

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 - ANALÝZA

MĚŘÍTKO:

ČÍSLO PŘÍLOHY:

-

A

DATUM:

ČÍSLO PARÉ:

09/2020

OBSAH

I. Analytická část

a) Stručné shrnutí doplňujících průzkumů a rozborů

1. Historie místa
2. Terénní průzkum
3. Širší územní vztahy
4. Schéma okolí ostatních stanic této části linky C
5. Geologická rešerše
6. Technická infrastruktura
7. Dopravní infrastruktura
8. Veřejná vybavenost

b) Definování a vyhodnocení problémů, příležitostí

a) Stručné shrnutí doplňujících průzkumů a rozborů

Vymezení

Řešené území se nachází převážně v katastru (též katastrálním území) Chodov (MČ Praha 11), severozápadním okrajem v prostoru mimoúrovňové křižovatky Jižní spojky s ulicí 5. května zasahuje do katastru Michle (MČ Praha 4) a na severním okraji nepatrně do katastru Záběhlce (MČ Praha 4). Jeho rozloha obnáší 42,85 ha.

Z důvodů logických urbanistických vztahů není zadání studie omezeno pouze na okolí stanice metra Roztyly, které představuje jeho klíčovou část, ale do řešení jsou zahrnuty též části okolní zástavby i komunikace důležité pro dopravní napojení dané oblasti.

Charakteristika území

Tvar řešeného území je nepravidelný, převažuje východozápadní orientace diktovaná průběhem ulice 5. května (počátek dálnice D1), která tvoří jeho severní ohraničení. Okraj této rychlostní komunikace je také prakticky jedinou intenzivněji urbanizovanou částí celého řešeného území.

Severozápadní část území tvořená mimoúrovňovou křižovatkou Jižní spojky s ulicí 5. května má charakter infrastrukturního slumu. Východně od křižovatky se nachází lávka pro pěší, která ulici překračuje, aby řešené území spojila se severně položenou vilovou čtvrtí na Spořilově. Dále směrem na východ se řadí podél ulice 5. května administrativní budova T-Mobile Czech Republic, a. s. (č. pop. 2248, katastr Chodov) následovaná plochami parkovišť a stavbou hobby marketu společnosti OBI Česká republika, s. r. o. (č. pop. 2787, katastr Chodov) Řešené území na severovýchodě končí mimoúrovňovou křižovatkou s ulicí Ryšavého a podchodem pro pěší, který je rovněž spojuje se Spořilovem. V severovýchodním cípu řešeného území se z ulice 5. května jižním směrem odpojuje ulice Ryšavého, která tvoří východní ohraničení celé oblasti. Zde se nachází stanice metra Roztyly ve spojení s terminálem autobusové dopravy. Podél ulice Gregorovy se hranice posléze stáčí k západu, míjí soliterně stojící objekt restaurace Koliba (č. pop. 2298, katastr Chodov) a míří k okraji Krčského lesa. Odtud se skrz les vrací k severu a kolmo se napojuje na východozápadně orientovanou lesní cestu, která představuje převážnou část jižní hranice řešeného území. Tato cesta se v jihozápadním cípu dané oblasti při areálu malého rodinného hotelu (č. pop. 1156, katastr Chodov) setkává v kolmém směru s ulicí U Michelského lesa, která má v těchto místech rovněž charakter lesní cesty, a tvoří západní okraj řešeného území.

Značný díl řešené lokality – zvláště jádro a západní část – představují ruderalní plochy s náletovou zelení, které jsou pozůstatkem těžební činnosti (bývalá pískovna), popřípadě jsou uvolněny demolicí starších staveb (koupaliště „Plivátko“, areál někdejšího hospodářského zařízení Československého mysliveckého svazu Interlov Praha). Přibližně středem řešeného území prochází východozápadním směrem místy až 5 m vysoký násep vzniklý překrytím potrubí středotlakého plynovodu DN 350; tvoří tak výraznou terénní překážku a rovněž komplikuje využitelnost dotčené plochy. Vysoce frekventovaná ulice 5. května spolu s Jižní spojkou (obě se statusem nadřazené sběrné komunikace celoměstského významu v uspořádání 3 + 3 jízdní pruhy se středním dělicím pásem) jen místy nabízejí průchod pěším (lávka, podchod). Jejich mimoúrovňová křižovatka v severozápadním cípu území pak danou oblast zcela odděluje od oblasti Kačerova.

1. Historie místa

První zmínky o osídlení v této oblasti jsou z 12. století, jednalo se o zaniklé osady Horní a Dolní Roztyly. Názvy byly použity i pro nové sídelní celky i pro stanici metra (původně Primátora Vacka) a autobusový terminál. Osídlení okolí stanice metra je nyní tvořeno Spořilovem (bývalé Dolní Roztyly) a Horními Roztyly. Dolní Roztyly ležely při dolním konci dnešního Roztylského náměstí a začátkem 20. století měly 163 obyvatel. Byly téměř zbořeny kolem roku 1970 a na jejich území vzniklo Sídliště Spořilov I. Horní Roztyly měly začátkem 20. století 10 obyvatel. Poslední zbytky původních staveb bylo možné spatřit ještě v roce 2000 jižně od dnešní restaurace Lokai - Koliba. Sídliště Horní Roztyly bylo vybudováno jako součást komplexu Jižní Město II v letech 1979 - 1988. Leží jižně od Ryšavého ulice, jeho centrem je Pošepného náměstí, u nějž se nachází škola a obchodní dům Chrupa.

Stanice metra Roztyly byla uvedena do provozu v roce 1980 pod názvem Primátora Vacka. Je založena velice mělce (6 m) technologií hloubení. Betonový strop tubusu je místy i patrný přímo v zatravněné ploše. Je dlouhá 267,8 m. Nástupištní hala je 9,96 m široká a 3,45 m vysoká. Je obložená keramickými tvarovkami, nejsou zde sloupy. Vestibul je jeden a z nástupiště se do něj vystupuje jihovýchodním směrem. V roce 2015 byla upravena pro bezbariérový přístup osobním výtahem. Z vestibulu je přímý přístup k terminálu autobusů MHD i dálkových.

Nedaleko stanice metra vzniknul po roce 1995 hobby market č. pop. 2787 OBI a v roce 2001 administrativní budova č. pop. 2248 T-Mobile. Hobby market je ničím nevybočující stavbou tohoto druhu, která generuje rozlehlé parkovací plochy okolo sebe. Také z hlediska architektury nemá co nabídnout. Budova T-mobile je velký administrativní monoblok, který ale v tomto místě vytváří vhodnou akustickou bariéru. Opačným směrem - do řešeného území pak vystavuje členitou fasádu s centrálním vstupem, zatím zaměřeným "do nikam".

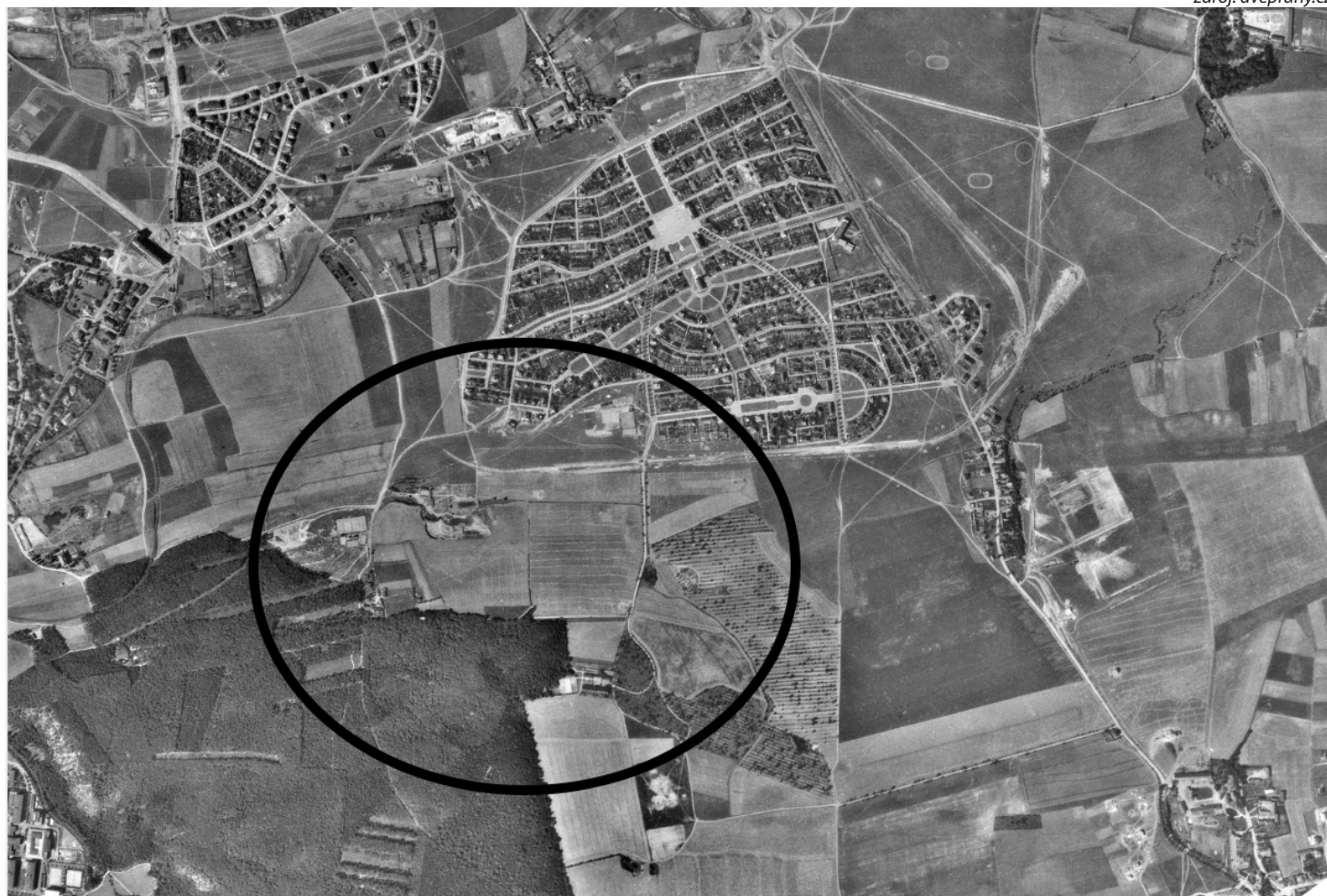
Do řešeného území spadá také lokalita bývalého Interlovu, resp. koupaliště Plivátko. To zde vzniklo v 30tých letech minulého století, v době, kdy neexistovala dálnice D1 ani Jižní spojka. Rovněž okolní zástavba byla přítomna pouze ve formě malých celků a usedlostí. V 50tých letech zde koupaliště ještě fungovalo, už se ale objevují první budovy Interlovu, což byla společnost, která se za minulého režimu zabývala prodejem a vývozem zvěře do západních zemí. Jednalo se o drobnou zvěř: koroptve, zajáci a bažanti. Koupaliště zůstalo v provozu až do roku 1975 kdy byla dokončena D1 a došlo tak oddělení Roztyl od Spořilova.

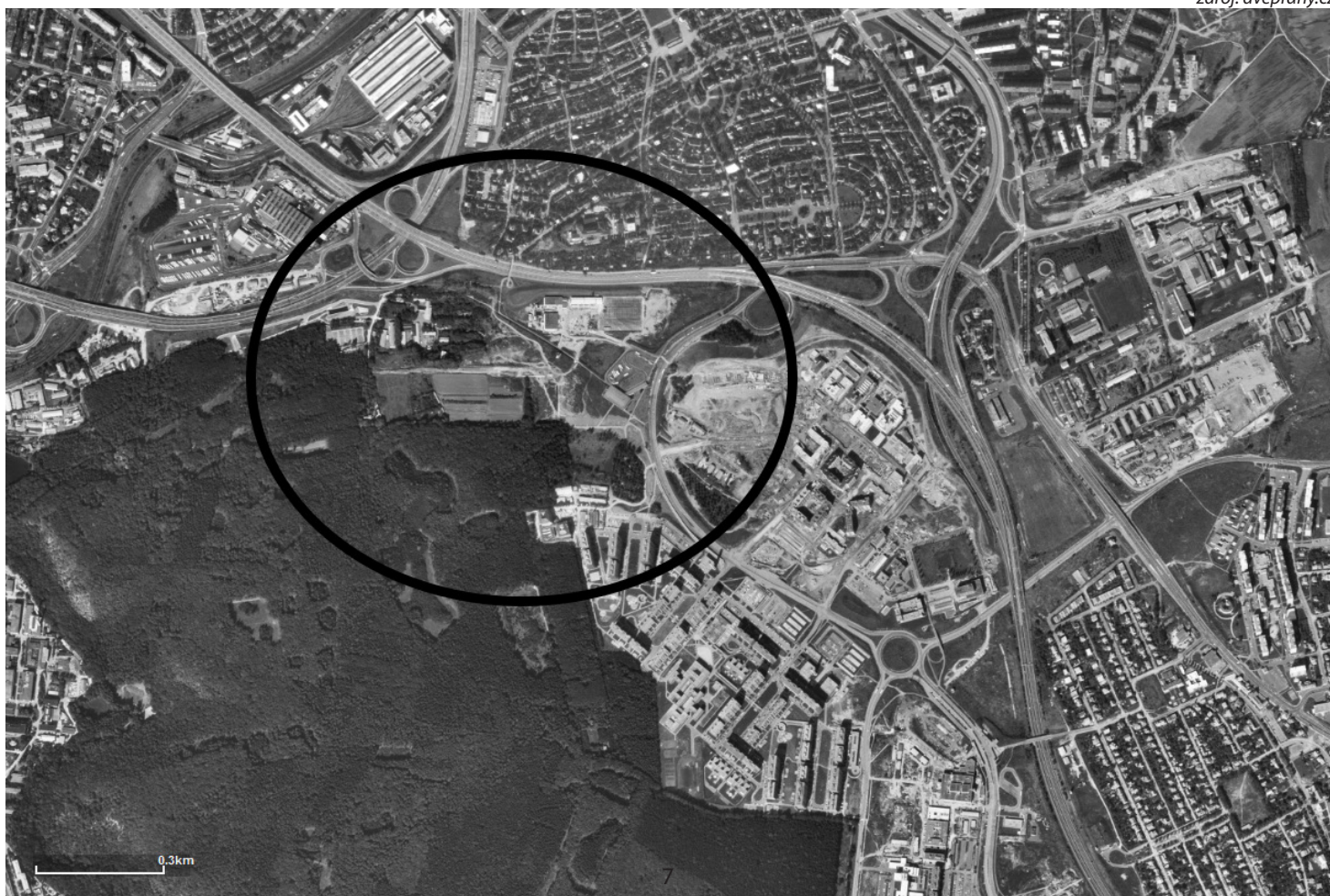
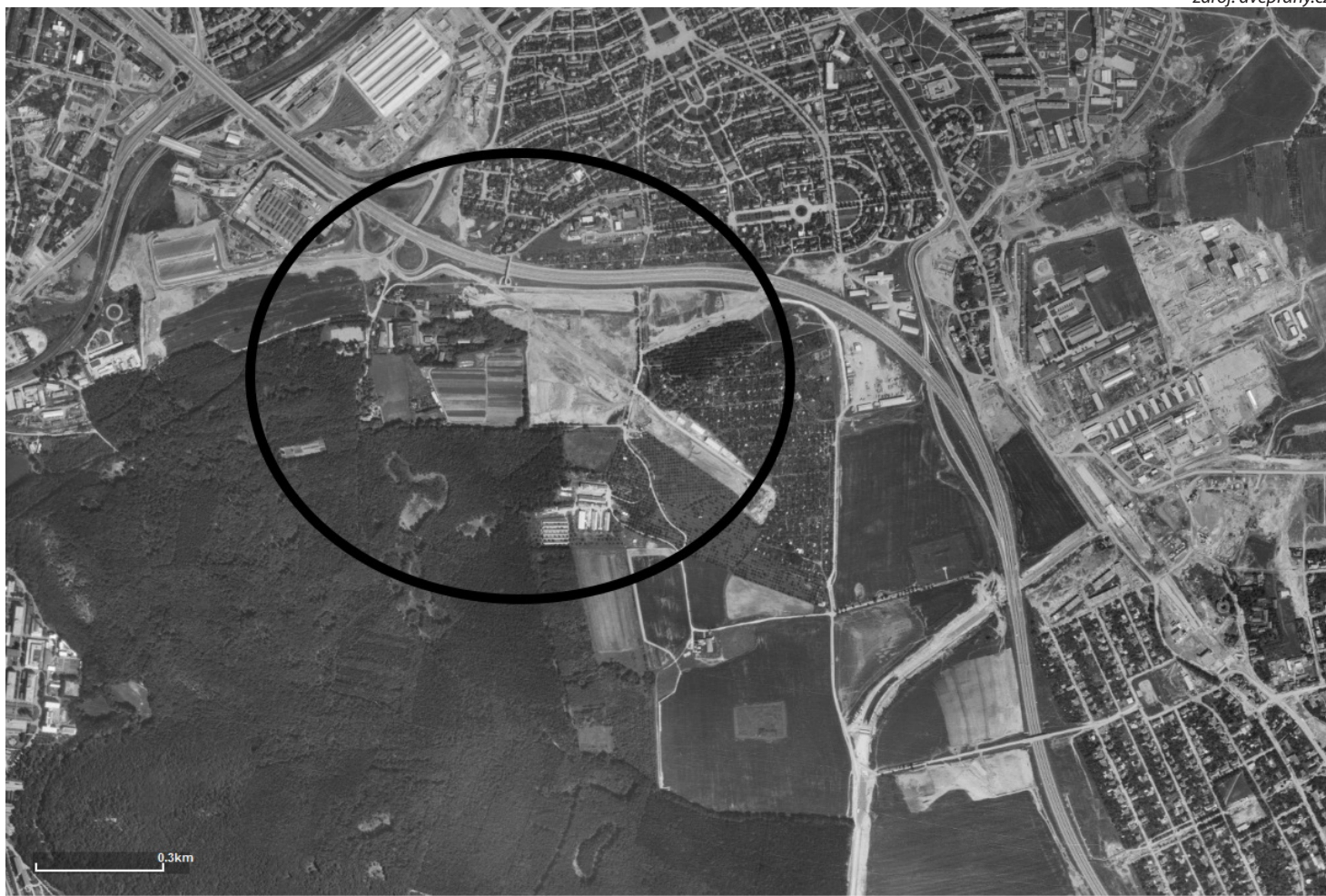
Roku 2003 začíná stavba restaurace č. pop. 2298 Koliba v severozápadním cípu sídliště Horní Roztyly. Restaurace je pod změněným názvem Lokai - Koliba v provozu dodnes.

Stavbou kapacitních komunikací a metra došlo k významnému ovlivnění podoby místa. Byly nutné poměrně velké terénní úpravy, byl zatrubněn potok a vytvořeny násypy tubusu metra a staveb technické infrastruktury, které tvoří bariéry.

mapa 1909 - 1914
zdroj: dveprahy.cz







2. Terénní průzkum

Řešené území je možné rozdělit na 4 části:

- 1 - rovinaté území okolo stanice metra a autobusového terminálu, budovy č. pop. 2787 OBI a č. pop. 2248 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.

podkladová vrstva: Mapy.cz



2.1 Rovinaté území okolo stanice metra a autobusového terminálu, budovy č. pop. 2787 OBI a T-Mobile včetně okolních prostranství

Tato část řešeného území je částečně urbanizována. Jedná se o monobloky hobby marketu č. pop. 2787 OBI a administrativní budovy č. pop. 2248 T-Mobile. Dále je zde vestibul stanice metra Roztyly a navazující autobusový terminál. Veřejná prostranství jsou charakteristická rozlehlými plochami dopravní infrastruktury a ladem ležících ploch. Především vyšší budova č. pop. 2248 T-Mobile tvoří vhodnou akustickou bariéru k ulici 5. května. Tato budova také disponuje podzemním parkovištěm. Naopak budova č. pop. 2787 OBI generuje rozsáhlá parkoviště, která jí obklopují téměř ze všech stran. Je zde jediný příjezd do lokality a to sjezdem z ulice Ryšavého, která je velice dobře napojena na okolní dopravní infrastrukturu. Budova stanice metra nabízí základní vybavenost obchody s občerstvením apod., což je vzhledem k současnému stavu, kdy je lokalita spíše přestupním uzlem, dostatečné. Ulice 5. května je kapacitní komunikací dálničního charakteru, od budov je oddělena zatravněným pruhem se stromy, místy doplněným o protihlukovou stěnu a terénní val. Propojení s okolím je lávkou v severozápadní části a podchodem v severovýchodní části do Spořilova, ve východní části podchodem ze stanice metra do Horních Roztyl.

autobusový terminál
foto: archiv autora



budova T-Mobile
foto: archiv autora



volné plochy
foto: archiv autora



hobbymarket č. pop. 2787 OBI
foto: archiv autora



2.2 Území bývalého Interlovu

Jedná se o poměrně rozsáhlý brownfield s torzy původních budov a zpevněných ploch. Původní terén je značně modifikován, mimo jiné i masivním násypem ulice 5. května a sjezdem z Jižní spojky na tuto ulici. Spodní část přiléhající k ulici U Michelského lesa je relativně přehledná a rovinná. Východním směrem se pak postupně zvedá svah až do velmi strmé a nepropustné části na hranici s územím 1. Mimo zbytků objektů Interlovu jsou zde také betonové vany původního koupaliště. Do této části spadá také křížení Jižní spojky a ulice 5. května, což je složitá křižovatka dálničního charakteru. Území je oproti okolí položeno níže, což mu dává zvláštní charakter. Propojení s okolím je problematické a v současnosti možné ulicí U Michelského lesa nebo nadchodem v části 1.

retenční nádrž dešťové vody pod územím
foto: archiv autora



území Interlovu
foto: archiv autora

zbytky původního koupaliště
foto: archiv autora



území Interlovu
foto: archiv autora



2.3 Parkové a lesní plochy podél svahu Krčského lesa

Jedná se o částečně udržované a částečně veřejně přístupné plochy, které jsou v současnosti extenzivně využívány. Potenciálně velmi atraktivní volnočasové území je v současnosti silně degradováno hlukem z kapacitních komunikací. Od území 2 je odděleno násypem středotlakého plynovodu. Plocha je bezprostředně propojena s Krčským lesem a je také dobře propojitelná s ostatními částmi řešeného území. V západní části funguje rodinný dům a penzion.

*nalevo Krčský les, napravo řešené území
foto: archiv autora*



*penzion
foto: archiv autora*



*návaznost na stezky v Michelském lese
foto: archiv autora*



*návaznost na stezky v Michelském lese
foto: archiv autora*



2.4 Svažitě území okolo restaurace LOKAI - KOLIBA

Uprostřed těžko prostupného terénu je situována budova restaurace, která je propojena s okolím příjezdovou cestou a několika pěšinami. Vzhledem k terénní modelaci lze tuto část chápat spíše jako cíp Krčského lesa se solitérem restaurace. Plocha je přímo přístupná z ulice Ryšavého a dobře propojitelná s ostatními částmi řešeného území.

*plocha nad restaurací Koliba
foto: archiv autora*



*restaurace
foto: archiv autora*



*neprostupný svah v této části řešeného území
foto: archiv autora*



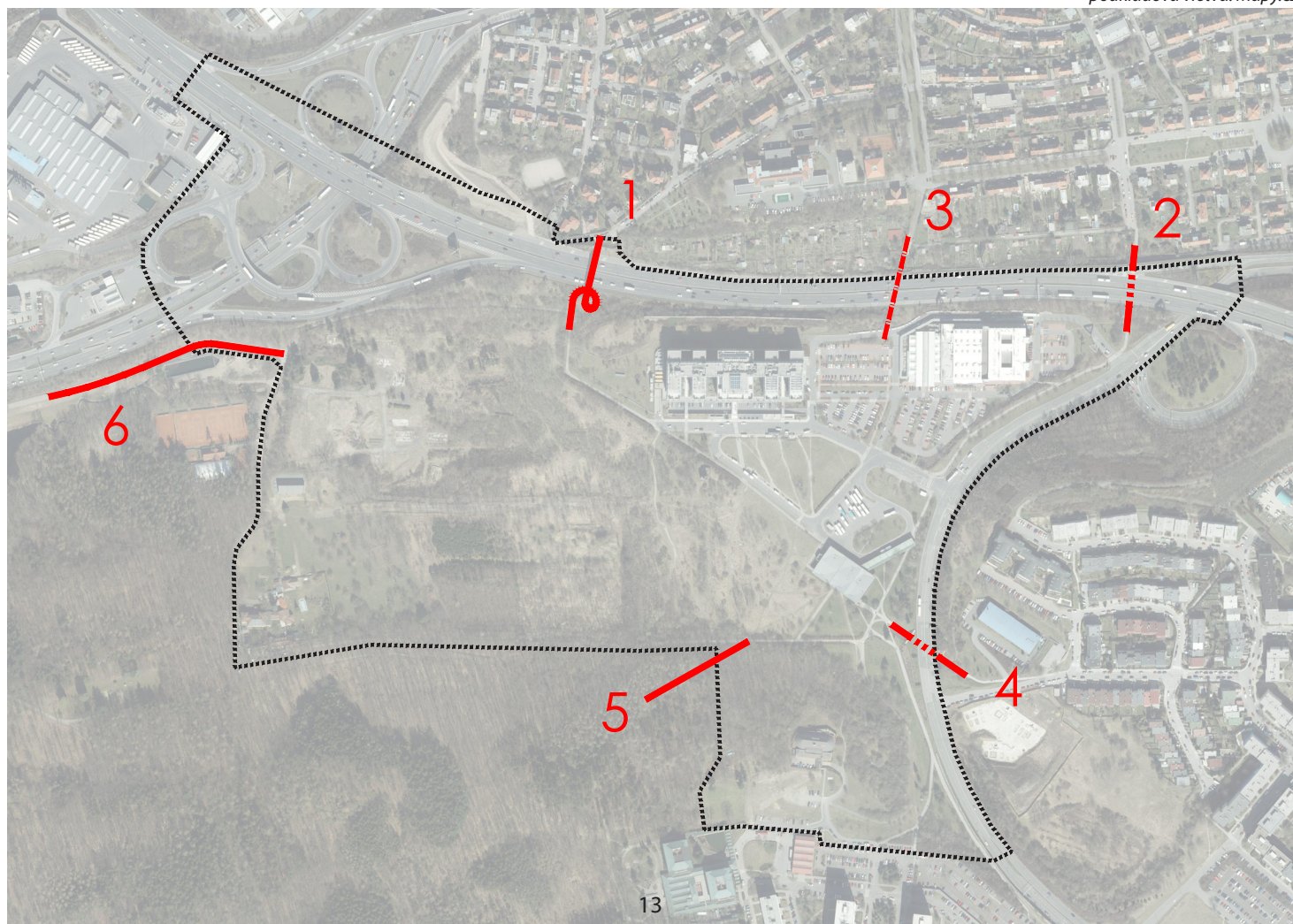
*území okolo restaurace Koliba
foto: archiv autora*



2.5 Místa propojení s okolím

Propojení s okolím je zásadním problémem celé lokality, který značně ubírá na její atraktivitě. Vzhledem k přítomnosti kapacitních komunikací jsou napojení do okolních obydlených částí realizována podchody a lávkou. Propojení s Krčským lesem je naopak bezprostřední. V severozápadní části je u budovy č. pop. 2248 T-mobile pěší lávka (1), která vede do rezidenční lokality Spořilov. Vzhledem k nutnosti překonání poměrně velkého výškového rozdílu je nástup na lávku spirálovitý a cesta po lávce zdlouhavá. Od paty lávky vede cyklostezka západním směrem, která se napojuje na komunikaci U Michelského lesa. V severovýchodní části je pak propojení se Spořilovem realizováno podchodem (2), který ústí v cípu řešených ploch. Další možnost propojení se nabízí ze slepé komunikace vedoucí do zahrádkářské kolonie (3) ve Spořilově směrem mezi budovami č. pop. 2248 T-mobile a č. pop. 2787 OBI. Ve východní části je podchodem pod ulicí Ryšavého možný průchod (4) od stanice metra do sídliště Roztyly - východ. Do jižně navazující části Horních Roztyl je možné se dostat po pěšině Krčským lesem (5), pěšinou okolo restaurace Koliba, nebo podél ulice Ryšavého. V severozápadním cípu je pak území napojené ulicí U Michelského lesa (6) na cca kilometr vzdálenou křižovatku ulic Vídeňská a U Krčského nádraží.

podkladová vrstva: Mapy.cz



(1)

foto: archiv autora



(3)

foto: archiv autora



(5)

foto: archiv autora



14

(2)

foto: archiv autora



(4)

foto: archiv autora



(6)

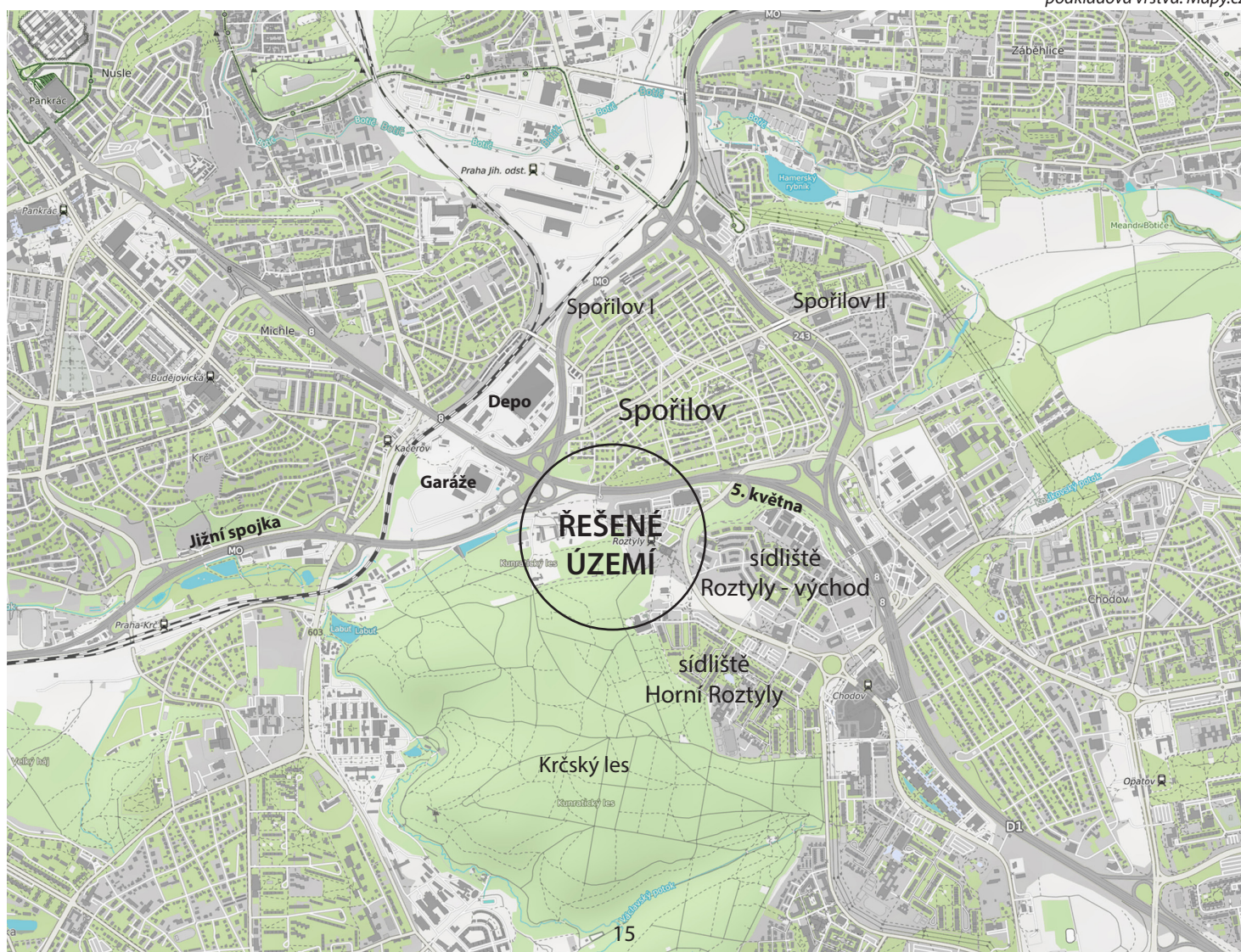
foto: archiv autora



3. Širší územní vztahy

Stanice metra Roztyly leží na rozmezí mezi několika sídelními celky a důležitým přírodním útvarem. Ze severu přiléhá vilová část Spořilova, respektive Dolních Roztyl a sídliště Spořilov I a Spořilov II, z jihovýchodu pak sídliště Horní Roztyly. Podél jižní hranice území navazuje na Krčský les. Především po celé severní hraně je silná bariéra ulice 5. května a Jižní spojky, severozápadně navíc tvoří neprostupnou bariéru depo a garáže dopravního podniku. Velice dobrá dopravní dostupnost je dána přítomností výše zmíněných komunikací, které jsou ale také zásadním problémem lokality. Mimo metra je zde také poměrně důležitý autobusový terminál s přestupem na příměstské i některé dálkové spoje.

podkladová vrstva: Mapy.cz



Vodoteče

V řešeném území je zatrubněný Roztylský potok (trasa znázorněna v části 6. Technická infrastruktura - Kanalizace dešťová), který vtéká do usazovací a retenční nádrže Interlov a poté se vlévá do Kunratického potoka.

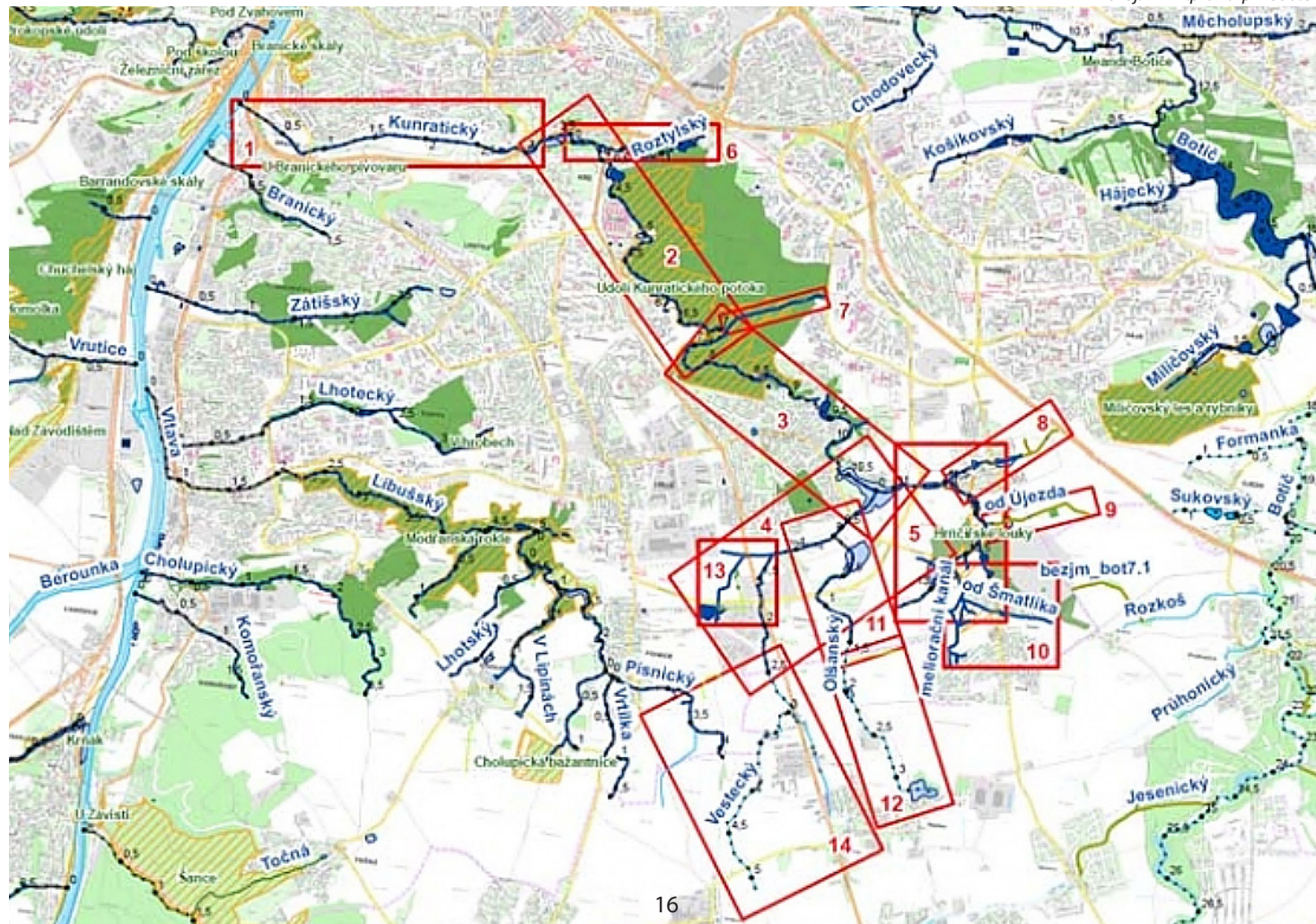
Nádrž Interlov byla vybudována v roce 1980 jako suchá retenční nádrž a je součástí systému odvádění dešťových vod z oblasti sídliště Jižní Město II. Rozsáhlá síť dešťových kanalizací je zde svedena nejprve do dešťové usazovací nádrže Interlov, která je umístěna nad nádrží. Tam se vody předčistí od hrubých nečistot a dále odtékají do nádrže. Hlavním účelem této stavby je protipovodňová ochrana spodní části Kunratického potoka a Braníka. Nádrž je díky 4,5 m vysoké a 83 m dlouhé hrázi schopna při povodních pojmout až 16 399 m³ vody a zatopená plocha je 12 559 m².

Nádrž vznikla přehrazením údolí Roztylského potoka. Původní prameniště již byla stržena výstavbou dešťových kanalizací, a proto potok v současné době začíná až těsně nad nádrží.

V roce 2016 proběhla celková revitalizace nádrže, která kromě protipovodňové ochrany měla zlepšit i zadržení vody v městské krajině. Cílem bylo začlenit toto vodní dílo do komplexu Kunratického lesa a vytvořit zde další vodní plochu. V současnosti tedy již nelze mluvit o suché nádrži. Jedná se o klasickou nádrž retenční.

Revitalizováno bylo i koryto Roztylského potoka v délce 487 m. V úseku od dešťové usazovací nádrže Interlov po hráz retenční nádrže bylo koryto Roztylského potoka zcela rovné a opevněné polovegetačními panely prolitými betonem. Revitalizace potoka spočívala v kompletním odstranění veškerých betonových konstrukcí, rozvlnění koryta a jeho stabilizaci těžkou balvanitou rovinaninou. Toto opevnění bylo použito vzhledem k poměrně velkému spádu koryta a velkým rychlostem vody. Výškový profil dna rozčlenilo několik příčných prahů. Díky tomu došlo k vytvoření úseků s pomalejším tokem vody – tůň a s rychlejším tokem vody – brodů.

zdroj: www.praha-priroda.cz



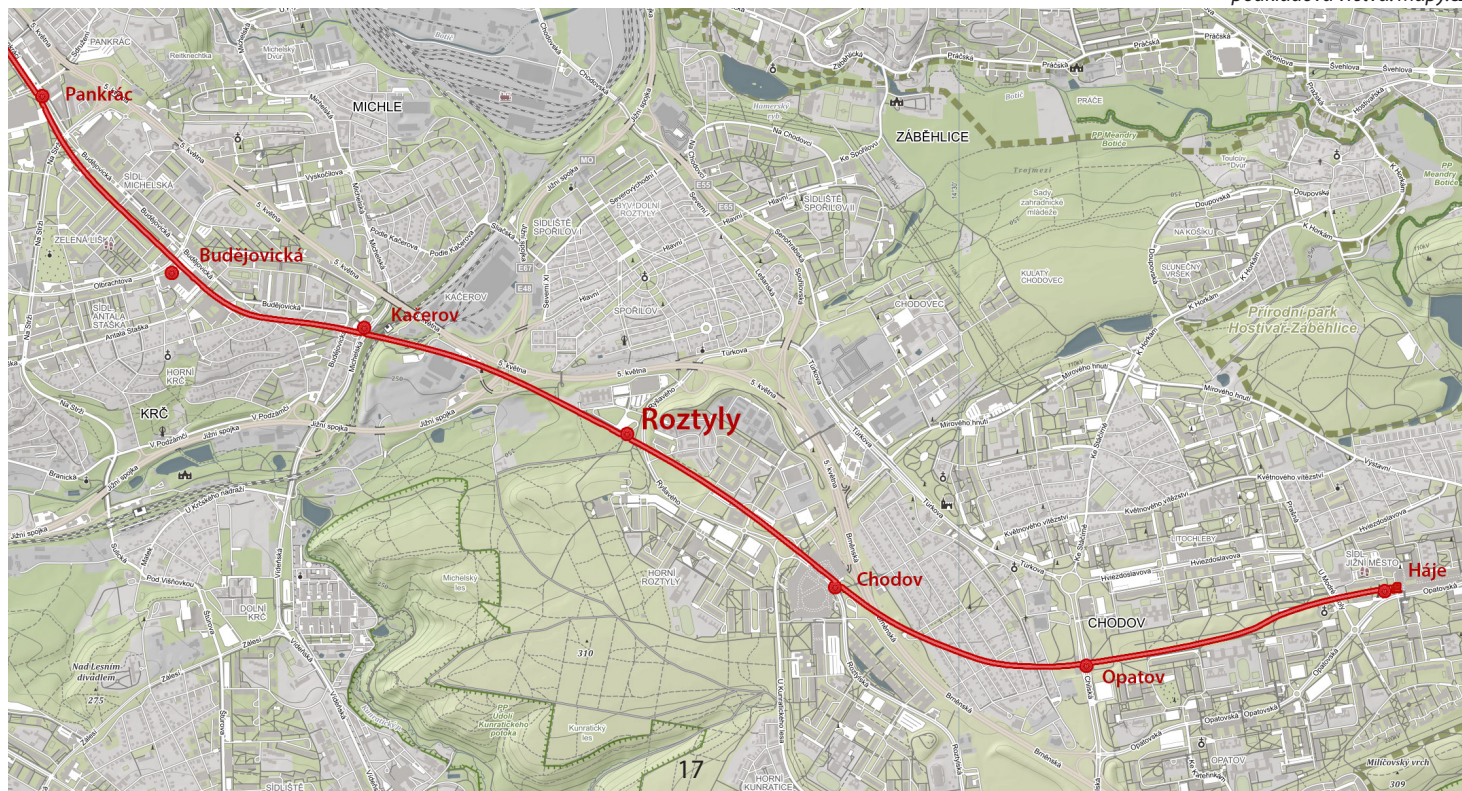
4. Schéma okolí ostatních stanic této části linky C

Okolí stanice metra Roztyly je přesným opakem toho, jak by mělo okolí nejdražší stavby dopravní infrastruktury vypadat. Rozlehlé volné plochy nenaplnují potenciál místa. Situaci je možné porovnat v kontextu okolních stanic metra linky C, některé jako logický středobod dopravních tras mají již svá lokální centra vybudována. Jsou to komerční centra (Pankrác, Budějovická, Chodov) a centra veřejné vybavenosti (Háje). Dále stanice na urbanisticky významných místech (Opatov - Háje jako zakončení osy Centrálního parku) a přestupní uzly (Kačerov). Do srovnání byly zařazeny pouze stanice situované v modernistických strukturách.

Na příkladech jednotlivých stanic je ilustrována různá míra využití okolního prostranství, včetně celoměstsky významných center Pankrác a Chodov. Zde je okolí stanice metra realizováno výškovými budovami, respektive masivním monoblokem, které kumulují především komerční plochy. Méně významná, přesto velmi frekventovaná, stanice Budějovická disponuje také silným centrem a výškovými budovami, ty už nejsou tak výrazným solitérem jako hmoty budov předchozích stanic. Stanice Háje disponuje poměrně živým okolím lokálního charakteru.

Stanice Roztyly rozhodně nemá ambice stát se celoměstsky významným centrem, zde je potřeba především doplnit městskou strukturu a vytvořit centrum okolních sídelních oblastí. To by mělo být vytvořeno především různorodou zástavbou s kvalitním veřejným prostranstvím, nevhodné by bylo řešení jako na stanici Chodov. Zároveň je zde ale umístěno autobusové nádraží příměstských a dálkových linek a stanice se tedy stává důležitým přestupním bodem. Není (nebude) tedy pouze lokálním centrem, ale má i širší význam, což bude vhodné podpořit dalšími prvky - parkoviště P+R, menší obchodní centrum, kancelářské budovy.

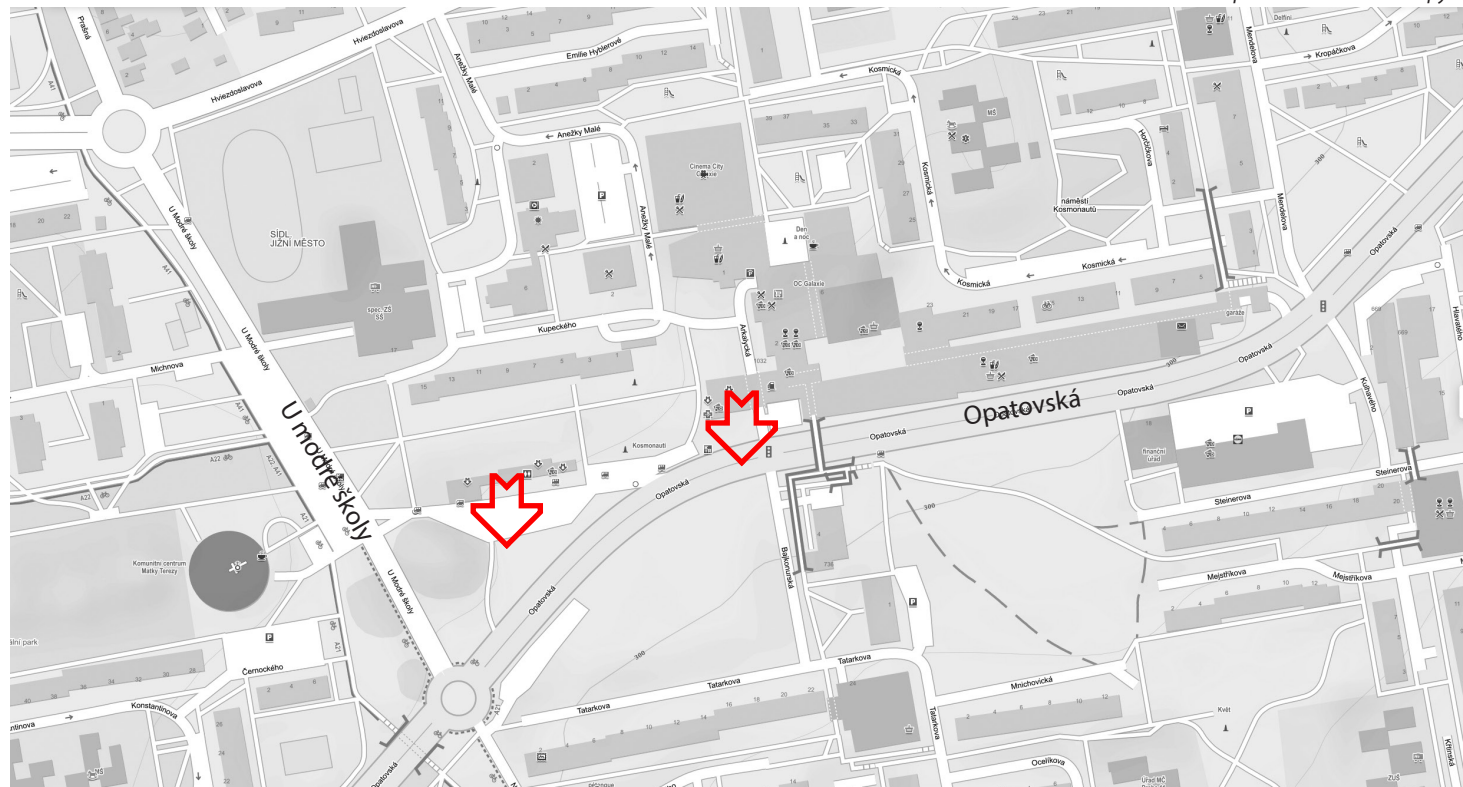
podkladová vrstva: Mapy.cz



4.1 Háje

Na východní výstup ze stanice Háje navazuje poměrně intenzivně využívaný veřejný prostor se službami a obchody v parteru horizontálních podlouhlých objektů i přízemí přilehlých bytových domů. Spolu s kinem a menším obchodním centrem Galaxie a dalšími obchody je zde funkční centrum lokality. Estetika je poplatná době a stav a údržba také není ideální. S fungujícím organismem kontrastují rozlehlé nevyužité plochy na druhé straně ulice Opatovská. U západního výstupu ze stanice jsou zastávky autobusů MHD, dále pak navazuje Centrální park se solitérem Komunitního centra Matky Terezy.

podkladová vrstva: Mapy.cz



parter
foto: archiv autora

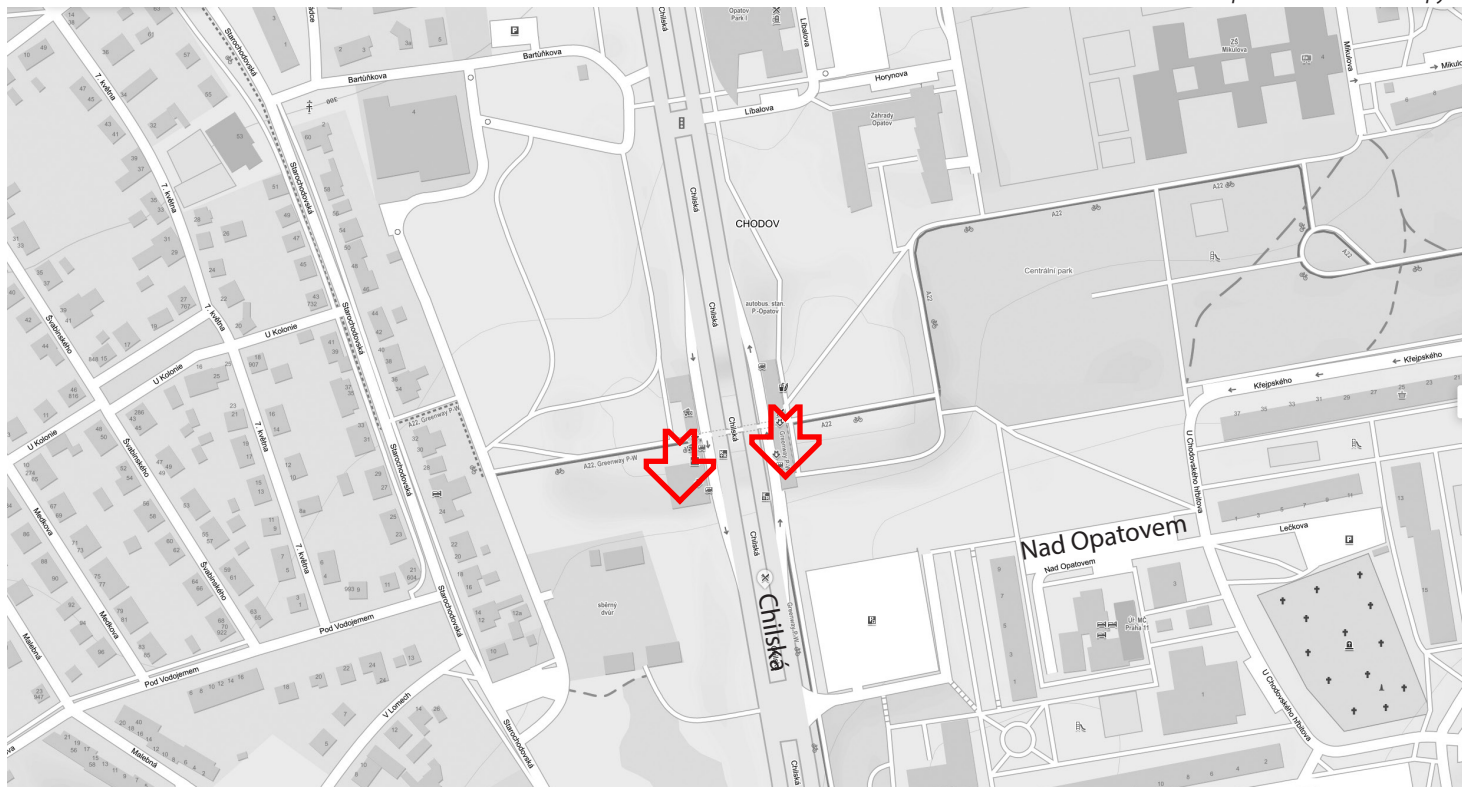
Komunitní centrum Matky Terezy
foto: archiv autora



4.2 Opatov

Tato stanice leží na rozmezí modernistických struktur a čtvrtě rodinných domů. V této lukrativní pozici zůstává paradoxně stát pouze objekt kombinující výstup z metra a zastávky MHD i příměstských i některých dálkových spojů. Okolí zůstává naprosto prázdné, případně částečně vyplněné nevhodnými objekty (velké parkoviště, sběrný dvůr).

podkladová vrstva: Mapy.cz



objekt stanice metra a zastávek autobusů
foto: archiv autora

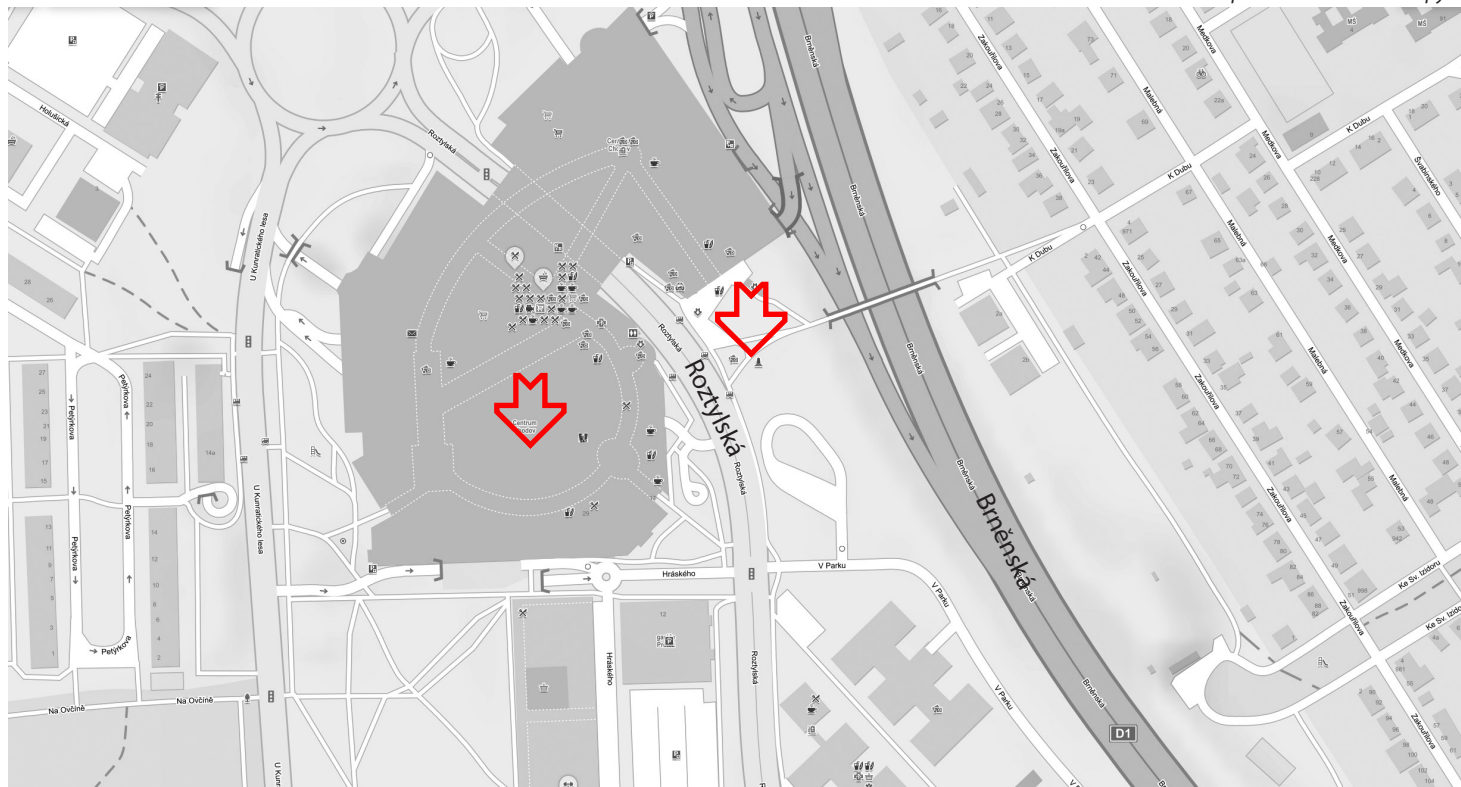
stanice autobusů
foto: archiv autora



4.3 Chodov

Okolí stanice Chodov je velmi intenzivně využito velkými obchodními a administrativními budovami. Obchodní Centrum Chodov leží přímo na stanici metra a obsahuje také P+R parkoviště. Administrativní celek The Park leží v těsné blízkosti. Intenzivní kumulace obchodů a služeb do masivního monobloku má ale za následek vytváření (polo)veřejných prostranství pouze v interiéru, prostranství v exteriéru jsou z velké části redukována pouze na zbytkové plochy podél silnic. Kvalitní parter monumentální centrální osy souboru budov The Park je namířen přímo na výstup ze stanice metra, ovšem přímo v této ose leží masivní křižovatka ulic Roztylská, Hráského, V Parku.

podkladová vrstva: Mapy.cz



parter
foto: archiv autora

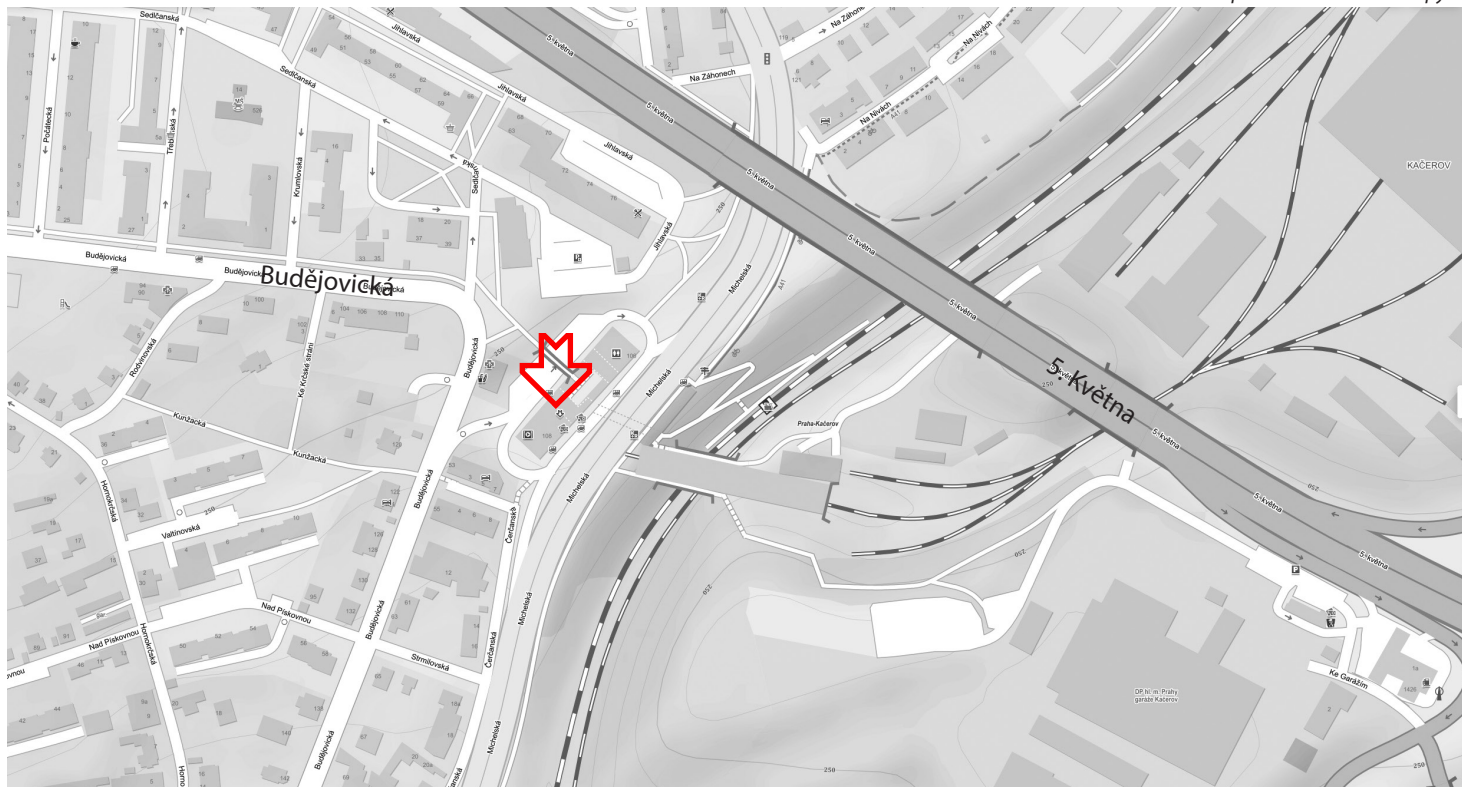
trasa do administrativní části
foto: archiv autora



4.4 Kačerov

Stanice Kačerov slouží spíše jako přestupní uzel na autobusy MHD i příměstské a příměstské vlaky. Rozhodně není lokálním centrem, které se v této poloze jeví jako nevhodné.

podkladová vrstva: Mapy.cz



parter
foto: archiv autora

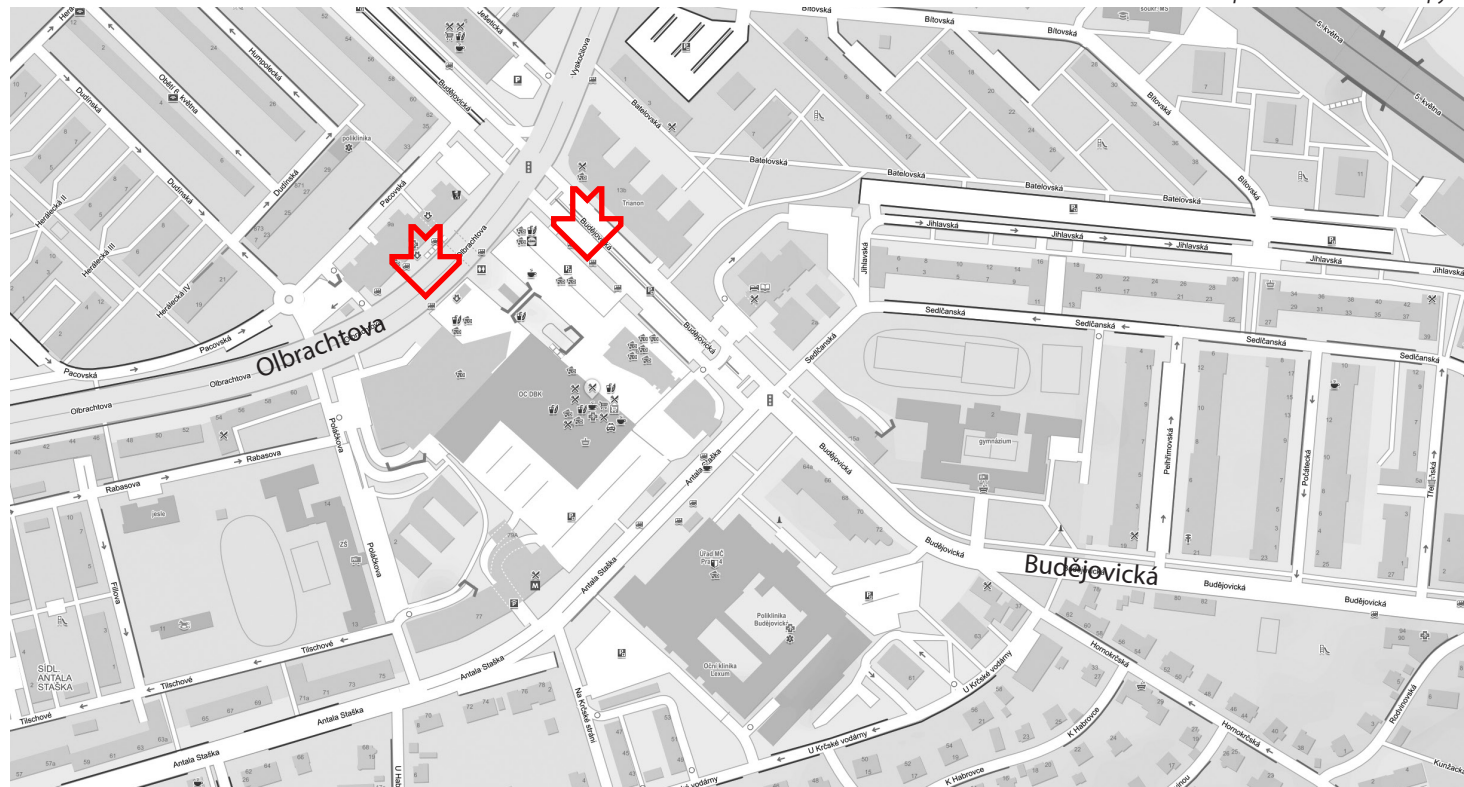
trasa do administrativní části
foto: archiv autora



4.5 Budějovická

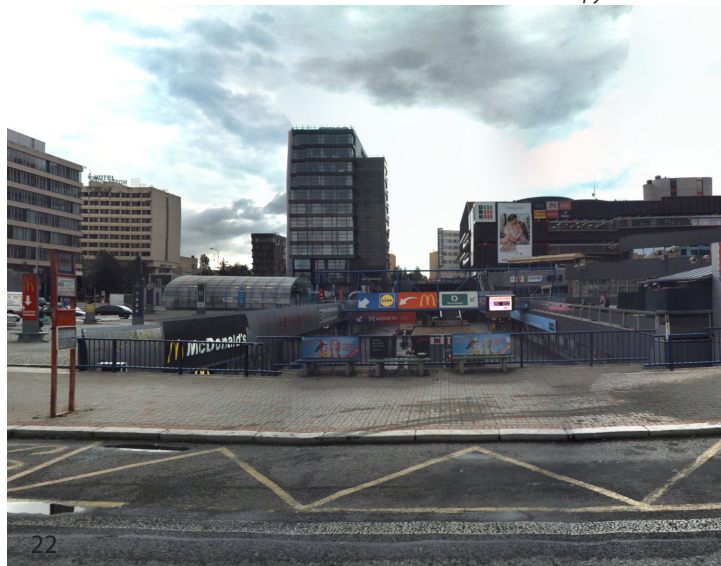
Okolí stanice Budějovická leží na rozhraní různých sídelních celků a tvoří živé centrum lokality. Jsou zde dobře namixovány všechny způsoby využití - komerce, obchod, služby. Vše je koncentrováno podél ulice Budějovická, výborná dopravní obslužnost je zajištěna také blízkostí ulice 5. května (magistrála). Hmoty budov jsou vyvážené, jasně ukazují na polohu významného bodu, ale nevytváří mohutné monobloky. Struktura přirozeně prorůstá do okolních částí.

podkladová vrstva: Mapy.cz



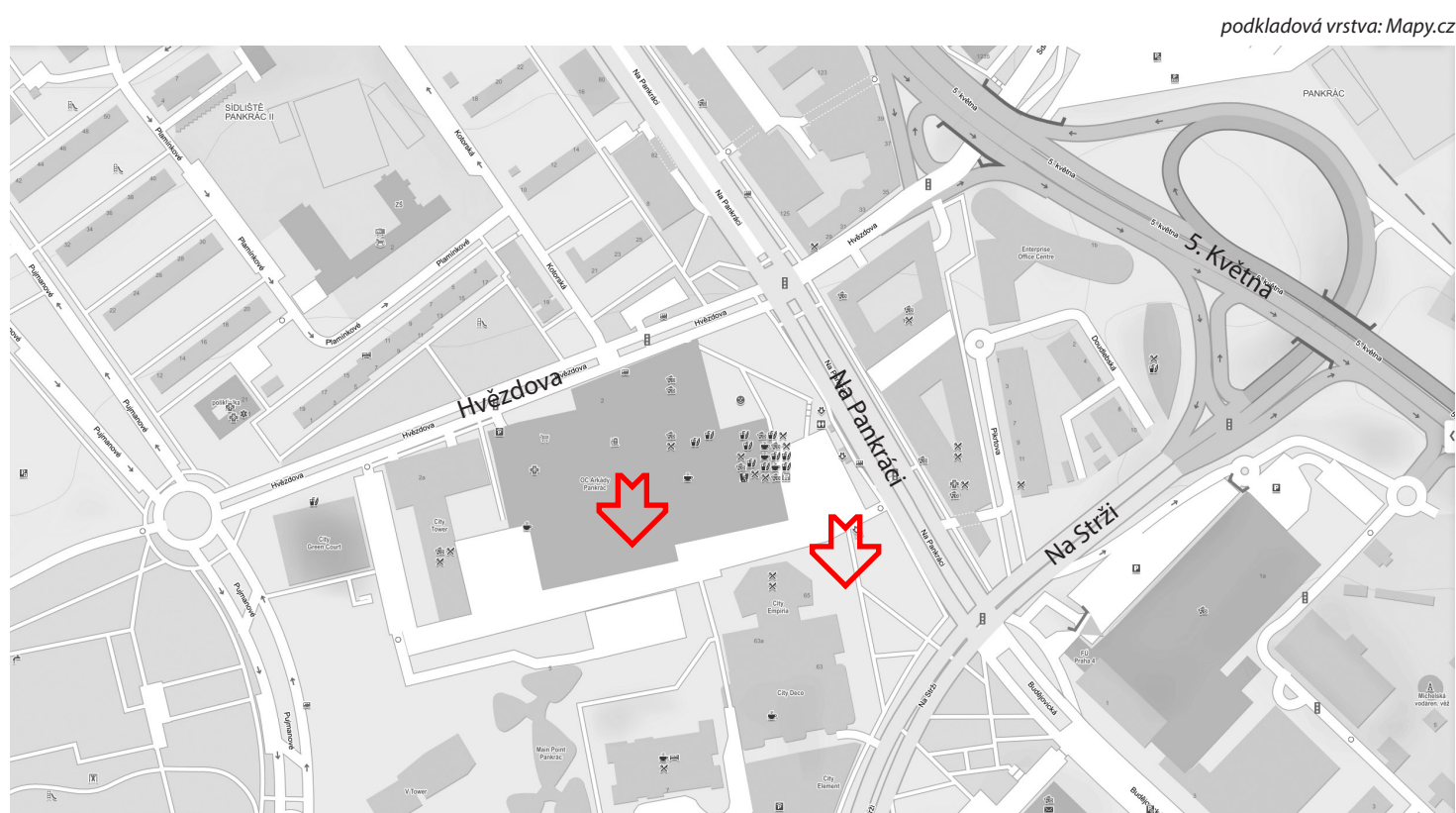
ulice Budějovická
foto: mapy.cz / streetview

výstup z metra, obchodní centrum, administrativní budovy
foto: mapy.cz / streetview



4.6 Pankrác

Velice výrazné centrum okolí stanice Pankrác je viditelné z mnoha částí Prahy a prochází pozvolnou transformací z holé pláně s několika solitéry na intenzivní komerční a administrativní centrum. S tím související úpravy okolí vytváří zajímavý parter mezi solitérními budovami, život tak není soustředěn pouze uvnitř. Ulice Na Pankráci navazuje na ulici Budějovická a propojuje tak tyto dvě významná a blízká centra.



City Empiria
foto: archiv autora



OC Arkády Pankrác
foto: archiv autora



5. Geologická rešerše

Zpracovatel části: TF projekt s.r.o.

Klimatické poměry

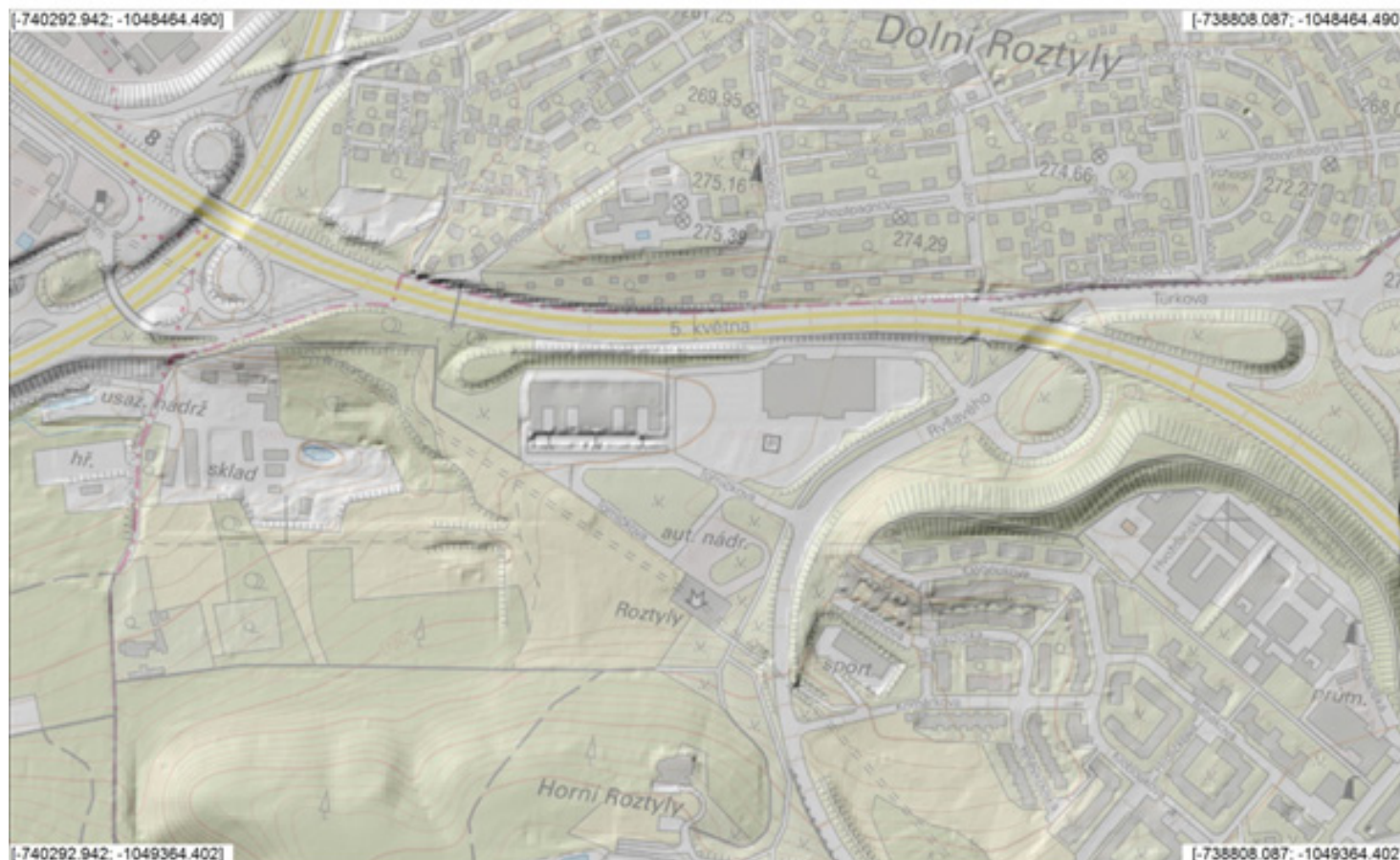
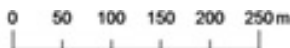
Z hlediska klimatické rajonizace se řešené území nachází v okrsku B2, který je charakterizován jako mírně teplý, mírně suchý, s převážně mírnou zimou. Průměrná roční teplota vzduchu je 8,4°C. minimum bývá v lednu -1,8°C a maximum v červenci 18,4°C. Počátek období s teplotou 0°C a méně bývá 14.12. a jeho konec 19.2. Průměrný roční úhrn srážek činí 550 mm. Měsíční úhrny srážek pak zpravidla kolísají od 32 do 49 mm. V létě však dosahují průměrné měsíční srážky více než 60 mm s maximem v červenci kdy průměrné měsíční úhrny srážek dosahují 81 mm. Sněhová pokrývka leží v průměru 40 dní v roce a zahrnuje období 1.12 - 11.3. Průměrná mocnost sněhové pokrývky se pohybuje okolo 20 cm. Hloubka promrzání pro betonové vozovky je 1,2 m a pro živичné vozovky 1,1 m.

Geomorfologické poměry

Dle regionálního geomorfologického členění ČR patří území k soustavě Česká vysočina, Poberounské podsoustavě, celku Pražská plošina. K řešenému území patří údolí vodoteče Roztylský potok, který je pravobřežním přítokem Kunratického potoka, který protéká cca 1 km západně od zájmového území. Původní členitost terénu je zde setřena akumulační činností vodoteče. Na morfologické členitosti území se výrazně podílí i činnost člověka, povrch terénu je druhotně upravován navážkami, jejichž mocnost je místy 2 - 3 metry.

Sklon povrchu terénu v severní části řešeného území je převážně od severu k jihu. Sklon povrchu terénu poměrně prudký. Na jih od komunikace 5. května jsou na mapě povrchu terénu zřejmé výrazné antropogenní akumulace navážek.

Značný díl řešené lokality, střední a západní část je modelována těžební činností (bývalá pískovna). Středem řešeného území prochází východozápadním směrem místy až 5 m vysoký násep vzniklý překrytím potrubí středotlakého plynovodu.



Geologické poměry

Z hlediska regionálně geologického patří řešené území k barandienskému spodnímu paleozoiku, podrobněji pak k severovýchodnímu okraji barandienské synklinály, který je zde zastoupen zahořanskými vrstvami (chlustínskými) ordovického stáří. Zahořanské vrstvy budují skalní podloží severovýchodní části řešeného území, vrstvy vinické se nacházejí v jihozápadní části. Jižní část zájmového území je tvořena letenskými vrstvami (ordovik).

V nejnižším cípu řešeného území vystupují na povrch zpevněné křídové sedimenty cenomanského stáří, reprezentované jílovci, prachovci pískovci a slepenci.

Tektonické porušení skalního podloží je zde poměrně komplikované a vykazuje místy až složitou tektonickou stavbu.

Povrch skalního podloží je převážně tvořen břidlicemi zcela zvětralými (rozloženými tzv. eluviem). Břidlice zcela zvětralé zde mají charakter jílu místy hlíny se štěrkovitou příměsí, tmavohnědé či okrově žlutohnědé barvy. Mocnost eluvií, pokud jsou v archivních vrtech zastíženy, se pohybuje kolem 2 m.

Mimo uvedených břidlic zcela zvětralých je povrch skalního podloží tvořen břidlicemi zvětralými i břidlicemi mírně zvětralými až zvětralými v mocnostech kolem 1- 2 m.

Kvartérní sedimenty jsou v zájmovém prostoru zastoupeny především fluviálními a deluviofluviálními sedimenty. Při západním okraji řešeného území se pak v omezené míře mohou vyskytovat eolické uloženiny tvořené vátými písky nebo silně písčitémi sprašovými hlínami. Ve východní části lokality zcela převažují recentní navážky. Celková mocnost kvartérních uloženin je závislá na původní morfologii terénu. Mocnost kvartérních uloženin se pohybuje od 2 do 4 m, v prostoru bývalého koryta je v inženýrsko geologické mapě uváděna mocnost kvartérních sedimentů 6 - 10 m. Navážky zde byly ukládány v až třech časových fázích a obsahují především výkopky ze stavby metra. Ve svrchní zóně dotčené činností člověka činností člověka je nutno počítat s přítomností zbytků stavebních konstrukcí, zásypy liniových přípojek inženýrských sítí, zásypy kolem staveb apod.

Hydrogeologické poměry

Podle hydrogeologické rajonizace ČR leží zájmové území v hydrogeologickém rajónu č. 625 - Proterozoikum paleozoikum v povodí přítoků Vltavy. Obecně se jedná o hydrogeologicky nevýrazný rajón s vodou většinou kvalitativně nevyhovující jako voda pitná. Vydutnosti zvodní, i v nejpříznivějších poměrech, postačují pouze pro místní zásobování. Horniny skalního podkladu reprezentované paleozoickými břidlicemi jsou v neporušeném stavu prakticky nepropustné. Jsou to masivní horniny bez průlinové propustnosti a většinou neobsahují pukliny větší než kapilární. Na základě zkušeností z Prahy lze puklinový kolektor ordovických hornin charakterizovat hodnotou transmisivity $T=10^{-6}$ až 10^{-7} m².s⁻¹. Dle archivních údajů lze vody charakterizovat jako středně síranově agresivní se střední pH agresivitou a jako pravděpodobně uhličitánově agresivní.

Režim podzemní vody je v řešeném prostoru výrazně ovlivněn nejen jeho geologickou stavbou ale i vlivem okolní výstavby (především vlivem zatrubnění Roztylského potoka a drenážní funkce trasy metra). V prostoru současné deprese vyplněné fluviálními sedimenty lze hladinu podzemní vody očekávat v hloubce 2 - 5 m pod terénem v závislosti na morfologii terénu. Hladina podzemních vod se vesměs pohybovala v průzkumných vrtech v hloubkách 5 - 9 m, výjimečně s hloubkou okolo 16 m. Mimo již zmíněné drenážní funkci metra, se zde patrně projevuje i nespojitost hladiny v prostředí břidlic.

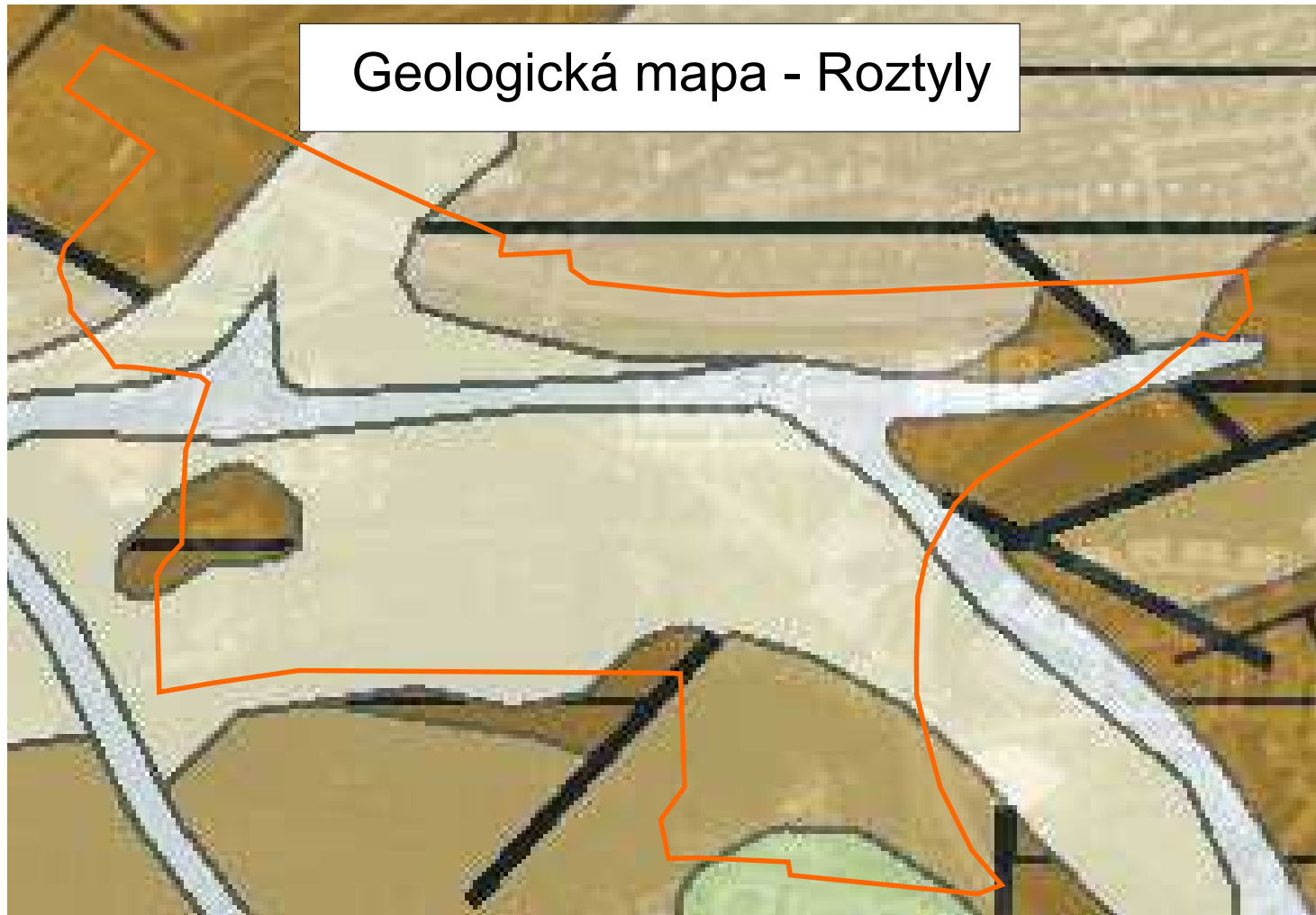
Z hlediska návrhu geologického průzkumu pro vsakování lze řešené území rozdělit na dvě části. Jednoduché přírodní poměry (dle ČSN 75 9010 Vsakovací zařízení srážkových vod) lze očekávat v prostoru, kde povrch terénu tvoří fluviální a deluviofluviální sedimenty. Mimo tento prostor má řešené území složité přírodní poměry vzhledem k tomu, že je tvořeno horninami (zeminami) s rozdílnými fyzikálně-mechanickými a hydrofyzikálními parametry.

Z hlediska likvidace srážkových vod lze tedy vymezit dvě zcela odlišná území, jejichž koeficienty filtrace jsou uvedeny níže. Prostředí horninového masivu ordovických břidlic má $k_f = 1,10^{-7}$ m.s⁻¹. Prostředí fluviálních a deluviofluviálních sedimentů má $k_f = 1,10^{-4}$ m.s⁻¹. Pro likvidaci srážkových vod vsakováním jsou tedy jednoznačně výhodnější kvartérní sedimenty, jejichž koeficient filtrace umožňuje vsakování srážkových vod bez problémů.

Řešené území se nenachází v ochranném pásmu vodního zdroje, nejedná se o významné vodohospodářské území (chráněnou oblast přirozené akumulace vod, území tvorby minerálních vod).

Na řešeném území se nenacházejí zjištěné sesuvy ani jiné nebezpečné svahové deformace.

Geologická mapa - Roztyly



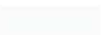
řešené území

KVARTÉR



sediment deluvioeolický [ID: 20]

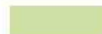
Eratém: kenozoikum, Útvar: kvartér, Oddělení: pleistocén, Suboddělení: pleistocén svrchní, Horniny: hlína, písek, Typ hornin: sediment nezpevněný, Mineralogické složení: křemen + příměsi + CaCO_3 , Zrnitost: jemnozrná až hrubozrná, Barva: okrově hnědá, Poznámka: místy hrubší klasty, Soustava: Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity, Oblast: kvartér



smíšený sediment [ID: 7]

Eratém: kenozoikum, Útvar: kvartér, Oddělení: holocén, Horniny: sediment smíšený, Typ hornin: sediment nezpevněný, Zrnitost: jemnozrná převážně, Poznámka: včetně výplavových kuželu, Soustava: Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity, Oblast: kvartér

MEZOZOIKUM



jílovce, uhelné jílovce, uhlí, prachovce, pískovce, slepenec [ID: 317]

Eratém: mezozoikum, Útvar: křída, Oddělení: křída svrchní, Stupeň: cenoman, Souvrství: perucko-korycanské, Člen: perucké, Horniny: jílovec, jílovec uhelný, uhlí, prachovec, pískovec, slepenec, Typ hornin: sediment zpevněný, Poznámka: cyklická stavba, tidalita, Soustava: Český masiv - pokryvné útvary a postvariské magmatity, Oblast: křída, Region: česká křídová pánev

PALEOZOIKUM

ORDOVÍK



prachovce, tmavé břidlice [ID: 540]

Eratém: paleozoikum, Útvar: ordovík, Oddělení: ordovík svrchní, Poznámka: beroun, Souvrství: zahořanské, Horniny: prachovec, břidlice, Typ hornin: sediment zpevněný, Soustava: Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum, Oblast: střeodočeská oblast (bohemikum), Region: Barrandien, Jednotka: paleozoikum Barrandienu, Subjednotka: pražská pánev



černošedé jílovité břidlice [ID: 541]

Eratém: paleozoikum, Útvar: ordovík, Oddělení: ordovík svrchní, Poznámka: beroun, Souvrství: vinické, Horniny: břidlice jílovitá, Typ hornin: sediment zpevněný, Soustava: Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum, Oblast: střeodočeská oblast (bohemikum), Region: Barrandien, Jednotka: paleozoikum Barrandienu, Subjednotka: pražská pánev



střídání drob, pískovců, prachovců a jílovitých břidlic [ID: 542]

Eratém: paleozoikum, Útvar: ordovík, Oddělení: ordovík svrchní, Poznámka: beroun, Souvrství: letenské, Horniny: droba, pískovec, prachovec, břidlice jílovitá, Typ hornin: sediment zpevněný, Soustava: Český masiv - krystalinikum a prevariské paleozoikum, Oblast: střeodočeská oblast (bohemikum), Region: Barrandien, Jednotka: paleozoikum Barrandienu, Subjednotka: pražská pánev

6. Technická infrastruktura

Plyn

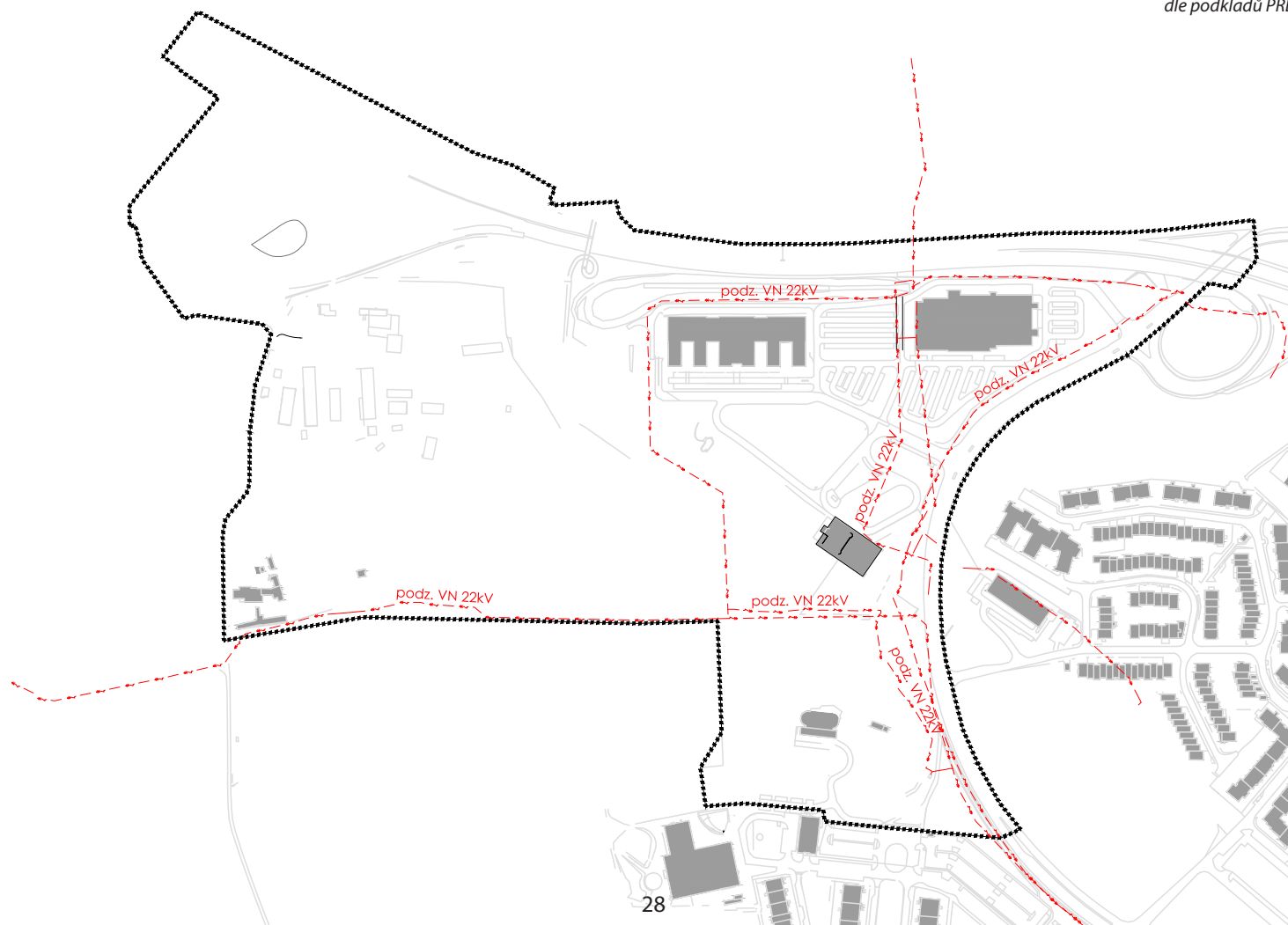
Přibližně středem území je západovýchodním směrem veden středotlaký plynovod OC 350 z r. 1986. V území nad bývalým Interlovem je v náspu, místy až 5m vysokém. Zhruba na úrovni budovy č. pop. 2248 T-Mobile se plynovod stáčí jižním směrem k okraji řešenému území a poté opět východním směrem do sídliště Horní Roztyly. STL plynovod je také přiveden ze západního směru k budově č. pop. 2248 T-Mobile.



Elektřina

V okolních strukturách je síť VN i NN, řešeným územím prochází trasa VN přibližně v trase STL plynovodu. Je zde také síť veřejného osvětlení, která ve stávajícím stavu osvětluje pouze některé významnější trasy.

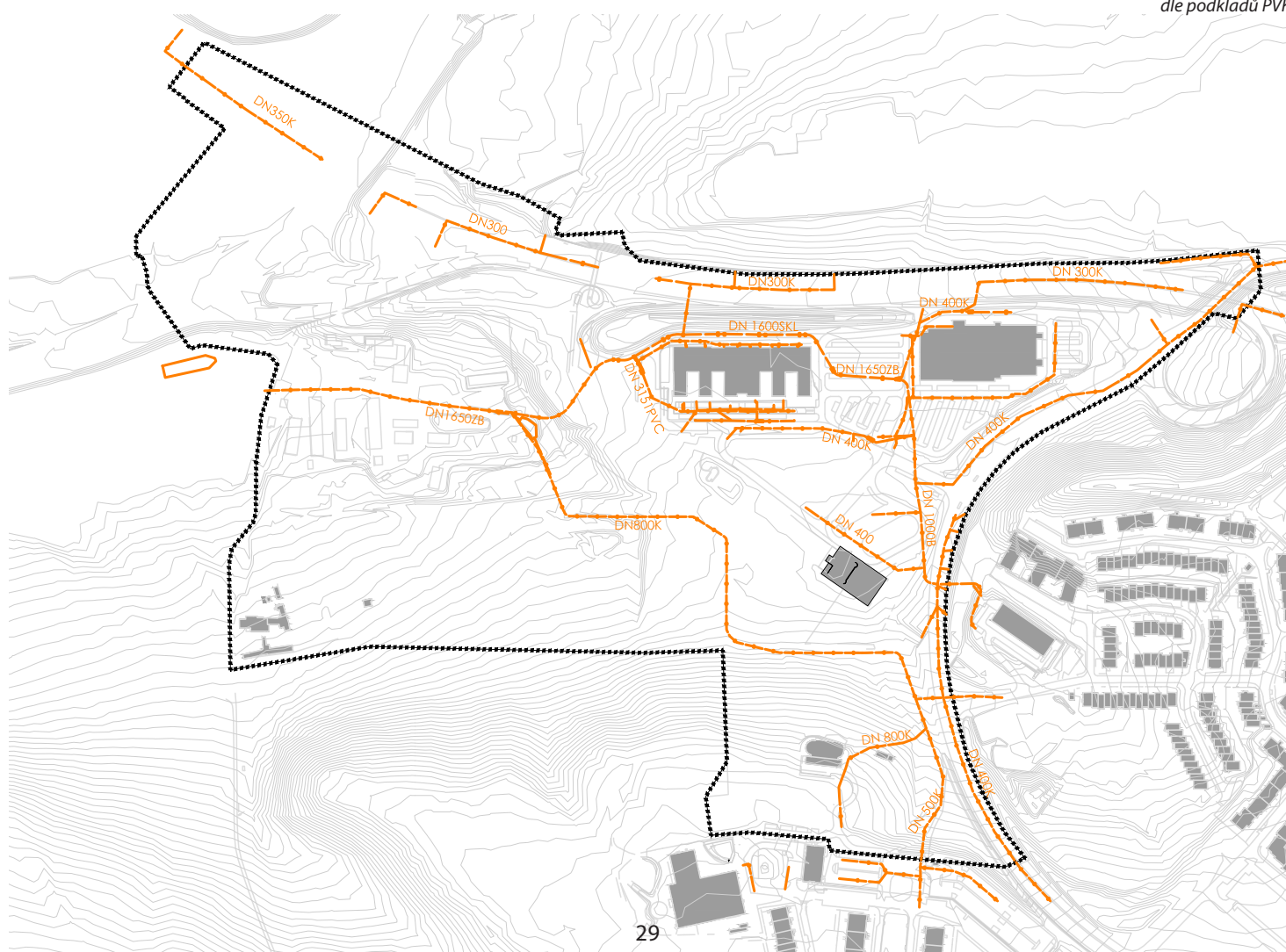
sítě VN
dle podkladů PRE



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 (ve skutečnosti se jedná o zatrubněný Roztylský potok). Tyto řady se spojují v území bývalého Interlovu a pokračují přes usazovací nádrž do retenční nádrže Interlov západně od řešeného území.

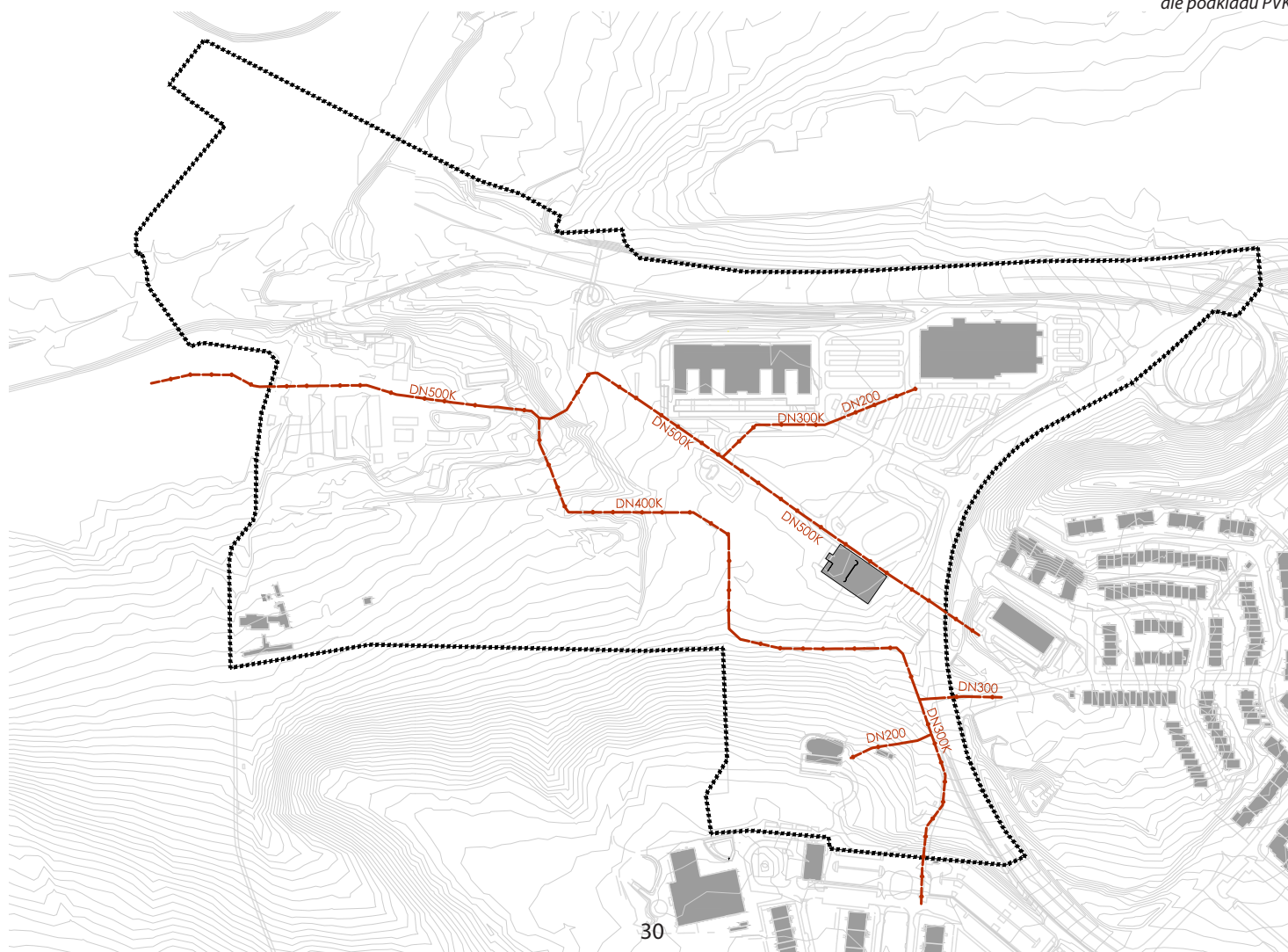
dešťová kanalizace
dle podkladů PVK



Kanalizace splašková

Hlavní řad splaškové kanalizace vede v souběhu s tubusem metra, stávající budovy jsou napojeny na něj. Dále řad pokračuje v souběhu s dešťovou kanalizací do areálu bývalého Interlovu.

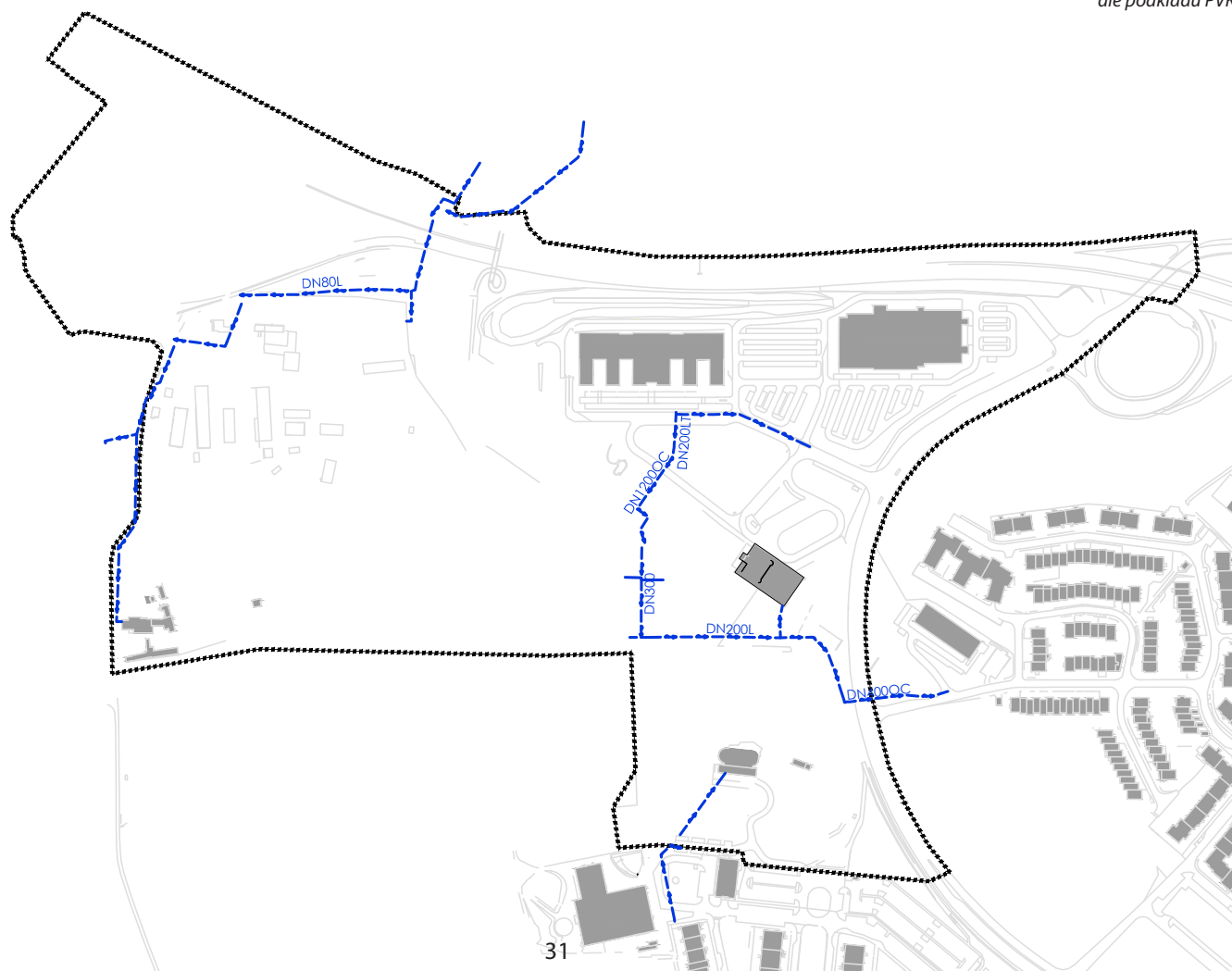
splašková kanalizace
dle podkladů PVK



Vodovod

Z východní strany je do řešeného území přiveden vodovod OC400, který dále vede v řadech 200L, 300L a 300OC směrem ke stávajícím budovám. Západní část území je zásobena řadem 80L

vodovod
dle podkladů PVK



Optické kabely a vzdušné trasy

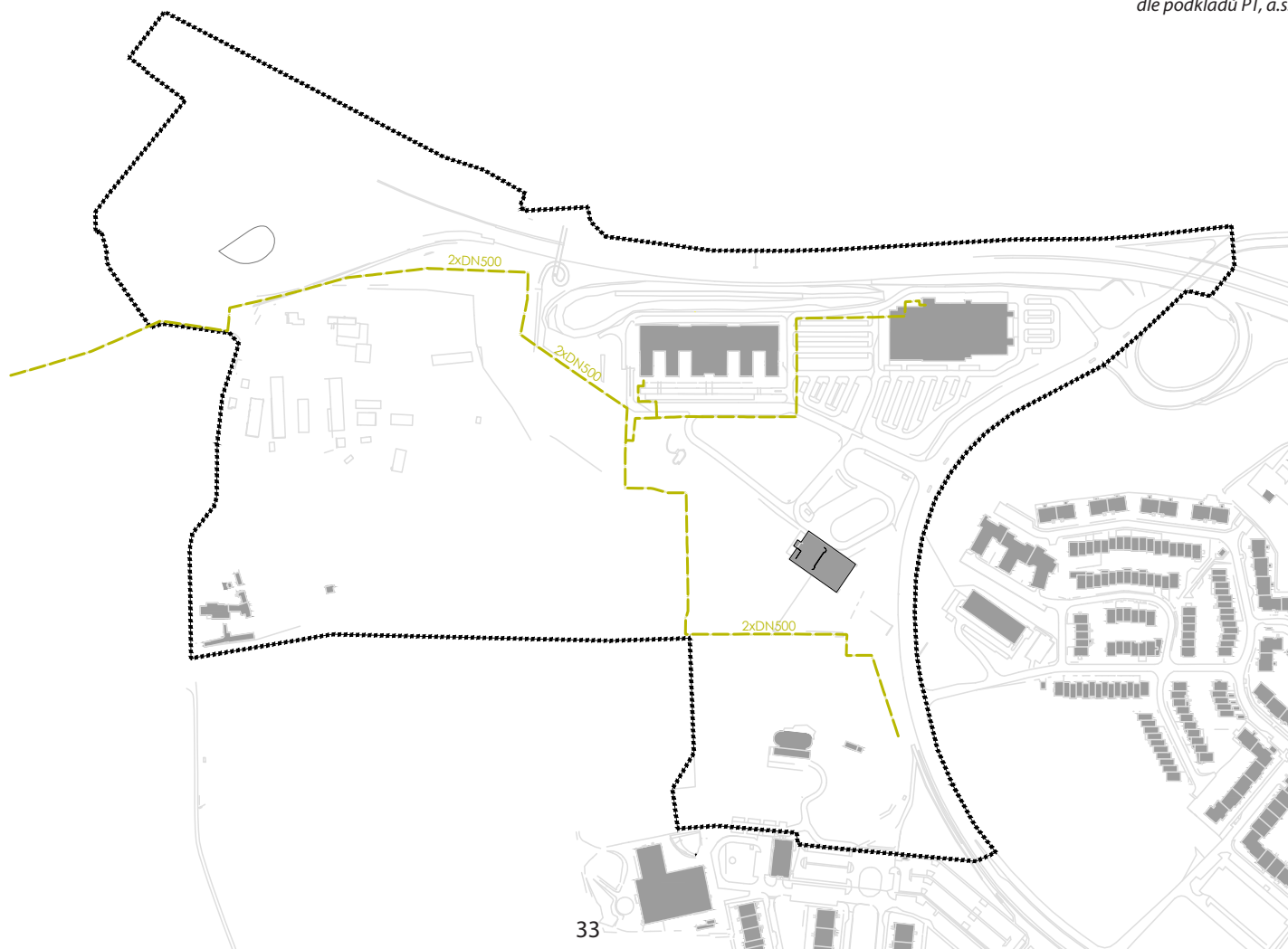
Územím prochází několik tras 2248 T-Mobile a Českých Radiokomunikací. K dispozici je také datová síť CETIN.



Teplovod

Řešením územím prochází páteřní trasa teplovodu. Napájeny jsou budovy T-Mobile a Obi.

*teplovod
dle podkladů PT, a.s.*



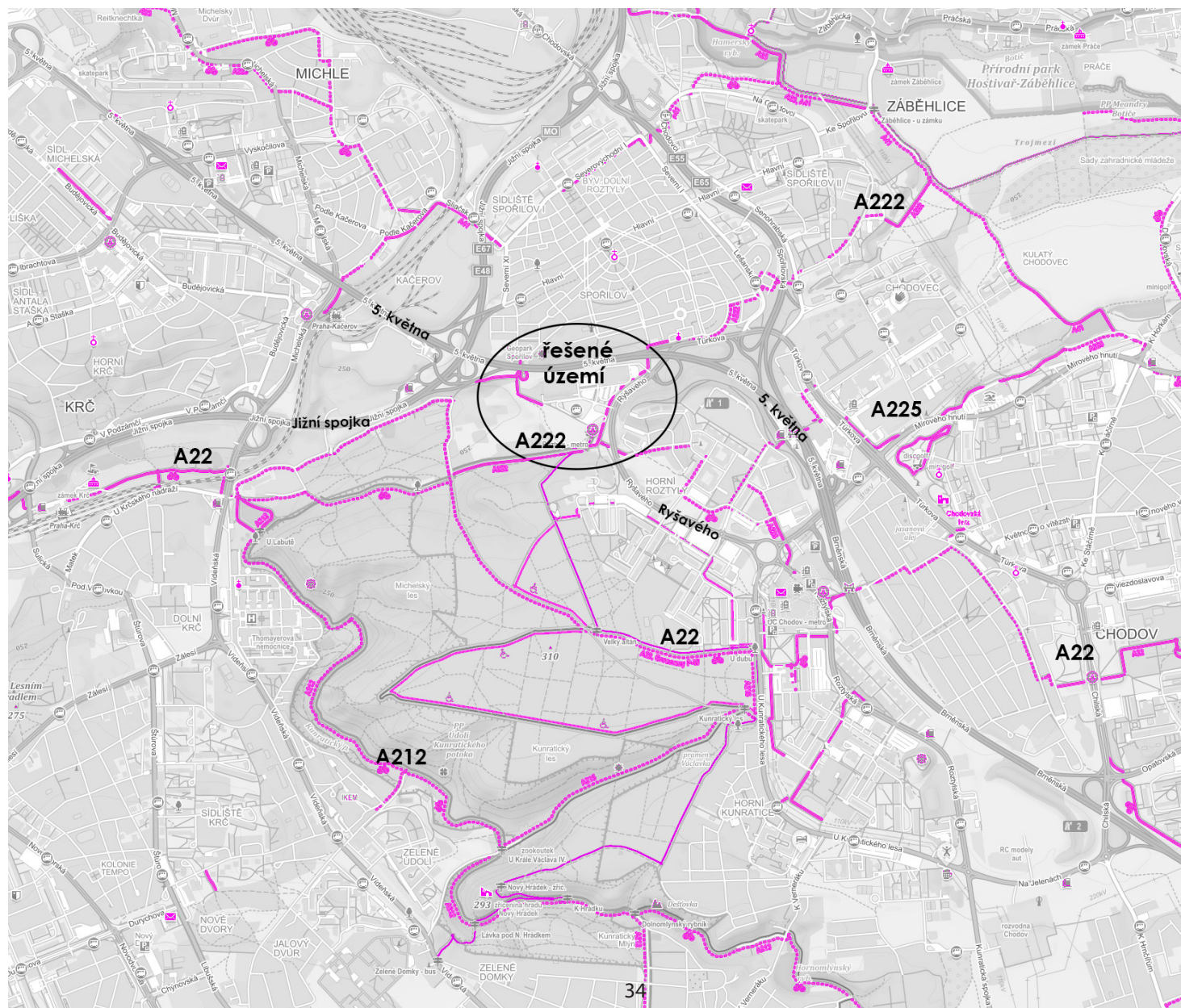
7. Dopravní infrastruktura

1. Pěší a cyklistická

Lokalita je z hlediska cyklistické dopravy důležitá jako vstupní bod do Krčského lesa a křížení západovýchodní trasy A22 s dalšími, především severovýchodně vedoucí A222. Řešené území je dobře průjezdné pouze podél jeho jižní hrany v trase A222. Podél severní hrany v návaznosti na lávku do Spořilova je problematické napojení do ulice U Michelského lesa, rovněž napojení východním směrem není dořešeno. Poněkud zmatečné se jeví vedení trasy A225 východně od řešeného území.

Hlavní pěší trasy vedou od stanice metra do okolních sídel, jedná se především o podchod pod ulicí Ryšavého, dále pak lávkou a podchodem přes komunikaci 5. května do Spořilova a jižním směrem pěšinou lesem, vyšlapanými pěšinami okolo restaurace Koliba a chodníkem podél ulice Ryšavého. Možnosti překonání kapacitních komunikací jsou pouze mimoúrovňové. U komunikace 5. května jiná možnost není, nicméně ulice Ryšavého by mohla být doplněna také úrovniovými přechody. Vzhledem k faktu, že podél celé severní hrany řešeného jsou pouze dvě možnosti překonání komunikace a podél východní hrany pouze jedna, zůstávají okolní lokality značně odděleny.

Celkově je cyklistické a pěší propojení velmi dobré jižním a západním směrem, naopak severním a východním směrem je potřeba hledat nové možnosti překonání komunikací. Kompletní přeřešení pěších a cyklistických tahů bude nutné uprostřed řešeného území, které bude odvislé od nově navržené urbaní struktury.



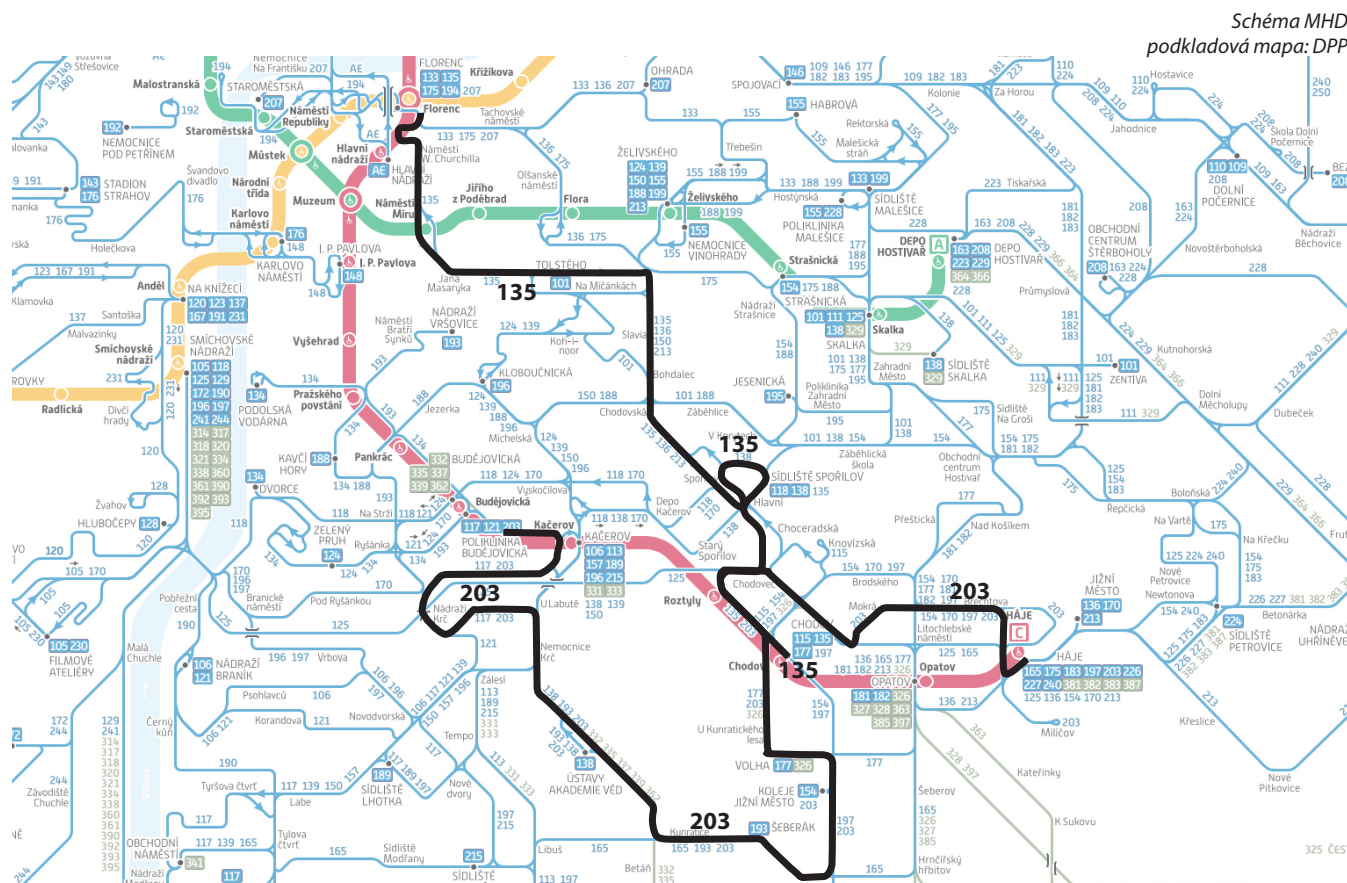
2. Veřejná hromadná doprava

Nejdůležitějším prvkem MHD je stanice metra. Ve stávajícím stavu je ale jednou z nejméně vytížených stanic pražského metra.

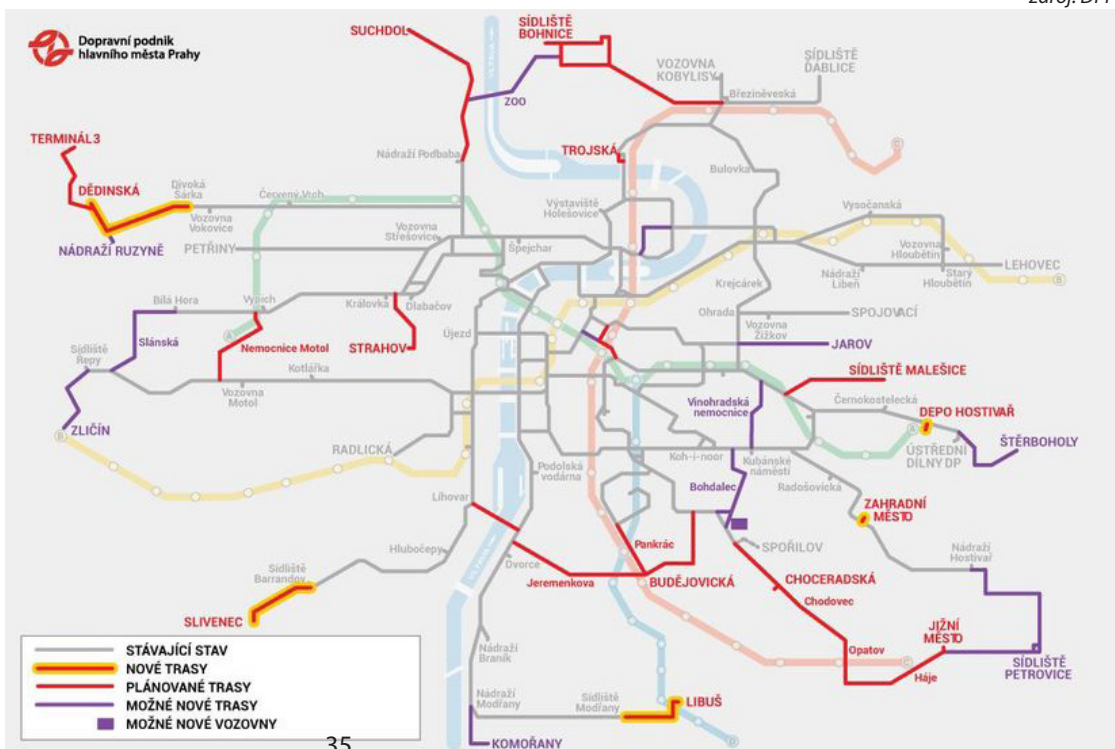
Přímo u vestibulu stanice metra je zastávka autobusů MHD č. 135 (Florenc - Chodov) a 203 (Háje - Poliklinika Budějovická).

Tramvajová trať v lokalitě není, ani výhledově se s její realizací nepočítá.

Autobusový terminál Roztyly je využíván jak pro pravidelné linky do jižních a jihovýchodních částí ČR (Vlašim, Český Krumlov, Ledec nad Sázavou, Brno, ad.), tak pro dálkové spoje na Ukrajinu.



Výhled MHD po roce 2030
zdroj: DPP



3. Individuální automobilová doprava

Dopravní obslužnost je na velmi dobré úrovni vzhledem k přítomnosti celoměstsky významné komunikace 5. května. Křižovatka Jižní spojka X 5. května je nejvytíženější křižovatkou v ČR. Rovněž křižovatka 5. května x Ryšavého je velmi frekventovaná.

Název uzlu	Vozidel bez MHD	Z toho pomalá
5.KVĚTNA x JIŽNÍ SPOJKA	213 400	14 100
5.KVĚTNA x RYŠAVÉHO	115 800	8 100

Ulice Ryšavého v úseku Pod Chodovem - 5. května:

Osobní autom.	Pomalá vozidla	Vozidel bez MHD	Bus MHD	Vozidel celkem
14800	200	15000	322	15322

Praha - Intenzity automobilové dopravy na sledované síti, rok 2018, pracovní den, 0-24 h, zdroj: TSK

Pomalá vozidla = nákladní a autobusy mimo MHD

Kapacity dopravy v klidu:

parkoviště u č. pop. 2787 OBI:	cca 330 PS	2h zdarma, 100 Kč za každou další, na soukromých pozemcích
parkoviště u č. pop. 2298 Koliby	cca 55 PS	pro hosty restaurace Koliba
TC Spořilov	cca 20 PS	pro členy tenisového klubu

V lokalitě je počítáno s realizací parkoviště P+R, podle dat připravovaného Metropolitního plánu je navrženo 300 PS.

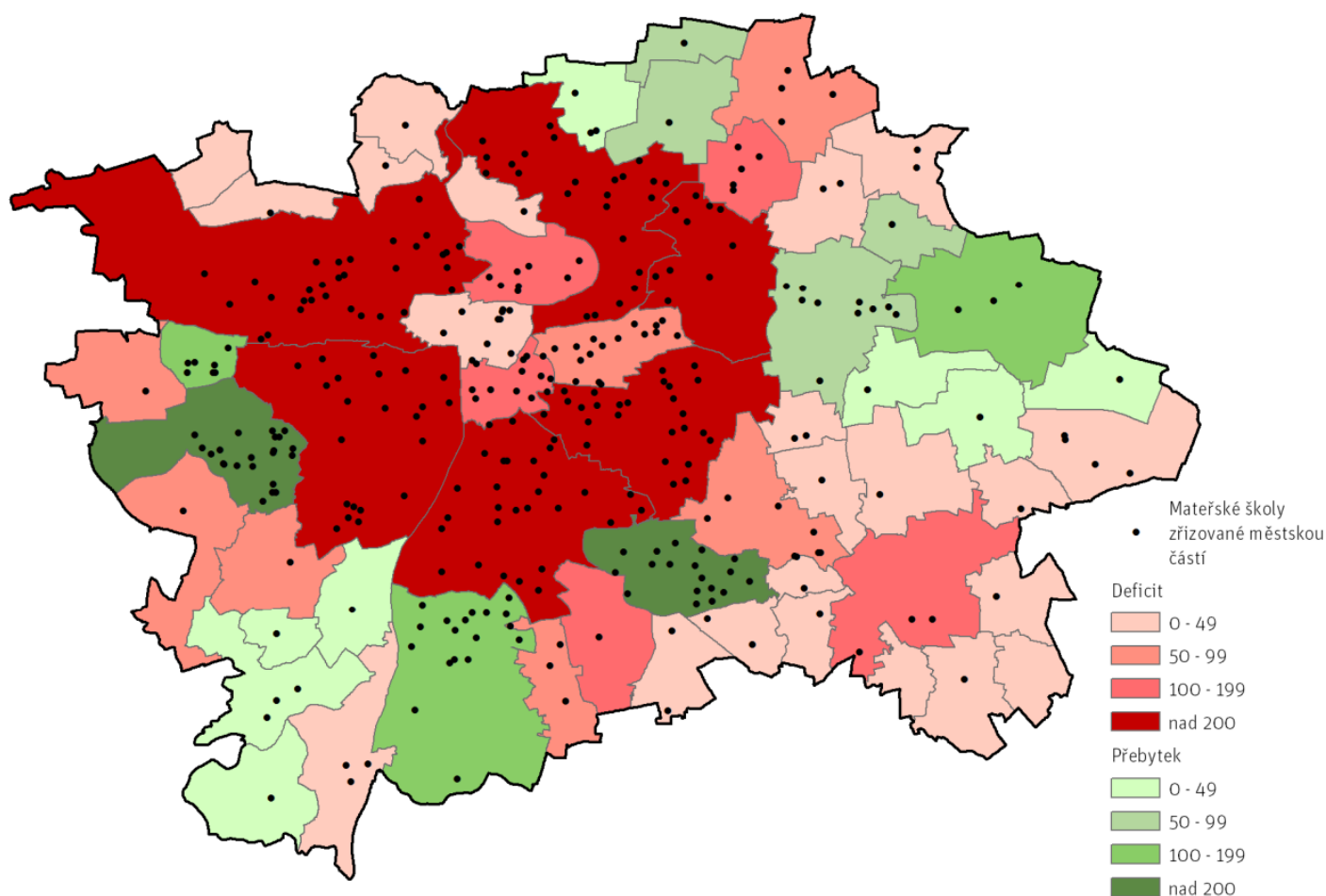
8. Veřejná vybavenost

1. Mateřské školy

Dle analýzy IPR Praha "Analýza infrastrukturních potřeb" je v městské části Praha 11 přebytek míst v mateřských školách > 200. Nejblíže řešenému území jsou školky v ulici Babákova čp. 2149 na sídlišti Roztyly - východ, jenž je detašovaným pracovištěm mateřské školy v ulici Blatenská čp. 2145. Docházková vzdálenost obou mateřských škol je ale cca 800 m ke stanici metra Roztyly a více než kilometr do území bývalého Interlovu, kde se předpokládá největší nárůst obyvatel. V rámci řešení bude proto nutné navrhnout také novou mateřskou školu. V potaz byly brány pouze MŠ zřizované Městskou částí Praha 11.

zdroj: IPR Praha

TEORETICKÁ KAPACITNÍ (NE)DOSTATEČNOST MATEŘSKÝCH ŠKOL ZŘIZOVANÝCH MĚSTSKÝMI ČÁSTMI (2018)

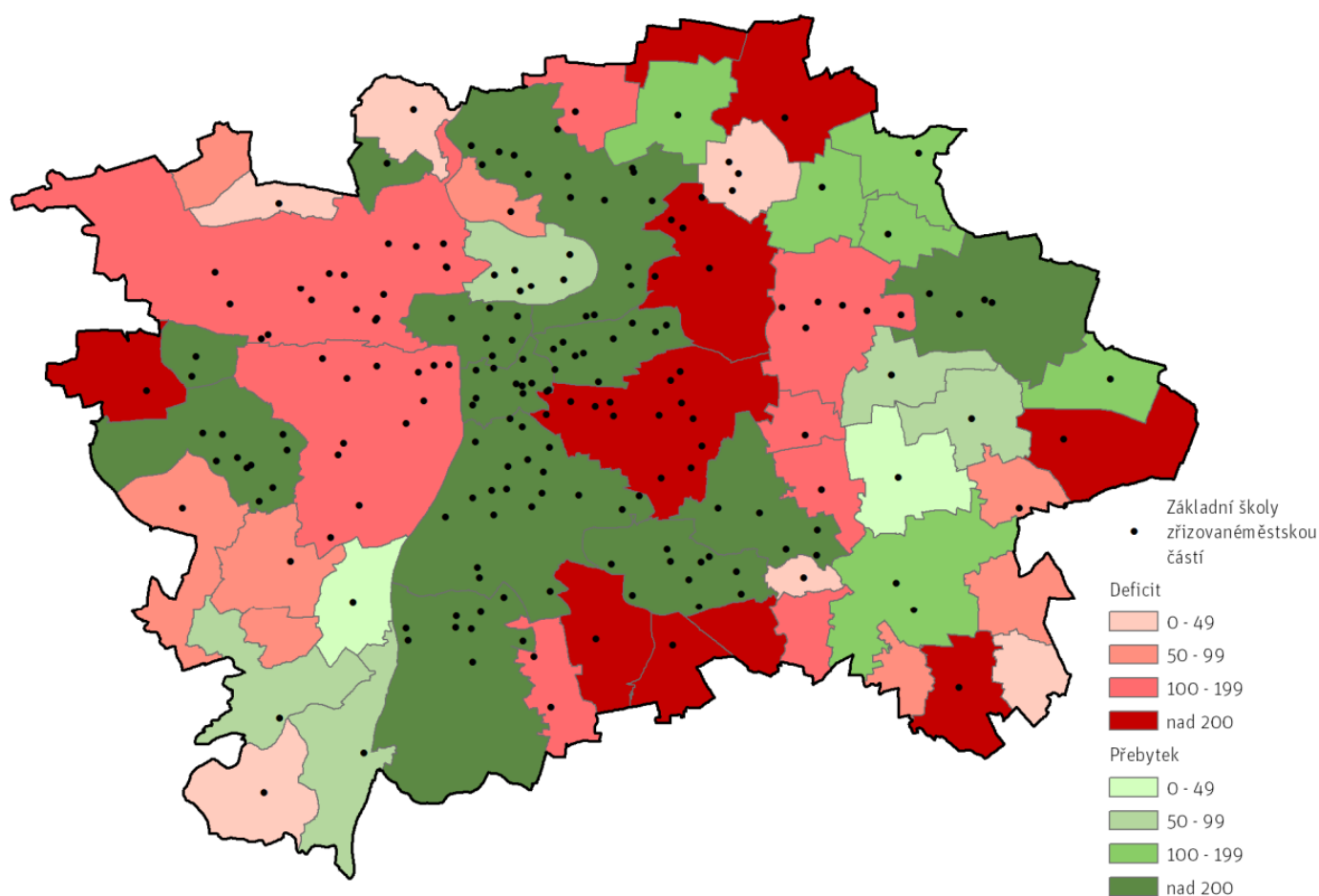


2. Základní školy

Dle analýzy IPR Praha "Analýza infrastrukturních potřeb" je v městské části Praha 11 přebytek míst v základních školách > 200. Nejblíže řešenému území je základní škola na Pošepného náměstí. V ZŠ na Pošepného náměstí není tč. plná kapacita, ale MČ ji využívá jako rezervu kapacit pro oblasti, kde jsou kapacity spádové školy nedostatečné. Docházková vzdálenost je cca 800 m ke stanici metra a cca 1 kilometr do území bývalého Interlovu, kde se předpokládá největší nárůst obyvatel.

zdroj: IPR Praha

TEORETICKÁ KAPACITNÍ (NE)DOSTATEČNOST ZÁKLADNÍCH ŠKOL ZŘÍZOVANÝCH MĚSTSKÝMI ČÁSTMI (2018)



b) Definování a vyhodnocení problémů, příležitostí

První zásadní otázkou je vůbec důvod a forma řešení dané části města. Zde se zadání územní studie tak, jak je vypsáno, jeví nanejvýš správné. Situaci je možné porovnat v kontextu okolních stanic metra linky C, které jako logický středobod dopravních tras mají již svá lokální centra vybudována. Jsou to komerční centra (Vyšehrad, Pankrác, Budějovická, Chodov), stanice na urbanisticky významných místech (Pražského povstání - bez ohledu na současný stav náměstí Hrdinů, Opatov - Háje jako zakončení osy Centrálního parku), přestupní uzly (Kačerov). Cílový charakter okolí metra v Roztylech by zřejmě měl být mixem těchto náplní. Z hlediska komerce je zde ideální dopravní dostupnost kapacitní komunikací a metrem, z hlediska urbanismu je zásadní přítomnost krajinného prvku celoměstského významu (Krčský les) a z hlediska dopravy je zde již fungující důležitý přestupní terminál městských a příměstských linek. Řešené území disponuje velkou nenaplněnou kapacitou a může zde vzniknout plnohodnotné lokální centrum, současný stav je ale spíše souborem pozitiv i negativ výše uvedených náplní. Klady dobré dopravní automobilové dostupnosti jsou zároveň velkou územní bariérou, která je překonatelná pouze na několika místech což silně snižuje atraktivitu lokality, zároveň jsou kapacitní komunikace zdrojem hluku. Ten je velmi silný i na poměrně vzdálené pěšině na jižní hranici řešeného území pod svahem Krčského lesa. Krajina a terénní topografie je obrovskou hodnotou místa, nicméně místy také vytváří bariéry různých výškových úrovní a přestupní terminál s sebou nese problematiku rozlehlých asfaltových ploch.

Vše je nutné vyvážit tak, aby navržené dotvoření městské struktury a regulace vyústili v komerčně zajímavé plochy, kde ale zároveň budou dostatečně velkorysá veřejná prostranství. Nesmírně důležité jsou vztah a vazby na okolí. Území má charakter jakéhosi ostrova mezi různorodými strukturami od kterých je dramaticky odděleno dopravními tepnami. V cílovém stavu by se mělo chovat jako přechodový prvek, uzel, mezi těmito čtvrtěmi a Krčským lesem. Zároveň je nutné, aby navržená regulace směřovala k bariérovým domům, které odcloní hluk z dopravy, který v současnosti dehonestuje potenciálně velice atraktivní plochy rekreace v jižní části území.

Připravovaný Metropolitní plán je zde v zastavitelné části poměrně velkorysý a k šestipodlažní regulaci přidává také možnost 27mí patrových věží, což samozřejmě znamená výrazný zásah do dálkových pohledů. Územní studie musí takto vymezené základní regulativy zpřesnit a nastavit jasná pravidla pro budoucí rozvoj, přičemž je z hlediska jednotného systému plánování města nutné poměrně dogmaticky převzít pravidla pro popis a regulaci v jednotlivých úrovních plánování (zde na úrovni regulačního plánu). Tato metodika je poměrně složitá, oproti standardní podobě územních plánů ale poskytuje komplexní popis města v ploše i prostoru právě s důrazem na provázanost všech souvisejících dokumentů.

Jak již bylo nastíněno výše, v řešeném území jsou zásadní tři otázky:

1. Propojení a vazby na okolí,

Posílení stávajících a hledání dalších bude v tomto případě obtížné, nicméně pro rozvoj lokality a jejich začlenění do organismu města je nezbytné.

Základní hodnotou je bezesporu bezprostřední vazba na Krčský les. Ten začíná svahem nad řešeným územím po celé jižní hraně. Propojení pěšinami a cyklostezkami je dostatečné, jediným místem s horší prostupností je svah pod objektem Koliba. Toto neudržované území je ale malé a nijak zásadně nesnižuje kvalitu lokality z hlediska vazby na významný lesopark.

Podél severozápadní hrany Krčského lesa je ulicí U Michelského lesa lokalita napojena na Krč. Napojení není bezprostřední, vzdálenost od kraje řešeného území ke křižovatce U Krčského nádraží X Vídeňská je téměř kilometr. Nicméně vede klidnou cestou (pomineme-li hluk s Jižní spojky) a je zde i paralelní trasa Krčským lesem cyklotrasou A22. Komunikace U Michelského lesa ale ve stávajícím stavu nevládne větší dopravní zatížení a její rozšíření není pravděpodobné.

Další propojení západním směrem neexistuje z důvodu bariéry Jižní spojky. Překonání Jižní spojky lávkou pro pěší je reálné, nicméně se vzhledem k charakteru navazujících území není prioritní. Bariéry areálů Dopravního podniku a železničního koridoru jsou velmi silné a vyžadují komplexní řešení prostupnosti tímto územím. Realizace lávky ze severozápadní části řešeného území na druhou stranu Jižní spojky ale může být podnětem k řešení tohoto problému, kdy pěší spojnice Roztyly - Krč neexistuje.

Obdobná je situace při severní hraně, kde je bariérou komunikace 5. května, která odděluje území Spořilova. Zde se nabízí realizace nové lávky do ulice Jihozápadní V. Napojení je možné pouze do prostoru záhrádkářské kolonie

na soukromé pozemky, což realizaci značně znesnadňuje. Vzhledem k faktu, že by nově navržená struktura měla sloužit jako centrum širší oblasti, tzn. pro navazující sídelní celky Spořilov a Roztyly, je toto potencilání propojení velmi důležité.

Podél východní hrany řešeného území je bariérou ulice Ryšavého, kterou je bezkolizně možné překonat pouze jedním podchodem. Toto propojení leží na hlavní rozvojové ose v území. Další propojení jsou vzhledem k prudkému svahu u východní hrany ulice Ryšavého hůře definovatelná. Jednoznačně vhodné by ale bylo umožnění úrovňového přechodu z ulice Tomíčkova směrem k ulici Kloboukova, kde se trasa může dělit - strmě vzhůru (s velmi komplikovaným bezbariérovým řešením) přímo do ulice Kloboukova, případně Brehmova a šikmo vzhůru severovýchodním směrem s napojením na stávající pěšiny v hřebeni svahu. Tato trasa by navíc propojila cyklotrasy A222 a A225.

2. Hmotové řešení ve vztahu k okolí - dálkové pohledy,

Vzhledem k dálkovým pohledům je nutné vzít v potaz topografii. Řešené území je spíše zapuštěné vůči okolí, efekt výškových domů zde proto nebude zdaleka takový, jako na Pankrácké pláni. Kompozice věžových částí proto může působit harmonicky a nenásilně upozornit na význam místa i vytvořit jedinečnou identitu lokality.

3. Hmotové řešení ve vztahu k veřejným prostranstvím.

Z hlediska lokality je naopak zapotřebí vhodně vymezit veřejná prostranství, doplnit a akcentovat jejich význam. Dobře navržená regulace zajistí jak kvalitní řešení věžových částí, tak promyšlenou kompozici spodních pater.

PROBLÉMY A HROZBY

A1 Bariéry

Území je velmi výrazně odděleno od okolních sídelních struktur kapacitními komunikacemi. Jejich překonání je v současné situaci možné pouze mimoúrovňovně, což činí tyto trasy vždy náročnější a propojení méně atraktivní. Z hlediska fungování lokality jako součásti provázaného celku s okolím je ale nutné intenzivní propojení, i když může být problém vůbec najít logická místa k napojení právě v těchto okolních lokalitách.

Dalším problémem jsou bariéry uvnitř území. Zde jde především o příkré svahy a valy vzniklé stavbou metra, Jižní spojky a ulice 5. května a násypu středotlakého plynovodu. Svahy jsou místy velmi strmé a převýšení velké. Terénní modelace ale může být naopak využita k přirozenému rozdělení území na menší celky s různými kvalitami a strukturou.

A2 Hluk

Tento problém samozřejmě souvisí s problémem bariér, kdy komunikace jsou zdrojem velkého hluku. V území je hluková zátěž velká a degraduje potenciálně velmi atraktivní charakter ploch u Michelského lesa, které už jsou od zdroje hluku poměrně vzdáleny. Nejmenší hluk je pak za budovou č. pop. 2248 T-Mobile, řešení odclonění hluku bariérovými domy se jeví obecně jako nejúčinnější. Majoritním zdrojem hluku je samozřejmě komunikace 5. května, nicméně nezanedbatelnou hlukovou zátěž vytváří také provoz v ulici Ryšavého.

A3 Tubus metra

Mělké založení metra v této části víceméně znemožňuje jakékoliv stavby v jeho trase a blízkém okolí. Západním směrem od stanice je stropní deska dokonce patrná i v travnatém povrchu.

A4 Technická infrastruktura

V řešeném území je vedeno mnoho tras technické infrastruktury. Především trasa středotlakého plynovodu, teplovodu a dálkové řady kanalizace jsou poměrně nákladně přeložitelné.

A5 Ladem ležící plochy

Jak je patrné i ze schémat ostatních zastávek metra, aby se okolí stanice mohlo stát skutečně centrálním bodem s intenzivním parterem, potřebuje kumulovat poměrně velké objemy staveb bezprostředně ke stanici. Okolí stanice je přesným opakem, kdy vznikají rozsáhlá území bez patřičné údržby. Volné rozlehlé plochy jsou zároveň největší příležitostí.

A6 Stávající způsob využití

Toto se týká především objektu OBI, respektive parkovacích ploch okolo budovy. V současném extenzivním stavu rozlehlá parkoviště nevalí, nicméně v případě dotvoření místa a vzniku intenzivních struktur s městským parterem budou velkým problémem. V těchto místech nebude bez redukce parkovacích ploch možné změnit stávající periferní charakter. Stejný problém představují zpevněné plochy autobusového nádraží.

A7 Budoucí způsob využití

Na příkladech stávajících stanic metra je patrné, že intenzivní využití není obecně platným receptem na dotvoření lokality. Především stanice Chodov ukazuje, že navrhované struktury je nutné udržet v proporcích, které dovolí dostatečně řešit "prostor mezi budovami". Náplň jednotlivých budov musí být vyvážená a pestrá, aby vzniklo plnohodnotné město. Na intenzivní centrum okolo stanice metra musí ale také navazovat přírodní celky, je tedy potřeba stanovit jasnou hranici zástavby.

A8 Topografie terénu

Složitá topografie je nepříjemnost kterou je nutné řešit a může způsobovat problémy s propojováním jednotlivých částí. Na druhou stranu je i složitou topografií možné využít k tvorbě různých prostranství s jedinečnou identitou.

PŘÍLEŽITOSTI A HODNOTY

B1 Ladem ležící plochy

Velkorysost volných ploch a budoucích stavebních parcel je základním předpokladem pro rozvoj. Je zde možnost definovat zcela nové lokální centrum.

B2 Dopravní obslužnost

Výborná dopravní obslužnost zvyšuje atraktivitu celé lokality. Důležité bude také zřízení P+R parkoviště.

B3 Volnočasové aktivity

Bezprostřední návaznost na Krčský les je naprosto jedinečným pozitivem lokality. Nově navržená struktura se mimo jiné musí chovat také jako brána do tohoto celoměstsky významného přírodního prvku. S tím souvisí i využití území, které, zvláště v jihozápadní části, musí nabídnout možnosti volnočasového využití. Běžci, cyklisté, rodiny na výletě, atd. budou tvořit významnou část pohybu v lokalitě.

B4 Budoucí způsob využití

Vzhledem k prostorovým možnostem je možné navrhnout skutečné multifunkční město, ne pouze monofunkční administrativní nebo obchodní centrum.

B5 Topografie terénu

Složitá topografie rozděluje území na několik menších částí se specifickým charakterem. Toho je možné využít při návrhu budoucích struktur a tyto charakteristiky využít k vytvoření jedinečných míst. Rovinaté území mezi stanicí metra a budovami č. pop. 2787 OBI a č. pop. 2248 T-Mobile se nabízí k dobudování jako intenzivní centrum, níže položená část Interlovu jak komornější rezidenční část s možností využití dešťové vody pro napájení vodních prvků. V jižních částech pak mírné svahy k využití volnočasovými prvky.

B6 Brána do lesoparku, propojování okolních struktur

Jak již bylo zmíněno, velmi důležitým úkolem při tvorbě návrhu musí být propojování struktur. Lokalita je prostředníkem mezi sídelními čtvrtěmi a významným lesoparkem. Uspořádání hmot budov a organizace veřejných prostranství musí tento fakt respektovat.