

Vyjádření

VÁŠ DOPIS ZN. ÚMČ P15 16551/2021/KS/JDo

Č. J. IPR 5324/21

VYŘIZUJE / KANCELÁŘ / LINKA

MČ Praha 15

ID) nkybvp5

VĚC **VYJÁDŘENÍ KE KONCEPČNÍM STUDIÍM:**
NOVÉ CENTRUM HOSTIVAŘ A HORNÍ MĚCHOLUPY - VÝCHOD

Nové centrum Hostivař:

Investor: zatím není znám (více investorů)

Objednatel studie: Městská část Praha 15

Autor dokumentace:

Datum dokumentace: bez data

Dotčené pozemky: parc. č. 2773/4, 2779/7, 2772/1 a další v k. ú. Hostivař, Praha 15

Horní Měcholupy – východ:

Investor: zatím není znám (více investorů)

Objednatel studie: Městská část Praha 15

Autor dokumentace:

Datum dokumentace: 12/2020

Dotčené pozemky: parc. č. 535/7, 536/13, 536/11 a další v k. ú. Horní Měcholupy, Praha 15

Vaši žádost jsme obdrželi dne 14. 4. 2021.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen „IPR Praha“) se vyjadřuje předběžně k záměru jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. 1 stavebního zákona. K zastupování jsme zmocněni zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013, ve znění pozdějších změn. IPR Praha k Vaší žádosti vydává toto vyjádření:

KONCEPČNÍ STUDIE NOVÉ CENTRUM HOSTIVAŘPopis studie:

Koncepční studie Nové centrum Hostivař byla pořizována Městskou částí Praha 15. Studie bude sloužit jako podklad pro případnou změnu Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy (dále jen ÚP) s možností následného dopracování studie jako podkladu pro rozhodování v území.

Vyjádření

Hlavním cílem studie bylo prověření rozvojového potenciálu území s přihlédnutím ke všem zásadním vlivům z okolí (např. rozvojová oblast Východní město), tak aby se stalo plnohodnotnou součástí města, poskytovalo kvalitní a udržitelné obytné prostředí pro obyvatele a byl plně využit jeho potenciál dobré dopravní dostupnosti a napojení na přírodní infrastrukturu.

K předložené studii uvádíme následující:

1. Z pohledu celkové urbanistické koncepce je hlavním principem návrhu zahušťování zástavby a vertikality. Vertikalita je zhmotněna 40 podlažní (154 m) výškovou dominantou v ose ulice Švehlova. Domníváme se, že i když je správný princip intenzivního využití ploch v blízkosti přestupního bodu různých dopravních prostředků „Nová Hostivař“ a vytvoření nového centra lokality, navržená dominanta a prostředí, které vytváří, není pro místo adekvátní. Navržený dominantní výškový objekt je žádoucí (nejlépe variantně) hmotově prověřit příp. navrhnout v komornější hmotě. Navržená dominanta se jeví vůči stávající zástavbě v Hostivaři příliš převýšená. Není důvod, aby centrum Hostivaře mělo takto vysokou, solitérní výškovou stavbu, která v tomto urbanizovaném území působí nepřírodně, příliš násilně a osamoceně. I v dohledné budoucnosti se stále bude jednat o lokalitu na okraji města, která nebude zásadně lépe dostupná, než je tomu dnes. Cílem studie je především založení funkčního centra lokálního významu, rozumné využití městských pozemků, propojení velmi fragmentovaného území, zhodnocení jeho potenciálu a vytvoření kvalitních veřejných prostranství. Vytvoření osamocené mrakodrapu však není v souladu s těmito cíli a domníváme se, že takový koncept by mohl v místě spíše posílit jeho roztržitost, neuspořádanost, odcizenost a periferní charakter. Adekvátní hustoty by mělo být v této lokalitě dosahováno spíše nižší kompaktní zástavbou s promyšleně řešenou hierarchií veřejných prostranství a lidským měřítkem. Tyto cíle jsou ve studii celkem správně pojmenovány, avšak jejich naplnění je problematické. Zástavba centra oblasti Nová Hostivař v místě dnešní tramvajové smyčky je navržena právě opačným způsobem, než na základě výše uvedených principů – vytváří objekty specifických tvarů s tyčící se hmotou mrakodrapu a ponechává okolní plochy jako zbytkové. Doporučujeme vytvořit v místě návrh veřejného prostranství, který bude respektovat vztahy a pohyby v území, oslunění, vytvářet důstojné prostředí s lidským měřítkem. Budovy budou tvořit jeho okraje ve vhodné proporci, jejich parter bude komunikovat s vnějškem. Návrh hmot a prostorů by měl také souznít s využitím budov, avšak to z dokumentace není patrné. Studie v nadbytečném detailu definuje tvary nových objektů. Měla by se soustředit spíše na limity – vymezení veřejných prostranství, určení jejich charakteru, stanovení stavebních a uličních čar, výšek a hmoty. Detailní ztvárnění objektů by mělo být předmětem navazujících architektonických úkolů. Síť veřejných prostranství vymezená fasádami domů by měla být vůdčím organizačním principem návrhu.
2. Je vhodné zvážit možnost přestavby prostranství před nádražím Praha – Hostivař (v návrhu plocha ZMK-2), zvažovat jeho možnou zástavbu v souvislosti se sousedními plochami A a B podél trati. Předprostor nádraží v současnosti není řešen dostatečně kvalitně, přestože je poměrně nový. Jeho charakter je periferní, po dostavbě se ocitne v úplně novém kontextu, což je v návrhu vhodné zohlednit.

Vyjádření

Do řešeného území by měla být zahrnuta i ulice Hornoměcholupská s okolím v celé své délce až po východní okraj území. To nejlépe v návaznosti na druhou předkládanou studii „Horní Měcholupy – východ“ spolu s řešením jejího charakteru. Jedná se o významné veřejné prostranství oblasti, stejně jako ulice Švehlova, kterou se studie také podrobněji nezabývá. Profily ulic Švehlova a Hornoměcholupská by měla studie rozhodně obsahovat. Podél ulic by měla být zakládána stromořadí.

Úvaha o dostavbě dalších objektů v prostoru Maratova náměstí je opodstatněná, avšak měla by vznikat na základě analýzy a nové definice veřejných prostranství, včetně ulice Švehlova, nikoliv jen jako doplnění objektů do současně volných ploch. Zástavba prostoru dnešního zahradnictví těsně u ulice Švehlova je diskutabilní. U zobrazených navrhovaných uličních profilů je třeba rozšířit chodníky – šířka 2,5 m je v daném kontextu nedostačující – naopak je možné zúžit jízdní pruhy.

V návrhu by měl být posílen a pospojován princip přírodních vazeb – zelená osa podél ulice Švehlova, Průmyslová a železniční trati má být spojitá a napojená přirozeně na plochy Hostivařského lesoparku a údolí Botiče, nejspíše přes náměstí Marata i oblast kolem obchodu Lidl na ulici Hornoměcholupská, která již není součástí řešeného území.

Umístění mateřské školy v ulici Kozmíkova, v zatáčce ulice Švehlova, není vhodné. Měla by sloužit zejména obyvatelům řešeného území, je však umístěna na jeho okraji se špatnou přístupností.

Návrh budov na místě OC Taškent není úplně vhodný. Na každém nároží je navržen jinak velký a jinak tvarovaný dům, jenž nevychází z principů tohoto sídliště. Podle analýz je jasně vidět, že jsou na sídlišti 3 úrovně, kdy nejvyšší jsou bytové solitéry u centra a na okrajích, pak trochu menší deskové domy a nízká vybavenost. I ve vizualizacích je vidět, že to je hodně hmotné a vypadá to v rámci sídliště nekontextuálně.

3. Lokalita v přímé návaznosti na zastávku linky S představuje z pohledu městského investora potenciál pro vytvoření kompaktního lokálního centra. Tato vize je ve studii deklarována a řešena umístěním novostavby výškové budovy v místě rušené tramvajové smyčky.

Tvarové řešení bloku v místě tramvajové smyčky, v jádru řešeného území, potvrzuje stávající dopravní charakter ulice Průmyslová a neumožňuje tvorbu kvalitních pobytových veřejných prostranství. Naopak vytváří zbytkové plochy mezi zadními hranami umístovaných objektů a automobilovými komunikacemi.

Koncepcí je doplněna o velkorysé plochy zeleně bez bližšího určení jejich charakteru a zvážení nákladů na jejich údržbu. Jejich umístění je zdůvodněno koncepcí zelené osy, která znemožňuje zástavbu stávajícího golfového hřiště ležícího dnes v ploše OV a značně omezuje svou šíří možnosti kompaktní zástavby navazující na železniční zastávku.

Stejná připomínka platí ve vztahu k úpravám návrhu Metropolitního plánu, který předpokládá umístění městských parků v rámci transformačních ploch. Zde konkrétně na 10 % z plochy transformačního území, oproti bezmála 50% navrženým v předkládané studii.

Pokud dojde ke zrušení mimoúrovňového křížení TT a silnice, je možné s ohledem na hlukové poměry uvažovat o zakomponování ulice Průmyslová, jako městské třídy, do nové koncepce uspořádání území a doplnit zástavbu v oblouku, který tato ulice vytváří. V návrhu Metropolitního plánu je tato plocha definována jako zastavitelná.

Vyjádření

4. Obecně studie nevyhovuje požadavkům hl. m. Prahy na charakter zástavby na pozemcích v jejím vlastnictví definovaných v dokumentu „*Směrnice pro vytvoření zadání investora pro městskou bytovou výstavbu hl. m. Prahy*“.
5. Z pohledu dopravy k navrženému koncepčnímu principu výhledového uspořádání dopravní infrastruktury v řešeném území nemáme zásadní připomínky.
Návrh nepředpokládá realizaci výhledové komunikace souběžné s jižním okrajem železniční tratě Praha – Benešov, která je v platném ÚP vyjádřena plochou územní rezervy a měla propojit ulici Hornoměřolupská s ulicí Plukovníka Mráze. Její zrušení je v takovém případě třeba zahrnout do návrhu změnového výkresu, který je v přílohách studie doložen.
V navrženém změnovém výkresu nesouhlasíme se zařazením vymezených úseků vybrané komunikační sítě do skupiny sběrných komunikací městského významu, doporučujeme je zařadit do skupiny S4 (ostatní dopravně významné komunikace) a slepý úsek komunikace S2 (v prodloužení ul. Plukovníka Mráze východním směrem) zařadit do plochy DU (urbanisticky významné plochy a dopravní spojení, veřejná prostranství).
6. Z pohledu zelené infrastruktury je třeba se zaměřit na vznik krajinářských úprav, které budou odpovídat významu místa a současně se zaměřit na prostupnost území. V rámci rozvojových ploch postrádáme informaci ohledně koeficientů zeleně. Tyto bilance je třeba k návrhu doložit. Ve studii je nutné okomentovat celoměstský systém zeleně, který je vymezený v platném ÚP. Je třeba řešit návaznosti nově vzniklých ploch na okolí, a to i s přihlédnutím k návrhu *Metropolitního plánu*, kde část území je součástí krajinného rozhraní. V rámci ulic doporučujeme zvážit další doplnění o stromořadí. V návrhu je dále nutné zaměřit se na významné krajinné propojení zejména ve vztahu na Hostivařský lesopark. Kapitola Zelená infrastruktura je nutné dopracovat. Pro další stupně projektové dokumentace doporučujeme spolupracovat nadále s krajinářským architektem na organickém zapojení do okolí, využívání dešťových vod pro vegetaci a vhodnou volbu konkrétních materiálů a detailů povrchů veřejných prostranství.
7. Z pohledu akustického posouzení není posouzení stávající a výhledové situace zpracováno na základě modelu (akustické studie). Nelze souhlasit s tvrzením, že změna akustické situace bude nulová či minimální s odkazem na hypotetickou konstrukci o zvyšujícím se počtu elektromobilů.
Stav po realizace centra bude znamenat nárůst intenzit dopravy a tím i zvýšení hlukové zátěže. Domněnka, že zvýšením intenzit dojde k poklesu hluku je klamná.
Umístění obytných budov (plocha OV) do blízkosti železnice jako bariérové objekty není vhodné. Dpporučujeme navrhnout primárně kancelářské a komerční objekty (funkční plocha SV), které nejsou určeny pro bydlení. V rámci budoucích územních řízení budou muset být jednotlivé objekty podrobně posouzeny z akustického hlediska a je možné, že dojde k výrazným změnám právě proto, že návrh studie nebyl dostatečně akusticky prověřen a výsledek nebude v souladu s řešením navrženým ve studii.
8. Z pohledu ZPF nemáme k řešení připomínky.
9. Z hlediska kvality ovzduší bude zřejmě největším problémem automobilová dopravní obsluha související s navrhovanými funkcemi, případně s parkovištěm P+R. Z hlediska ochrany obyvatel před negativními vlivy

Vyjádření

hluku bude největším jeho zdrojem kromě automobilové dopravní obsluhy a případného parkoviště P+R také rozvoj kolejové dopravy, a to jak železniční, tak i tramvajové.

Předložená studie se nezabývá hygienickými aspekty navrhovaného rozvoje v předmětné oblasti. Není tedy jasné, jakým způsobem se záměry ve studii formulované promítnou do výsledné kvality ovzduší v území a hlukového zatížení stávajících i výhledově zde žijících obyvatel. Z údajů o připravovaných záměrech lze odhadnout, že v důsledku vyvolané dopravy dojde k zatížení území jejími negativními vlivy.

Pokud studie bude podkladem pro změny ÚP, lze očekávat, že problémy související s kvalitou prostředí budou řešeny v rámci vyhodnocení vlivu na udržitelný rozvoj území u těch změn ÚP, kde bude příslušný úřad VVURÚ požadovat. Pro eventuální projednávání studie a její prezentaci veřejnosti by zhodnocení navrženého řešení na kvalitu prostředí v území určitě prospělo. Otázky kvality prostředí je proto třeba dopracovat.

10. Z pohledu sítí technické infrastruktury je ve studii podrobně řešeno napojení na síť společnosti [REDAKCE]. Doporučujeme do studie doplnit síť ostatních provozovatelů [REDAKCE], kteří poskytují služby elektronických komunikací v řešeném území.
11. V rámci podrobnosti koncepční studie je zásobování vodou zpracováno dostatečně, ale z koncepčního hlediska chybí ve studiích vyhodnocení stávajících deficitů technické infrastruktury zejména v oblasti zásobování vodou (oblast se nachází v zásobním pásmu vodojemu Kozinec, který má omezenou kapacitu). Požadujeme doplnit vyhodnocení deficitů v oblasti zásobování vodou.

Předloženou koncepční studii „Nové centrum Hostivař“ chápeme primárně jako výchozí podklad pro rozvoj předmětného území, který komplexně prověří rozvojové možnosti a navrhované změny ÚP v kontextu celého řešeného území. Předložená koncepční studie může po dopracování na parametry územní studie sloužit jako podklad pro rozhodování v území.

Na základě výše popsaných výhrad je nutné shrnout, že i když studie obsahuje nedostatky, na druhou stranu dává základ k novému a podrobnějšímu definování nového zadání: problémů území, rozsahu řešeného území, témat k řešení. Doporučujeme proto další fázi jejího přepracování, nebo lépe zadání nové studie. Jedná se o důležité území se značným potenciálem, a proto se vyplatí investovat do kvalitní přípravy jeho rozvoje. V tomto případě je také možné zvážit hledání vhodného řešení území nebo jeho jasně definované součásti – především Centra Nové Hostivaře – formou architektonicko-urbanistické soutěže o návrh.

Vyjádření

KONCEPČNÍ STUDIE HORNÍ MĚCHOLUPY – VÝCHOD

Popis záměru:

Koncepční studie „Horní Měcholupy – východ“ byla pořizována Městskou částí Praha 15 a primárně má sloužit jako koncepční podklad pro rozvoj území, zejména i proto, že v území probíhá více změn platného územního plánu.

Studie měla prověřit všechny změny v souhrnu spolu s nově navrhovanými funkcemi, kapacitami a charakterem zástavby jak ve spádovém území, tak i s vazbami na okolí.

Hlavním cílem bylo prověřit možný rozvojový potenciál území (kapacity) s přihlédnutím ke všem zásadním vlivům jak okolním, tak i vnitřním (změny ÚP) a případně navrhnout možná řešení.

K předložené studii uvádíme následující:

1. Z pohledu urbanisticko architektonické koncepce a veřejných prostranství je přístup ke zpracování studie adekvátní, přehledný a přináší požadované výsledky. Přínosné je zařazení kapitol socioekonomického a realitního kontextu do analytické části studie. Studie poskytuje přehledné vyhodnocení podkladů a předkládá tak jasné zdůvodnění navazujícího návrhu. Principy návrhu považuji za správné a odpovídající vyhodnocení vstupních informací a reálným možnostem řešení.

Pro další fáze prověřování doporučujeme:

1. A. Území nové zástavby severně od Javorové čtvrti – doporučujeme zvážit přirozenější polohu propojení pro severojižní pohyb územím a podle toho upravit tvar bloků.
1. B. Javorová čtvrť – v analytické části je konstatováno, že je ve středu této čtvrti přerušeno přirozené napojení ulice Veronské osy na zemní val. Kvůli vlastnickým vztahům (SVJ) je však obtížná změna. Měl by tedy být popsán problém a princip jeho možného řešení.
1. C. Pole jižně od Javorové čtvrti – z dobrých důvodů je tato oblast ponechána jako pole, s vložením prvku okružní rekreační trasy. Domníváme se, že v území je potenciál pěších rekreačních propojení i jižním směrem a bylo by přínosné vést přes tudy polní cestu navázanou na další trasy směrem na Pitkovickou stráň.
1. D. Nová čtvrť severně od železniční stanice – navržená struktura území je v principu přijatelná, nicméně lokalita má velký potenciál vytvoření kvalitní obytné čtvrti a je možné si představit v další fázi i jiné vymezení veřejných prostranství a stavebních a nestavebních bloků, které budou nabízet určitou nadstandardní hodnotu. Návrh lze chápat jako zadání, do dalších fází doporučujeme regulaci tohoto území zpracovat v podrobnějším návrhu soustředěném na tuto oblast, který plně prověří jeho možnosti a navrhne skutečně atraktivní obytné prostředí. Tento návrh by neměl být pevně vázán již navrženou regulací.
1. E. Hornoměcholupská ulice – studie navrhuje nový uliční profil, který přináší mnohem kvalitnější prostředí oproti současnosti. Návrh je možné využít i pro části ulice, které jsou mimo řešené území, včetně území řešené výše komentovanou studií “Nové centrum Hostivař”.

Vyjádření

2. Doplnění zástavby v docházkové vzdálenosti od železniční stanice považujeme z pohledu městského investora za vhodné řešení, podobně jako další doplňované objekty v řešeném území. Studie neumísťuje nové objekty na pozemky ve vlastnictví hl. m. Prahy.

Ke zvážení je doplnění zástavby v místě parkoviště podél jižní části ulice Hornoměcholupská. V případě vyřešení umístění odpovídajícího počtu parkovacích stání do méně prostorově náročných objektů, případně pod nově umísťovanou zástavbu, mohou povrchová parkoviště představovat potenciál pro doplnění bytové zástavby.

3. Z hlediska dopravy k předloženému návrhu koncepční studie uvádíme:

Řešené území na rozhraní několika městských částí (Petrovic, Uhříněvsi, Horních a Dolních Měcholup) má z dlouhodobého hlediska potenciál k dalšímu rozvoji vlivem skutečnosti, že ve spádové oblasti a částečně i v řešeném území dojde k významným investicím do dopravní infrastruktury, které toto území ztraktivní. V souvislosti s dokončovanou modernizací významné železniční tratě Praha – Benešov v úseku Vršovice – Hostivař dojde prostřednictvím železniční zastávky Praha – Horní Měcholupy ke zkvalitnění železniční dopravy pro dopravní vztahy do/z centra Prahy a očekávanému zvýšení zájmu o železniční dopravu v této relaci pro vnitroměstské vztahy. Z hlediska širších vztahů dojde v příštích letech k doplnění komunikační sítě výstavbou tzv. Hostivařské spojky (propojení Kutnohorská/Přátelství – Pražský okruh, východní obchvat Dolních Měcholup, propojení Kutnohorská – Průmyslová), tento soubor staveb ztraktivní dopravní vazby na Pražský okruh apod.

3.A. V kontextu výše uvedených skutečností považujeme navržený princip uspořádání uliční sítě v řešeném území za přijatelný.

3.B. Doplnění obchvatové komunikace podél západního okraje areálu Metrans o nové uliční propojení s mostním objektem nad železniční tratí Praha-Benešov, které propojí obchvat Měcholup s ulicí Přátelství přispěje k žádoucímu snížení dopravního zatížení ulice K Měcholupům a zejména snížení nepříznivých vlivů dopravy vůči obytné zástavbě v dané oblasti. Nové komunikační propojení s mostním objektem přes železniční trať Praha – Benešov je vhodné doložit podrobnějším řešením, bude třeba upřesnit, jaký vliv toto řešení má na vnitřní provozní režim stávajícího areálu Metrans.

3.C. Navržené úpravy u železniční zastávky Praha – Horní Měcholupy s novou lávkou nad železniční tratí přispějí též ke zmírnění bariérového efektu železniční tratě a ke zlepšení dostupnosti této zastávky z okolního území. Úpravy v prostoru uvedené železniční zastávky i v jejím okolí bude třeba v další fázi ještě upřesnit a optimalizovat.

3.D. V koncepční studii se navrhuje uspořádání výhledové komunikační sítě obsahující úpravy v jižní části Dolních Měcholup. Zde upozorňujeme na odchylky vůči návrhu, který je obsažen ve zpracovávané DÚR řešící obchvat Dolních Měcholup. Propojení stávajících komunikací na východ od obchvatu Dolních Měcholup pro IAD se předpokládá využití ulice K Dubečku, která vytvoří s obchvatem Dolních Měcholup průsečnou křižovatku. Řešení dle DÚR na obchvat Dolních Měcholup je třeba zohlednit.

3.E. K ověření prostorového řešení je žádoucí alespoň v místech mimoúrovňových křížení a tam, kde dochází k významnějším výškovým změnám, doplnit v řezech nebo situacích výškové kóty.

Vyjádření

- 3.F. Návrh tramvajové tratě ve středním pásu vozovky v ulici Hornoměřolupská je pro celkovou budoucí podobu Hornoměřolupské ulice jako městské třídy přijatelný, předpokládáme, že jednotlivé detaily řešení budou předmětem podrobnější dokumentace. V přílohách příčných řezů je v úseku Hornoměřolupské ulice tramvajové těleso někdy nad niveletou jízdních pásů, někdy pod niveletou jízdních pásů. Není jasný důvod tohoto řešení.
- 3.G. V koncepční studii se uvádí, že tramvajová trať v Hornoměřolupské ulici je obsažena v územně plánovací dokumentaci. Je třeba tuto informaci upřesnit, protože v platném ÚP obsažena není.
- 3.H. Rozčlenění parkoviště P+R u železniční zastávky Horní Měcholupy na dvě samostatná parkoviště P+R vnímáme jako nevhodné s ohledem na provozní náročnost (při takovém řešení je vyšší).
- 3.I. Cyklistickou trasu v koridoru přeložky Hornoměřolupské ulice je žádoucí řešit tak, aby byla od vozovky uvedené komunikace oddělena bočním dělicím pásem se stromořadím. Vyznačení cyklistických tras v dopravní situaci řešeného území s přihlédnutím ke *Generelu cyklistické dopravy* je třeba upřesnit – chybí např. vyjádření úseku cyklistické trasy v koridoru přeložky ul. Hornoměřolupské (obchvatu Horních Měcholup). Mezi výkresy lokality severního území za železnicí je obsažen zákres cyklistické trasy křižující Kutnohorskou ulici v mezikřižovatkovém úseku Kutnohorská – K Měcholupům a Kutnohorská – U Zastávky. Takové řešení je nevhodné a nedořešené v širších souvislostech. Vhodné podmínky pro cyklistický provoz bude třeba zajistit i na budoucím novém přemostění mezi obchvatem Horních Měcholup a ulicí Přátelství. Obecně platí, že vytváření příznivých podmínek pro cyklistickou dopravu je třeba v rámci navazujících dokumentací sledovat v celé komunikační síti přiměřeně významu jednotlivých komunikací.
- 3.J. Ke studii je pro přehlednost žádoucí doplnit přehlednou celkovou tabulku návrhu dopravy v klidu sumárně za všechny lokality v řešeném území. Žádoucí je doložit též orientační výpočet předpokládaného rozsahu vyvolané automobilové dopravy. Tyto údaje budou sloužit pro zpracování DIP výhledového zatížení komunikační sítě pro období naplnění platného ÚP se zohledněním návrhu koncepční studie.
4. Z pohledu zelené infrastruktury nemáme ke studii připomínky.
5. Z pohledu ZPF navržené řešení není problematické, případné zábery ZPF jsou z našeho pohledu zdůvodnitelné.
6. Z akustického pohledu se jako problematická část jeví lokalita Severní území za železnicí. Obytné domy jsou situovány do kontaktu s P+R a jsou obklopené nerušící výrobou, tedy se zdroji hluku z dopravy. Splnění hygienických limitů je pak na stavebníkovi a je zde možný rozpor s koncepčními dokumenty tvorby veřejného prostoru a *Pražských stavebních předpisů* v souvislosti s nutností přijmout protihluková opatření, např. protihlukové clony.
7. Z pohledu sítí ve studii není řešena problematika elektronických komunikací. V území vedou optické kabely, které je potřeba doplnit do „Výkresu technické infrastruktury“.
- Dokumentace dále neobsahuje v textové ani grafické části návrh distribučních sítí (pro energetiku), vč. bilance potřeb navrhované zástavby. Je třeba je doplnit.
- Návrh plynofikace je nutno zkoordinovat s řešením, které je součástí zpracovávané změny ÚP Z 3802/29 (navrhujeme převzít řešení Z 3802/29).

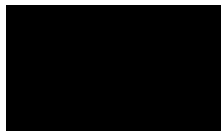
Vyjádření

OBECNĚ UVÁDÍME K OBĚMA STUDIÍM:

1. U obou studií oceňujeme řešení hospodaření s dešťovou vodou a prvky modro-zelené infrastruktury.
2. V rámci podrobnosti koncepčních studií je zásobování vodou zpracováno dostatečně, ale z koncepčního hlediska chybí ve studiích vyhodnocení stávajících deficitů technické infrastruktury zejména v oblasti zásobování vodou (oblast se nachází v zásobním pásmu vodojemu Kozinec, který má omezenou kapacitu). Je třeba doplnit vyhodnocení deficitů v oblasti zásobování vodou.

V případě potřeby jsme připraveni celou problematiku konzultovat na našem pracovišti.

S pozdravem



MGR. ONDŘEJ BOHÁČ
– ředitel

ROZDĚLOVNÍK:

- 1. Adresát
- 2. IPR Praha – KPU
- 3. IPR Praha – KDÍ
- 4. IPR Praha – KTI
- 5. IPR Praha – KZI
- 6. IPR Praha – spisovna + spis