se celkové množství odváděných vod může zvýšit z důvodu nechodného podloží pro vsak.

4. Příroda a krajina

Z hlediska přírody a krajiny je základní hodnotou v lokalitě Krčský les, který tvoří celoměstsky významný krajinný prvek městského lesoparku. Přestože Územní studie navrhuje poměrně výrazný rozvoj lokality, je zachován plynulý a nenásilný přechod sídelní struktury a krajiny. Na plochy lesoparku navazují plochy rekreační v nestavebním bloku P301 a P302. Navazující hmoty budov jsou směrem k lesu snižovány. Hmoty budov v území Interlovu jsou vícepodlažní, jsou ale umístěny níže, takže nepřesahují výškové hladiny stávajících budov v řešeném území. Území bývalého Interlovu je směsí zanedbaného, ruderalního biotopu.

Navržená struktura alespoň částečně odcloní hluk z kapacitních komunikací, což bude mít pro přírodní plochy pozitivní vliv. Výstavbou, především v části bývalého Interlovu, dojde k redukci ploch s výskytem druhů fauny, včetně chráněných druhů. Vzhledem k zachování přírodního charakteru v plochách SO3 a sousedství Krčského lesa ale tato redukce nijak neohrozí populace dotčených druhů. Výstavba musí probíhat v souladu s životními cykly vzácných druhů živočichů a zajistit jejich přesun.

V řešeném území se nenachází žádné zvláště chráněné území podle zák. 114/1992 Sb., není zde vymezen přírodní park ani území soustavy NATURA 2000. V blízkosti se nachází okraj přírodní památky Údolí Kunratického potoka, která zahrnuje údolní nivu a přilehlé pravostranné svahy. Na jižné a západní hranici se nachází okraj funkčního regionálního biocentra soustavy ÚSES. V řešeném území není registrován žádný významný krajinný prvek podle zák. 114/1992 Sb., ani přírodní park.

**e) Porovnání návrhu s územním plánem
platným a připravovaným (Metropolitní
plán)**

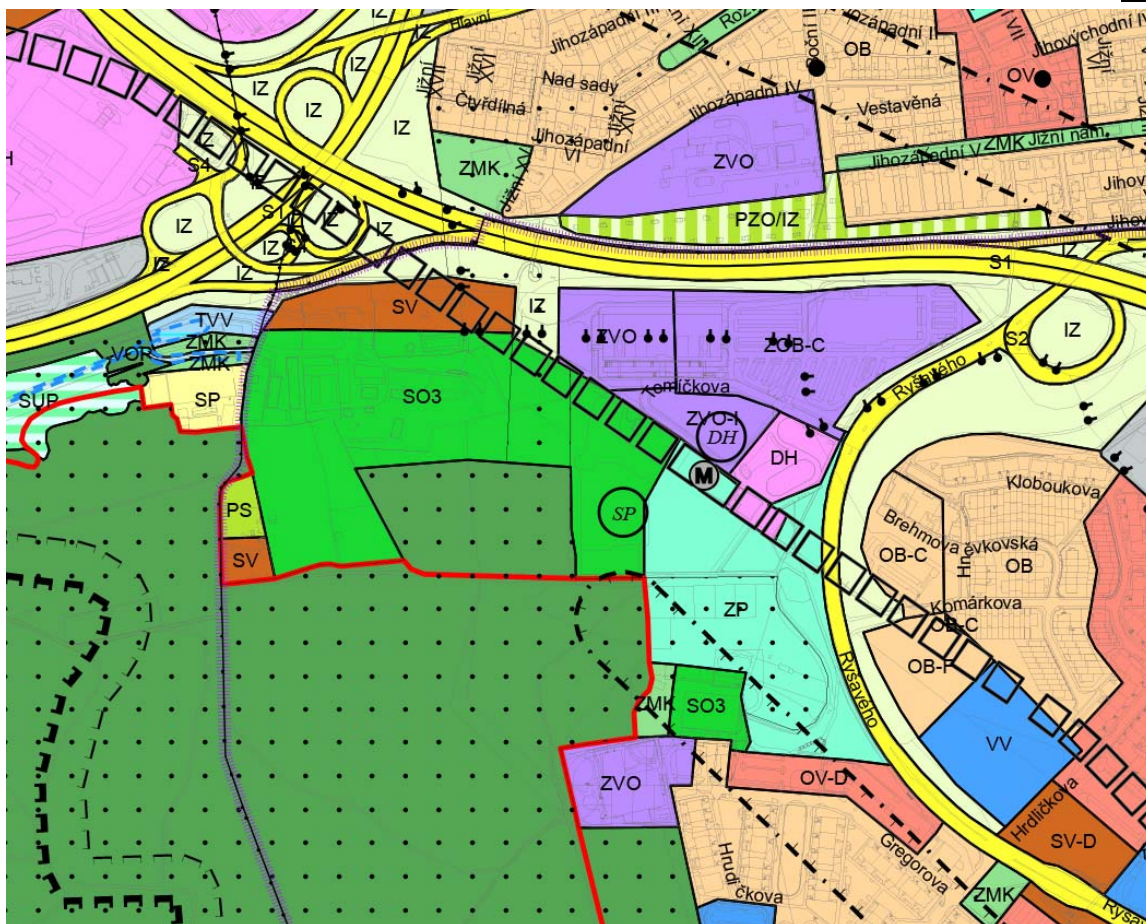
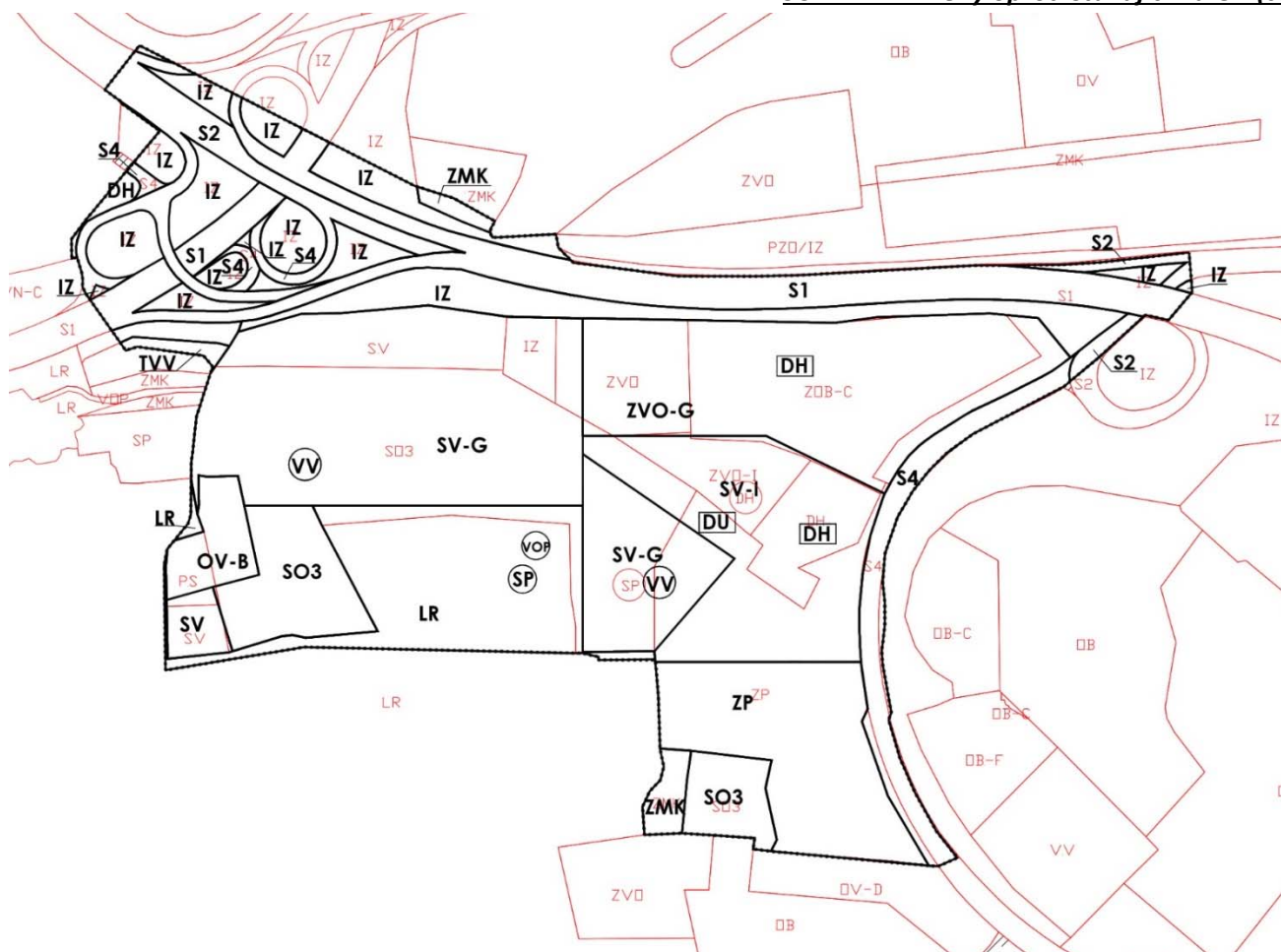


SCHÉMA - změny oproti stávajícímu ÚP (červeně)



Metropolitní plán:

Metodika Metropolitního plánu v řešeném území navrhuje členění na Zastavitelnou transformační lokalitu s obytným využitím, Zastavitelnou transformační lokalitu s rekreačním využitím a dále různé formy přírodních ploch.

Prvním zásadním rozdílem je jiná hranice mezi městskou strukturou (dle MPP obytné využití) a plochami rekreace. Územní studie předkládá návrh korespondující s reálnou podobou řešeného území. Je navržen kompaktní pruh ploch rekreace, kdy ze severní strany je pruh vymezen náspem a následným prudkým svahem a z východu dotvořenou městskou strukturou, která tvoří přechod mezi navazujícími stávajícími sídelními strukturami.

Další odlišností je jihovýchodní část řešeného území, kde územní studie navrhuje výše zmíněné dotvoření zástavby. To mimo doplnění kontinuální městské struktury také vytvoří pozvolnější přechod různých výškových hladin stávající zástavby. Územní studie a MPP rámcově korespondují co se týče výšky navržené zástavby, územní studie potvrzuje umístění věží, i když v menší výšce.

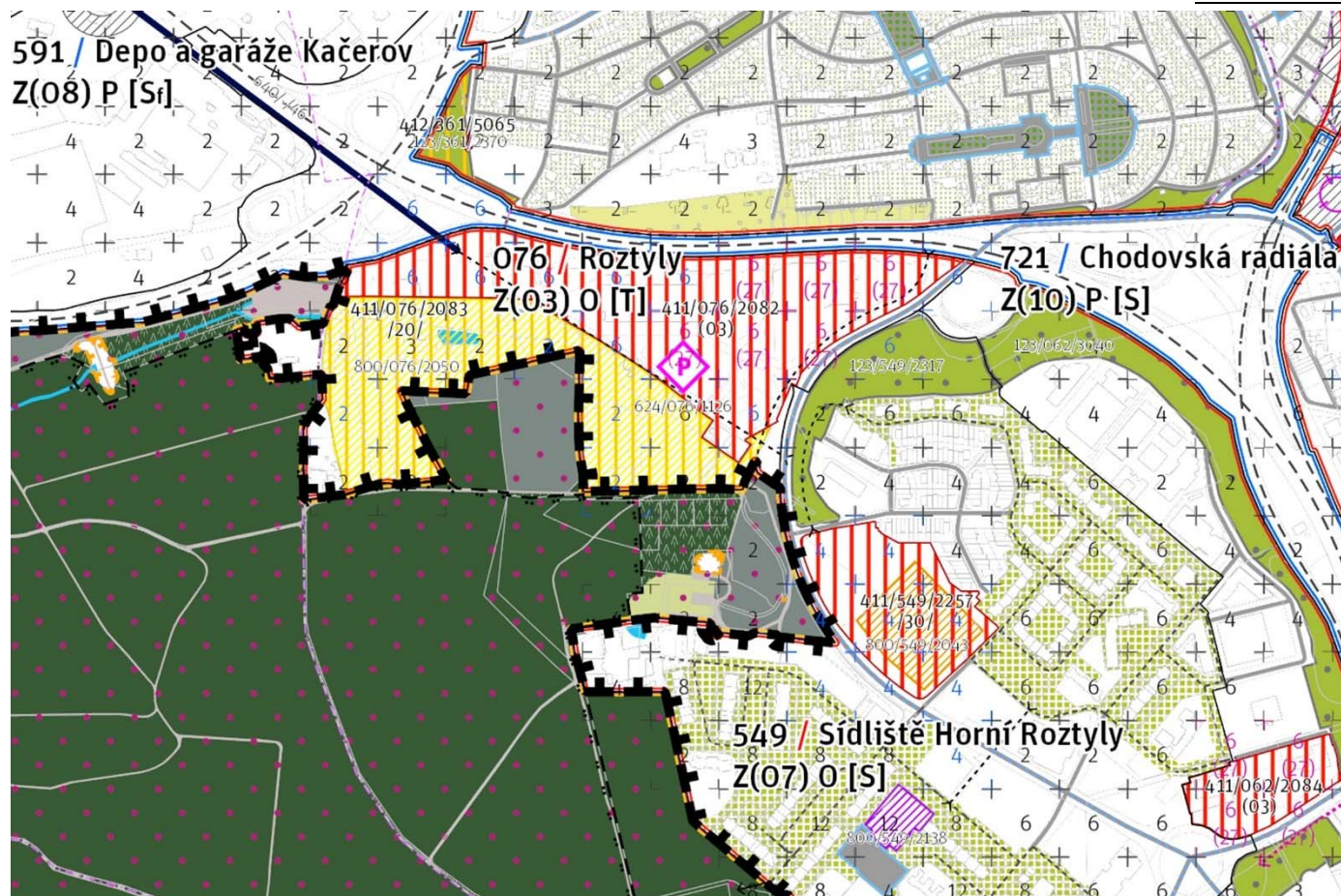
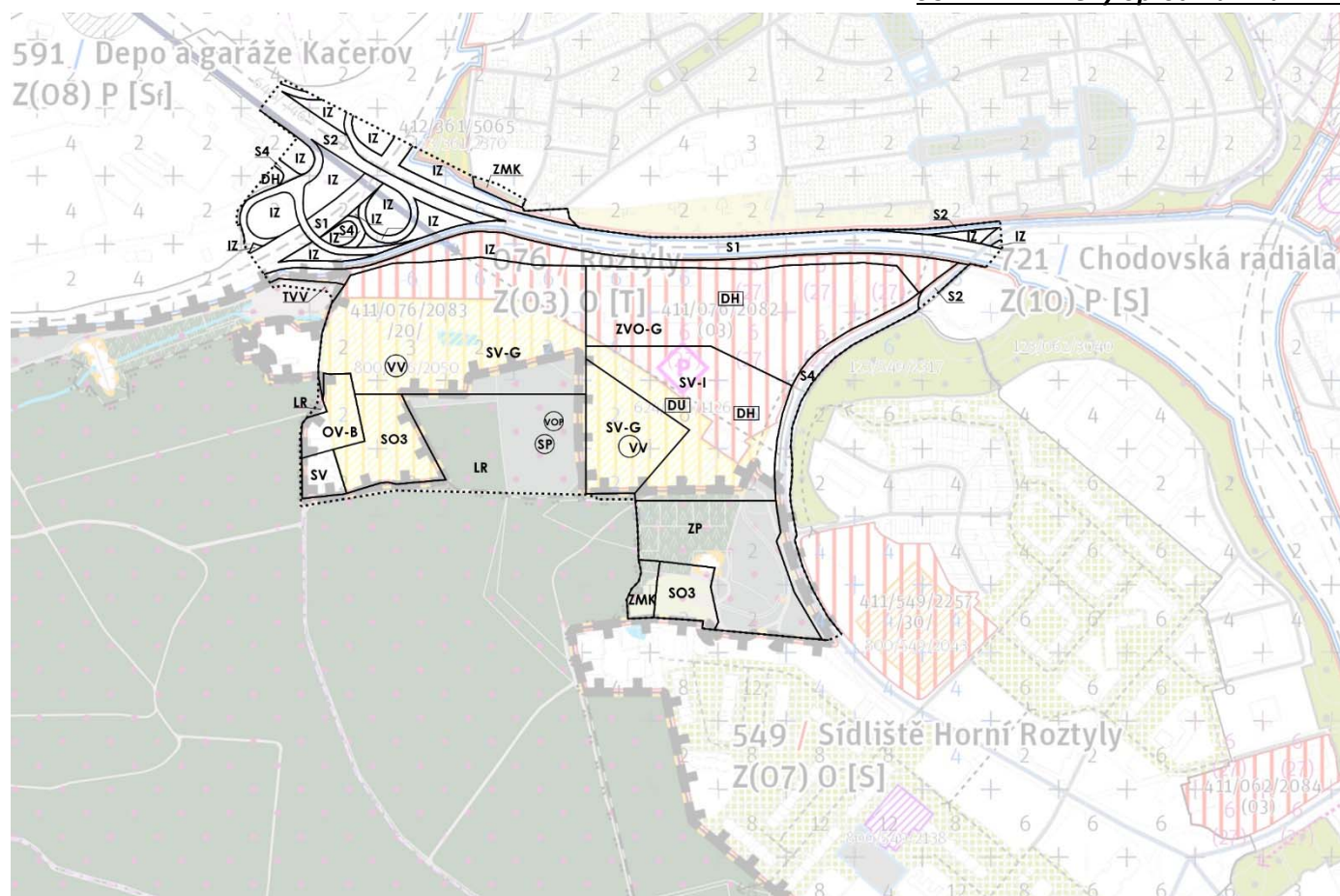


SCHÉMA - změny oproti návrhu MPP

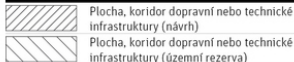


ČLENĚNÍ ÚZEMÍ

Hranice území



Plochy a koridory dopravní a tech. infr.



Využití lokality

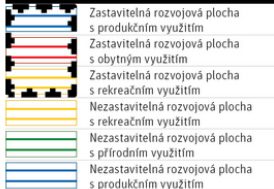


U sousedících lokalit se shodným využitím se zobrazuje pouze společný obrys vyjadřující využití.

Transformační plochy



Rozvojové plochy



STRUKTURA

Uliční prostranství



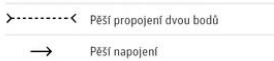
Hierarchie uličních prostranství



Vymezení nových ulic



Vymezení pěší propustnosti



Vymezení náměstí bodem



Parky

Hierarchie parků



Vybraná síť cest v městských parcích

Vymezení parku bodem



Stavební bloky

Plochy nestavebních bloků



Plochy nestaveb. bloků a otevřené krajiny

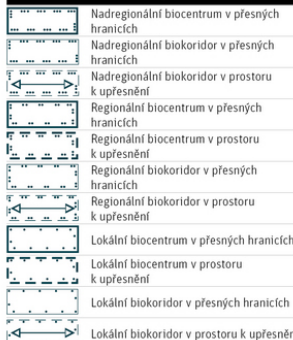


Plochy otevřené krajiny



INFRASTRUKTURA

Územní systém ekologické stability



Komunikační síť



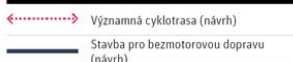
Nadřazená komunikační síť



Městská uliční síť



Bezmotorová doprava



Veřejná doprava



Železniční doprava



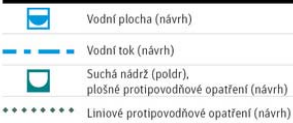
Letecká doprava



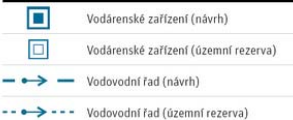
Vodní doprava



Hydrologie povrchových vod



Zásobování vodou



Odkanalizování území



Zásobování teplem



Zásobování elektrickou energií

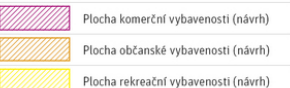


Ostatní prvky technické infrastruktury



Veřejná vybavenost

Plocha veřejné vybavenosti

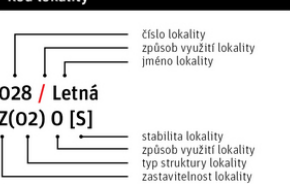


Vymezení veřejné vybavenosti bodem

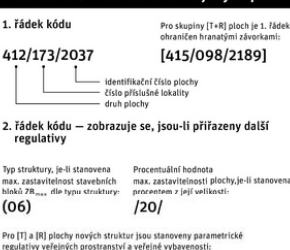


KÓDY PRVKŮ

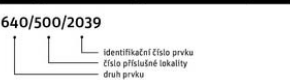
Kód lokality



Kód transformačních a rozvojových ploch



Kód prvků struktury a infrastruktury



PODKLADNÍ VRSTVY



Návrh Územního plánu hlavního města Prahy (Metropolitního plánu) je zpracován na základě posouzení katastrálního mapy k 30. 6. 2015. Hranice zastavěného území je vymezena k 30. 6. 2015 podle § 58 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) ve znění pozdějších předpisů. Územní plán stálého území hl. m. Prahy je účinný jako podklad pro územní stávk k 30. 6. 2015.

Bilance funkčních ploch

funkční plocha	NÁVRH (m2)	STÁVAJÍCÍ ÚP (m2)	bilance (m2)
OV	7 351	0	7 351
SV	138 100	18 027	120 073
SP	1x plovoucí	1x plovoucí	
VV	2x plovoucí	0	
DH	2x plovoucí	1x plovoucí	
DU	1x plovoucí	0	
VOP	1x plovoucí	0	
TVV	1362	1 362	0
SO3	21 808	100 308	-78 500
ZOB	0	39 840	-39 840
ZVO	56878	24 497	32 381
S1	40 988	40 988	0
S2	20 598	20 439	159
S4	15 340	13 611	1 729
DH	1 132	11 381	-10 249
LR	38 353	33 486	4 867
ZP	32770	58 298	-25 528
ZMK	4 216	4 216	0
IZ	51 769	61 025	-9 256
PS	0	3 187	-3 187

Územní studie navrhuje zásadnější změny především v ploše bývalého Interlovu a v centrální části u stanice metra. V území bývalého Interlovu je stávající plocha SO3 navržena ve využití SV. Tato změna na zastavitelné plochy byla v době zpracování studie již navržena tč. pořizovanou změnou Z 2797/00. Územní studie oproti probíhající změně navrhuje posunout hranici plochy SV jižněji, na hranu svahu, který je tak odděluje přírodní plochy od zastavitelných. Historicky zastavěné území Interlovu je tedy navrženo k zastavění městskou strukturou, počítáno je s administrativní budovou podél ulice 5. května a navazující převážně bytovou výstavbou. Maximální výška zástavby je navržena tak, aby budovy nepřevyšovaly stávající okolní. Mimo bariérové administrativní budovy podél ulice 5. května je počítáno s budovami s menší zastavěnou plochou.

Další rozšíření zastavitelných ploch je navrženo v centrální části okolo stanice metra. Zde bylo toto řešení zvoleno z důvodu vytvoření lokálního centra lokality. Navržené stavební bloky zde vymezují centrální prostranství. Městská struktura je zakončena v trase stávající lesní cesty vedoucí od podchodu směrem do lesa. Ta leží na úbočí svahu a je tak vhodnou hranicí mezi přírodními plochami a zástavbou.

Vzhledem k přírůstku obyvatel v navržených zastavitelných plochách jsou navrženy dvě plovoucí značky VV pro umístění mateřských škol. Plocha pro umístění autobusového terminálu je vymezena pevnou značkou, protože terminál je navržen do vnitrobloku. Toto řešení umožní vytvořit centrální prostranství z obchodním parterem a zároveň zůstane terminál bezprostředně u stanice metra. Zrovna tak je navržena pevná značka DH pro parkoviště P + R, to je navrženo u ulice 5. května. Příjezd do P + R bude umožněn z nově navržené komunikace podél ulice 5. května a nebude tak navyšovat provoz v ulici Tomíčková.

Rozšíření zastavitelné plochy je navrženo v ulici U Michleského lesa, jedná se o parcely k umístění několika rodinných domů u stávajícího penzionu a rodinného domu.

f) Majekoprávní vztahy a ekonomie

Základní limity vlastnické struktury

Řešené území je vlastnický fragmentované a příliš nekoresponduje s navrženým členěním na bloky a veřejná prostranství. Nad majoritní částí ploch ale už probíhá koordinace jednotlivých vlastníků a lze předpokládat zdárné dohody o přeparcelování atd. mezi soukromými investory a veřejnými subjekty (HMP, MČ P11, DP). Jako nejproblematictější se může jevit jižní cíp řešeného území, kde jsou parcely velikostí pozemků rodinných domů a pozemky se stávajícími budovami. Komplexní řešení celého území ale na této dílčí části není nikterak závislé. Navržená komunikace z křižovatky Ryšavého a Komárkova sice leží v této části, ale převážně na pozemcích ve správě MČ P11, přičemž úprava trasy komunikace mimo pozemky jiných vlastníků je možná za cenu redukce uličního profilu U103. Výraznějším limitem je stávající stavba hobbymarketu. Zde je navrženo jiné využití, dotvoření městské struktury. Dokud bude zachován stávající způsob využití, je nutné zachovat nebo nahradit počty parkovacích stání. Velice prospěšná by také byla změna režimu stávající komunikace podél severní hrany objektu na veřejně přístupnou komunikaci obsluhující navazující rozvojové plochy.

Navržené změny znamenají velký rozvoj nejen řešeného území, ale i okolí. Realizací návrhu vznikne silné centrum v logické poloze u stanice metra, která je v současnosti velice málo využívána. Zhodnocení potenciálu ladem ležících ploch vytvořením kompaktní městské struktury je zcela logickým krokem. Z hlediska polohy a dostupnosti se jedná o velice lukrativní plochy. Navržený způsob využití klade důraz na vytvoření centra, které bude živé a bude sloužit i okolním sídlištím a nevznikne pouze monofunkční kancelářské nebo obchodní centrum.

Situace - mejtkové poměry

