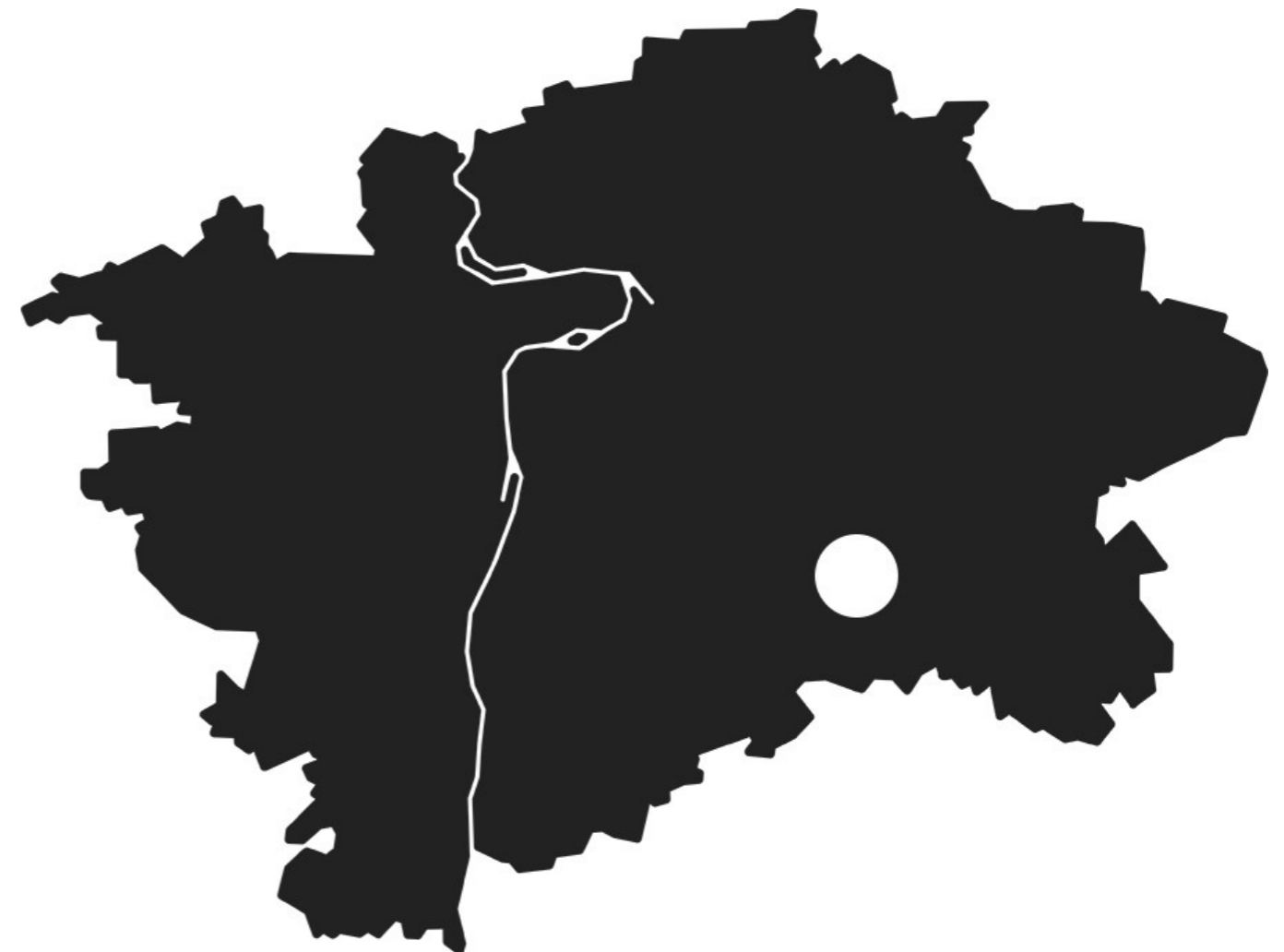


# ČTVRŤOVÉ CENTRUM V OKOLÍ STANICE METRA HÁJE, PRAHA

ÚZEMNÍ STUDIE

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

NÁZEV AKCE	Územní studie: čtvrt'ové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha
POŘIZOVATEL	Magistrát hl. m. Prahy, odbor územního rozvoje
ZHOTOVITEL	<b>ATELIER SAEM, s.r.o.</b> Veslařský ostrov 62, 147 00 Praha 4 tel.: +420 777 991 566, info@saem.cz www.saem.cz
AUTORSKÝ TÝM	Ing. Michal Procházka ČKAIT 0009712 Ing. arch. Zdeněk Hirňal ČKA 02840 Ing. arch. Jan Cyrus Ing. arch. Radek Sláma Ing. arch. Šárka Bockschneiderová Ing. arch. Jan Duchoň
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA	Ing. Jiří Surovec Ph.D. ČKAIT 0010529
ZELENÁ INFRASTRUKTURA	Ing. Monika Kaifošová, DiS. Ing. Václav Bažant Ph.D.



## OBSAH

<b>I. ANALYTICKÁ ČÁST</b>	
00 TEXTOVÁ ČÁST	
01 PROBLÉMOVÝ VÝKRES	
<b>II. NÁVRHOVÁ ČÁST</b>	
00 TEXTOVÁ ČÁST	
01 ŠIRŠÍ VZTAHY .....	1:25000
02 HLAVNÍ VÝKRES .....	1:2000
03 VYUŽITÍ ÚZEMÍ .....	1:2000
04 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA .....	1:2000
05 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA .....	1:2000
06 ŘEZY ÚZEMÍM .....	1:2000
07 DETAIL VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ .....	1:500
08 ULIČNÍ PROFILY .....	1:250
09 ULIČNÍ PROFILY .....	1:250
10 NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA SEVERO-VÝCHODNÍ	
11 NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA SEVERO-ZÁPADNÍ	
12 NADHLEDOVÁ PERSPETKIVA JIHO-VÝCHODNÍ	
13 NADHLEDOVÁ PERSPETKIVA JIHO-ZÁPADNÍ	
14 VIZUALIZACE - MĚSTSKÁ TRÍDA	
<b>III. NÁMĚTOVÁ ČÁST</b>	
00 TEXTOVÁ ČÁST	
01 HLAVNÍ VÝKRES .....	1:2000
02 VYUŽITÍ ÚZEMÍ .....	1:2000

# I. ANALYTICKÁ ČÁST

## POPIS ÚZEMÍ

Řešená oblast Jižní město – Háje je ze severu vymezena ulicí Kupeckého, okolo budovy multikina Galaxie a následně ulicí Kosmická, odkud pokračuje směrem na východ, kde tvoří hranici ulice Hlavatého. Z jižní strany je oblast vymezena ulicemi Mejstříkova, Ocelíkova a Sulanského. Západní hranice je tvořena pěší komunikací, na straně u Centrálního parku, která vede souběžně s komunikací v ulici U Modré školy.

Oblast nepravidelného tvaru je orientována delší osou východo-západním směrem shodně s průběhem ulice Opatovské, která má status sběrné komunikace městského významu. Svým průběhem, stavebním uspořádáním a intenzitou provozu Opatovská zřetelně rozděluje území na severní a jižní část, která jsou kromě úrovnových přechodů pro chodce propojeny též pěší lávkou.

Z morfologického hlediska se terén celé oblasti mírně svažuje k jihu, výrazněji v částech jižně od Opatovské ulice.

V severní zastavěné části se nachází centrum vybudované v rámci tzv. komplexní bytové výstavby během 70. a 80. let 20. století. Nacházejí se zde dva výstupy ze stanice metra C Háje s podzemním depem, na povrchu pak autobusový terminál, čerpací stanice, patrové garáže a polyfunkční budovy pro obchod, služby a kulturu, včetně navazujících veřejných prostranství. Hlavní aktivity se zde odehrávají na terase v úrovni 2. NP.

V jižní části, která je převážně nezastavěná, dominují dva výškové bytové domy ve Steinerově ulici, č. p. 735, a Bajkonurské ulici, č. p. 736. Veřejnosti přístupné objekty představuje velkoobchodní Lidl na adrese Steinerova, č. p. 960, s budovou Finančního úřadu pro Prahu - Jižní Město na adrese Opatovská, č. p. 964.

Dopravní napojení je z hlediska individuální automobilové dopravy zajištěno komunikací Opatovská, na kterou jsou napojeny místní komunikace III. třídy zajišťující dopravní obslužnost v území. Z hlediska MHD je obsluha zajištěna linkou metra C, stanicí Háje a městskou a příměstskou autobusovou dopravou. Háje jsou tedy přestupní stanicí pro příměstské autobusové spoje. V roce 2017 proběhlo mezi křižovatkami Opatovská – U Modré školy – Novomeského a Opatovská – Výstavní měření intenzit dopravy. Naměřena intenzita, ve směru Výstavní – Novomeského, je celkem 8886 vozidel, z toho je celkem 886 autobusů MHD. Naměřena intenzita, ve směru Novomeského – Výstavní, je celkem 8591 vozidel, z toho je celkem 891 autobusů MHD.

## PROBLÉMY

### 01 OPATOVSKÁ

Komunikace I. třídy vytváří bariéru, která brání urbanistickému propojení a průchodu územím v severo-j jižním směru. Komunikace rozděluje území na severní a jižní část.

### 02 SPOLEČENSKÉ A OBCHODNÍ CENTRUM

Čtvrťové centrum v okolí stanice metra C Háje, je v současné době tvořeno urbanisticky nevhodnou architekturou, kde jsou hlavní pěší trasy umístěny v úrovni ochozů, teras a průchodů ve výšce prvního patra (2.NP). Rozdílná výšková úroveň pěších tras a městské třídy neumožňuje vytvoření živého obchodního parteru. Dochází zde k prostorové segregaci pěší a motorové dopravy. Objekty vytváří podél komunikace cca 300 metrů dlouhou neprostupnou bariéru, která je do Opatovské ulice orientována zadními trakty a zásobovacími rampami, prostor mezi objekty a komunikací je zcela podřízen automobilové dopravě a neumožňuje bezpečného pěšího pohybu souběžně s ulicí. Díky těsnému propojení s východním výstupem ze stanice metra C Háje má toto území potenciál stát se kvalitním společenským centrem sídliště Háje.

### 03 OBJEKT STANICE METRA A OKOLÍ

Povrchová část západního výstupu ze stanice metra je tvořena nesourodou hmotou, na kterou navazuje autobusový terminál s nedořešeným provozem pěší komunikace (křížení pěších a autobusové dopravy).

### 04 TRANSFORMAČNÍ PLOCHA

V současné době má území charakter zeleně s vyšlapanými cestami bez možnosti kvalitního využití. V Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen Územní plán) má plocha, v severní části území, charakter plochy s rozdílným způsobem využití SV (všeobecně smíšené) s kódem míry využití K a F a v jižní části území, charakter plochy s rozdílným způsobem využití OB (čistě obytné) s kódem míry využití F a D. Plocha je členěna na dva celky s různými způsoby využití, které mají různé druhy regulace.

### 05 TRANSFORMAČNÍ PLOCHA

Plocha severně od ulice Opatovská je současně využívána jako terminál autobusů veřejné hromadné dopravy. Zbytek území má charakter doprovodné zeleně parteru, přes kterou vede chodci přirozeně vytvořená zkratka od autobusového terminálu a dochází na hlavní komunikaci k nebezpečnému křížení automobilové dopravy a chodců. Ve stávajícím Územním plánu má území charakter plochy s rozdílným způsobem využití ZP (parky, historické zahrady a hřbitovy), k této funkci reálně neslouží a její značná část je využita s plovoucí značkou DH (plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R). S ohledem na budoucí rozvoj území je toto zařazení nevyhovující.

### 06 TRANSFORMAČNÍ PLOCHA

Jižně od Opatovské ulice se nachází plocha, jenž má z větší části území charakter zeleně s vyšlapanými cestami bez možnosti kvalitního využití, jenž je občasně využívána pro pouťové atrakce. V severozápadní části je plocha využívána jako parkoviště s nízkou estetickou úrovní a nevhodným napojením na okolní komunikace. Na východní straně území je navržen objekt Nové radnice Prahy 11, pro který je vydáno územní rozhodnutí. Dle stávajícího Územního plánu má území charakter s rozdílným způsobem využití VV (veřejné vybavení).

### 07 SLEPÉ ULICE

Slepé obousměrné komunikace znemožňují a komplikují prostupnost a obslužnost území (viz obr. 01).

### 08 ZASTÁVKY POVRCHOVÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Parametry některých autobusových zastávek jsou, s ohledem na množství stávajících spojů, kapacitně poddimenzované.

### 09 ČERPACÍ STANICE

Pozice v lokalitě plánovaného čtvrtěového centra je urbanisticky nevhodná.

### 10 PĚŠÍ PROVOZ

V současné době je pěší provoz kolem ulice Opatovské podřízen automobilové dopravě, prostupnost územím přes tuto komunikaci je značně obtížná pomocí mimoúrovňového přechodu nebo přechodů se světelným značením (viz obr. 02). V celém území chybí značení a vodící linie pro osoby s omezenou schopností orientace – osoby se zrakovým postižením, dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb. Bezbariérová prostupnost je, z důvodu různých výškových úrovní, skoro nemožná.

## 11 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Současné řešení cyklistické dopravy je nedostačující. Chybí bezpečné propojení mezi Centrálním parkem, Přírodním parkem Hostivař-Záběhlice a Přírodním parkem Botič-Milíčov (viz obr. 03 a 05). Lokalita skýtá nevyužitý potenciál v podobě sdílení kol a rekreačního vyžití. Zřízení B+R je vzhledem k cílové stanici metra C Háje a okrajové části Prahy žádané.

## 12 DOPRAVNÍ ZÁTĚŽ

V současné době je komunikace v ulici Opatovské zatížena autobusovou dopravou převážně příměstských linek (viz obr. 04) a v dopravní špičce automobilovou dopravou.

## PŘÍLEŽITOSTI

### 01 ČTVRŤOVÉ CENTRUM

Umístění lokality v území má potenciál vytvoření čtvrtového centra v okolí stanice metra C Háje, k vytvoření centra je nutné doplnění funkcí (administrativa, kultura, obchod, apod.).

### 02 AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

Velmi dobrá dopravní obslužnost z důvodu propojení stanice metra C Háje a autobusového terminálu pro městskou a příměstskou dopravu. Problémem je vysoká zátěž území autobusovou dopravou (viz obr. 04), která může být částečně odlehčena realizací tramvajové tangenty. Lokalita umožňuje vytvoření dopravního uzlu mezi metrem, autobusy, tramvají a B+R.

### 03 OBCHODNÍ JEDNOTKY

V objektech společenského a obchodního centra na úrovni výstupu z metra fungující obchodní jednotky různého charakteru, které vytvářejí živý obchodní parter. Složení převážně ekonomicky slabších obchodních jednotek (herny, časté střídání nájemců, reklamní smog) ukazují na úpadek a senilitu panující na sídlišti Háje.

### 04 CENTRÁLNÍ PARK

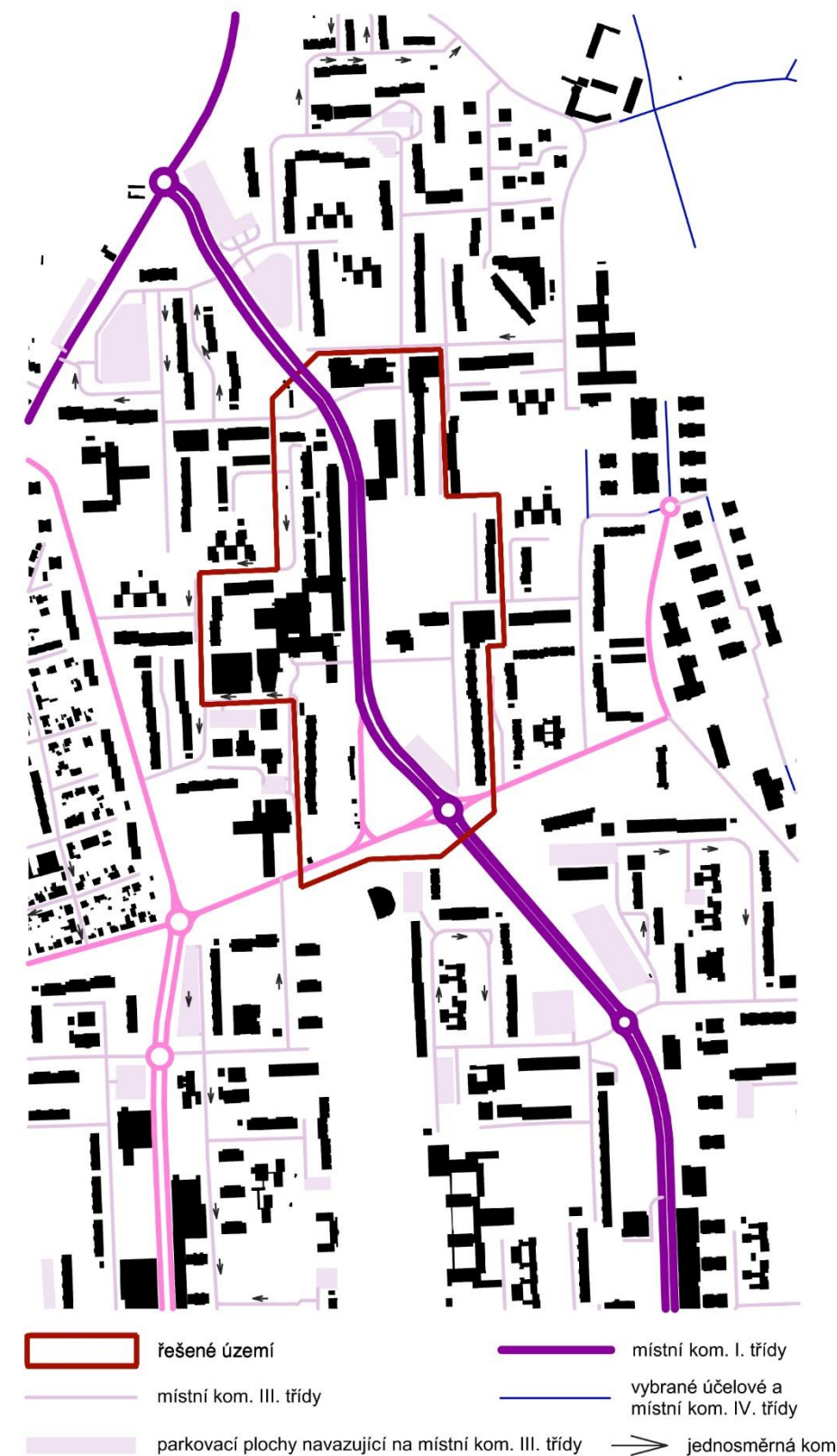
Poloha parku umožňuje přímé napojení nového čtvrtového centra, pěší a cyklistické propojení Opatova a Háje.

### 05 REKREAČNÍ POTENCIÁL

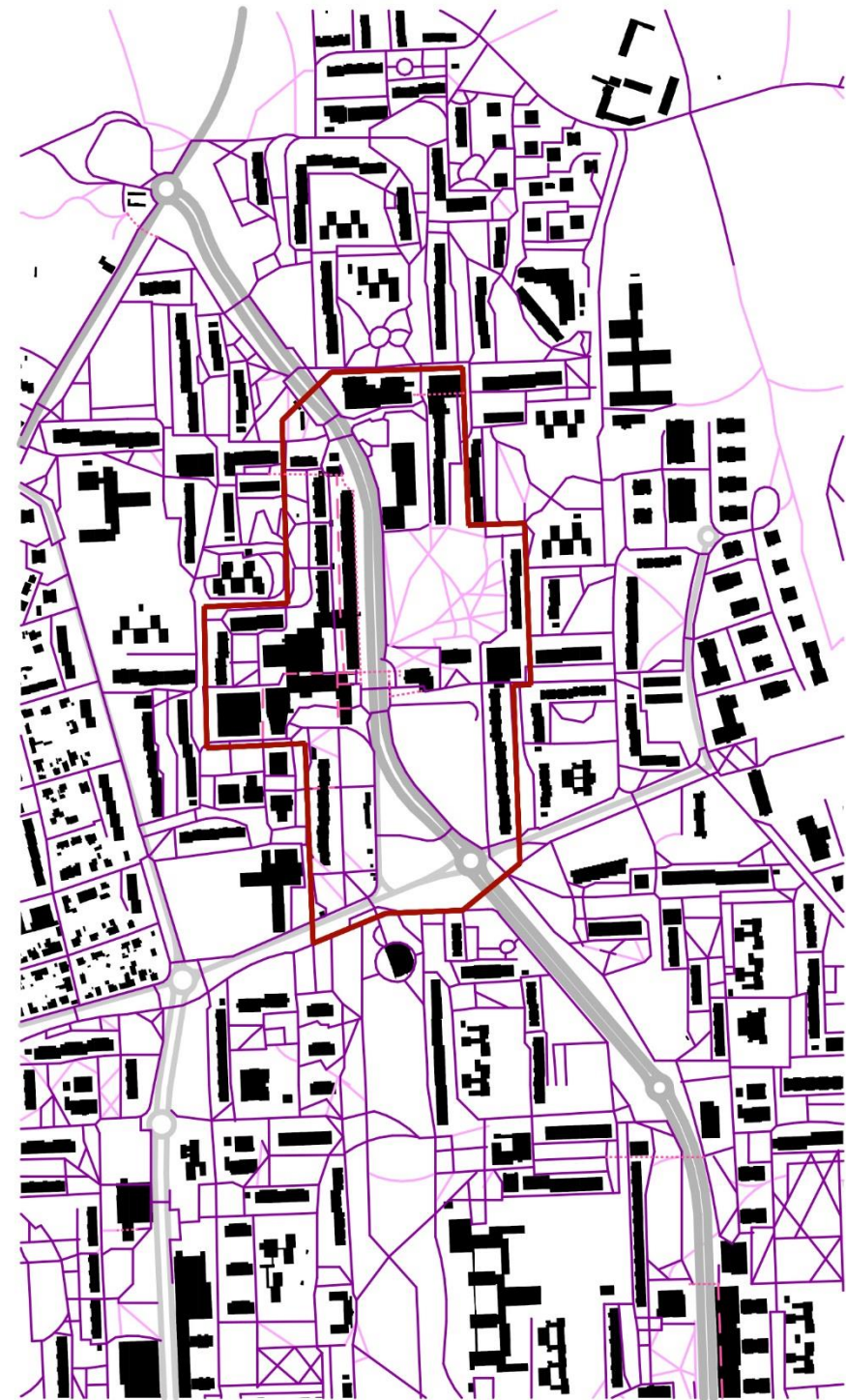
Řešená lokalita se nachází uprostřed třech rekreačních lokalit Centrální park – Přírodní park Botič-Milíčov - Přírodní park Hostivař-Záběhlice. Vhodným propojením s těmito lokalitami může vzniknout velmi atraktivní bydlení v krátké vzdálenosti volnočasových aktivit v přírodě.

Jednotlivé problémy a příležitosti jsou pak zobrazeny v grafické části 01 Problémový výkres 1:2000. Uvedené příležitosti jsou jevy, které mohou posílit kvalitu prostředí lokality, zároveň se ale mohou stát problémem v případě nevhodného uchopení a některé problémy jsou zároveň v případě vhodné uchopení příležitostmi.

## OBR. 01 KOMUNIKACE

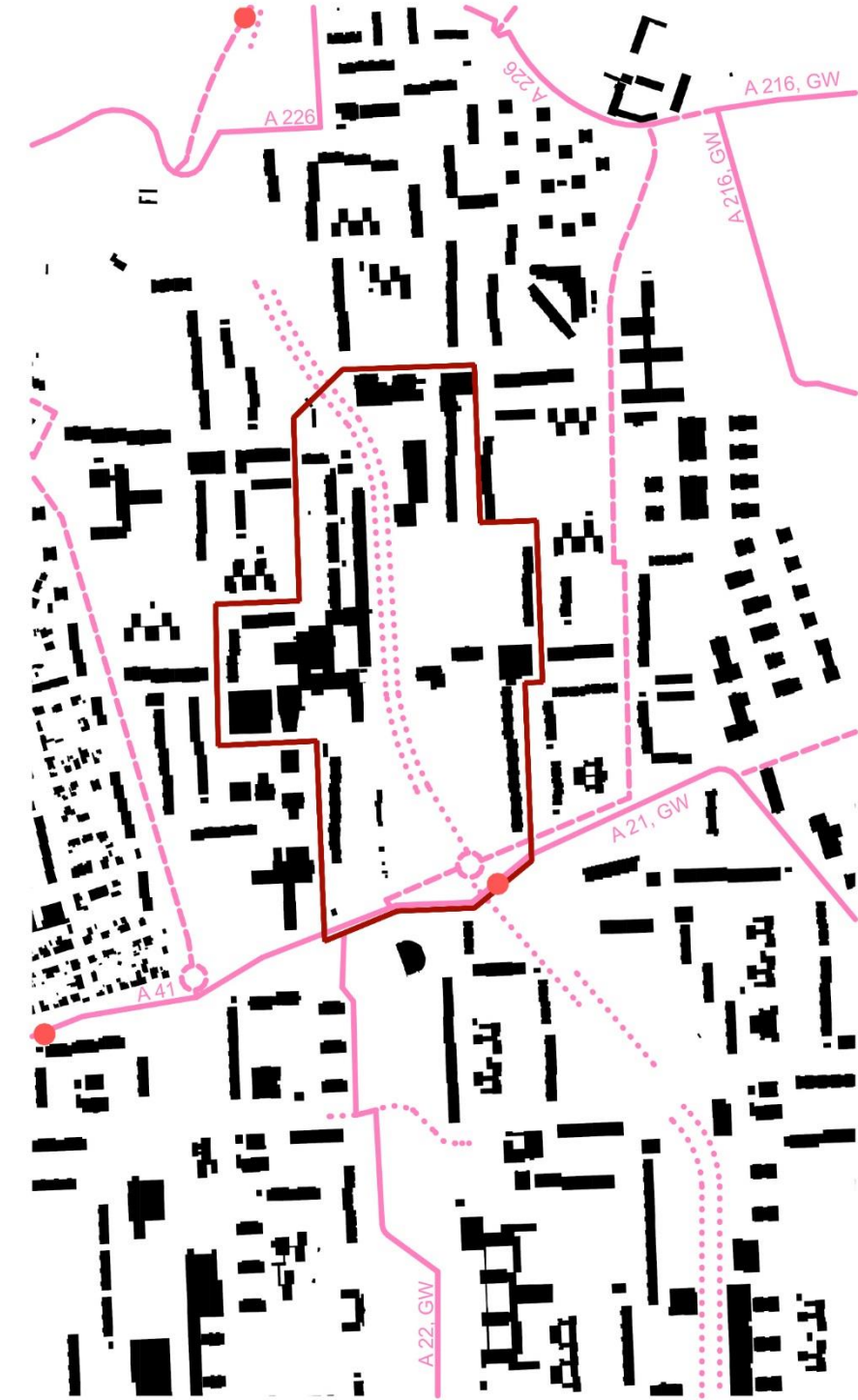







OBR. 02 PĚŠÍ KOMUNIKACE



- |   |                       |   |                      |
|---|-----------------------|---|----------------------|
|  | řešené území          |  | chodníky             |
|  | vyšlapané pěšiny      |  | mosty / podchody     |
|  | pasáže                |  | místní kom. I. třídy |
|  | místní kom. II. třídy |   |                      |

OBR. 03 CYKLOTRASY



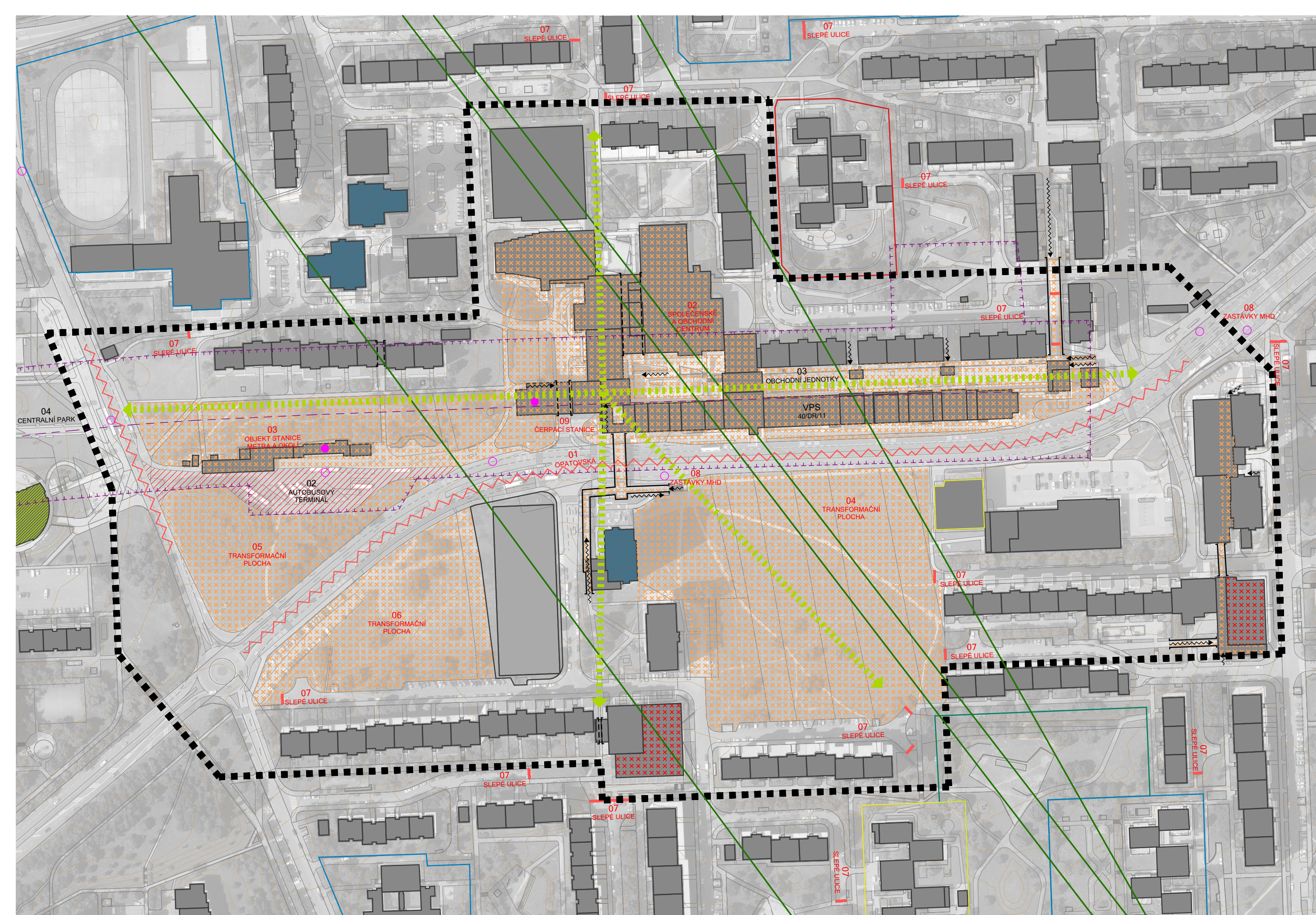
- |   |   |   |                       |
|---|---|---|-----------------------|
|  | řešené území                                |  | značené cyklotrasy    |
|  | cykloopatření mimo doporučené trasy         |  | doporučené cyklotrasy |
|  | schody / prudké klesání (stoupání) / provoz |   |                       |

OBR. 04 AUTOBUSY PID



OBR. 05 ZELEŇ





- ■ ■ ■ hranice řešeného území
- ■ ■ ■ stávající zástavba
- ■ ■ ■ objekty / území s vydaným UR
  
- KOMPOZIČNÍ PRVKY**
- ■ ■ ■ kompozičně významná stavba nebo soubor staveb
- ■ ■ ■ výšková dominanta
- ■ ■ ■ areály školní
- ■ ■ ■ areály sportovní a rekreační
- ■ ■ ■ areály veřejné správy
- ■ ■ ■ areály polyfunkční
- ~ ~ ~ ~ změna výškové úrovně v parteru - schody, rampa, eskalátor
- — — — most, nadchod, rampa
- — — — průchod, podchod, podjezd, průjezd
  
- PROBLÉMY A PŘÍLEŽITOSTI**
- XX problémy
- XX příležitosti
- XX kompozičně, objemově nebo urbanisticky nevhodné plochy či prvky
- XX rušivé plochy či prvky (morálně zastaralé, apod.)
- XX bariéra zabraňující urbanistickému propojení
- XX osa propojení
  
- TTTTTT trasa metra včetně ochranného pásma
- výstup z metra
- zastávka povrchové hromadné dopravy
- — — — elektronická komunikační vedení



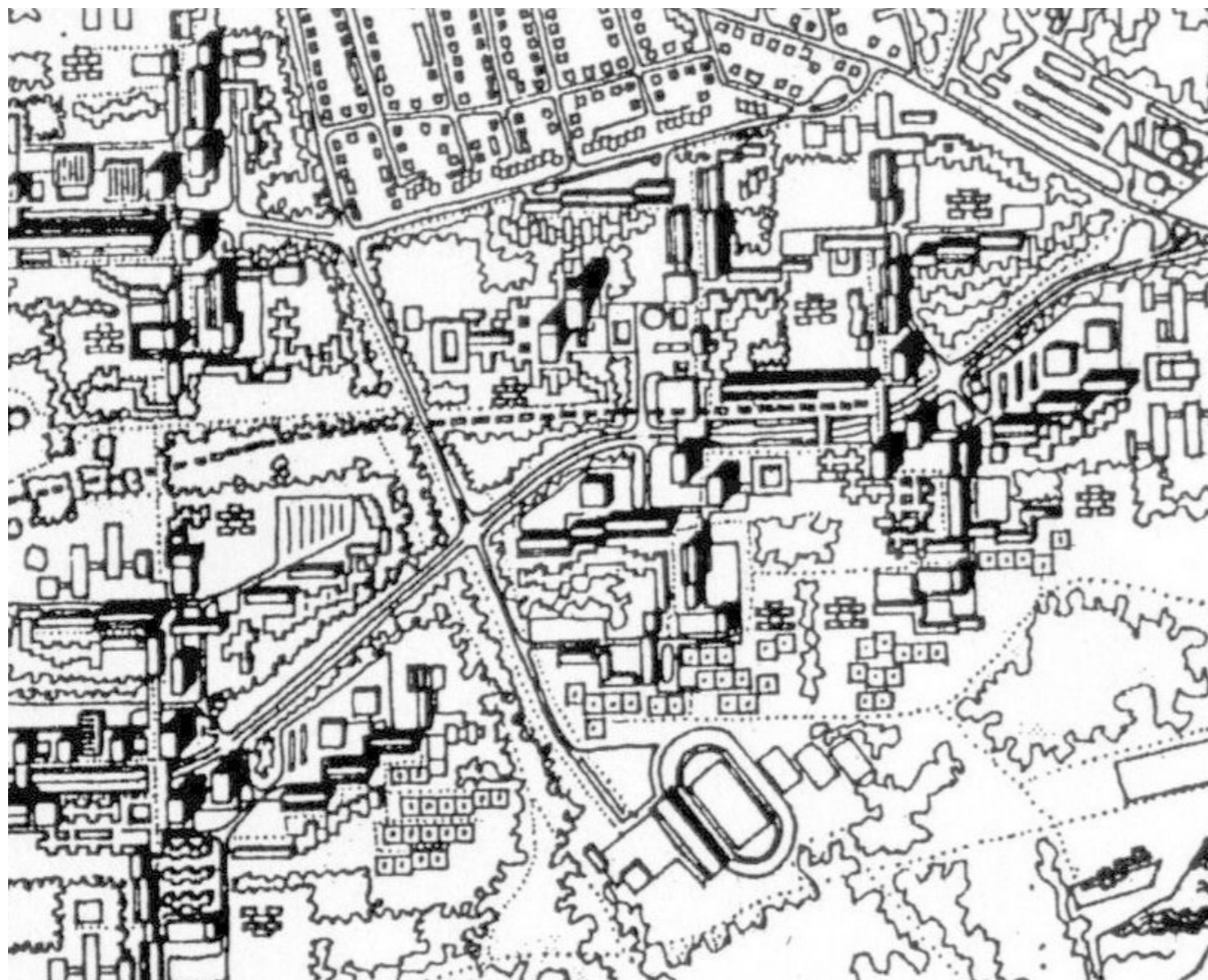
## II. NÁVRHOVÁ ČÁST

### A. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NÁVRHU

#### HISTORIE

Historicky byly Háje malou vesničkou, která byla k Praze připojena v roce 1968. Ještě do poloviny 18. století byl na jejich území pouze les. Teprve až koncem 18. století je na vojenských mapách zobrazena osada Malá Hostivař. V roce 1967 přišly Háje o samostatnost a byly připojeny k Chodovu a o rok později k Praze. V roce 1971 byla velká část Hájų zbourána, původní komunikace zanikly a začalo se stavět sídliště Jižní Město I. Území, vymezené pro zpracování této územní studie, bylo dostavěno do konce 70. let a z té doby je formována dnešní podoba modernistického města.<sup>1</sup>

V roce 1966 proběhla veřejná soutěž na pojetí Jižního města. Vítězný návrh od J. Krásného, V. Musila, K. Ondrouška a V. Skokana uvažoval o městském celku se značnou mírou samostatnosti vůči Praze. Ceněno na něm bylo zejména začlenění do krajiny a organizace funkčních ploch. Návrh uvažoval o centru tvořeném třemi soubory v nejvyšších polohách zvlněného terénu a v jejich těžišti park, podtrhující charakter tzv. zahradního města. Podrobný územní plán Jižního Města zpracoval autorský kolektiv Jan Krásný, Jiří Lasovský a Miroslav Řihošek, který byl schválený koncem roku 1968 (viz výřez níže). Vycházel z původního vítězného návrhu a využíval přírodních podmínek pro vytvoření svébytného městského útvaru, v němž by se pracoviště i prostředí k relaxaci nacházela v bezprostřední blízkosti. Kontakt přírody a zástavby byl dominantním rysem.<sup>2</sup>



#### CELKOVÁ KONCEPCE

Územní studie se principiálně snaží navázat na původní koncept. Část města, kde se setkává bydlení, rekreace a práce. Vše doplněno o obchody. Těžištěm řešení je vznik nového **čtvrťového centra** s vysokými pobytovými hodnotami. Území je rozvrstveno do sítě různorodých veřejných prostranství, které jsou podpořeny parky a městskou zelení. Stávající monofunkční plochy bydlení jsou doplněny o další funkce. Výsledkem je vznik sociálně udržitelného a ekonomicky aktivního prostředí s vlastní identitou, která vychází z historických souvislostí vázaných na danou lokalitu.

Důležitým prvkem čtvrtěového centra je náměstí, logicky navázané na stanici metra, Opatovskou ulici i plánovanou výstavbu objektu Nové radnice. Za naprosto zásadní považujeme umístění jeho nivelety na úrovni prvního nadzemního podlaží tak, aby došlo k přirozenému propojení všech veřejných prostranství. Propojení bez výškových a prostorových bariér, které v území můžeme nalézt dnes, kdy niveleta veřejného prostranství je umístěna na „střeše parkovacího domu“, v úrovni druhého až třetího nadzemního podlaží. Tato skutečnost vychází z nedokončené myšlenky, která byla zapracována do územního plánu „Jižního Města“ v Praze z roku 1968. Zde je uvažováno s překlenutím ulice Opatovská a oddělením automobilového provozu od pohybu pěších. Tato idea, která byla v době plánování Jižního Města hojně využívána, ztratila s postupem doby své uplatnění. Mimo skutečnost, že koncept nebyl nikdy dokončen, ukázaly roky užívání na další problémy a nedostatky. Mezi ty lze zařadit neudržitelnost, ekonomické aspekty, nevyřešenou bezbariérovost, problematiku bezpečnosti, nutnost odvádění dešťových vod, problémové zakomponování zeleně do veřejného prostranství, zhoršení mikroklimatu. Zároveň došlo ke změně vnímání automobilu jako předmětu denní potřeby. Snížením nivelety náměstí a celého veřejného prostranství tak dostaneme obchodní parter do úrovně chodníků a to je z důvodu pobytových a ekonomických velmi důležité. Dojde tím k vytvoření **městské třídy** v místech, kde jsou dnes pouze pohledy do nadzemních garážových stání. Ulice Opatovská naplní potenciál páteřní územní komunikace a stane se obchodní a společenskou tepnou.

V rámci konceptu území pracuje dále s vytvořením **dopravního uzlu**, které je přímo napojeno na stanici metra Háje a je prostorově vymezeno oproti novému čtvrtěovému centru.

Dalším důležitým prvkem návrhu jsou dvě rekreační vazby. **Pěší osa** Opatov-Háje a **propojení** Přírodního parku Botič-Milíčov, Centrálního parku a Přírodního parku Hostivař-Záběhllice.



## STRUKTURA ÚZEMÍ

Studie navrhuje novou kompozici území, která vychází ze základních předpokladů:

### Nové čtvrtové centrum

Centrum je vymezeno ve středu území, kde tvoří přirozené centrum lokality v přímé návaznosti na výstup ze stanice metra C Háje a síť komerčních jednotek v parteru. Hlavním prostorem je nově navržené náměstí, které svou rozlohou umožňuje uspořádání kulturních a společenských akcí. Je vymezeno stavebními bloky s uzavřenou stavební čarou a s určením maximální podlažnosti tak, aby bylo dodrženo lidské měřítko, které umožňuje příjemný pobyt ve vymezeném prostoru.

### Vytvořit městskou třídu Opatovská

Osou území zůstává Opatovská ulice, jejíž povýšení na významnou městskou třídu je logické a žádoucí. Je ponechána její šířka, která je vymezena stavebními bloky s otevřenou stavební čarou. Profil ulice nově počítá se sdruženým pásem pro tramvaje a autobusy PID, s podélným parkovacím stáním a stromořadím, což jsou zásadní prvky výrazu městské třídy. Předpokladem je vytvoření živého parteru podél celé komunikace.

### Prostupnost územím ve směru sever – jih

Studie navrhuje propojení území, které je v současné době rozděleno na severní a jižní část Opatovskou ulicí. Jako opatření, pro zachování propojení musí být respektována prostupnost stavebními bloky definována veřejnými průchody a je navržena niveleta uličních prostranství v jedné úrovni bez separace automobilové a pěší dopravy, aby nedocházelo k vytváření složitých nadchodů a podchodů.

### Posílit urbanistickou osu Opatov – Háje

Studie navrhuje posílení urbanistické osy ze stanice metra C Opatov přes Centrální park až ke stanici metra Háje. Posílení je podpořeno prodloužením Centrálního parku přes Komunitní centrum Matky Terezy, které tvoří důležitou kompoziční dominantu, a nový přestupní uzel až k nově navrženému čtvrtovému náměstí.

### Navázat na geometrii území

Lokalita Háje je vymezena jako lokalita s modernistickou strukturou města, pro kterou je typická volná stavební čára. Stavební bloky, které nejsou v přímém kontaktu se základními prvky centra, mají strukturu zástavby definovanou volnou stavební čarou s maximálním podílem zastavěnosti v rámci bloku mezi 40% až 60%, která je stanovena dle stávající struktury města. Pro danou lokalitu kolem nového centra je tato skutečnost dle našeho názoru nevhodná, a proto je nové centrum vymezeno uzavřenými a otevřenými stavebními čarami s vyšším maximálním podílem zastavěnosti bloku mezi 70% až 85%. V rámci stavebního bloku B07 a B06 je stanoven nejvyšší maximální podíl zastavěnosti bloku 90% a 100%.

Studie respektuje stávající kompozici uliční sítě, případně na ni navazuje nebo ji doplňuje. Jediné výraznější změny jsou v přeložení ulice Bajkonurská a Arkalycká, které v přeložených částech uvažujeme jako zklidněné se smíšeným provozem.

Výšková regulace respektuje stávající strukturu města a výškové dominanty. Zároveň se snaží na zástavbu citlivě navázat a výškové dominanty doplňuje či podporuje.

## Podpořit rekreační potenciál vytvořením trojúhelníku Centrální park – Přírodní park Botič-Milíčov – Přírodní park Hostivař-Záběhlice

Vytvoření trojúhelníku Centrální park – Přírodní park Botič-Milíčov – Přírodní park Hostivař-Záběhlice nabízí obyvatelům lokality rekreační potenciál, který může být jedním z důvodů návštěvy lokality. Potenciál by měl být podpořen vytvořením sítě cyklostezek, které umožňují pěší propojení a bezpečný pohyb rodičů s dětmi. Na tyto stezky by v rámci „smartcities“ měly být umístěny stojany pro sdílení kol.

### Vytvoření přestupního uzlu

Zavedením tramvaje do území se naskytá možnost vytvoření přestupního uzlu mezi všemi prvky PID (tramvaj, metro, linky městské a příměstské autobusové dopravy). Původně navrhované parkoviště P+R bylo v návrhu zrušeno na základě připomínek veřejnosti a městské části Praha 11.

### Základní pravidla pro umístování reklamy a sezónních stánků

Reklamu v řešeném území doporučujeme umísťovat pouze pro označení provozoven a firem sídlících v daném území jako součást fasád a střech. Individuální stavby pro reklamu zásadně nedoporučujeme.

Pro umístování sezónních stánků – preferujeme jednotný městský systém využívaný při speciálních akcích (vánoční, velikonoční, farmářské trhy). Stánky je možné umísťovat na náměstí - N01, případně ve veřejném prostranství bloku B10 a nestavebním bloku P07.

V uličních prostranstvích (U01a, U01c, U03, U09, N01) předpokládáme umístování předzahrádek ve smyslu prostoru vně stavebního bloku, určeného pro možný dočasný zábor části veřejného prostranství provozovatelem komerční vybavenosti v parteru.

## VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Řešená lokalita je ve stávajícím Územním plánu převážně určena jako obytná a všeobecně smíšená.

Území jižně od ulice Opatovská navrhujeme v kontaktu s novou městskou třídou jako smíšené s převažující funkcí bydlení a komerčními jednotkami v prvních dvou podlažích.

Na západě jižní části je vymezen blok pro umístění státní správy, ve kterém je uvažován objekt Nové radnice městské části Praha 11. V rámci bloku Nové radnice je uvažován výstup z metra s přímým napojením na nový vestibul. Stavební blok západně od Nové radnice je vymezen pro umístění zařízení pro kulturu, může zde nalézt uplatnění nové kulturně-společenské centrum, divadlo, galerie, knihovna. Pozice a velikost bloku umožňuje vytvoření jedné solitérní stavby, která bude doplněna vhodným veřejným prostranstvím. V rámci bloku vznikne podzemní veřejné parkoviště s předpokládaným počtem 350 stání určené především pro rezidenty a přímé návštěvníky území.

Území severně od ulice Opatovská v kontaktu s náměstím je navrženo jako smíšené s převažující funkcí administrativy a komerčními jednotkami v prvních dvou podlažích a území v kontaktu s městskou třídou je smíšené s převažující funkcí administrativy a komerčními jednotkami v prvním nadzemním podlaží.

Na západě severní části je navržen autobusový terminál s lokálním parkovištěm pro potřeby hlavního využití s kapacitou 200 stání, který je v monofunkční ploše ZP umístěn pomocí plovoucí značky DH. Jako součást objektu je možné situovat benzinovou čerpací stanici (náhrada za čerpací stanici umístěnou nad metrem).

Území, které nejsou v přímém kontaktu s městskou třídou nebo náměstím, navrhujeme jako čistě obytné s případnými drobnými komerčními jednotkami v přízemí.

Rozlehlé souvislé plochy, která navazují na Centrální park navrhujeme jako jeho prodloužení.

Ve vazbě na úpravu cestní sítě a vymezení bloků je nezbytná úprava technické infrastruktury.

Parter bude mít obytnou kvalitu s přímou návazností na veřejná prostranství ve vazbě na nové náměstí a městskou třídu, který bude přátelský pro pěší a cyklisty. V parteru budou umístěny obchody, stromy, kvalitní povrchy a další prvky zlepšující pobytové vlastnosti.

## ZELENÁ INFRASTRUKTURA

Jižní Město i převážná část řešeného území jsou, dle připravovaného Územního plánu hl. m. Prahy – Metropolitní plán (dále jen Metropolitní plán), koncipovány jako park ve volné zástavbě. Aby byl koncept dále udržěn, doplňujeme do uličních prostranství stromořadí a kompozičně významné plochy zeleně, které respektují umístění podzemních sítí.

Prodloužení osy Centrálního parku, pomocí nestavebních bloků plnících funkci parku, navazuje na celoměstský systém zeleně. Hospodaření s dešťovou vodou bude přednostně řešeno decentralizovaným systémem odvodňování, který řeší princip odvodnění v místě dopadu dešťových srážek s využitím zasakování, odpařování a pozdržením odtoku díky zvýšené retenční schopnosti území. V místech kde to bude možné, budou použity zpevněné plochy umožňující plošné zasakování, jako je dlažba se širokou spárou, propustné asfalty apod. Pokud nebude možné zasakovat přímo v ulici, budou do systému odvodnění zapojeny blízké parkové plochy plnící roli zasakovacího průlehu, případně budou doplněny filtračními zasakovacími pásy nebo terénními depresiemi. V případě výstavby nových budov bude vždy prověřena možnost svedení vody ze střech do zasakovacích ploch nebo retenčních nádrží využitelných pro zavlažování.

Z důvodu zvýšené četnosti extrémních projevů počasí v posledních dekádách je nutné respektovat dokument Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu, jehož hlavním účelem je snížení zranitelnosti hlavního města Prahy vůči dopadům změny klimatu s cílem zabezpečit kvalitní životní prostředí pro obyvatele města v budoucnosti. Proto je nutné při naplňování myšlenek Územní studie naplňovat vizi strategie, kterou je navrhování a realizování vhodných adaptačních opatření, s přednostním využitím ekosystémově založených opatření v kombinaci s šedými a měkkými opatřeními s cílem zabezpečit kvalitu života obyvatel města. Pro naplnění této vize zvýšení odolnosti a snižování zranitelnosti vůči negativním dopadům klimatické změny, zejména vysokých teplot, městského tepelného ostrova a vln horka a nedostatečného zasakování srážkových vod, je vhodné uplatňovat opatření blízka přírodě s využitím ekosystémových služeb zelené a modré infrastruktury. S ohledem na územní podmínky je vhodné zvyšovat podíl vegetačních prvků a zelených ploch v urbanizovaném území.

## DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

### Pěší a cyklistická doprava

Územní studie se principiálně snaží zjednodušit veřejný prostor určený pro pohyb chodců a pro nemotorovou dopravu. Stávající uspořádání, které obsahuje řadu schodišť, ramp, zdí a lávek, je uživatelsky nepříjemné a orientace v takovém prostoru je ztížena. Vedle samotné udržitelnosti takto řešeného veřejného prostranství nastává problém i s bezpečností. Nový stav by měl v maximální možné míře volit taková prostorová řešení, která umožní bezbariérový pohyb celým územím, bez zbytečných zacházek, ztracených spádů, překážek a celé území zpřehlední.

Stanice metra C Háje by měla být zpřístupněna z úrovně ulice bezbariérově, tj. doplněním výtahů. Navrhujeme provedení nových výstupů z metra pro mimoúrovňové přechody významných komunikací. Rozšíření vestibulu pod ulic Opatovská zajistí přímý výstup do objektu Nové radnice (propojení jižní části území), rozšíření vestibulu u autobusového nádraží zajistí mimoúrovňový přechod do odbavovací části.

Uspořádání ulice Opatovská bude upraveno do podoby městské třídy. Bude doplněno stromořadí a stavebním uspořádáním bude kladen vyšší důraz na pobytovou funkci, provoz MHD a cyklistů. Zřízením úrovnových bezbariérových přechodů odpadne potřeba pro stávající lávku u východního vestibulu metra, lávka bude odstraněna.

Předpokládá se maximální možné bezbariérové propojení území. Křížení ul. Opatovská bude pomocí přechodů pro chodce úrovnově umožněno v dostatečném množství odpovídajícím intenzitám pěší dopravy, bezbariérové uspořádání zajistí pohodlný a bezpečný pohyb rodičům s kočárky, seniorům a osobám s pohybově postiženým.

Cyklistické propojení bude umožněno na páteřních komunikacích pro dálkovou cyklistickou dopravu formou vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Zároveň pro lokální cyklodopravu bude umožněn průjezd cyklistů po vybraných komunikacích určených přednostně pro pěší a bezmotorovou dopravu.

### Městská hromadná doprava

Trasy městské hromadné dopravy vycházejí ze stávajícího stavu. Nově se navrhuje úprava uspořádání autobusového obratiště Háje mezi ulicemi U Modré školy a Opatovská. Pro zvýšení přehlednosti linkového uspořádání v oblasti a pro zjednodušení a sjednocení umístění autobusových zastávek se navrhuje obousměrný autobusový provoz novou komunikací na místě stávajícího obratiště Háje u západního vestibulu metra. Uvedená komunikace je navrhována jako účelová a slouží pouze pro uvažované autobusové nádraží. Trasy autobusových linek v rámci nového terminálu jsou podrobněji vyznačeny ve výkresové dokumentaci, viz grafická část výkres – 04 Dopravní infrastruktura.

Autobusový terminál u západního vestibulu bude přesunut mimo pozemní komunikace do prostoru bloku B22, kde dále uvažujeme s umístěním lokálního parkoviště pro potřeby hlavního využití s kapacitou cca 200 stání (podzemní, případně nadzemní). Autobusový terminál bude přístupný z Opatovské ulice (komunikace s označením uličního profilu U08) a parkoviště z ulice U Modré školy. Detailnější specifikace terminálu není v současné době možná. Studie pracuje s variantou realizace tramvajové tratě Jižní město II. etapa a tedy s výrazným poklesem autobusových linek PID. V rámci připravovaného plánu udržitelné mobility, kde v dnešních dnech probíhá schvalování SEA, však není s uvedenou tratí do roku 2030 uvažováno.

Šířkové uspořádání ulice Opatovská respektuje budoucí umístění tramvajové trati. V době před dostavbou tramvaje se předpokládá uspořádání s vyhrazenými autobusovými pruhy po stranách komunikace, po dostavbě tramvajové trati pak v úseku od zastávky Háje (východ) dále směrem k obratišti Jižní Město dojde k přesunu autobusů do vyhrazeného jízdního pruhu na tramvajových kolejkách. Tramvajová trať v úseku západně od přeložené komunikace Bajkonurská nebude autobusy pojížděna, zde bude trať vedena na vyvýšeném tramvajovém pásu s možností různých povrchových úprav (zatravnění, otevřený kolejový svršek, zádlážba apod.).

Stanice Metra C Háje bude vyžadovat výrazné úpravy obou vestibulů. Jako zásadní se jeví zkrácení eskalátorů u východního východu a umožnění výstupu přímo do městského prostoru Opatovské ulice a nově navrženého náměstí. Aby bylo docíleno bezkolizního pohybu osob, je uvažováno s přeložením ulice Arkalycká západním směrem. Pro přímé napojení budovy Nové radnice uvažujeme s rozšířením východního vestibulu pod Opatovskou ulicí. Pro přímé napojení autobusového terminálu předpokládáme rozšíření západního vestibulu. Výškové uspořádání navazujících budov na vestibuly metra bude reflektováno v konkrétním technickém řešení, stejně tak řešení kolizí vestibulů metra s trasami technické infrastruktury.

#### Doprava v klidu

Řešení dopravy v klidu je v souladu s požadavky vyhlášky č. 10/2016 Sb., Pražské stavební předpisy. Pro nově umísťované objekty bude parkování vozidel řešeno v rámci podzemních garáží v dostatečné kapacitě. Pro stávající objekty je uvažováno s parkováním v komunikacích, případně podzemním parkovišti ve stavebním bloku B10 s celkovou kapacitou 350 parkovacích stání a ve stavebním bloku B07 s celkovou kapacitou 600 parkovacích stání.

Bilance počtu parkovacích stání v uličním prostranství, se zohledněním výsadby nových stromořadí je 621. Ve stávajícím uličním prostranství se nachází přibližně 850 parkovacích stání a je evidován deficit cca 200 parkovacích stání v noční době. V pozici nového náměstí je bouráno cca 300 garážových stání, které však budou nahrazeny v podzemních garážích nově umísťovaných objektů. Pomocí podzemního parkoviště v blocích B10 a B07 zajišťujeme pozitivní bilanci parkování a nahrazujeme výsadbu stromořadí, bourané garáže i samotný deficit. Další umístění parkovacích stání navrhujeme do nových podzemních garáží, které mohou vzniknout na místě stávajících monofunkčních parkovacích ploch v lokalitě Jižní Město (v těsném sousedství řešeného území).

Rušená stání: (850-621) + 300	- 529 stání
Deficit:	- 200 stání
Nová stání: 350 + 600	+ 950 stání
<u>Celkem:</u>	<u>+221 stání</u>

#### Automobilová doprava

V rámci studie se navrhuje zachování páteřní funkce ul. Opatovská a k ní kolmé ul. U Modré školy. Samotné křížení upravujeme a kruhový objezd nahrazujeme světelnou křižovatkou, která zajistí bezpečnější průjezd tramvají. Ostatní ulice v území se navrhují jako zklidněné, určené především pro místní obsluhu a parkování rezidentů a návštěvníků. Významné křižovatky budou světelně řízené, ostatní neřízené.

Křižovatka Opatovská × U Modré školy × Novomeského byla orientačním výpočtem posouzena z hlediska kapacity podle TP 235. Výpočet byl proveden s uvážením intenzit automobilové dopravy vydaných TSK za rok 2017 pro ulici Opatovská, pro ulice U Modré školy a Novomeského byla intenzita určena předpokládaným poměrem vůči intenzitám na Opatovské. Přepočtem byly určeny intenzity dopravy špičkové hodiny na jednotlivých vjezdech do křižovatky (předpoklad rovnoměrného provozu v obou směrech komunikace) následovně:

- Opatovská od východu 988 voz/hod
- Opatovská od západu 1348 voz/hod
- U Modré školy 452 voz/hod
- Novomeského 452 voz/hod

Kapacita vjezdu závisí na saturovaném toku vjezdu, délce efektivní zelené a délce cyklu ( $Cv = Sv \times z' / tc$ ). Při uvážení saturovaného toku vjezdu přibližně  $Sv = Szákl = 2000$  voz/h pak lze navrhnout takový cyklus, aby poměr doby signálu „volno“ ve směru západ-východ a ve směru sever-jih zajistil v každém směru dostatečnou kapacitu vjezdu. Poměr doby zelené bude přibližně 70 : 30 ( $Cv1 = 2000 \times 70 / 100 = 1400$  voz/h;  $Cv2 = 2000 \times 30 / 100 = 600$  voz/h;  $Cv1 = 1400$  voz/h >  $lv1 = 1348$  voz/h a  $Cv2 = 600$  voz/h >  $lv2 = 452$  voz/h). Pro zajištění dostatečné kapacity i pro výhledový nárůst intenzit budou zřízeny odbočovací pruhy na všech 4 vjezdech do křižovatky v délce cca 40 m. Jak je z výpočtu patrné, ve zbylých částech ulice Opatovská postačí pro plynulý provoz v každém směru jeden jízdní pruh doplněný o jízdní pruh PID.

#### Významné zdroje a cíle dopravy

Nové významné zdroje a cíle automobilové dopravy budou vybaveny samostatným parkováním mimo veřejná prostranství. Snadný přístup po celém území je zajištěn jednoduchou a přehlednou sítí bezmotorových nebo zklidněných komunikací a bezbariérově přístupnými stanicemi městské hromadné dopravy.

## TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

V rámci technické infrastruktury předpokládáme nové páteční trasy, po obou stranách komunikace Opatovská, ze kterých budou napojeny nové i původní rozvody. Technická infrastruktura je v území vedena tak, aby byly napojeny veškeré stavební bloky a nedocházelo k překračování tunelu metra. Z důvodu přeložení komunikací Bajkonurská a Arkalycká je do uličních prostranství překládána i technická infrastruktura. V ustálených stavebních blocích respektujeme stávající vedení. Viz grafická část výkres – 05 Technická infrastruktura. Infrastruktura bude provedena dle příslušných technických norem a pražských standardů.

### Odkanalizování území

Řešené území je v současné době odkanalizováno oddílnou soustavou splaškové a dešťové kanalizace. Obě soustavy jsou vedeny převážně v souběhu a byly navrženy a vybudovány při výstavbě sídliště Jižní Město.

Splašková kanalizace náleží ke kmenové stoce J. Město, která je součástí povodí pankrácké štoly. Kmenová stoka vede z oblasti Hájů, kolem jihozápadního okraje Hostivaře na Záběhlice. Všechny splaškové vody z území jsou svedeny hlavním sběračem K-CSIIa, který vede do kmenové stoky K a dále na ÚČOV Podbaba. Území bude důsledně odkanalizováno prostřednictvím oddílné kanalizace. Splaškové stoky budou zaústěny do stávajícího sběrače. Nové kanalizační stoky budou vedeny v rámci navrhovaných veřejných prostranství dle příslušných technických norem a pražských standardů.

Dešťová kanalizace je svedena hlavním sběračem do rybníka Vrah na Milíčovském potoce. Před vyústěním do recipientu je vybudována usazovací nádrž DUN Milíčov. Opatovskou ulicí jsou vedeny dvě stoky z různých odvodňovaných území, které se stáčíjí do ulice Hlavatého a dále jsou přes uliční síť napojeny na zděnou dešťovou stoku při ulici Ke Cvičišti, která vede přímo do usazovací nádrže. Odvádění srážkových vod bude řešeno opatřením umožňujícím maximální možnou míru vsakování srážkových vod v místě spadu a akumulaci srážkových vod. V rámci zástavby jednotlivých bloků a úprav veřejných prostranství budou navrhované prvky, které umožní alespoň dílčí vsakování srážkových vod a zpomalení jejich odtoku do dešťové kanalizace (zelené pásy, vodopropustné dlažby...). V uličních prostranstvích budou vedeny stoky dešťové kanalizace, které budou svedeny přes usazovací nádrž do recipientu.

### Zásobování vodou

Řešené území je zásobováno vodou z vodojemu Chodová o celkovém objemu 20 000 m<sup>3</sup>, s kótou hladiny 320.4/315.4 m. n. m. Provozovatelem stávající veřejné vodovodní sítě území je PVK a.s., správcem PVS a.s., vlastníkem hl. m. Praha. Do území je veden vodovod LT400 po Opatovské, směr Novomeského. Uliční rozvody jsou převážně v dimenzích DN 150 a 200 mm a byly vybudovány při výstavbě sídliště Jižní Město. Předpokládá se, že rozvody jsou v přijatelném technickém stavu. Nové stavební bloky budou zásobovány pitnou vodou, které spočívá v napojení na stávající, případně přeložené vodovodní řady. Nové vodovody budou vedeny v rámci navrhovaných veřejných prostranství dle příslušných technických norem a pražských standardů.

### Zásobování plynem

Řešené území je v současnosti zásobováno zemním plynem sítí středotlakých a nízkotlakých plynovodů. Hlavním přívodním pátečním plynovodem je STL plynovod napojený na VTL regulační stanice 308 Chodov a 351 Jižní město – západ, potažmo 367 Měcholupy, ze kterých je doveden do řešeného území. Na křížení s ulicí Hlavatého a Mendelova jsou odbočky do severní a jižní části území, ve kterém je rozveden k jednotlivým objektům pomocí rozvodů v rámci veřejných prostranství. Nově vymezené bloky budou převážně napojeny na nový plynovod, který navrhujeme vést po obou stranách městské třídy Opatovská. Nové plynovody budou vedeny v rámci veřejných prostranství dle příslušných technických norem. Rušené trasy plynovodů z důvodu kolize s plánovanou zástavbou a změnami v

území musí být nahrazeny ekvivalentními vedeními, resp. řešením bez omezení spolehlivosti distribuce a zásobování zemním plynem, a to i v širších souvislostech navazující plynárenské distribuční soustavy mimo předmětné území.

### Zásobování teplem

Území je majoritně zásobováno teplem z hlavního tepelného napaječe, který je součástí horkovodní Pražské teplárenské soustavy. Teplovod je do zájmového území zaveden ze severu přes ulici Hviezdoslavova. Nové bloky budou napojeny na stávající zásobování teplem ze systému CZT pomocí rozvodů vedených v rámci veřejných prostranstvím nebo na nově navržené rozvody v ulici Opatovská, které budou provedeny dle příslušných technických norem.

### Zásobování elektrickou energií

Území je zásobováno elektrickou energií, na úrovni VN i NN, převážně podzemního vedení napojeného na transformovnu Chodov. Do území je rozvedeno uličními sítěmi v ulicích Hviezdoslavova a Novomeského. Na území se nachází řada trafostanic. Koncepce zásobování, nových stavebních bloků, elektrickou energií navazuje na stávající kabelovou síť, která územím prochází nebo která bude nově vedena v ulici Opatovská. V rámci uličních prostranství budou ukládány nové kabelové trasy VN a NN tak, aby bylo umožněno zásobování všech zastavitelných ploch v řešeném území elektrickou energií. Trafostanice 22/0,4 kV budou umístovány v rámci jednotlivých bloků, konkrétní umístování jednotlivých stanic není územní studií řešeno.

### Elektronické komunikace

Sítě elektronických komunikací budou ukládány v uličních prostranstvích dle příslušných technických norem a budou napojeny na stávající síť na základě potřeb v území a podmínek správců infrastruktury. Princip rozvodů distribučního vedení NN a elektronických komunikací bude založen na jejich sdružování do kabelovodů s cílem účelného využití uličního prostoru, zejména s ohledem na možnost výsadby stromořadí.

## VEŘEJNÁ VYBAVENOST

V území Háje v současné době zcela chybí kulturní veřejná vybavenost. V souladu se stávajícím Územním plánem navrhujeme využít k tomu plochy určené.

### Zařízení správy

Současná poloha státní správy pro městskou část Praha 11 je nedůstojná a ke vzdálenosti od čtvrtového centra napojení na PID nevhodná. Nová pozice, která je v těsné blízkosti přestupního terminálu a čtvrtového centra, je z tohoto pohledu vhodnější. Umístění v bloku B11 je v souladu se stávajícím Územním plánem. Alternativní umístění je uvažováno v rámci stavebního bloku B07, směrem do nového náměstí.

### Zařízení kultury

V současné době je jediné kulturní vyžití kino Galaxie, které má v blízké době ukončit provoz, z toho důvodu navrhujeme umístění kulturně společenského centra na východě území vymezeném veřejné vybavenosti (stavební blok B10). Pozice a velikost bloku umožňuje vytvoření solitérní stavby, která bude doplněna vhodným veřejným prostranstvím. V rámci bloku vznikne podzemní veřejné parkoviště s předpokládaným počtem 350 stání určené především pro rezidenty a přímé návštěvníky území.

### Halový supermarket

V jihovýchodní části území je dnes umístěn halový supermarket Lidl.

Další situování monofunkčních staveb podobného charakteru je v území nepřipustné. Veškeré obchodní stavby (supermarkety) musí být začleněny do polyfunkčních staveb a fasády uličních prostranství při kontaktu s chodníkem navrhovány „otevřené“ tzn. výlohy, drobné komerční jednotky, haly, vstupy apod.

## VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY A OPATŘENÍ

Územní studie respektuje vymezení veřejně prospěšných staveb a opatření ze stávajícího Územního plánu a platných Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy.

### 2 | VM | 11 Prahy 11 – veřejná správa při ulici Opatovské

### 40 | DR | 11 Prahy 11 – P+R Háje

– V rámci řešeného území na základě připomínek městské části a veřejnosti neumístujeme záchytné parkoviště P + R.

### Východní tramvajová tangenta Spořilov – Chodovec – Opatov – Háje – Jižní Město

S ohledem na návrh řešení jsou doplněny následující VPS:

- Přeložení komunikace v ulici Arkalycká
- Přeložení komunikace v ulici Bajkonurská

## ASANACE

Území severně od ulice Opatovská v okolí stanice metra C Háje je současně zastavěno objekty morálně a fyzicky zastaralými. Stavebně technický stav budov neodpovídá nově navrženému čtvrtovému centru. Obchodní parter je umístěn v úrovni druhého až třetího nadzemního podlaží a tím dochází k vytváření bariéry v území a k separaci pěší a automobilové dopravy, jenž je jedním z nepříjemných dědictví 20. století s podstatnými negativními následky pro kvalitu městského prostředí a jeho obyvatelost. Koncept separace vychází z nedokončené myšlenky, kdy měla být Opatovská překlenuta a propojena se severní částí. V současné době je Opatovská překlenuta nadchodem v úrovni stávajícího společenského a obchodního centra při východním vestibulu metra. V rámci územní studie navrhujeme kompletní náhradu novostavbami s parterem na úrovni Opatovské ulice. Výjimku tvoří blok B07, kde na základě připomínek veřejnosti a městské části Praha 11, ponecháváme stávající nadzemní parkoviště s tím, že na úrovni terénu je nezbytné zajistit jeho prostupnost. Blok rozšiřujeme do ulice Opatovská tak, aby na úrovni parteru mohla vzniknout nová veřejná vybavenost.

## PODMÍNĚNOST STAVEB

Územní studie navrhuje etapizaci výstavby z hlediska vzájemné investiční a rozvojové podmíněnosti.

- Výstavba v místě nově navržených stavebních bloků je závislá na rozvedení, případně přeložení technické infrastruktury.
- Rozvoj severní a jižní části území, které jsou rozděleny Opatovskou ulicí, je vzájemně nezávislý.
- Výstavba v místě stavebních bloků v jižní části může vznikat bez podmíněnosti na další výstavbě. Řešení pěšího křížení komunikace Opatovská pomocí nadchodu nebo povrchového přechodu neovlivňuje výstavbu v rámci stavebních bloků B10, B11 a B13.
- V severní části je možná výstavba nového západního nadzemního vestibulu metra a terminálu MHD bez další podmíněnosti.
- Výstavba v místě stavebního bloku B01 může vzniknout bez další podmíněnosti.
- Výstavba v místě stávajícího obchodního centra a garážových stání je závislá na vyřešení majetkových vztahů v území a asanaci stávající zástavby. Podmíněna je zároveň úpravou východního vestibulu stanice metra C Háje.
- Před výstavbou v místě stavebních bloků B03 a B06 musí být přeložena komunikace v ulici Arkalycká.

## ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Umístění staveb a zařízení pro nakládání s opady bude vycházet z celoměstského systému vycházející z Manuálu tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy.

Kontejnery na odpad budou přednostně podzemní, které budou vhodně zakomponovány v rámci veřejného prostranství, kde nebudou vytvářet vizuální ani prostorovou bariéru. Pokud budou muset být umístěny kontejnery nadzemní, tak se doporučuje zapracování v rámci objektů či výklenků.

Odpadkové koše budou mít jednotný design, který bude mít více variant dle umístění. V případě vyšší zátěže se doporučuje zvýšit objem odpadkového koše před kumulací více nádob. Doporučuje se umisťovat sady na třídění odpadu.

## **B. POPIS JEDNOTLIVÝCH ULIČNÍCH PROFILŮ, NÁMĚSTÍ, STAVEBNÍCH A NESTAVEBNÍCH BLOKŮ**

### **Uliční profily**

#### **U01a/b- 34m**

- městská třída
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy
- tramvajový pás sdružený s autobusy MHD

#### **U01c- 34m**

- městská třída
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy
- samostatný pás vyhrazený pro autobusy MHD
- řešení uličního profilu před zavedením tramvajové dopravy do území

#### **U02 - 15/16m**

- obousměrná zklidněná komunikace se smíšeným provozem
- chodníky a stromy
- niveleta vozovky v jedné úrovni s okolním veřejným prostranstvím

#### **U03 - 15m**

- pěší zóna
- stromy

#### **U04 - 15/16m**

- obousměrná obslužná ulice
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy

#### **U05 - 15m**

- jednosměrná obslužná ulice
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy

#### **U06 - 19m**

- obousměrná obslužná ulice
- chodníky, podélná a kolmá parkovací stání a stromy

#### **U07 - 18m**

- městská ulice
- chodníky a stromy

#### **U08 - 15m**

- účelová ulice pro autobusový terminál
- chodníky

#### **U09 - 10m**

- pěší zóna se smíšeným provozem pro zásobování
- možnost umístění stromořadí do uličního prostoru

#### **U10 - 10m**

- obytná zóna
- chodníky a stromy
- pouze pro dopravní obsluhu stavebního bloku B12

### **Náměstí**

Náměstí čtvrtového charakteru **N01** o výměře kolem 4000m<sup>2</sup> je navrženo na pěší ose Opatov – Háje, kde se rozšířením této osy potkává náměstí s městskou třídou Opatovská. Prostor náměstí je vymezen stavebními bloky s uzavřenou uliční čarou a z jihu novou městskou třídou, od které je odseparován pomocí významné plochy s parkovými úpravami.

### **Stavební bloky**

Celkově se při stanovení hodnot maximální hrubé podlažní plochy vycházelo ze stávající struktury území, pokud nebyl dle Územního plánu stanoven kód míry využití plochy. U stavebních bloků umístěných ve funkčních plochách SV-K a SV-F (B13, B14, B15) bylo postupováno následujícím výpočtem. Maximální hrubá podlahová plocha ve funkční ploše SV-F činí, dle Územního plánu, 40026m<sup>2</sup>. Tato plocha byla poměrově rozpočítána, dle výměry v rámci funkční plochy, mezi stavební bloky B13, B14 a B15. To znamená, že v rámci stavebních bloků jsou využity i hrubé podlažní plochy z veřejných prostranství v rámci dané funkční plochy. V případě B14 je tato hodnota konečná. U stavebního bloku B13 byla připočtena maximální podlahová plocha z funkční plochy SV-K (16544m<sup>2</sup>), jelikož stavební blok do této plochy zasahuje. Ke stavebnímu bloku B15 byla připočtena i část, která zasahuje do funkční plochy OB, tato plocha nemá stanovený kód míry využití. Z důvodu velkorysosti maximální hrubé podlahové plochy, která v tomto případě není v území žádoucí, byla stanovena max. HPP na hodnotu 25540m<sup>2</sup>.

Z důvodu vytvoření modernistického města budou nezastavěné části stavebního bloku za uliční čarou veřejně přístupné. Budou tak vytvářet park ve volné zástavbě, s dominantním podílem nezpevněných ploch, který je spolu s volnou stavební čarou, tvořitelem modernistického města.

### **B01**

- V současné době je, v rámci stavebního bloku, umístěna stavba s funkčním využitím kulturního zařízení. V rámci územní studie uvažujeme s ponecháním stavby pro kulturu. Pokud dojde ke změně využití stavby, tak se počítá s vytvořením obytného bloku s veřejnou vybaveností v parteru, objemově vycházejí ze struktury a objemového řešení okolních staveb, aby nedošlo k narušení modernistického města. Je dán maximální podíl zastavěnosti bloku 60% s volnou stavební čarou, tyto údaje vychází ze stávající struktury.

### **B02, B05, B09, B15, B16, B19, B20, B21**

- Jedná se o zástavbu stávajících obytných bloků určených čistě k bydlení, objemově vycházejí ze stávající struktury a objemového řešení, aby nedošlo k narušení modernistického města. Je dán maximální podíl zastavěnosti bloku mezi 40% až 60% s volnou stavební čarou, tyto údaje vychází ze stávající struktury. V rámci bloků není uvažováno s rozšiřováním zástavby.

### **B03, B04, B06**

- Centrální bloky vymezující hlavní veřejné prostranství jsou směrem k náměstí regulovány uzavřenou stavební čarou. Vzniknou zde tak kompaktní fasády, které podpoří městský charakter centra. Vzhledem k charakteru lokality a její poloze je tento typ stavební čáry použit pouze zde. Další aplikace ve snaze vytvoření intenzivního města s blokovou strukturou je zde nevhodná. Maximální podíl zastavěnosti bloku je stanoven mezi 70% až 100%. Směrem do prostoru náměstí a nové městské třídy jsou definovány hrany zástavby s veřejnou vybaveností v parteru.

## B07

- Centrální blok, vymežující východní část náměstí. V jižní části bloku je v prvních dvou nadzemních podlažích zachován parkovací dům s „promenádou“ vedenou po jeho střeše. V místě garáží je nutné zajistit příčnou prostupnost blokem na úrovni terénu. V severní části jsou ponechány stávající bytové domy. Směrem do náměstí je regulován uzavřenou stavební čarou, k nové městské třídě otevřenou stavební čarou. Zbylá část bloku je regulována volnou stavební čarou. V západní a jižní části je uvažováno umístění staveb s veřejnou vybaveností. Směrem do prostoru náměstí a nové městské třídy jsou definovány hrany zástavby s veřejnou vybaveností v parteru. V rámci stavebního bloku je uvažováno s alternativní pozicí nové radnice.

## B11, B12, B13, B14

- Stavební bloky lemující novou městskou třídu Opatovská jsou regulovány otevřenou stavební čarou a maximální výškou římsy 15m. Vzniknou zde tak odskákané různorodé fasády, které podpoří městskou třídu. Maximální podíl zastavěnosti bloku je stanoven mezi 65% až 85%. Směrem do prostoru nové městské třídy jsou definovány hrany zástavby s veřejnou vybaveností v parteru.

## B10

- Stavební blok, jenž je věnován veřejné vybavenosti, se stanoveným maximálním podílem zastavěnosti bloku na 50%, jenž vychází z údajů jiných stavebních bloků veřejné vybavenosti v území. Předpokladem je vznik solitérní stavby s kulturně společenskou náplní, ve kterém bude zbývajících 50% bloku věnováno veřejnému prostranství. Zástavba je regulována volnou stavební čarou. V rámci stavebního bloku vznikne podzemním parkoviště s celkovou kapacitou 350 parkovacích stání, které nebude započítáno do maximální výměry hrubých podlažních ploch a do 50% zastavěnosti bloku.

## B17

- Jedná se o zástavbu obytného bloku určeného čistě k bydlení, objemově vycházejí ze stávající struktury a objemového řešení, aby nedošlo k narušení modernistického města. Je dán maximální podíl zastavěnosti bloku mezi 50% s volnou stavební čarou, tyto údaje vychází ze stávající struktury.

## B22, B23

- Bloky, které jsou určeny k umístění vestibulu metra a autobusového terminálu s lokálním parkovištěm sloužícího pro potřeby hlavního využití. Předpokladem je vytvoření jednoduché hmoty s B+R a ideálně podzemním parkovištěm, kde terminál bude tvořen spíše přístřeškem v podobě lehké konstrukce doplněné o drobné objekty pro drobné obchody či služby spojené s terminálem MHD. Maximální podíl zastavěnosti bloku B22 je stanoven na 50%, ze zbývajících minimální výměry nezastavěné části musí být ponecháno 30% funkčnímu využití ZP. Autobusový terminál bude přístupný z Opatovské ulice (komunikace s označením uličního profilu U08) a lokální parkoviště z ulice U Modré školy. Detailnější specifikace terminálu není v současné době možná. Studie pracuje s variantou realizace tramvajové tratě Jižní město II. etapa a tedy s výrazným poklesem autobusových linek PID. V rámci připravovaného plánu udržitelné mobility, kde v dnešních dnech probíhá schvalování SEA, však není s uvedenou tratí do roku 2030 uvažováno.

Stavební bloky **B08** a **B18** nejsou z důvodů zpracování úprav v území obsazeny.

## Nestavební bloky

Nestavební bloky na západě území (**P01**, **P02** a **P03**) mají charakter parku, který prodlužuje Centrální park a navazuje na celoměstský systém zeleně. Nestavební blok **P07** navazuje na plánované stavby veřejné vybavenosti a bude tvořit veřejný prostor s parkovými úpravami. V rámci nestavebního bloku **P08** je uvažováno s případným umístěním veřejného lokálního parkoviště, které bude řešeno jako podzemní s parkovými úpravami v úrovni parteru. Nestavební blok **P09** bude navazovat na stávající park v jihovýchodním směru za hranicí řešeného území. Zbylé nestavební bloky (**P04**, **P05**, **P06**) tvoří systém zeleně mezi bloky, v rámci kterých mohou být umístěny dětská hřiště či jiné prvky zvyšující kvalitu prostředí.

## Variantní řešení plochy uličního prostranství N01

Na základě požadavku MČ Praha 11, zachovat dvouúrovňové řešení veřejného prostranství v okolí stanice metra Háje, je v pravém dolním rohu výkresu č. 02 – Hlavní výkres, zakreslena alternativní varianta plochy N01. Řešení reaguje na stávající rozdílné hladiny městského prostoru mezi přílehlými stavebními bloky, umožňuje výškově zachovat vstup do metra a propojit jej v jedné úrovni se stavebními bloky B04, B07, B13 a nestavebními bloky P01, P04. V rámci stavebních bloků B04 a B13 je navržena změna výškové úrovně veřejného průchodu, která musí být zajištěna v rámci zástavby uvedených bloků.

Mezi bloky B04 a B07 je navrhováno bezbariérové propojení z ulice Kosmická do ulice Opatovská. Jedná se o hlavní příchod obyvatel této části lokality k povrchovým zastávkám městské hromadné dopravy, a proto by řešení mělo umožňovat co nejpřirozenější pohyb obyvatel, tzn. bez překonávání umělých výškových překážek (v rovině). S ohledem k této skutečnosti bude nezbytné před zahájením úprav městského prostranství podle této alternativy koordinovat navrhované propojení s Dopravním podnikem hlavního města Prahy (Metro) a prověřit možnosti přeložení stávající technologie.

Součástí náměstí jsou plochy s významnými parkovými úpravami, navrženými jako pobytové terasy s vodními prvky, které zajišťují změnu výškové úrovně mimoúrovňové pěší komunikace. Alternativní návrh pracuje s novou lávkou nad ulicí Opatovská, která zajistí bezpečný přechod na jižní stranu ulice a nahradí navrhované rozšíření podzemního vestibulu metra.

Varianta dvouúrovňového náměstí N01 má dopad do řešení stavebních bloků, zejména redukcí bloku B12 a drobných úprav bloků B03 a B06. Alternativní řešení zachovává stávající polohu ulice Arkalycká jejíž vedení je zajištěno průjezdem stavebním blokem B03 a B06.



### C. BILANČNÍ HODNOTY

#### Uliční prostranství

	výměra (m <sup>2</sup> )	počet PS	produkce dešťové vody (m <sup>3</sup> /rok)
<b>uliční prostranství</b>	97309	621	24327

#### Nestavební bloky

označení nestavebního bloku	výměra (m <sup>2</sup> )	produkce dešťové vody (m <sup>3</sup> /rok)
<b>P01</b>	10030	251
<b>P02</b>	3532	88
<b>P03</b>	872	22
<b>P04</b>	1584	40
<b>P05</b>	1750	44
<b>P06</b>	1554	39
<b>P07</b>	4130	103
<b>P08</b>	1790	45
<b>P09</b>	3922	98
<b>celkem</b>	<b>29164</b>	<b>729</b>

#### Stavební bloky

předpokládané využití	stav HPP (m <sup>2</sup> )	návrh HPP (m <sup>2</sup> )
<b>bydlení</b>	238 560	262 944
<b>obchod, komerce</b>	35 541	67 960
<b>administrativa</b>	6 240	63 809
<b>vybavenost</b>	6 920	10 015
<b>veřejná správa</b>	0	26 759
<b>stavby MHD, parking</b>	21 620	10 673
<b>celkem</b>	<b>308 881</b>	<b>442 161</b>

**Stavební bloky**

označení stavebního bloku	zastavěné plochy a HPP						odhad obyvatel, návštěvníků a počtu parkovacích stání			využití území dle platného Územního plánu			
	výměra (m <sup>2</sup> )	zastavitelnost (%)	min. výměra nezastavitelné části bloku (m <sup>2</sup> )	max HPP (m <sup>2</sup> )	předpokl. využití	rozdělení HPP dle využití (m <sup>2</sup> )	počet obyvatel	počet návštěvníků	počet PS	funkční plocha	KPP	průměrná podlažnost	KZ
<b>B01</b>	4165	60	1666	22491	bydlení	22491	562		255	OB	-	-	-
<b>B02</b>	5422	45	2982	18928	bydlení	18928	473		215	OB	-	-	-
<b>B03</b>	5340	70	1602	37130	obchod	7476		374	69	SV(DH)	-	-	-
					administrativa	29654		1977	386				
<b>B04</b>	4879	70	1464	36086	obchod	6831		342	63	SV(DH)	-	-	-
					administrativa	29255		1950	380	OB			
<b>B05</b>	5438	40	3263	14088	bydlení	14088	352		160	OB	-	-	-
<b>B06</b>	1635	100	0	8170	obchod	3270		164	30	SV(DH)	-	-	-
					administrativa	4900		327	64				
<b>B07</b>	13085	90	1309	64820	obchod	15100		755	140	SV(DH)	-	-	-
					parkování	14530							
					bydlení	35190	880		400				
<b>B09</b>	1808	30	1266	6656	bydlení	6656	166		76	SV(DH)	-	-	-
<b>B10</b>	4006	50	2003	10015	vybavenost	10015		334	108	VV	-	-	-
<b>B11</b>	4819	85	723	20480	administrativa- veřejná správa	20480		1707	296	VV	-	-	-
<b>B12</b>	2090	85	314	22164	obchod	3553		178	33	SV-S	-	-	-
					bydlení	18611	465		211				
<b>B13</b>	7954	75	1989	27245	obchod	11931		597	194	SV-K	3,2	10 a více	0,35
					bydlení	15314	383		174	SV-F	1,4	6 a více	0,45
<b>B14</b>	9660	65	3381	19756	administrativa- veřejná správa	6279		523	90	SV-F	1,4	6 a více	0,45
					obchod	6279		314	101				
					bydlení	7198	180		82				
<b>B15</b>	5750	60	2300	25540	obchod	6900		345	70	SV-F	1,4	6 a více	0,45
					bydlení	18640	466		204	OB	-	-	-
<b>B16</b>	1338	60	535	9660	bydlení	9660	242		110	OB	-	-	-
<b>B17</b>	6127	50	3064	12670	bydlení	12670	317		144	OB-F	1,4	6 a více	0,45
<b>B19</b>	7932	50	3966	34200	bydlení	32200	805		366	OB	-	-	-
					obchod	2000		100	19	OB	-	-	-
<b>B20</b>	10175	50	5088	35826	bydlení	33826	846		384	OB	-	-	-
					obchod	2000		100	19	OB	-	-	-
<b>B21</b>	3464	45	1905	17472	bydlení	17472	437		198	OB	-	-	-
<b>B22</b>	6242	50	3121	9363	terminál MHD	9363				ZP(DH)	-	-	-
<b>B23</b>	1638	80	328	3931	vestibul metra	1310				ZP(DH)	-	-	-
					komerce	2621		131	24				
						<b>celkem</b>	<b>6574</b>	<b>10216</b>	<b>5065</b>				

## Stavební bloky

označení stavebního bloku	odhad potřeb a spotřeb médií a hmot				odhad produkovaného množství		
	voda (m3/rok)	teplo (MWh/rok)	plyn (m3/rok)	el. energie (MWh/rok)	splaškové vody (m3/rok)	dešťové vody (m3/rok)	odpad (kg/rok)
<b>B01</b>	8 209	665	6 652	266	19 680	2 707	87 715
<b>B02</b>	6 906	560	5 596	224	16 555	3 524	73 788
<b>B03</b>	9 946	806	8 059	322	32 914	3 471	183 378
<b>B04</b>	9 612	779	7 788	312	32 086	3 171	178 767
<b>B05</b>	5 139	416	4 164	167	12 320	3 534	54 912
<b>B06</b>	2 391	194	1 937	77	6 874	1 062	38 298
<b>B07</b>	18 360	1 488	14 876	595	41 370	8 505	196 170
<b>B09</b>	2 424	196	1 964	79	5 810	1 175	25 896
<b>B10</b>	2 438	198	1 976	79	4 676	4 668	26 052
<b>B11</b>	6 231	505	5 048	202	23 898	3 150	133 146
<b>B12</b>	8 086	655	6 552	262	18 762	1 358	86 397
<b>B13</b>	9 950	806	8 062	322	21 763	5 170	106 314
<b>B14</b>	6 829	553	5 533	221	18 018	6 279	93 366
<b>B15</b>	9 322	755	7 553	302	21 140	3 737	99 606
<b>B16</b>	3 533	286	2 863	115	8 470	869	37 752
<b>B17</b>	4 628	375	3 750	150	11 095	3 982	49 452
<b>B19</b>	12 483	1 011	10 115	405	29 575	5 155	133 380
<b>B20</b>	13 082	1 060	10 600	424	31 010	6 613	139 776
<b>B21</b>	6 380	517	5 170	207	15 295	2 251	68 172
<b>B22</b>	0	0	0	0	0	4 057	0
<b>B23</b>	957	78	775	31	1 834	1 064	10 220
<b>celkem</b>	<b>146 905</b>	<b>11 903</b>	<b>119 031</b>	<b>4 761</b>	<b>373 146</b>	<b>75 503</b>	<b>1 822 557</b>

## D. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### Bilance množství a složení odpadu

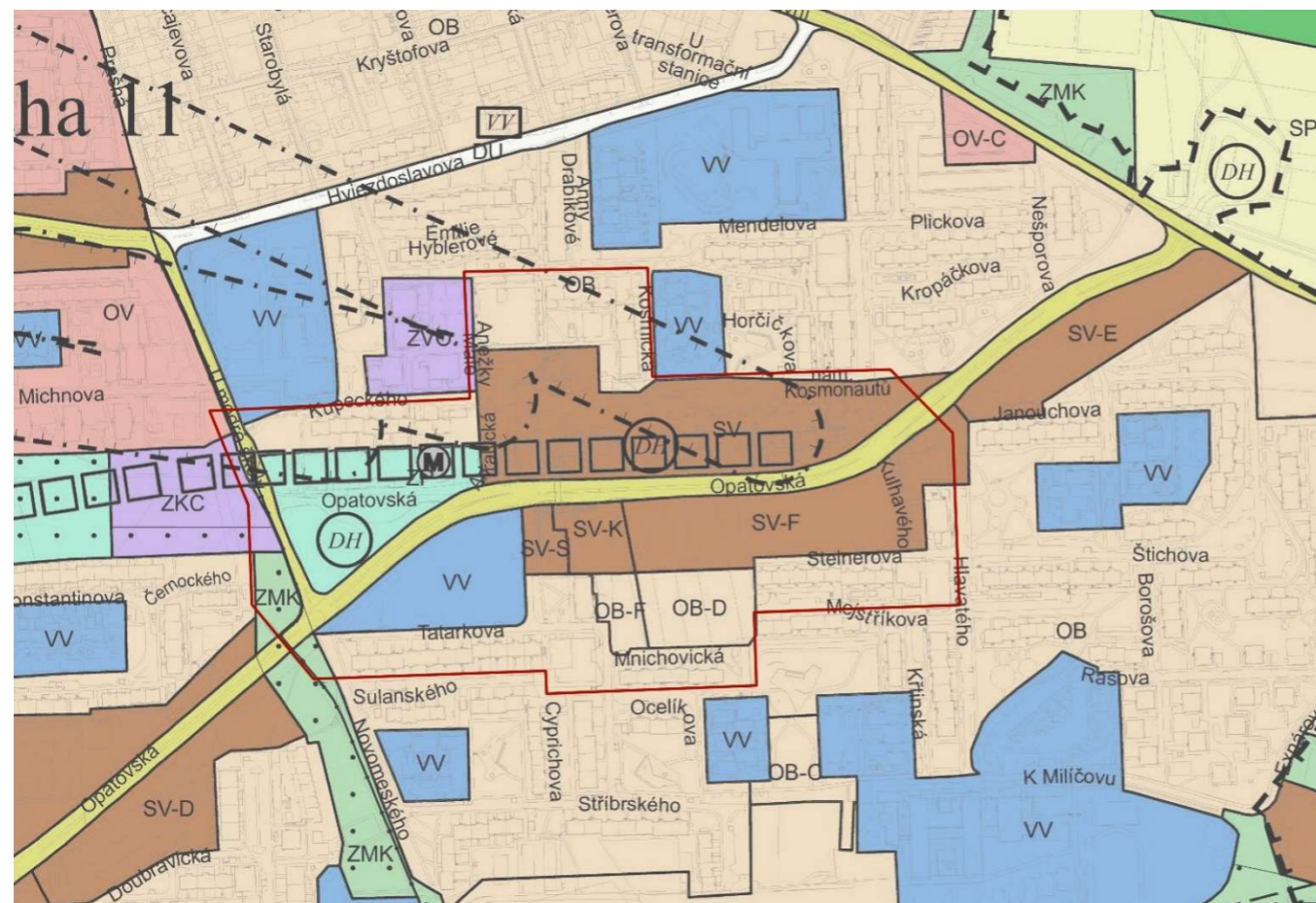
označení stavebního bloku	Složení odpadu (kg/rok)										
	odpad (kg/rok)	papír/ lepenka	Plasty	Sklo	Kovy	Bioodpad	Textil	Minerální odpad	Nebezpečný odpad	Spalitelný odpad	Zbytek
<b>B01</b>	87 715	22 543	14 736	9 824	1 491	13 684	3 947	1 930	439	9 298	9 824
<b>B02</b>	73 788	18 964	12 396	8 264	1 254	11 511	3 320	1 623	369	7 822	8 264
<b>B03</b>	183 378	41 407	32 238	14 340	3 906	39 646	7 298	1 302	568	22 684	19 988
<b>B04</b>	178 767	40 366	31 427	13 980	3 808	38 650	7 115	1 269	554	22 114	19 486
<b>B05</b>	54 912	14 112	9 225	6 150	934	8 566	2 471	1 208	275	5 821	6 150
<b>B06</b>	38 298	8 648	6 733	2 995	816	8 280	1 524	272	119	4 737	4 174
<b>B07</b>	196 170	44 295	34 487	15 340	4 178	42 412	7 808	1 393	608	24 266	21 383
<b>B09</b>	25 896	6 655	4 351	2 900	440	4 040	1 165	570	129	2 745	2 900
<b>B10</b>	26 052	5 883	4 580	2 037	555	5 632	1 037	185	81	3 223	2 840
<b>B11</b>	133 146	30 064	23 407	10 412	2 836	28 786	5 299	945	413	16 470	14 513
<b>B12</b>	86 397	19 508	15 189	6 756	1 840	18 679	3 439	613	268	10 687	9 417
<b>B13</b>	106 314	24 006	18 690	8 314	2 264	22 985	4 231	755	330	13 151	11 588
<b>B14</b>	93 366	21 082	16 414	7 301	1 989	20 186	3 716	663	289	11 549	10 177
<b>B15</b>	99 606	22 491	17 511	7 789	2 122	21 535	3 964	707	309	12 321	10 857
<b>B16</b>	37 752	9 702	6 342	4 228	642	5 889	1 699	831	189	4 002	4 228
<b>B17</b>	49 452	12 709	8 308	5 539	841	7 715	2 225	1 088	247	5 242	5 539
<b>B19</b>	133 380	34 279	22 408	14 939	2 267	20 807	6 002	2 934	667	14 138	14 939
<b>B20</b>	139 776	35 922	23 482	15 655	2 376	21 805	6 290	3 075	699	14 816	15 655
<b>B21</b>	68 172	17 520	11 453	7 635	1 159	10 635	3 068	1 500	341	7 226	7 635
<b>B22</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>B23</b>	10 220	2 308	1 797	799	218	2 210	407	73	32	1 264	1 114
<b>celkem</b>	<b>1 798 327</b>	<b>432 464</b>	<b>315 173</b>	<b>165 198</b>	<b>35 936</b>	<b>353 652</b>	<b>76 026</b>	<b>22 936</b>	<b>6 925</b>	<b>213 576</b>	<b>200 671</b>

## E. POROVNÁNÍ NÁVRHU S PLATNÝM ÚZEMNÍM PLÁNEM A METROPOLITNÍM PLÁNEM

### Porovnání s platným územním plánem

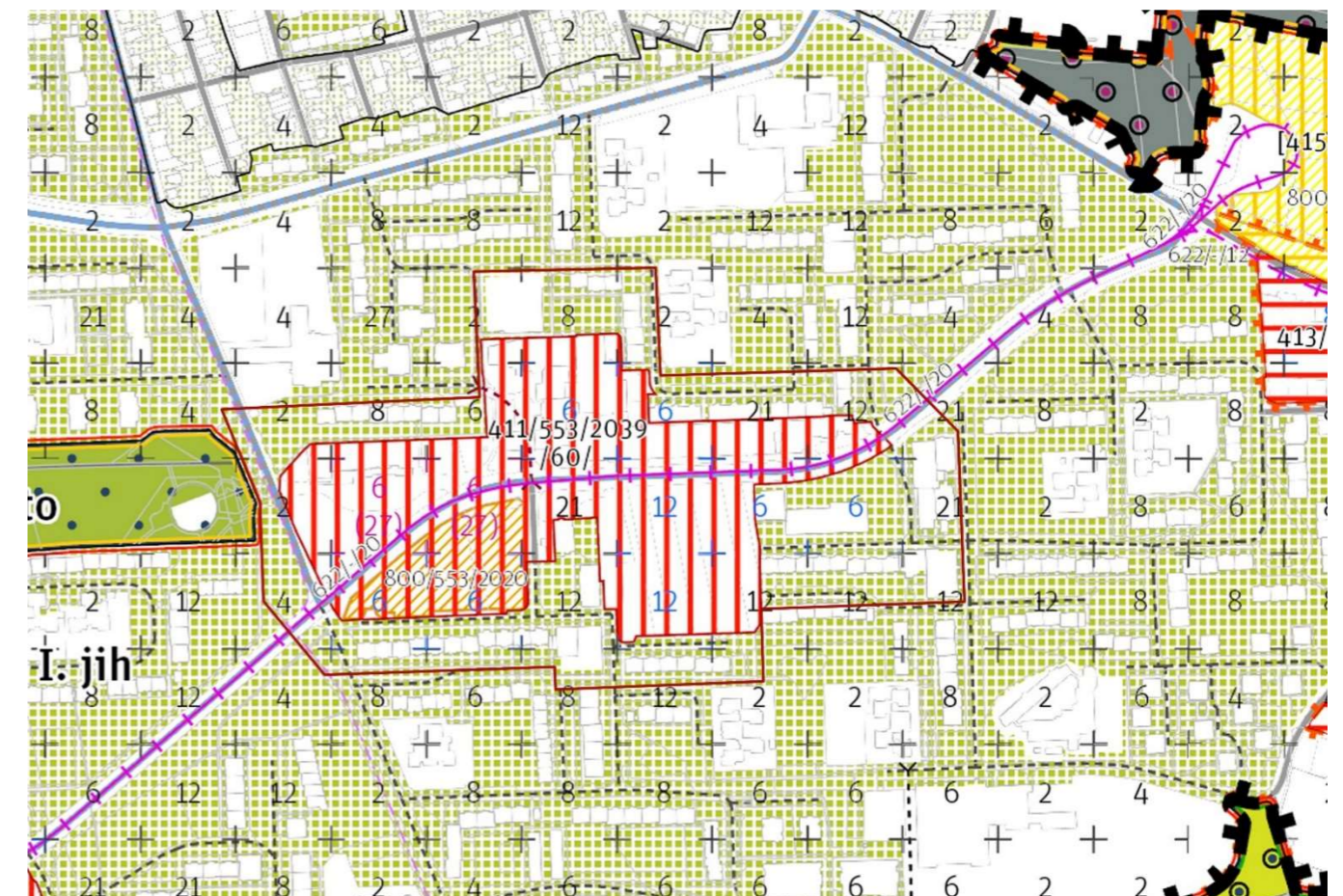
Územní studie vychází z platného Územního plánu (viz výkres - 03 využití území). Při návrhu byla snaha navrhnout stavební bloky tak, aby zabíraly jednotou plochu funkčního využití. Na hranici souladu s Územním plánem vnímáme stavební blok B22, kde dopravní terminál nesmí převzít dominantní podíl v rámci funkční plochy.

Stavební blok B22 je navržen v rámci plovoucí značky DH, která umožňuje umístění plochy pro hromadnou dopravu osob včetně zachytných parkovišť P+R. V rámci funkční plochy ZP by neměla převažovat jiná funkce, z toho důvodu je stavební blok B22 navržen s 50% maximálním podílem zastavěnosti bloku a ze zbývajících výměry nezastavěné části musí být 30% využito funkcí definovanou plochou ZP.



### Porovnání s Metropolitním plánem

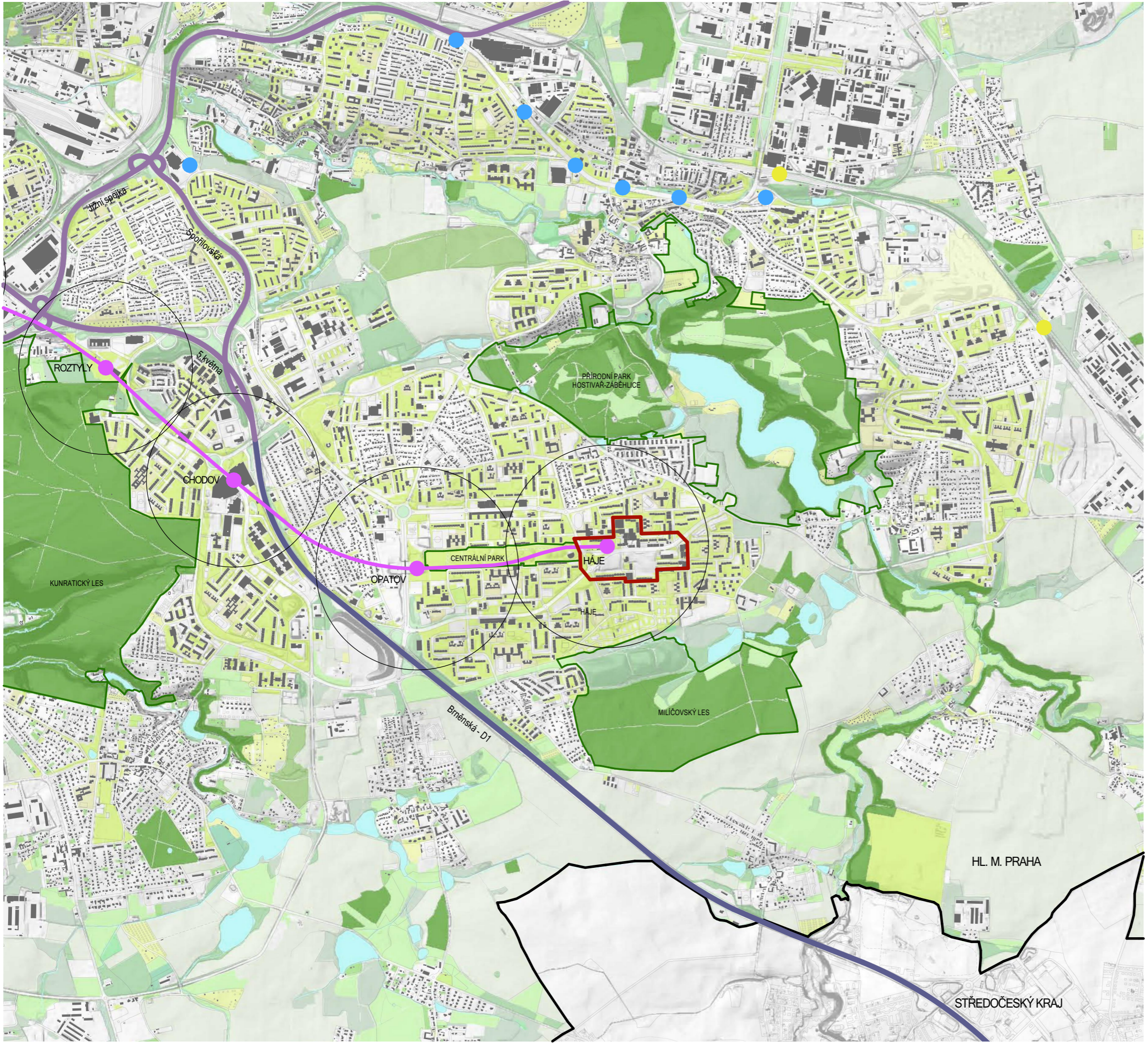
V připravovaném Metropolitním plánu, je řešené území označeno jako transformační plocha 411/553/2039 o rozloze 114 270m<sup>2</sup> se zastavitelností plochy 60%. Navržená územní studie se snaží připravovaný Metropolitní plán částečně respektovat, aby mohla sloužit jako doporučená územně plánovací dokumentace i po odsouhlasení a zavedení Metropolitního plánu.



## F. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY A EKONOMIE

Severně od ulice Opatovská jsou v současné době komplikované majetkové vztahy. Objekty situované na pozemcích hl. m. Prahy vlastní různé subjekty (viz příložené schéma). Dohody, mezi jednotlivými majiteli, se v průběhu let nedaří dosáhnout a dochází tak k bránění rozvoje celé lokality. Bez vyřešení těchto vztahů bude rozvoj v severní části území „zakonzervován“. Z tohoto důvodu se snažíme v maximální míře respektovat vlastnické poměry. Přesto je nezbytné, aby pro vznik nového čtvrtového centra a náměstí došlo k dohodě města a příslušných právnických osob. Věříme, že územní studie obsahuje stavební bloky situované na městských pozemcích, které mohou posloužit jako náhrady za objekty umístěné v ploše náměstí (např. stavební bloky B03 a jižní část B07).



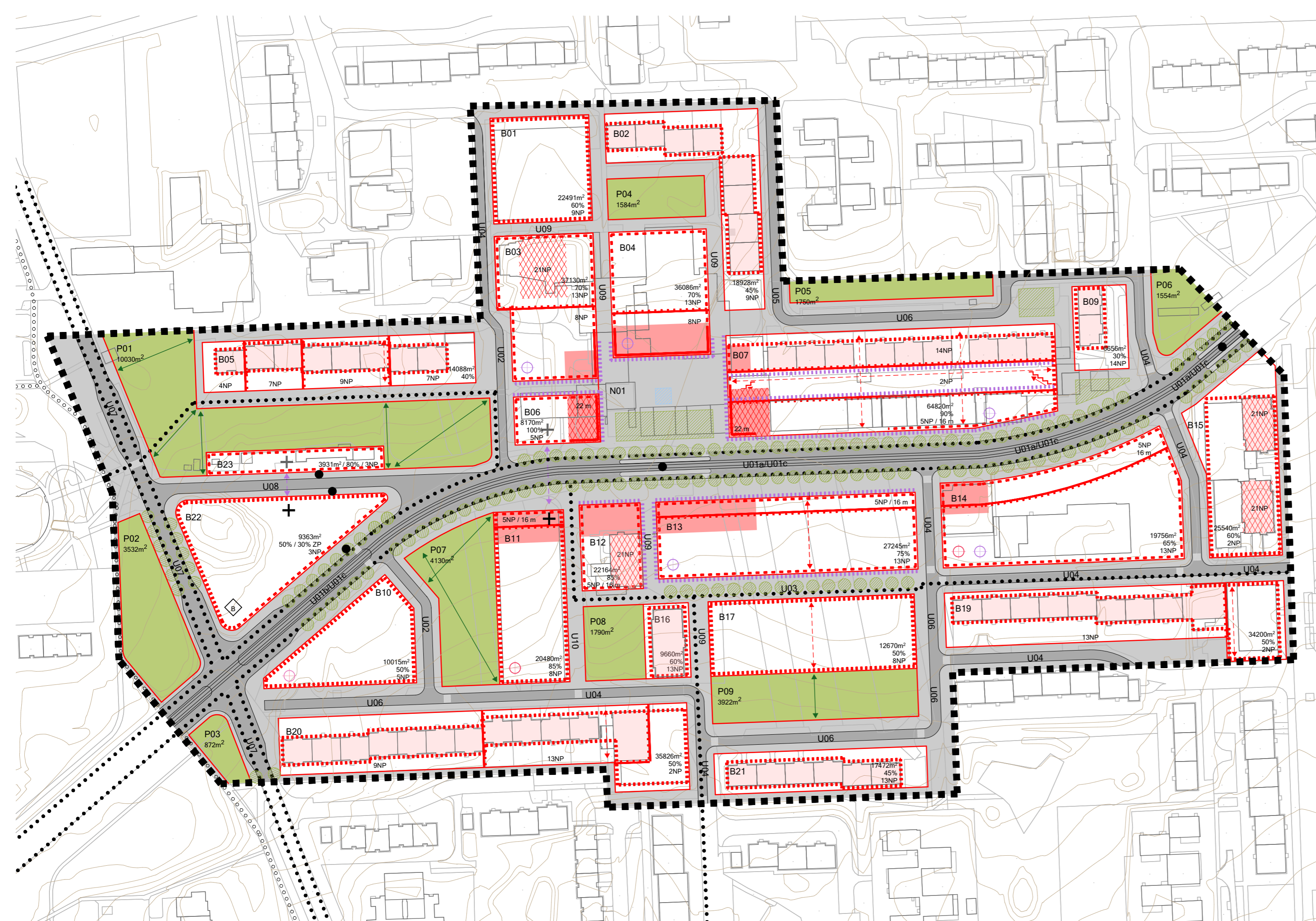


- hranice řešeného území
- stávající zástavba
- hranice parku
- hranice kraje
- dálnice
- komunikace celoměstského významu
- trasa metra
- stanice metra
- tramvajová zastávka
- železniční stanice či zastávka

ŠIRŠÍ VZTAHY  
1:25000  
11/2022

II. Návrhová část  
Čtvrtvé centrum v okolí stanice metra Háje, Praha

STŘEDOČESKÝ KRAJ



**PODKLADNÍ VRSTVY**

- ■ ■ ■ hranice řešeného území
- ▭ parcelní kresba
- ▭ zástavba stávající a s vydaným UR
- ▭ zástavba stávající s funkcí bydlení v řešeném území
- vrstevnice po 1 m

**STRUKTURA ÚZEMÍ**

- uliční čára
- ▭ plocha uličního prostranství
- ▭ plocha stavebního bloku
- ▭ plocha nestavebního bloku
- U01 identifikace uličního profilu
- N01 identifikace náměstí
- B01 identifikace stavebního bloku
- P01 identifikace nestavebního bloku
- stavební čára - uzavřená
- - - - - stavební čára - otevřená
- ..... stavební čára - volná
- x m<sup>2</sup> maximální výměra hrubých podlažních ploch stavebního bloku / výměra plochy nestavebního bloku
- x % maximální podíl zastavenosti bloku
- x NP / x m maximální podlažnost / výška římsy
- rozhraní hodnot podlažnosti / změna typu stavební čáry
- veřejný průchod napříč stavebním blokem
- změna výškové úrovně veřejného průchodu
- ▭ dominanta / kompozičně významná budova
- ▭ část dominanty s určením maximální výšky v metrech
- pěší cesta v nestavebním bloku
- rozšíření podzemní části vestibulu metra

**ZELENÁ INFRASTRUKTURA**

- ▭ kompozičně významné stromořadí v uličním prostoru či nestavebním bloku
- ▭ kompozičně významná plocha s parkovými úpravami v uličním prostoru
- ▭ kompozičně významná vodní plocha v uličním prostoru či nestavebním bloku

**DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA**

- obruba
- ▭ plocha vozovky v uličním prostoru
- schéma vodorovného dopravního značení ve vozovce
- ..... cyklistická trasa návrh / stávající
- ▭ záchytné parkoviště P+R
- ▭ autobusové nádraží
- tramvajová trať
- zastávka MHD
- ▭ tramvajová vozovna
- +/+ výstup z vestibulu metra stávající / návrh

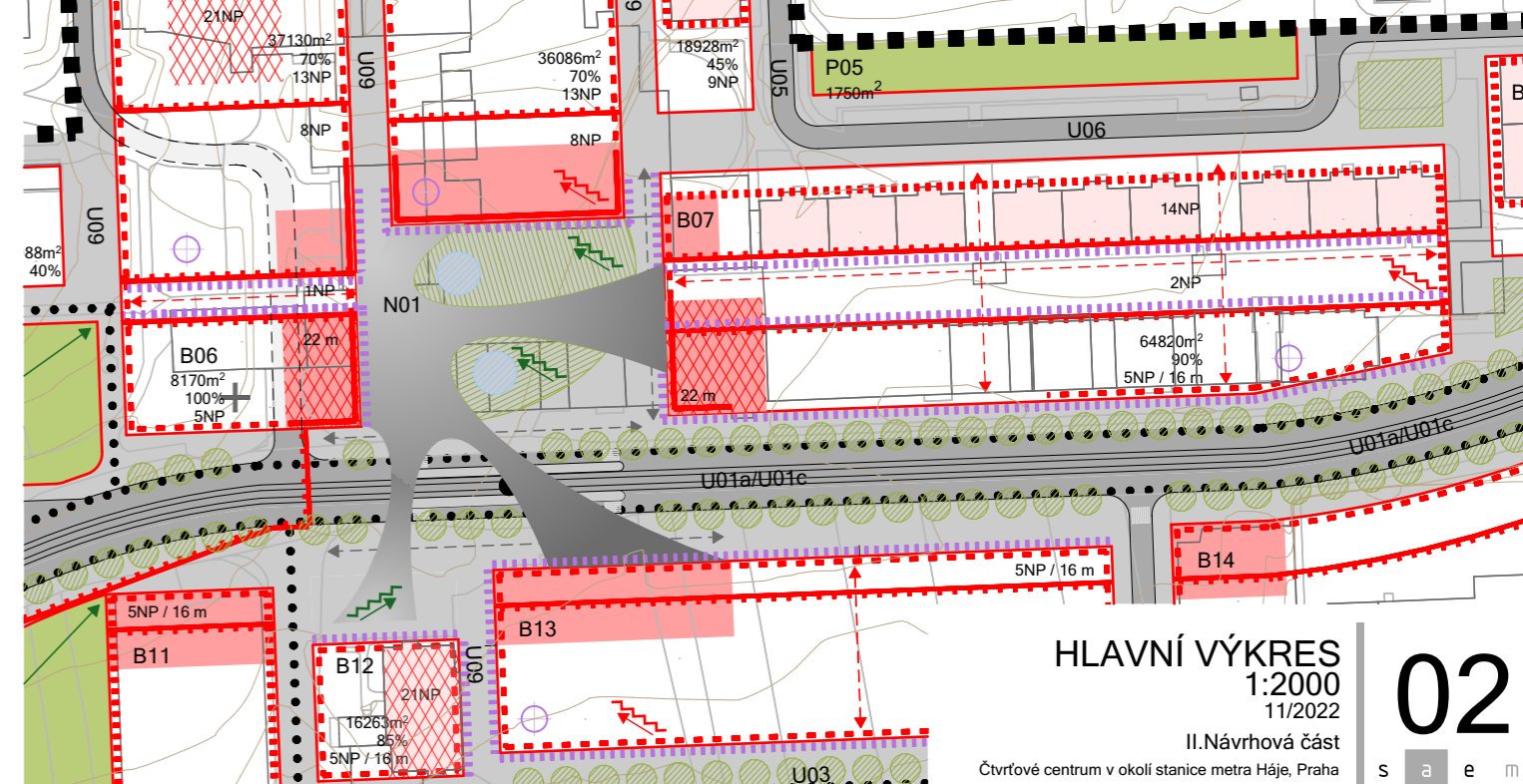
**VEŘEJNÁ VYBAVENOST**

- ⊕ označení bloku s umístěním zařízení správy
- ⊕ označení bloku s umístěním zařízení kultury
- ⊕ označení bloku s umístěním zařízení obchodu
- ..... hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru

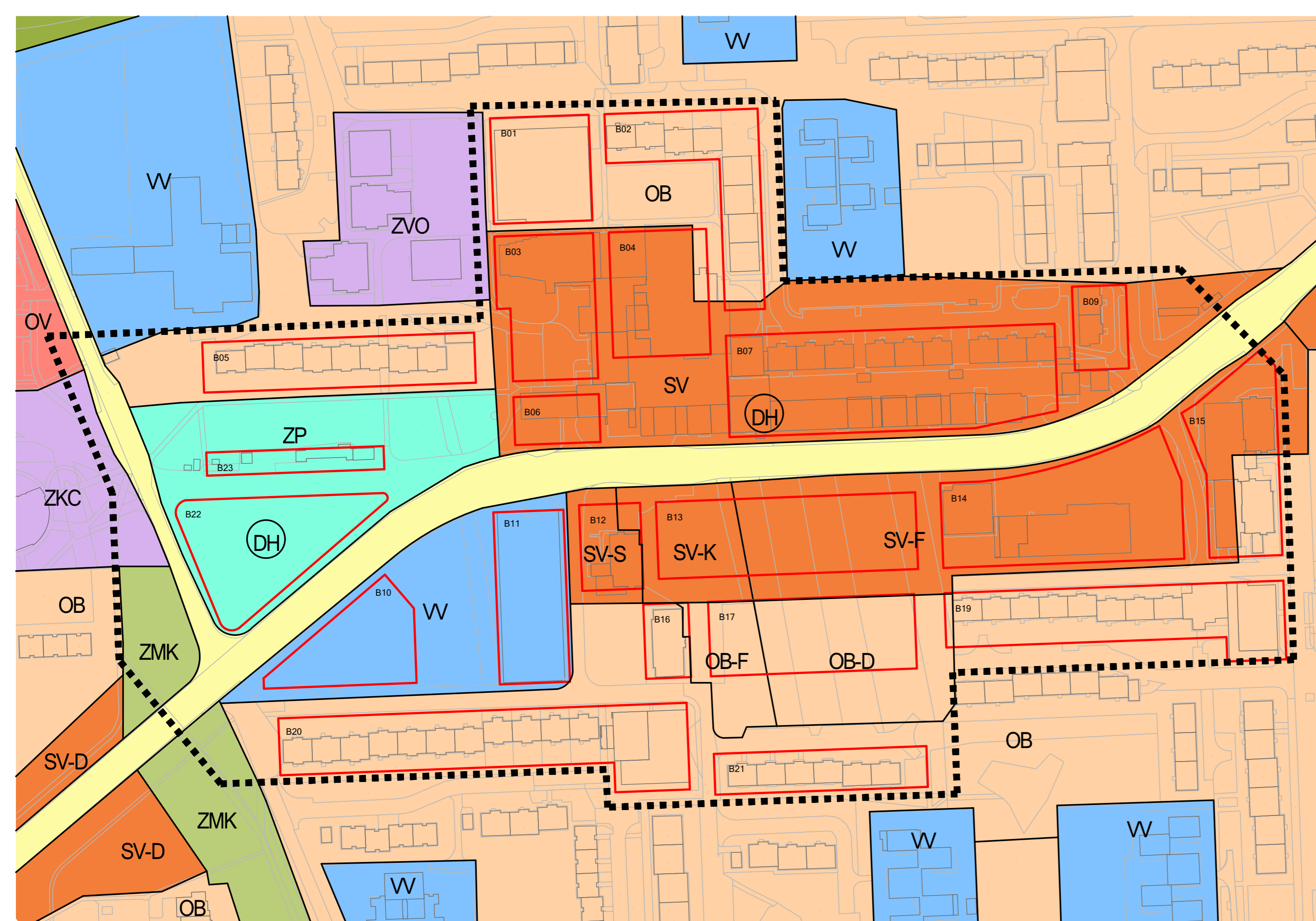
**VARIANTA ULIČNÍHO PROSTRANSTVÍ N01**

- obruba ve stavebním bloku
- ▭ průjezd stavebním blokem
- ▭ mimoúrovňová pěší komunikace v nestavebním bloku
- pěší průchod pod mimoúrovňovou komunikací
- změna výškové úrovně mimoúrovňové pěší komunikace

**VARIANTA ŘEŠENÍ PLOCHY ULIČNÍHO PROSTRANSTVÍ N01**







PODKLADNÍ VRSTVY

- ■ ■ ■ hranice řešeného území
- ▭ parcelní kresba
- ▭ zástavba stávající a s vydaným UR
- ▭ plocha stavebního bloku
- B01 identifikace stavebního bloku

POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ

- obytná
  - OB čistě obytné
  - OV všeobecně obytné
- smíšená
  - SV všeobecně smíšené

zvláštní komplexy

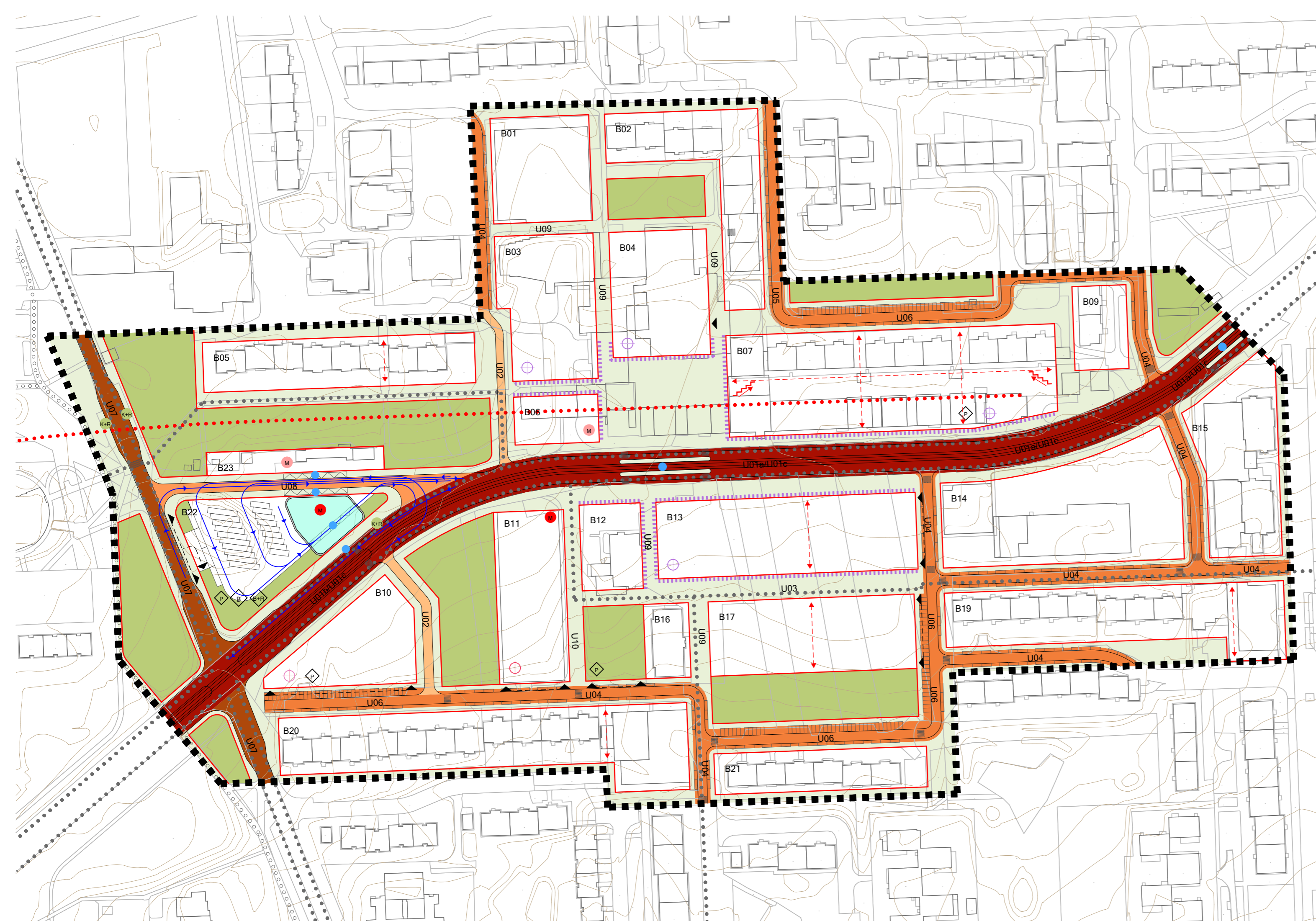
- ZKC kultury a cirkve
- ZVO ostatní

MONOFUNKČNÍ PLOCHY

- veřejné vybavení
  - VV veřejné vybavení
- vybraná komunikační síť
  - vybraná komunikační síť
- příroda, krajina a zeleň
  - ZP parky, historické zahrady a hřiškovy
  - ZMK zeleň městská a krajinná

PŘEKRYVNÁ ZNAČENÍ

- DH funkční plocha bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy



**PODKLADNÍ VRSTVY**

- ■ ■ ■ hranice řešeného území
- ▭ parcelní kresba
- ▭ zástavba stávající a s vydaným UR
- ▭ vrstevnice po 1 m

**STRUKTURA ÚZEMÍ**

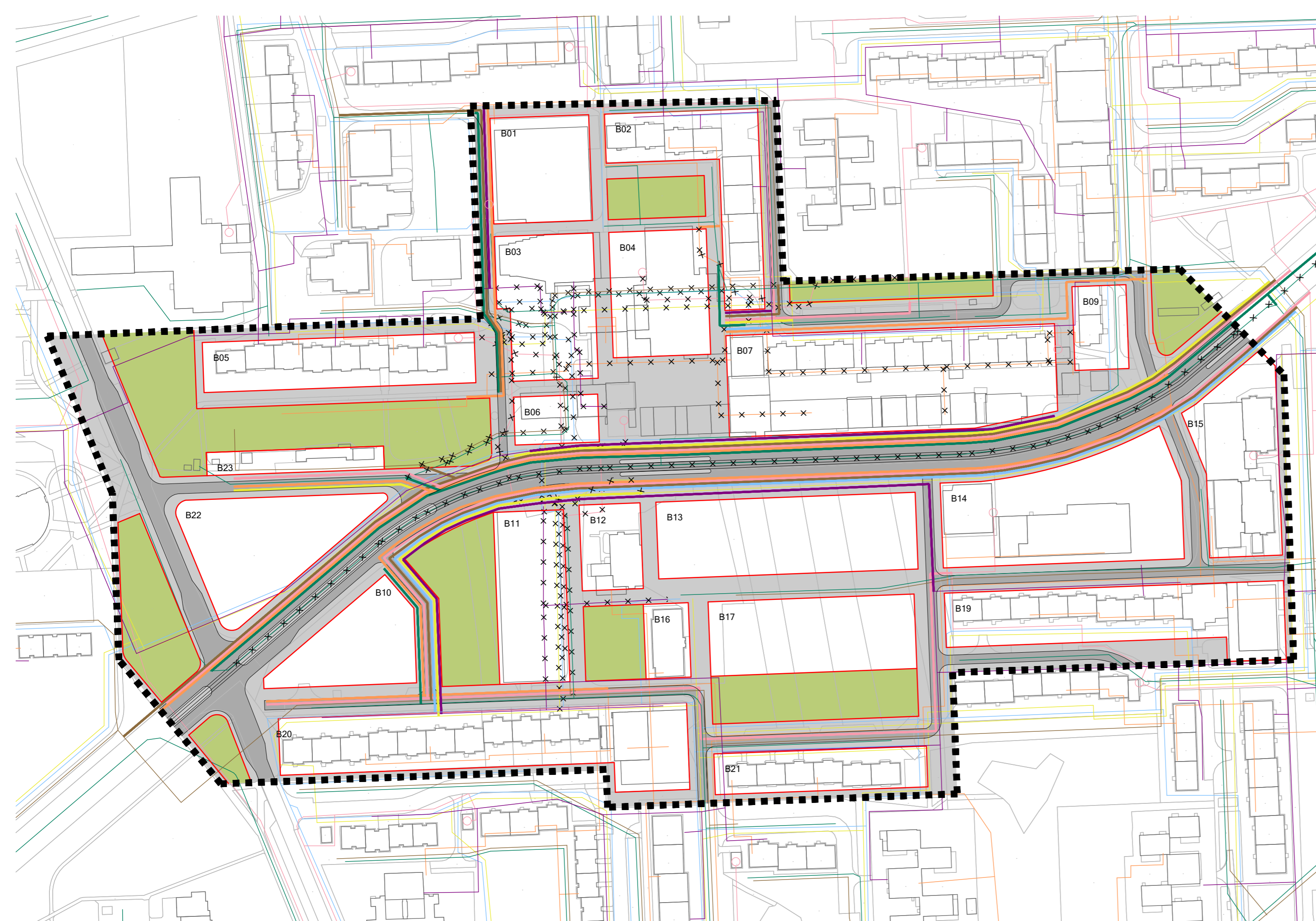
- ▭ uliční čára
- ▭ plocha stavebního bloku
- ▭ plocha nestavebního bloku
- U01 identifikace uličního profilu
- N01 identifikace náměstí
- B01 identifikace stavebního bloku
- P01 identifikace nestavebního bloku
- ↔ veřejný průchod napříč stavebním blokem
- ↗ změna výškové úrovně veřejného průchodu

**VEŘEJNÁ VYBAVENOST**

- ⊕ označení bloku s umístěním zařízení správy
- ⊕ označení bloku s umístěním zařízení kultury
- ⊕ označení bloku s umístěním zařízení obchodu
- ⋯ hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru

**DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA**

- ▭ ohruba
- ▭ komunikace I. třídy, páteří komunikace
- ▭ komunikace II. třídy, sběrná komunikace
- ▭ komunikace III. třídy, významná místní komunikace
- ▭ obslužná komunikace
- ▭ zklidněná komunikace se smíšeným provozem
- ▭ plochy volného pohybu chodců v řešeném území
- ⋯ cyklistická trasa návrh / stav
- ⋯ trasa metra
- ⊙ stanice metra stav
- ⊙ stanice metra návrh
- ⊙ zastávka MHD
- ⊕ parkoviště veřejné lokální
- ⊕ bike and ride
- ⊕ autobusové nádraží
- ⊕ krátkodobé zastavení K+R
- ▭ tramvajová trať
- ▭ schéma trasy autobusů PID
- ▭ vjezd / výjezd z garážových stání
- ▭ rozmezí vjezdu / výjezdu z garážových stání



PODKLADNÍ VRSTVY

- ■ ■ ■ hranice řešeného území
- hranice městských částí
- parcelní kresba
- zástavba stávající a s vydaným UR

STRUKTURA ÚZEMÍ

- uliční čára
- plocha uličního prostranství
- plocha stavebního bloku
- plocha nestavebního bloku
- B01 identifikace stavebního bloku

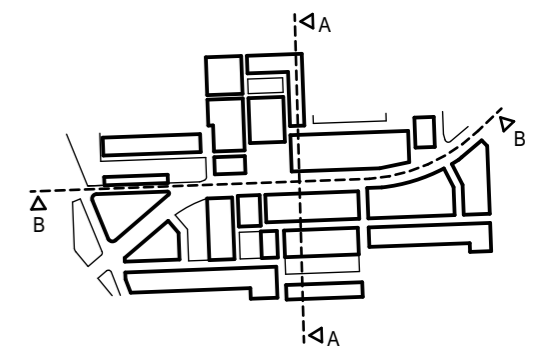
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

- vodovodní řád - stav
- vodovodní řád - návrh
- kanalizační stoka splašková - stav
- kanalizační stoka splašková - návrh
- kanalizační stoka dešťová - stav
- kanalizační stoka dešťová - návrh
- podzemní trasa elektrického vedení 22kV - stav
- podzemní trasa elektrického vedení 22kV - návrh
- transformální stanice 22/0,4kV - stav
- podzemní trasa elektrického vedení 22kV - návrh
- tepelný napaječ - stav
- tepelný napaječ - návrh
- plynovod - stav
- plynovod - návrh
- kabelovod - stav
- kabelovod - návrh
- × × × vedení T1 rušené

ŘEZ A-A



ŘEZ B-B



ŘEZY ÚZEMÍM  
1:2000  
11/2022

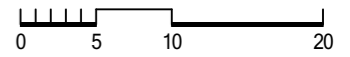
II. Návrhová část  
Čtvrťové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha

06

s a e m



\*\_předzahrádka = prostor pro dočasný zábor veřejného prostranství provozovatelem veřejné vybavenosti v parteru



DETAIL VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ  
1:500

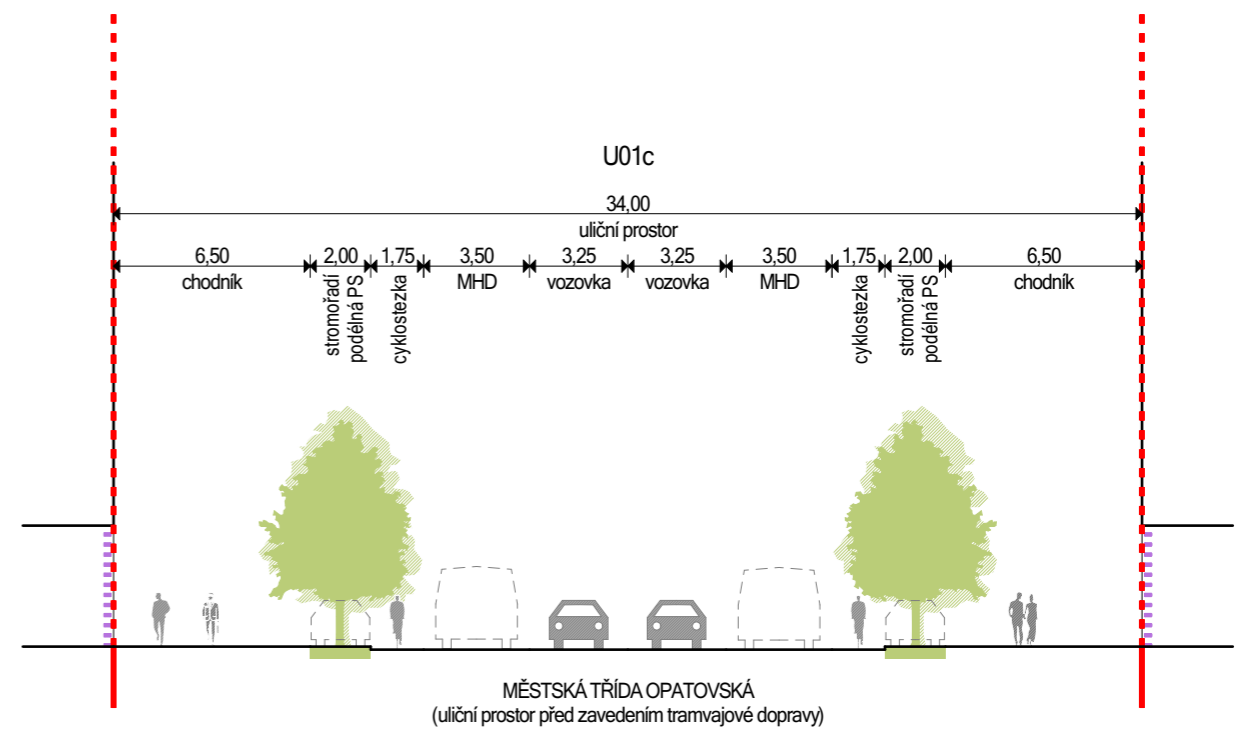
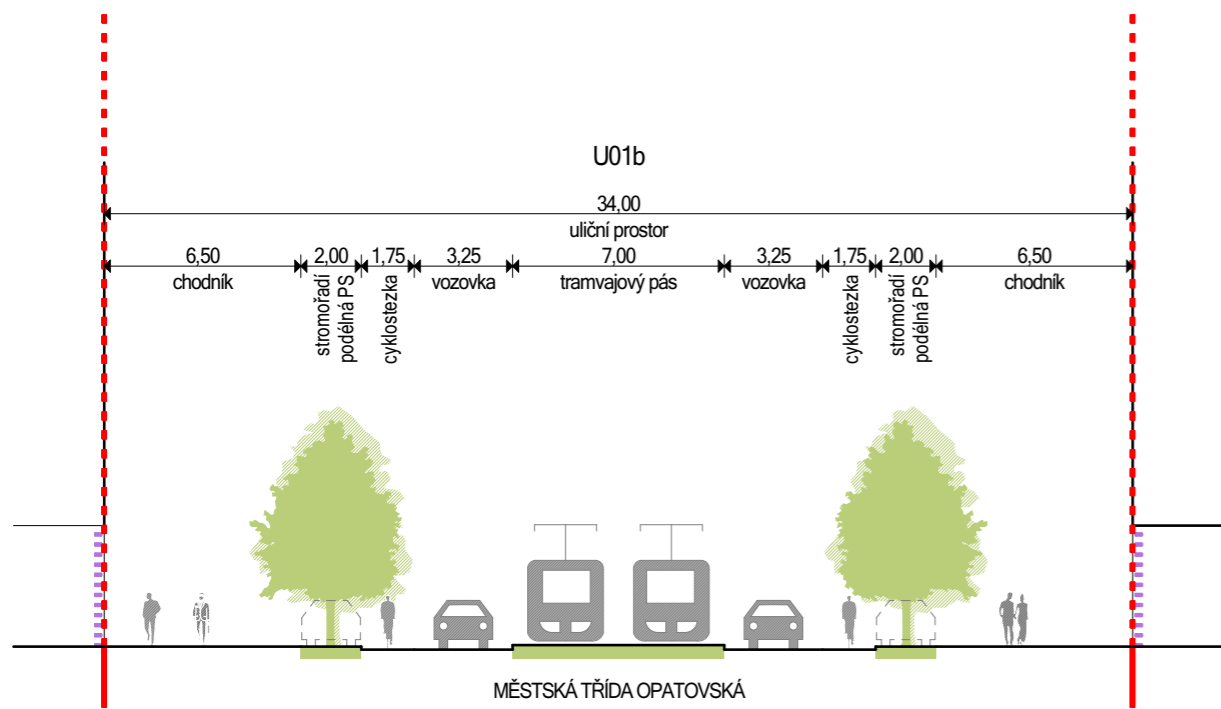
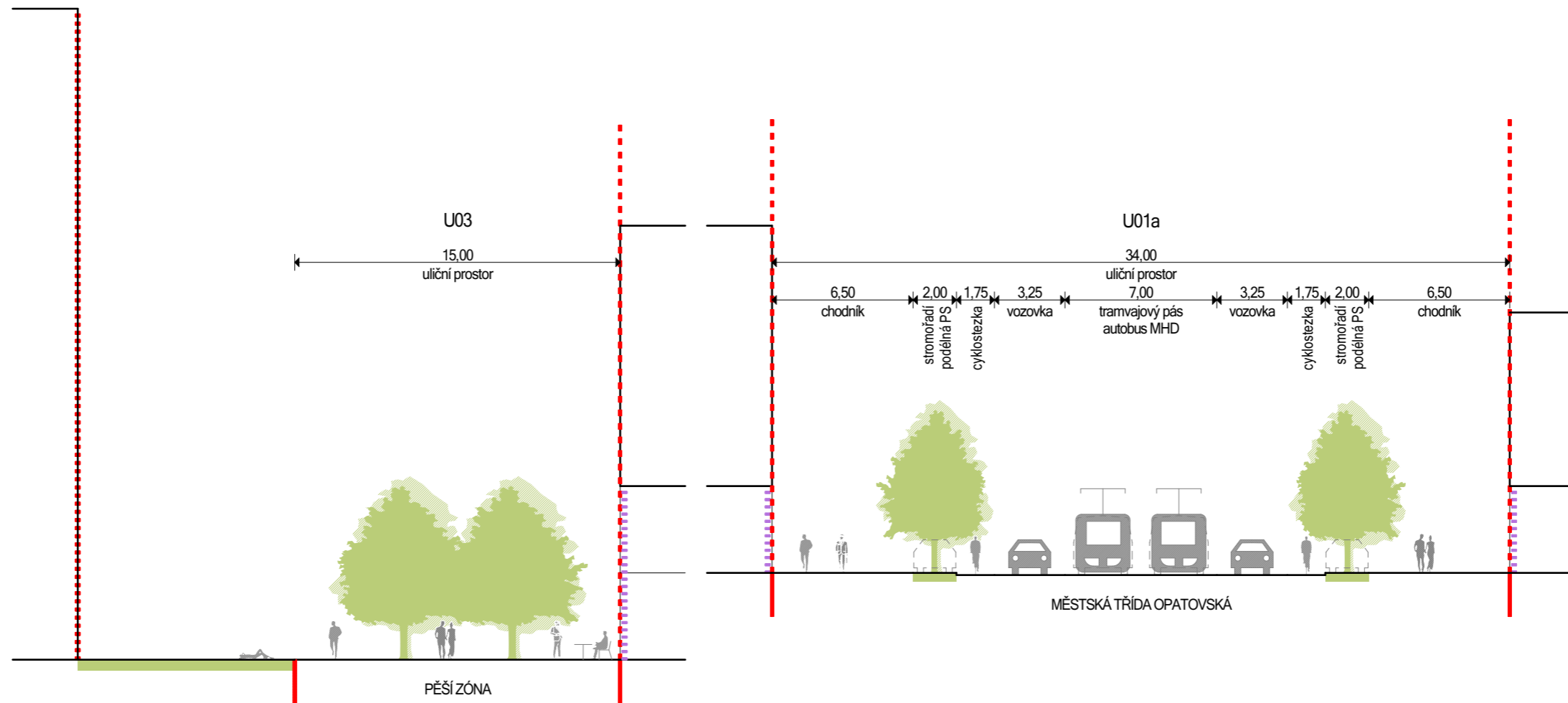
11/2022

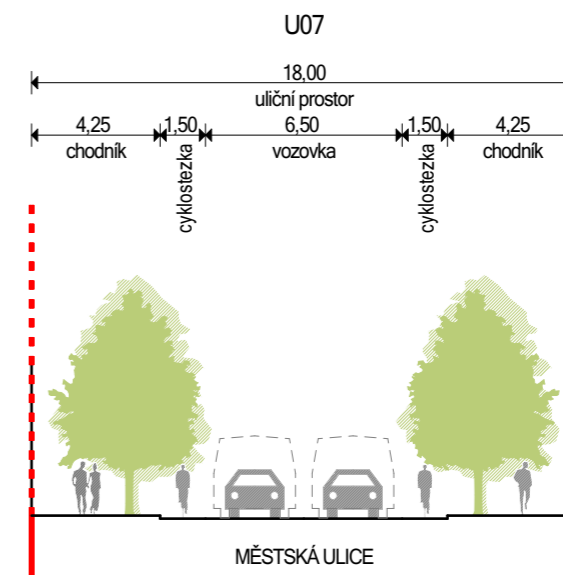
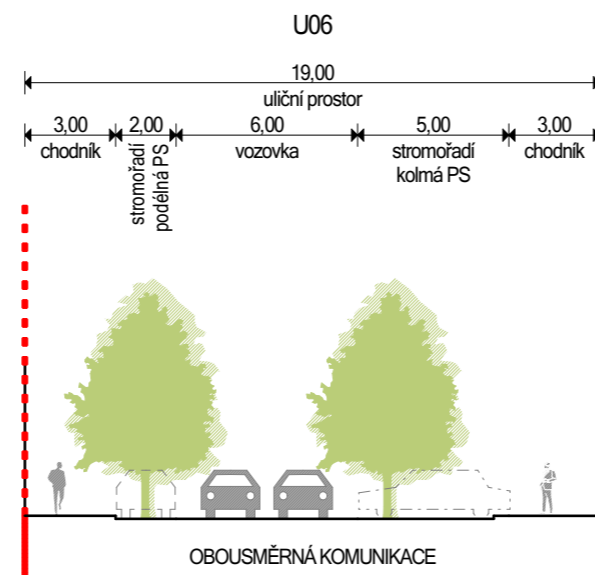
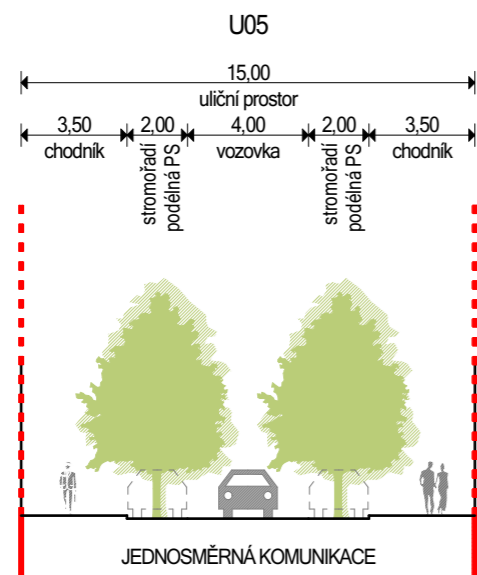
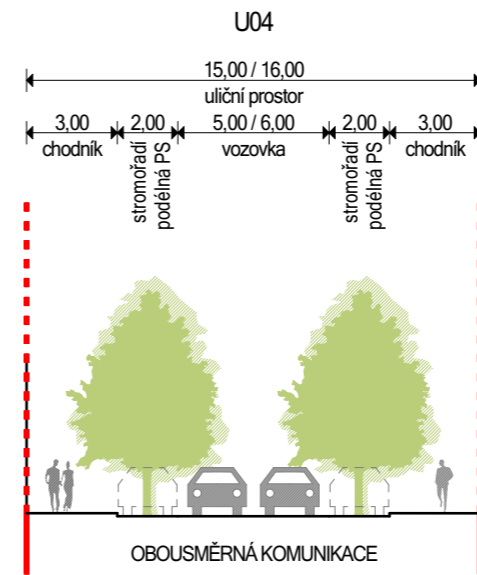
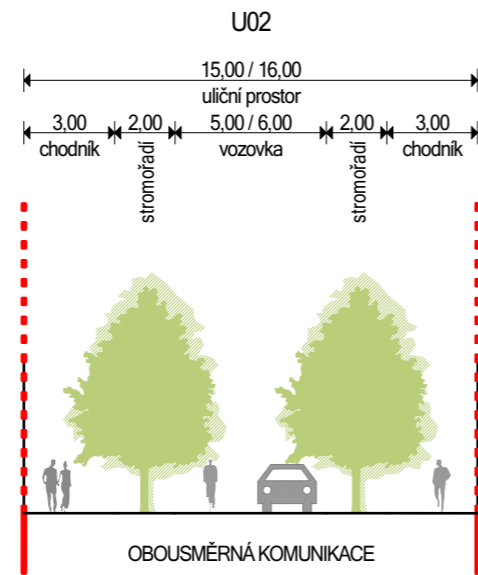
II. Návrhová část

Čtvrtové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha

07

s a e m







NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA SEVERO-VÝCHODNÍ

11/2022

II. Návrhová část

Čtvrtkové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha



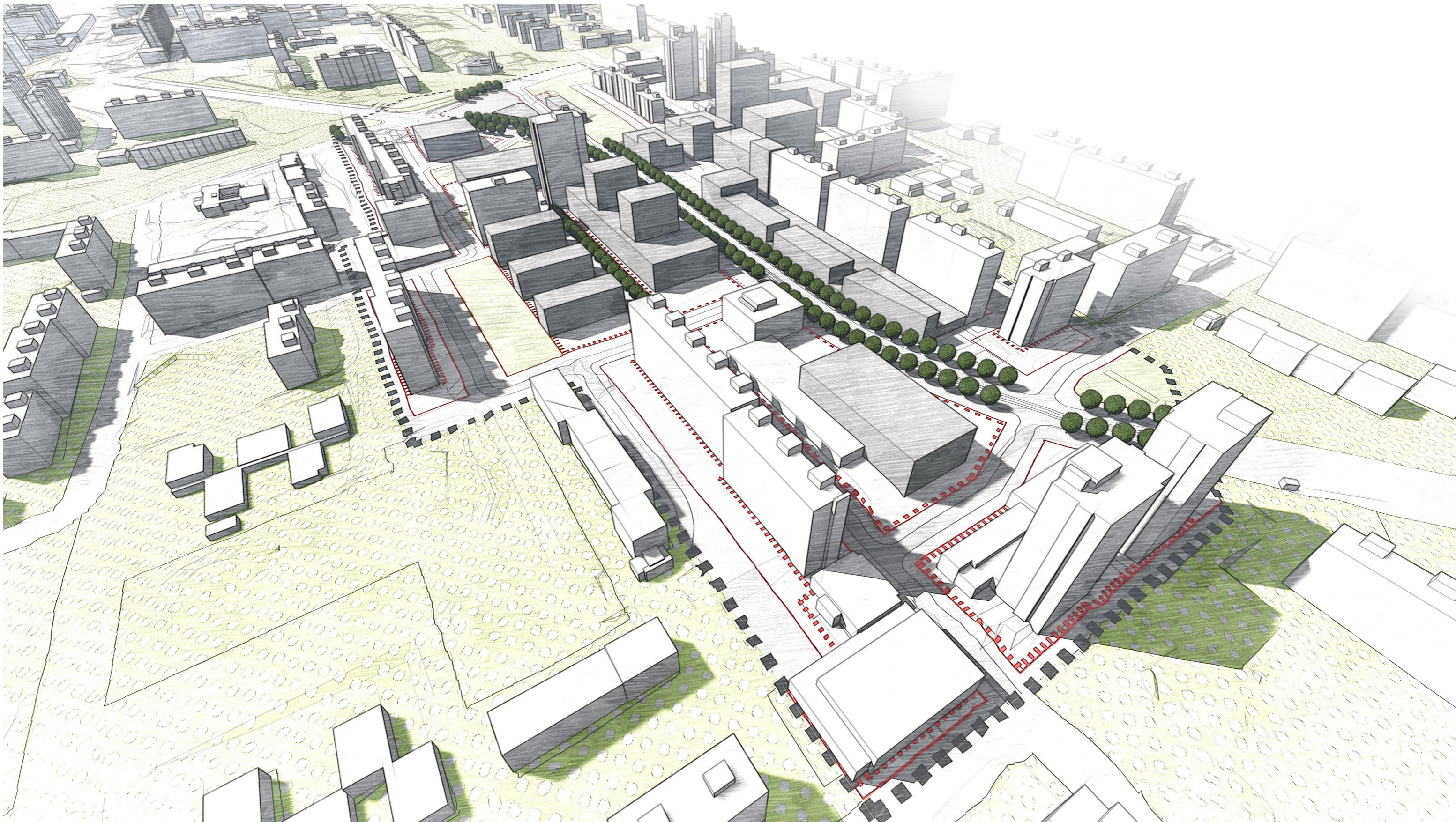


NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA SEVERO-ZÁPADNÍ

11/2022

II. Návrhová část

Čtvrtkové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha



NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA JIHO-VÝCHODNÍ

11/2022

II. Návrhová část

Čtvrtové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha



NADHLEDOVÁ PERSPEKTIVA JIHO-ZÁPADNÍ

11/2022  
II. Návrhová část  
Čtvrtkové centrum v okolí stanice metra Háje, Praha



### III. NÁMĚTOVÁ ČÁST

#### A. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ VÝHLEDOVÉHO ŘEŠENÍ

Ve výhledovém řešení v rámci územní studie navrhujeme zpracování **Regulačního plánu**, který je vymezen v grafické části (viz námětová část - 01 Hlavní výkres). Regulační plán navrhujeme z důvodu složitých majetkoprávních vztahů, které nejsme v rámci územní studie schopni vyřešit.

Dle našeho názoru se jedná o stěžejní bod pro naplnění územní studie. Bez vzájemné dohody a vyrovnání bude severní část území od ulice Opatovská bez možnosti dalšího rozvoje a dojde k rozvoji pouze jižní části.

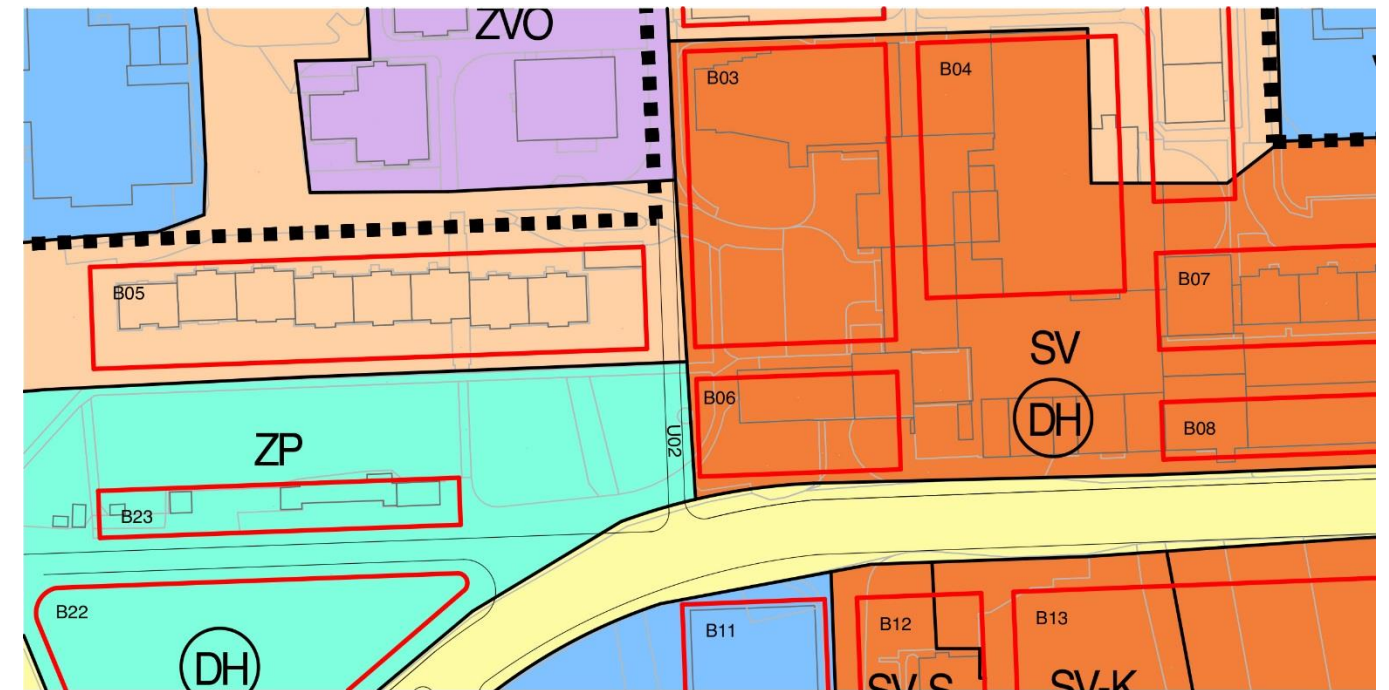
V námětové části, u stavebních bloků umístěných, v rámci platného Územního plánu, v plochách s kódem míry využití území, stanovujeme do závorek výměru hrubých podlažních ploch bloku (viz výkres námětové části – 01 Hlavní výkres), které mohou být použity v případě platnosti připravovaného Metropolitního plánu.

Z důvodu možné kolize s Územním plánem při umístění stavebního bloku B22 a B23 navrhujeme jeho změnu v ploše funkčního využití ZP (viz návrhová část – 03 Využití území). Stavební bloky B22 a B23 jsou v ploše umístěny na základě plovoucí značky DH, která umožňuje vymezení plochy pro umístění staveb hromadné dopravy osob včetně záchytných parkovišť P+R. Kolize může nastat při návrhu staveb, neboť musí být dodrženo převažující využití plochy ZP, a to může být při návrhu limitující. V návrhové části je tento problém vyřešen definováním maximálním podílu zastavěnosti bloku B22 na 50% s tím, že 30% z minimální výměry nezastavěné části musí být ponecháno ploše s funkčním využitím ZP.

Řešením by byla změna Územního plánu tak, aby došlo k redukci funkční plochy ZP. Část jižně od účelové komunikace U08 by byla definována jako území s funkčním využitím SV, případně obdobným, umožňujícím umístění dopravního terminálu. Část severně od účelové komunikace U08 by byla ponechána jako území s funkčním využitím ZP spolu s plovoucí značkou DH, v rámci které by došlo k umístění stavebního bloku B23 s vestibulem metra.

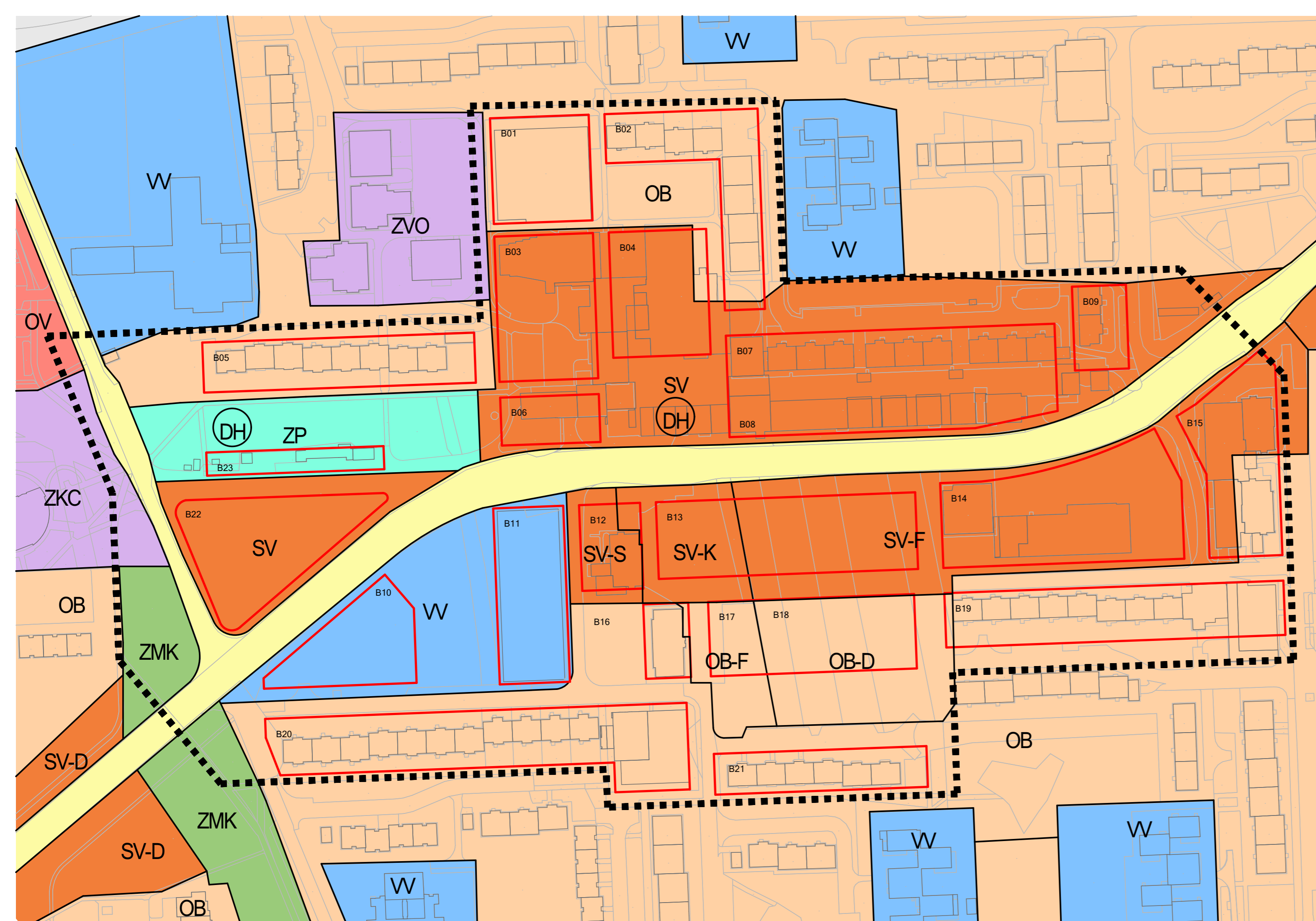
Změna Územního plánu by byla vhodná především pro umístění přeložení ulice Arkalycká, která je v návrhové části situována, ve shodě se stávajícím Územním plánem, do funkční plochy SV, což je však kompozičně i urbanisticky nelogické. Proto v námětové části přeloženou komunikaci umísťujeme do ideální pozice a navrhujeme změnu Územního plánu tak, aby došlo k redukci funkční plochy ZP a rozšíření funkční plochy SV.

Na soutisku hlavního výkres u návrhové části s platným Územním plánem viz výřez níže, je patrný přesah ideálního přeložení komunikace do plochy s funkčním využitím ZP.



Grafické znázornění navrhované změny platného Územního plánu je zobrazeno ve výkresu Využití území (viz námětová část – 02 Využití území).





PODKLADNÍ VRSTVY

- ■ ■ ■ hranice řešeného území
- ▭ parcelní kresba
- ▭ zástavba stávající a s vydaným UR
- ▭ plocha stavebního bloku
- B01 identifikace stavebního bloku

POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ

- obytná
  - OB čistě obytné
  - OV všeobecně obytné
- smíšená
  - SV všeobecně smíšené
- zvláštní komplexy
  - ZKC kultury a církve
  - ZVO ostatní

MONOFUNKČNÍ PLOCHY

- veřejné vybavení
  - VV veřejné vybavení
- vybraná komunikační síť
  - vybraná komunikační síť
- příroda, krajina a zeleň
  - ZP parky, historické zahrady a hřbitovy
  - ZMK zeleň městská a krajinná

PŘEKRYVNÁ ZNAČENÍ

- ⊙ funkční plocha bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy

## ZDROJE

1. Háje. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): WikimediaFoundation, 2001- [cit. 2018-09-11]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Háje>
2. BARTOŇ, Jiří, AUGUSTA, Pavel, ed. *Knihy o Praze 11*. Praha: MILPO, 1998. Knihy o Praze. ISBN 80-86098-08-7

## OBRÁZKY

- OBR. 01** KOMUNIKACE – jako podklad byly použity mapové podklady dostupné z: <http://georeport.iprpraha.cz/>
- OBR. 02** PĚŠÍ KOMUNIKACE – jako podklad byly použity Územně analytické podklady hl. m. Prahy, Pěší doprava – schéma, 31.3.2017
- OBR. 03** CYKLOTRASY – jako podklad byly použity mapové podklady dostupné z: <http://www.geoportalpraha.cz/mapy-online> a <https://mapy.cz>
- OBR. 04** AUTOBUSY PID – jako podklad byly použity jízdní řády Dopravního podniku hlavního města Prahy
- OBR. 05** ZELEŇ – jako podklad byly použity Územně analytické podklady hl. m. Prahy, Hodnoty území, 31.3.2017

<b>DN</b>	Světlost potrubí
<b>KPP</b>	Koeficient podlažních ploch
<b>KZ</b>	Koeficient zeleně
<b>LT</b>	Litina
<b>NN</b>	Nízké napětí
<b>PS</b>	Parkovací stání
<b>STL</b>	Středotlak
<b>VTL</b>	Vysokotlak
<b>VN</b>	Vysoké napětí

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

*Pozn.: V seznamu nejsou uvedeny zkratky funkčních ploch v územním plánu*

<b>B + R</b>	Bike and ride ( <i>návaznost cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu s možností úschovy jízdních kol</i> )
<b>DUN</b>	Dešťová usazovací nádrž
<b>CZT</b>	Centrální zásobování tepla
<b>MČ</b>	Městská část
<b>MHD</b>	Městská hromadná doprava
<b>P + R</b>	Park and ride ( <i>zaparkuj a jed'</i> )
<b>PID</b>	Pražská integrovaná doprava
<b>PVK</b>	Pražské vodovody a kanalizace
<b>PVS</b>	Pražská vodohospodářská společnost
<b>SEA</b>	Strategic Environmental Assessment ( <i>posuzování vlivů koncepcí na životní prostředí</i> )
<b>TP</b>	Technická podmínka
<b>TSK</b>	Technická správa komunikací
<b>ÚČOV</b>	Ústřední čistírna odpadních vod
<b>VPS</b>	Veřejně prospěšná stavba