

II. NÁVRHOVÁ ČÁST

A. POPIS A ZDŮVODNĚNÍ NÁVRHU

CELKOVÁ KONCEPCE

Územní studie vychází z předpokladu dalšího rozvoje ZEVO Malešice, dále jen ZEVO, jež zaujímá význačný díl z rozlohy území. Naší snahou je využít příležitosti, tzn. přítomnosti spalovny a naplnit řešené území funkcemi v souladu s myšlenkou „**WASTE-TO-ENERGY**“. Studie podporuje vytvoření moderního, soběstačného areálu, kde dojde k důkladnému třídění odpadu a jeho následnému ekologickému zpracování na místě, bez nutnosti další zátěže způsobované automobilovou dopravou. Z tohoto důvodu navrhujeme napojení areálu na městský systém kolejové dopravy – tramvaje tak, aby převážnou část svozu odpadu převzala v dnešní době vyvíjená CARGO tramvaj. Svoz tramvají bude prováděn v nočních hodinách a bude využívat překladišť na konečných jednotlivých linek na okraji města. Tramvaj bude zároveň sloužit pro odvoz produkce zpět na překladiště. Jelikož se v dnešních dnech jedná spíše o vizionářské řešení, je ponechána i možnost napojení ZEVO na železniční vlečku.

Aby mohlo dojít k naplnění základní myšlenky, bylo by důležité areál propojit i s dalšími bloky v území. Ty mohou využívat zbytkové teplo, elektřinu i další produkty či energetická média vyrobená při zpracování odpadu. Tím by vznikla částečně soběstačná oblast s minimální závislostí na technické infrastruktuře. Podstatným faktorem ovšem zůstává, aby území bylo doplněno funkcemi, které tohoto potenciálu využijí. V rámci areálu je možné uvažovat s výstavbou produkčních skleníků, při východním okraji funkční plochy VN a TVO, jejich náplní by bylo i posílení hranice mezi průmyslovou a možnou „občanskou“ oblastí. Navazující pozemky jsou pak vhodné pro objekty s vysokou potřebou energií v průběhu celého roku. Na ZEVO navazuje i areál stávající cihelny, kde se rovněž nabízí využití zbytkového tepla. S ohledem na teplotu potřebnou při pálení cihel však bude nutné systém doplnit navazující technologií.

Jako významný krajinný prvek ponecháváme stávající rybník, byť se po dobu probíhající těžby bude uplatňovat pouze vizuálně (zůstane součástí dobývacího prostoru). Důležitým krokem je navýšení prostupnosti území, vytvoření nové uliční sítě a protažení stávajících komunikací tak, aby došlo k zapojení oblasti do stávající městské struktury. S tím přímo souvisí přemostění Štěrboholské spojky, protažení tramvajové tratě do území a vytvoření pěších a cyklotras tras ve směru Štěrboholy – Jahodnice.

Urbanistický návrh je koncipován tak, aby i v případě nenaplnění myšlenky byla předložená studie a změna územního plánu smysluplná. Tzn., že členění oblasti a funkční plochy volíme tak, aby jejich využití nebylo odkázáno pouze na propojení se ZEVO, ale aby mohlo dojít k transformaci území převážně ruderního charakteru na součást širší průmyslové oblasti Strašnic, Malešic a Hostivaře s cílem využít výhodnou geografickou polohu ve vztahu k městu a s výtečným napojením místa na stávající dopravní infrastrukturu.

STRUKTURA ÚZEMÍ

Převážná část řešeného území má v současné době ruderní charakter a je vesměs bez využití. Studie tak navrhuje zcela novou kompozici, která vychází z definovaných územních vazeb.

Využití potenciálu území

Z příležitostí uvedených v analytické části se jako nejvýznamnější jeví potenciál, který představuje areál ZEVO Malešice. Studie tak zapojuje pomocí myšlenek „**WASTE-TO-ENERGY**“ téměř celou lokalitu do jednotné koncepce moderního, soběstačného areálu na ekologickou likvidaci odpadu. Území dělí na čistě průmyslovou část a část „občanskou“, která může plně využívat energií vzniklých při zpracování odpadu. Díky nízkým energetickým



nákladům tak vznikají ideální podmínky pro situování staveb občanské vybavenosti, případně nerušící výroby s vysokými energetickými nároky, jejichž umístění na jiných místech Prahy nemůže být konkurenceschopné. Zbývá část oblasti je pak ponechána těžbě a zpracování nerostného bohatství resp. obchodu.

Napojení na ZEVO a popisovanou „energetickou koncepci“ však nesmí být bráno jako podmínka pro využití, ale pouze jako možná přidaná hodnota.

Prostupnost území

Zajištění prostupnosti území, které v současné době zcela chybí, je jedním z důležitých cílů předmětné studie. Hlavní dopravní vazby jsou navrženy nově budovanou (prodlouženou) ulicí U Technoplynu, která propojí komunikace Průmyslová a Nedokončená a vytvořením nového sjezdu ze Štěrboholské spojky směrem do ulice Zamenhofova. Díky plánovanému mostu a stávajícímu napojení u benzinové stanice tak vznikne plnohodnotný sjezd, který uleví mimoúrovňovému křížení s Průmyslovou ulicí a pohodlně zpřístupní stávající obchodní stavby i centrum Štěrbohol. Na hlavní dopravní vazby pak navazuje standardní městská cestní síť.

V rámci prvotního konceptu studie uvažovala se zakrytím Štěrboholské spojky na jihovýchodě řešeného území. Toto se ovšem ukázalo jako nežádoucí v rámci připomínek městské části. Přesto se domníváme, že pohodlná pěší vazba mezi jednotlivými částmi Štěrbohol může zajistit lukrativnější využití zejména jihovýchodních pozemků a ponecháváme v návrhu pěší lávku v ose navazujících cest. O její realizaci bude možné rozhodnout, až na základě znalosti skutečného využití daných ploch.

Vazba na okolí

Studie usiluje o zapojení zájmové oblasti do organismu města. Navrhovaná struktura zástavby stanovuje maximální podíl zastavěnosti bloku a volnou stavební čáru. Tu volíme s ohledem na možné způsoby využití území od nerušící výroby, skladů a skladovacích ploch až po administrativní komplexy. Volná stavební čára nám umožní nefixovat budoucí zástavbu limity, které jsou funkční pouze pro jeden druh využití území. Vytyčená uliční síť propojuje kompozici sítě navazující a vytváří přehledný městský celek. Výšková a funkční regulace respektuje strukturu okolí.

Atraktivita území

Předmětné území je obklopeno komunikací městského okruhu a průmyslovou zónou. Jeho součástí jsou stavby spalovny Malešice, Fashion Areny a dále rozsáhlé ložiskové území cihlářské hlíny včetně zpracovatelského závodu. Významným krajinným prvkem v území je stávající rybník, který je však jako součást dobývacího prostoru nepřístupný.

Podstatným krokem je tedy nalezení takové funkce, která bude vycházet ze stávajících územních vazeb a zároveň uspokojí potřebu zvýšení atraktivity dané oblasti. Převážná část lokality je v návrhu věnována koncepci moderního, soběstačného areálu na ekologickou likvidaci odpadu, kdy významným přínosem bude vysoká produkce zbytkových energií. Tím dochází k vytvoření bezkonkurenčního prostředí pro možné umístění občanské vybavenosti, případně nerušící výroby s velkými energetickými nároky v průběhu celého roku. Parter v těchto oblastech musí být koncipován s vysokou obytnou kvalitou, přímou návazností na veřejná prostranství, přátelský pro pěší a pro cyklisty tak, aby nedošlo k vytvoření další části „mrtvé“ a do města nezapojené průmyslové oblasti.

Zvýšení atraktivity území je rovněž možné zajistit zlepšením dopravní dostupnosti hromadné i individuální dopravy, včetně pěších a cyklistických vazeb. K tomuto účelu je navržen nový sjezd ze Štěrboholské spojky s navazujícím parkovacím domem, prodloužení tramvajové tratě do území a přemostění Štěrboholské spojky. Jako součást lokality dále



podporujeme vznik environmentálního informačního centra, které by mělo mít za cíl prezentaci myšlenky „WASTE-TO-ENERGY“.

Protážení tramvajové tratě

S ohledem na předpoklad svozu odpadu do spalovny CARGO tramvají navrhujeme prodloužení plánované tramvajové tratě Ústřední dílny DP – Štěrboholy. Trať povede dále přes nové přemostění při odbočce z komunikace Zamenhofova a bude zavedena do areálu ZEVO, kde navrhujeme kapacitní překladiště. V případě prodloužení tratě z důvodů CARGO se nabízí možnost využití tratě i v systému městské hromadné dopravy, zvýšení atraktivity území severně od Štěrboholské spojky a plnému využití investice. Nové blokové obratiště pak navrhujeme v rámci stavebního bloku B06, na které navazuje nově vymezené veřejné prostranství. Přesná pozice a tvar obratiště budou podrobněji řešeny v dalších stupních projektové dokumentace.

VYUŽITÍ ÚZEMÍ

Řešené území je ve stávajícím Územním plánu hl. m. Prahy, dále jen Územní plán, převážně určené jako lokalita pro těžbu surovin s územní rezervou. Převážná část je dotčena stavební uzávěrou. Studie pracuje se zcela novou koncepcí využití území, která se ale nemůže stát podmínkou pro využití jednotlivých částí. Je nezbytné ji chápat jako námět na vyšší zhodnocení potenciálu místa. Návrh je koncipován tak, aby i v případě nenaplnění hlavní myšlenky, bylo využití území smysluplné.

Stavební bloky, vymezené na severozápadě území, umožňují vytvoření samostatného areálu ZEVO, kde budou umístěny objekty a technologie pro další zpracování a recyklaci odpadu. V případě, kdy dojde k vytvoření uzavřeného areálu, nemusí být respektovány navržené polohy bloků a komunikací uvnitř areálu. Závazná zůstává pouze hranice areálu vytyčená uličními prostranstvími nových komunikací U Technoplynu a Zamenhofova a dále nestavebními bloky. Uspořádání uvnitř areálu je možné uzpůsobit technologickým potřebám ZEVO Malešice.

Plochy na severovýchodě jsou ponechány zpracování a těžbě surovin, která zde bude probíhat několik dalších desetiletí. Předpokladem pro využití území je přemístění nerostných surovin z okolních pozemků do nově navrženého dobývacího prostoru a jejich další postupné zpracovávání. Odtěžení nebo odpis nerostných surovin v rámci okolních stavebních bloků, je podmínkou pro jakýkoliv další rozvoj území (daných bloků).

Stavební bloky na jihu území podél Štěrboholské spojky jsou navrženy pro stavby s občanskou vybaveností, na východě pak i nerušící výroby. Bloky směrem od západu umožňují umístění staveb obchodních či administrativních. Dále jsou ponechány dva bloky s všeobecně smíšenou plochou využití, kde v bloku B06 může být umístěno environmentální centrum s provozem minipivovaru využívající teplo ze spalovny. Cílem centra by mělo být seznámení širší veřejnosti s myšlenkami „WASTE-TO-ENERGY“. Zároveň je v bloku uvažováno s možností umístění parkovacího domu sloužícího pro potřeby území, případně v návaznosti na konečnou tramvaje, jako P + R. Bloky na východě území u Štěrboholské spojky jsou navrženy pro možnou výstavbu občanské vybavenosti případně nerušící výroby, které by mohly využívat energie při zpracování odpadu a zároveň zvýšit atraktivitu celého území.

Zelený pruh v rámci nestavebních bloků, které jsou podél bloků B02, B04 a B05 dělí území na západní a východní část, navrhujeme jako separační prvek mezi průmyslovým areálem ZEVO a částí s objekty možné občanské vybavenosti. Tento předěl může být podpořen umístěním produkčních skleníků, při východním okraji stavebních bloků B02, B04 a B05, které by zároveň vytvořily estetické pozadí veřejně přístupného území. Na zelený pruh navazuje ve



středu další zelená plocha, v rámci nestavebního bloku P69, v jejímž centru se nachází bezejmenný rybník. Po dobu těžební činnosti bude převážná část vytyčené městské a krajinné zeleně, spolu s vodní plochou, součástí dobývacího prostoru se zákazem vstupu. Přesto považujeme tento krajinný prvek za cenný, byť bude uplatňován pouze vizuálně. Při novém propojení ulice Průmyslové a Štěrboholské spojky je navržen pruh izolační zeleně, který navazuje na stávající plochy obdobného využití.

Ve vazbě na navrhovanou cestní síť a vymezení bloků jsou nezbytné úpravy a doplnění technické infrastruktury.

Parter, v části s občanskou vybaveností a případně i nerušící výrobou, musí mít obytnou kvalitu s přímou vazbou na veřejná prostranství, přátelský pro pěší a v určených částech i pro cyklisty. V parteru navrhujeme umístění stromů, užití kvalitních povrchů a dalších prvků zlepšující pobytové vlastnosti lokality tak, aby nedošlo k vytvoření další části „mrtvé“ a do města nezapojené průmyslové oblasti.

ZELENÁ INFRASTRUKTURA

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 spárkou, 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. V rámci území je významným krajinným prvkem bezejmenný rybník, který v současné době slouží pro likvidaci a akumulaci vod z přilehlých navážek (báňská voda). V okamžiku ukončení těžby a v případě masivní výstavby v okolí bude nezbytné uchovat tento krajinný prvek a zajistit potřebnou dotaci vod. Z tohoto důvodu je východní část území odvodněna tak, aby bylo kdykoliv možné, zaústit odváděné dešťové vody do rybníka (poldru). Dešťové vody ze zpevněných a zastavěných ploch v rámci areálu ZEVO budou svedeny do dešťové zdrže a primárně využity v areálu jako technologická voda.

Nově navržené zelené plochy při spojnici Průmyslové ulice a Štěrboholské spojky a dále v severojižním směru při nové komunikaci, navazují na stávající zelené plochy, které se snaží doplnit a podpořit. Plochy zeleně budou s pěšími komunikacemi a případným stromořadím, které musí být umístěno v koordinaci s podzemním vedením inženýrských sítí. Pásy izolační zeleně okolo prodloužené Zamenhofovy ulice zároveň plní funkci prostorové rezervy pro možné budoucí umístění dalších jízdních pruhů.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Pěší a cyklistická doprava

V souladu s platným Generelem cyklistické dopravy jsou navrženy cyklisticky vhodné komunikace v ose cyklotrasy A24 (z ul. Tiskařská / Teplárenská novou ulicí U Technoplynu s napojením na upravenou ulici Nedokončenou). Provoz cyklistů je v rámci uličního prostoru usměrněn do samostatných vyhrazených pruhů pro cyklisty o základní šířce 1 m s rozšířením o příslušný bezpečnostní odstup od podélných parkovacích stání nebo obrubníku.



Kromě této páteřní cyklistické trasy se s pohybem cyklistů počítá i uvnitř řešeného území, a to ve směru sever – jih přibližně v ose území s vyústěním do ulice Zamenhofova na západě a na nový most i lávku přes Štěrboholskou spojku na jihu. Cyklisté jsou vždy vedeni v hlavním dopravním prostoru v samostatných vyhrazených jízdních pruzích, které jsou uvažovány jako průběžné skrz jednotlivé křižovatky. V severojižní ose se jedná o ulici přiléhající k širokému travnatému pásu s funkcí izolační zeleně.

Provoz cyklistů je možný i v ostatních ulicích. V ulici U Technoplynu směrem k Průmyslové je to v pokračujícím vyhrazeném pruhu pro cyklisty, v ostatních uličních prostranstvích pak ve společném pruhu s motorovým provozem.

Navržené cyklotrasy zobrazené ve studii jsou vedeny s ohledem na propojení stávajících či připravovaných cyklotras.

Pěší doprava je umožněna na chodnících v rámci jednotlivých uličních prostranství a dále pěších zónách, které jsou umístěny především v jihovýchodní části území a zajišťují propojení možné občanské vybavenosti se Štěrboholy a Jahodnicí.

Městská hromadná doprava

S ohledem na předpoklad svozu odpadu do spalovny CARGO tramvají navrhujeme vybudování tramvajové tratě, která ekologicky, kapacitně a spolehlivě obslouží řešené území. Tramvajová trať bude navazovat na plánované prodloužení v úseku Ústřední dílny DP – Štěrboholy, kde se uvažuje s jejím ukončením u obchodního centra Europark. Studie trať prodlužuje dále přes nové přemostění při odbočce z komunikace Zamenhofova a bude zavedena do areálu ZEVO, kde navrhujeme kapacitní překladiště. V případě prodloužení tratě z důvodů CARGO se nabízí možnost využití tratě i v systému městské hromadné dopravy, zvýšení atraktivity území severně od Štěrboholské spojky a plnému využití investice. Nové blokové obratiště pak navrhujeme v rámci stavebního bloku B06.

Navržené řešení umožňuje výhledově případné protažení tramvajové trati od koncové smyčky severně zeleným pásem k ulici U Technoplynu a západně přes ulice Teplárenská / Tiskařská napojení na připravovanou trať Počernickou ulicí. Stavbou této trati by došlo k rychlému propojení sídliště Malešice a starých Malešic s obchodní zónou. Tato potenciální trať však není předmětem studie.

Obsluha území autobusy se nepředpokládá, v provozu zůstanou linky na ul. Průmyslová zajišťující spojení směr Kyje, Prosek, Černý Most, Strážkov, Libeň na severu a Opatov, Háje, Hostivař na jihu a také linka jedoucí po ul. Nedokončená od stanice metra Depo Hostivař (možné zkrácení s prodloužením tramvaje) směrem do Dolních Počernic, která bude doplněna o autobusovou zastávku v ulici Nedokončená mezi stavebními bloky B03 a B07.

Nejbližší stanicí metra je Depo Hostivař, stanice bude dostupná tramvajovou linkou.

Stávající soukromou linku obsluhující Outlet centrum Štěrboholy studie neřeší. Lze však předpokládat, že stavbou tramvajové trati vznikne dostatečně rychlé a kapacitní spojení k metru, které tuto linku nahradí.

Vznik autobusového terminálu v řešeném území není považován za přínosný. V blízkosti se nachází stávající autobusový terminál u stanice metra Depo Hostivař, jehož kapacita v současné době umožňuje navýšení intenzit provozu, a který je díky bezprostřední blízkosti stanice metra výhodnějším místem pro ukončení autobusových linek.

Doprava v klidu

Studie předpokládá vznik volných (návštěvnických) stání v uličním prostoru. Jedná se o místa podélná, umístěná v pásu určeném zároveň pro stromořadí. Tato stání však plní jen doplňkovou funkci. Páteří systému dopravy v klidu budou dostatečně kapacitní parkovací



plochy zejména v podzemních garážích či parkovacích domech na jednotlivých pozemcích zabezpečující parkování návštěvníků jednotlivých objektů. Konkrétní kapacity parkování musí zajistit stavebník jednotlivých umísťovaných staveb na svém pozemku a v rámci územního řízení doložit jejich počet výpočtem.

V rámci území je uvažováno s možnou výstavbou parkovacího domu sloužícího pro potřeby území, případně v návaznosti na konečnou tramvaje jako P + R (část stavebního bloku B06) s předpokládanou kapacitou max. 1700 automobilových stání. Umístění P + R musí být realizováno spolu s prodloužením tramvajové tratě. Parkovací dům sníží dopravní zátěž a uleví nárokům na parkování v navazující oblasti směrem do centra. Konkrétní kapacity budou řešeny v případné navazující studii. Parkovací dům je umístěn v blízkosti zastávky tramvaje a je výhodně přístupný novým sjezdem ze Štěrboholské spojky, s napojením mimo exponovanou křižovatku s ul. Průmyslová. Předpokládá se, že parkovací dům může zároveň sloužit pro pokrytí dopravních špiček v případě umístění občanské vybavenosti s vyšší návštěvností.

Automobilová doprava

Obsluha území bude ze značné míry probíhat automobilovou dopravou. Jedná se jak o individuální dopravu návštěvníků obchodních a volnočasových objektů a zaměstnanců, tak o nákladní vozidla obsluhující průmyslovou oblast řešeného území.

Pro kapacitní napojení území na nadřazenou komunikační síť se navrhuje doplnění stávajícího sjezdu k OC Europark o chybějící rampy, umožňující výjezd a nájezd ve všech směrech Štěrboholské spojky. Sjezdové rampy bude propojovat nový most.

Štěrboholská spojka je sběrnou komunikací skupiny B. Vzdálenost mezi stávající mimoúrovňovou křižovatkou s ul. Průmyslová a novou rampou sjezdu směrem do centra je cca 300 m. Normová vzdálenost mimoúrovňových křižovatek na komunikacích funkční skupiny B není stanovena (při přihlédnutí k nejbližší vyšší kategorii komunikace skupiny A by měla být minimální vzdálenost křižovatek 1000 m, což není dodrženo). Navrhovaný sjezd však výrazně uleví sousední MÚK Průmyslová a lze očekávat významný přínos pro stávající dopravní situaci celé lokality. Vozidla z obchodních center, možné občanské vybavenosti, ZEVO Malešice i městské části Štěrboholy budou využívat tohoto sjezdu a nebudou více zatěžovat přetíženou MÚK Průmyslová.

Mostní propojení obchodních center na obou stranách Štěrboholské spojky je určeno pouze pro osobní vozidla a hromadnou dopravu. Nákladní vozidla (např. ze spalovny) budou vedena na stávající přemostění na ulici Průmyslová.

Na Štěrboholské spojnici bude ponechána rezerva pro výhledové rozšíření na 3+3 jízdní pruhy plus připojovací / odbočovací pruh a to pod mosty, lávkami i kolem případných dalších staveb.

Na základě připomínek z veřejného projednání, bylo upraveno křížení komunikací Zamenhofova a vjezdu do areálu OC Fashion Arena Prague Outlet. Z důvodu plynulého provozu a dopravní zátěže byla navržena dvoupruhová okružní křižovatka dle podkladu k územnímu řízení z roku 2016, Komunikační propojení rozvojových ploch na západním okraji Štěrbohol s ulicí průmyslovou (VPS 56/DK/49), vypracované European Transportation Consultancy s. r. o., hlavní inženýr projektu Ing. John Henley a odpovědný projektant Ing. Jiří Souček.

Posouzení nové křižovatky na komunikaci Zamenhofova

Intenzity dle sčítání dopravy (TSK, 2017) indikují dopravu v přilehlém úseku Průmyslové ulice mezi Jižní spojkou a ulici Tiskařskou hodnotou cca 25 500 voz/24h (respektive 26 400 voz/24h v opačném směru). V ulici Černokostelecká jsou denní intenzity cca poloviční. Na



základě těchto hodnot lze konzervativně předpokládat intenzity na komunikaci U04a/U04b, U07a/U07b i U09 blízké hodnotě 10 000 voz/24 hodin v každém směru. Při uvažování koeficientu na místní komunikace je pak intenzita dopravy špičkové hodiny uvažována hodnotou $0,100 \times 10\,000 = 1\,000$ voz/h. Tato hodnota je uvažována jako vjezdová do křižovatek na komunikacích mezi nově navrženým sjezdem ze Štěrboholské spojky a Průmyslovou ulicí.

Tato intenzita při délce efektivní zelené:

Kapacita vjezdu závisí na saturovaném toku vjezdu, délce efektivní zelené a délce cyklu ($C_v = S_v \times z' / t_c$). Při uvážení saturovaného toku vjezdu přibližně $S_v = S_{zákl} = 2000$ pvoz/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. Předpokládáme proměnnou dobu cyklu závislou na denní době a na pomocné řízení pomocí indukčních smyček na odbočovacích pružích.

Poměr doby zelené bude pak přibližně 40 % délky cyklu, tj. $C_v = 2000 \times 0,40 = 800$ voz/h. Z toho důvodu jsou navrženy ve všech vjezdech do křižovatek dva jízdní pruhy (ideální kapacita 1600 pvoz/h).

Železniční doprava

V rámci návrhu se předpokládá prodloužení plánovaného nového úseku tramvajové tratě Ústřední dílny DP – Štěrboholy dále do řešeného území a zřízení dvou nových zastávek MHD. Součástí prodloužení je i návrh nákladní tramvajové trati do prostoru ZEVO, která zcela nahrazuje uvažovanou železniční vlečku. Jiná železniční doprava není návrhem dotčena. Koncepce obsluhy ZEVO tramvajovou nákladní dopravou je popsána v jiných částech dokumentace. Jelikož se v dnešních dnech jedná spíše o vizionářské řešení, je ponechána i možnost napojení ZEVO na železniční vlečku, která je zanesena již ve stávajícím Územním plánu a v připravovaném Metropolitním plánu v lehce pozměněné poloze, jako Veřejně prospěšná stavba Vlečky spalovny Malešice 910-630/-/28. Studie polohu vlečky dále nepatrně mění tak, aby byly dodrženy poloměry a normové vzdálenosti od křižovatek.

Významné zdroje a cíle dopravy

V oblasti se v současné době nacházejí dva významné cíle dopravy. Jedná se o obchodní centrum „Fashion Arena Prague Outlet“ a areál ZEVO. Studie tyto cíle dále rozšiřuje o průmyslové podniky v severovýchodní části území, případné parkoviště P + R a občanskou vybavenost či objekty nerušící výroby. Pro zajištění dostatečné kapacity místních komunikací se navrhuje nový samostatný sjezd ze Štěrboholské spojky, která se považuje za hlavní směr příjezdu návštěvníků. Tímto opatřením by navrhovaná zástavba neměla mít vliv na vytíženou ulici Průmyslovou.

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

V rámci technické infrastruktury předpokládáme nové páteřní trasy, které povedou prodlouženými ulicemi U Technoplynu a Zamenhofova. Trasy budou pod novou komunikační sítí v severojižním směru propojeny a vedeny dále po ulici Nedokončená. V ustálených stavebních blocích respektujeme stávající vedení. Viz grafická část výkres – 06 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.

Všechny splaškové vody z území jsou svedeny kanalizačním sběračem, který je veden v Průmyslové ulici, kde se stáčí do Teplárenské a přes Malešice a Hrdlořezy je napojen do kmenové stoky F a dále na ÚČOV na Císařském ostrově. Území bude důsledně odkanalizováno prostřednictvím oddílné kanalizace. Splaškové odpadní vody o objemu úměrně odpovídajícímu množství potřeby pitné vody budou odváděny nově navrženým systémem kanalizace do stávající kanalizace DN 400 – 600/1100 mm vedené ulicí Průmyslová. Nové kanalizační stoky budou vedeny v rámci navrhovaných veřejných prostranství dle příslušných technických norem a pražských standardů.

Dešťová kanalizace je svedena hlavním sběračem do Hostavického potoka. Sběrač je veden při severní hranici řešeného území, v pozici prodloužené ulice U Technoplynu, za ulicí Nedokončenou se stáčí k jihu a následně se napojuje do bezejmenné vodoteče, jenž směřuje k východu a ústí do Hostavického potoka. V rámci nové technické infrastruktury bude navržena zcela nová koncepce nakládání s dešťovými vodami. Stávající sběrač při severu území v rámci protažené komunikace U Technoplynu bude s drobnými změnami ponechán. V nových uličních prostranstvích mezi bloky B01, B02, B04 a B05 budou vedeny dešťové kanalizace, které budou svedeny do dešťové zdrže v rámci areálu ZEVO a využity na technologickou vodu. Přebytečná voda bude svedena směrem na východ a budou do ní napojeny stoky dešťové kanalizace ze zbylých uličních prostranství. Dále bude stoka pokračovat kolem vodní plochy k Nedokončené ulici, odkud bude napojena do recipientu. Po ukončení těžební činnosti, dojde k přepojení a stoka bude svedena do vodní plochy v území. Zároveň bude odvádění srážkových vod 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...). Výpočet velikosti retenčních nádrží navazujících záměrů musí vycházet tak, aby výsledné odtokové množství bylo v souladu s Nařízením č. 10/2016 sb. hl. m. Prahy (Pražské stavební předpisy) HLAVA V, § 38 odst. 2. Vzhledem k výraznému přetížení povodí vodního toku Rokytka včetně jeho přítoku bude případné odvádění přebytečných srážkových vod navrženo tak, aby výsledné odtokové množství odpovídalo max. 3 l/s ha celkové plochy posuzovaného povodí v souladu s požadavkem správce toku.

Zásobování vodou

Řešené území je z východu zásobováno vodou z přiváděcího vodovodního řadu v ulici Nedokončená v dimenzi DN 800, který je napojen na vodojem Horní Počernice o celkovém objemu 6000 m³, s kótou hladiny 271.95/265.95 m n. m. Ze západu je území napojeno přiváděcím vodovodním řadem, který je přiveden po ulici Průmyslová z jihu v dimenzi DN 1200, jenž je napojen na vodojem Chodová o celkovém objemu 20 000 m³, s kótou hladiny 320.4/315.4 m n. m. a Kozinec o celkovém objemu 38 000 m³, s kótou hladiny 312.1/305.1 m n. m. Dále je do území ze severu při Průmyslové ulici zaveden průmyslový vodovodní řad, který je napojen na VDJ + ČS Malešice – průmyslový vodovod o celkovém objemu 400 m³, s kótou hladiny 233.6/229.6 m. Provozovatelem stávající veřejné vodovodní sítě území je PVK a. s., správcem PVS a. s., vlastníkem hl. m. Praha. Stavební bloky budou zásobovány pitnou vodou uličními rozvody, napojenými na přiváděcí řad v ulici Průmyslová. Nové vodovody budou vedeny v rámci navrhovaných veřejných prostranství dle příslušných technických norem a pražských standardů.



Vzhledem k tomu, že řešené území bude zásobováno vodou z VDJ Kozinec, je kolaudace plánované výstavby podmíněna nabytím právní moci územního rozhodnutí na stavbu vodovodního řadu DN 800, DN 1000 „Č. stavby 40555 Zokruhování vodovodního řadu PRAHA VÝCHOD" (všech etap stavby), která je podmiňující pro obnovu vodovodního řadu DN 1200 Chodová - Kyjský uzel, ze kterého je zásobován VDJ Kozinec.

Bude respektována veřejně prospěšná stavba dle návrhu připravovaného Metropolitního plánu, obnova a zdvojení vodovodních řadů (DN 1200) od vodojemu Chodová – Kyjský uzel, pod označením 910-720/-/8.

Zásobování plynem

Hlavním přívodním páteřním plynovodem je plně kapacitní zásobovací STL plynovod DN 700 primárně napojený na VTL regulační stanici 367 Měcholupy a 362 Štěrboholy, ze které je veden souběžně se dvěma VTL plynovody východně od řešeného území a ze kterého je do dané oblasti, v její severní části, vyveden odbočný STL plynovod DN 350/PE DN 400, který je z východu řešeného území přes ulici Nedokončená doveden do území. Tento STL plynovod je za připojení areálu ZEVO dále k ul. Průmyslová a podél ní jižním směrem již redukován na potrubí z PE o vnějším průměru DN 110/90 až do ul. Zamenhofova a okolo obchodního centra „Fashion Arena Prague Outlet“ na jejím jihozápadním okraji ukončen v dimenzi PE o vnějším průměru DN 50. Nově vymezené stavební bloky budou převážně napojeny na nový plynovod, který bude rozveden v rámci navrženého uličního prostranství. Nové plynovody budou vedeny v rámci veřejných prostranství dle příslušných technických norem. Z důvodu provozní jistoty a zokruhování navrhujeme druhé propojení na hlavní stávající STL plynovod DN 700 východně od ul. Nedokončená.

Zásobování teplem

Část území je v současné době zásobována majoritně teplem z hlavního tepelného napaječe, který je součástí horkovodní Pražské teplárenské soustavy. Horkovod je na jihozápad území zaveden z teplárny Malešice komunikací mezi ulicemi Černokostelecká a U Stavoservisu přes ulici Průmyslovou. Severní část území je dotována horkovodem, který vede při komunikaci U Technoplynu. Nové bloky budou napojeny na teplovody ze systému CZT pomocí nových rozvodů vedených v rámci veřejných prostranství, které budou provedeny dle příslušných technických norem.

V rámci konceptu „WASTE-TO-ENERGY“ se nabízí celé území zásobovat odpadním teplem vznikajícím při spalování odpadu v areálu ZEVO. Díky poměrům v území a především majetkoprávním vztahům není možné tuto skutečnost závazně stanovit. Napojení oblasti na CZT ZEVO by ovšem bylo logickým krokem s ohledem na ekonomické i environmentální aspekty. V tomto případě by došlo přepojení teplovodu přímo na systém ZEVO.

Nad rámec studie lze uvažovat s napojením celé MČ Štěrboholy na systém CZT ZEVO.

Zásobování elektrickou energií

Území je zásobováno elektrickou energií, na úrovni VN i NN, převážně podzemního vedení napojeného na transformovnu Malešice. Do území je rozvedeno uličními sítěmi v ulicích Průmyslová a Nedokončená. V lokalitě se nachází řada trafostanic. 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 umisťovány v rámci jednotlivých bloků, konkrétní umisťování jednotlivých stanic není územní studií řešeno.

V rámci lokality lze dále předpokládat vytvoření vlastní distribuční soustavy ZEVO a dotace elektrickou energií vyrobenou v rámci procesu spalování odpadu. Nad rámec studie lze uvažovat s napojením celé MČ Štěrboholy na distribuční síť ZEVO.



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.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY (VPS) DLE STÁVAJÍCÍHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

1 | TO | 10

- **výstavba spalovny Malešice při západním okraji území**
- Dle stávajícího Územního plánu je navrženo minimální rozšíření ZEVO Malešice, po konzultaci s Pražskými službami a. s., který je provozovatelem, je navrženo rozšíření nad rámec stávající VPS.

56 | DK | 10 a 56 | DK | 46

- **komunikační propojení rozvojových ploch na západním okraji Štěrbohol s ulicí Průmyslovou**
- Je navrženo v souladu se stávajícím Územním plánem, umožní lepší dopravní obsluhu území.

9 | DK | 10 a 9 | DK | 49

- **Štěrboholská radiála – II. stavba; prostor mimoúrovňové křižovatky Jižní spojky a Průmyslové ulice; jihozápad území**
- Z důvodu zlepšení dopravní obsluhy území a snížení zátěže v rámci mimoúrovňového křížení na komunikacích Průmyslová – Štěrboholská spojka, jsou zahrnuty VPS do řešení Územní studie.

5 | DO | 49

- **Štěrboholy – protihluková opatření podél Štěrboholské radiály; jižní okraj území**
- Při Štěrboholské spojně je navržen pás izolační zeleně, který umožňuje vytvoření protihlukového opatření

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÉ STAVBY (VPS) DLE NÁVRHU PŘIPRAVOVANÉHO (TZV. METROPOLITNÍHO) PLÁNU

910-610/-/41

- **komunikační propojení rozvojových ploch na severním okraji Štěrbohol s ul. Průmyslovou; převzato ze stávajícího územního plánu, kde se vyskytuje pod označením 56 | DK | 10**
- viz 56 | DK | 10



910-630/-/28

- **vlečka spalovny Malešice; sever území**
- VPS vlečky je respektována a do areálu ZEVO zavedena směrem od severu dle Metropolitního plánu. Je uvažováno doplnění vlečky spalovny Malešice prodloužením tramvajové trati do území a využitím CARGO tramvají pro svoz odpadu. Navrhované vedení tramvajové tratě navazuje na připravované prodloužení v úseku Ústřední dílny DP – Štěrboholy, s plánovaným obratištěm při ulicích Kazaňská a Nákupní. Ve studii je trať vedena dále přes nové přemostění Štěrboholské spojky, její zavedení do areálu ZEVO a vytvoření nového blokového obratiště MHD v pozici stavebního bloku B06. Řešení s využitím CARGO tramvaje je výhodnější z provozního, ekonomického i ekologického hlediska a je podporováno společností ZEVO.

910-611/723/1043

- **Štěrboholská radiála – II. stavba; prostor mimoúrovňové křižovatky Jižní spojky a Průmyslové ulice; jihozápad území; převzato ze stávajícího územního planu, kde se vyskytuje pod označením 9 | DK | 10**
- viz 9 | DK | 10

910-790/580/1008

- **dotříd'ovací centrum Štěrboholy**
- Rozšíření ZEVO Malešice o dotříd'ovací centrum, dle Metropolitního plánu, nevychází z podkladů konzultovaných s provozovatelem. Rozsah rozšíření je dle Metropolitního plánu velkorysejší než ve stávajícím Územním plánu, ale stále nedostačující a neověřený. Zároveň dochází k překrytí s VPS 910-610/-/41.

910-610/-/133

- **komunikační propojení Průmyslová – Nedokončená**
- Propojení je respektováno a navrženo v rámci Územní studie.

910-610/-/31

- **komunikační propojení Nedokončená – U Hostavického potoka**
- Komunikační propojení je mimo řešené území. Propojením dojde k lepší dopravní dostupnosti Jahodnice a k dopravnímu propojení s řešeným územím. Zároveň může dojít v Jahodnici k navýšení automobilové dopravy, která nemusí být žádoucí. V rámci Územní studie je doporučeno propojení pro pěší a cyklisty.

910-720/-/8

- **obnova a zdvojení vodovodních řadů (DN 1200) od vodojemu Chodová – Kyjský uzel; vodovodní řad při východním okraji Průmyslové ulice**
- Obnova a zdvojení je respektováno.

910-720/-/13

- **návrh propojení DN 800 do pásma VDJ Kozinec v k. ú. Kyje; vodovodní řad v ulici u Technoplynu**
- Propojení bylo v červnu 2016 zkolaudováno a uvedeno do provozu.



VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ (VPO) DLE STÁVAJÍCÍHO ÚZEMNÍHO PLÁNU

- řešené území je na ploše VRÚ dotčeno stavební uzávěrou.
- Vypracováním a schválením Územní studie dojde k odstranění stavební uzávěry.

VEŘEJNĚ PROSPĚŠNÁ OPATŘENÍ (VPO) DLE NÁVRHU PŘIPRAVOVANÉHO (TZV. METROPOLITNÍHO) PLÁNU

926 – 926/-/2

- **zóna havarijního plánování Linde Gas**
- Zóna havarijního plánování je respektována a nenaruší rozvoj území.

ASANACE

Řešené území v převážné míře představuje nezastavěnou část průmyslové oblasti, která tvoří přechod zastavěného území a příměstské krajiny. Urbanizován je prakticky pouze západní okraj podél Průmyslové ulice. Střední část je tvořena ruderními plochami a jižní část ornou půdou. Pro další rozvoj je nutné odstranění stávajících navážek, které budou v největší možné míře využity na rekultivaci a vyrovnání podkladu v zájmovém území.

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

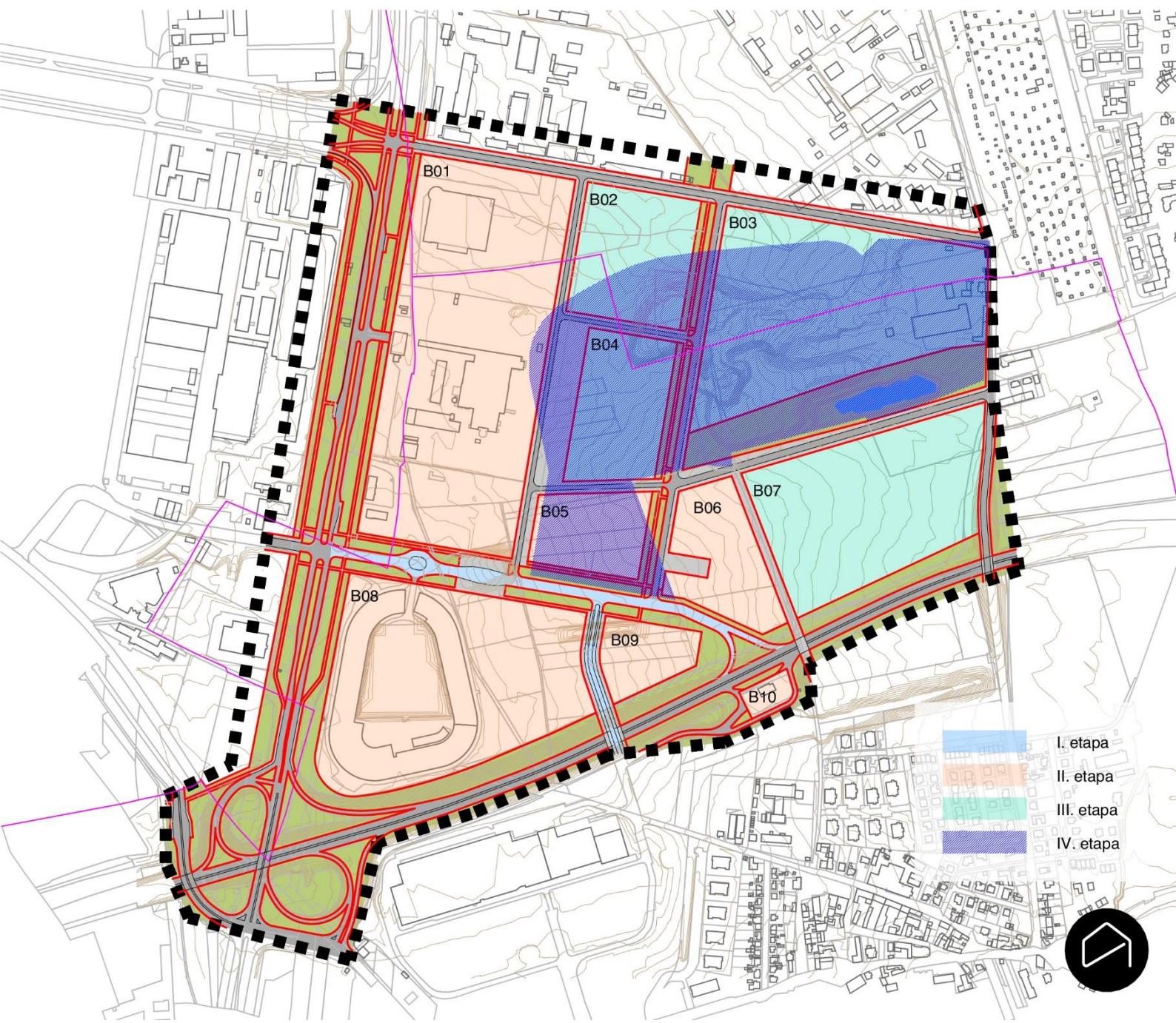
V současném stavu je značná část lokality součástí chráněného ložiskového území (CHLÚ) s výhradními zásobami cihlářské suroviny, Štěrboholy č. I. 3 107400. V letech 2008 a 2010 byl dvakrát opakovaně proveden odpis části zdejších zásob a s tím související zmenšení ložiska i vytyčeného dobývacího prostoru, kde provozuje těžební činnost firma Jan Fiala – cihelna Štěrboholy. Pro další rozvoj území před dokončením těžby je nezbytné na pozemcích, které je součástí CHLÚ (viz návrhová část, D. životní prostředí - geologie), stávající zásoby cihlářské suroviny co nejekonomičtěji a nejhospodárněji vytěžit a přemístit na pozemky, kde bude i nadále provozována těžební činnost. Následně musí dojít k vytyčení nové hranice dobývacího prostoru.



PODMÍNĚNOST STAVEB

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

- I) Pro novou výstavbu v řešeném území je podmínkou vytvoření komunikačního propojení v ulici Zamenhofova včetně technické infrastruktury a nového přemostění.
- II) Výstavba v rámci stavebních bloků B01, B05, B06, B08, B09 a B10 může vzniknout po I. etapě bez další podmíněnosti.
- III) Výstavba v rámci stavebních bloků B02, B03, B04 a B07 může vzniknout za podmínky vytvoření technické infrastruktury a komunikačního propojení na ulici Průmyslová nebo Zamenhofova, dopravní obslužnost nesmí být primárně zajištěna z ulice Nedokončená.
- IV) Nadřazenou podmínkou, pro rozvoj území dotčeného dobývacím prostorem či CHLÚ, je co nejekonomičtější a nejhospodárnější vytěžení a odvezení stávajících zásob nerostných surovin ke zpracování a následné vytyčení nové hranice dobývacího prostoru.



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

Uliční profily

U01 – 24,5 m

- Štěrboholská spojka

U02 – 100 m

- Průmyslová ulice
- chodníky, stromy a izolační zeleň

U03 – 18 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy, samostatný pruh pro cyklisty

U04a – 30,5 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy, samostatný pruh pro cyklisty
- rezerva pro umístění tramvajového pásu

U04b – 30,5 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy, samostatný pruh pro cyklisty
- zatravněný tramvajový pás

U05 – 23,5 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy, samostatný pruh pro cyklisty

U06a – 31 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, podélná parkovací stání a možnost stromořadí
- rezerva pro umístění tramvajového pásu

U06b – 31 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, podélná parkovací stání v jednom směru a možnost stromořadí
- zatravněný tramvajový pás umístěný mezi chodník a komunikaci

U07a – 65,5 m

- čtyřpruhová obousměrná komunikace, v rámci vozovky je uvažováno s odbočovacím pruhem
- chodníky, stromy a izolační zeleň, samostatný pruh pro cyklisty
- rezerva pro umístění tramvajového pásu

U07b – 65,5 m

- čtyřpruhová obousměrná komunikace, v rámci vozovky je uvažováno s odbočovacím pruhem
- chodníky, stromy a izolační zeleň, samostatný pruh pro cyklisty
- zatravněný tramvajový pás umístěný mezi chodník a komunikaci

U08 – 27 m

- obousměrná komunikace, v rámci vozovky je uvažováno s odbočovacím pruhem
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy, samostatný pruh pro cyklisty



U09 – 41,5 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, stromy a izolační zeleň, samostatný pruh pro cyklisty

U10 – 32,5 m

- čtyřpruhová obousměrná komunikace, v rámci vozovky je uvažováno s odbočovacím pruhem
- izolační zeleň

U11 – 20 m

- obousměrná komunikace
- chodníky, podélná parkovací stání a stromy

U12 – pěší zóna

- možné stromořadí v uličním prostoru

Náměstí**N01**

Veřejné prostranství, které je kompozičně vymezeno stavebními bloky B05, B06, B09 a prostorově ze západu novou komunikací a ze severu, jihu a východu stavebním blokem B06. Navržená regulace dává možnost z východní strany prostor uzavřít nebo protáhnout ve směru východ – západ. V rámci veřejného prostranství je umístěna konečná stanice navrhované tramvajové tratě. Půdorysný rozměr 30 m x 70 m dává možnost vytvoření centra v části území, kde již mohou vznikat stavby lidského měřítka a tím zvýšit atraktivitu území. Veřejné prostranství je zároveň podpořeno kompozičně významnými budovami v rámci stavebních bloků B05, B06 a B09. V rámci stavebního bloku B05 a B09 je možné prostor podpořit výškovou dominantou.

Stavební bloky

Okrajové stavební bloky řešeného území – tzn. bloky západně od komunikace Průmyslová a severně od komunikace U Technoplynu nejsou podrobněji řešeny a budou ponechány ve stávající podobě beze změn.

Stavební bloky, které se rozléhají na místě předpokládaného areálu ZEVO (B01a, B01b, B02, B04 a B05) jsou v územní studii definovány a specifikovány. V případě, že dojde ke vzniku předpokládaného areálu, nemusí být navržené členění v rámci uzavřeného území ZEVO respektováno a je možné jej přizpůsobit technologickým potřebám. Předepsané využití území definované funkčními plochami je však závazné.

Stanovení maximálních podílů zastavěnosti vychází ze stávající struktury území.

B01a, B01b, B01c

- V současné době je, v rámci stavebního bloku, umístěno několik staveb. Nejdominantnější část tvoří areál ZEVO Malešice, dále prodejní hala, hala na zpracování komunálního odpadu a benzinová pumpa s objektem restaurace. Plocha stavebního bloku je na první pohled velkorysá, ale její vymezení uvažuje s rozšířením areálu ZEVO Malešice, které v současné době není známo a je těžko definovatelné. Plocha je tedy vytyčena tak, aby nedošlo ke stanovení zbytečných limitů bránícím vytyčenému záměru. Definována je volná stavební čára s maximálním podílem zastavěnosti bloku 20% a 40%.



B02, B04, B05

- Jedná se o stavební bloky vymezené pro funkční využití výroby, skladování a distribuce. Návrh počítá s rozšířením ZEVO Malešice. Je určen maximální podíl zastavěnosti bloku mezi 50% až 70% s volnou stavební čarou. Jelikož se bloky nacházejí ve stávajícím dobývacím prostoru a chráněném ložiskovém území, je podmínkou výstavby vytěžení zásob nerostných surovin a jejich transport na pozemky určené nadále těžbě. Následně dojde k vytyčení nová hranice dobývacího prostoru a CHLÚ mimo navrhované bloky.

B03

- Stavební blok s funkčním využitím těžby surovin a výroby, skladování a distribuce, s územní rezervou způsobu využití všeobecně smíšené. Bloky jsou ponechány těžební činnosti s drobnou výstavbou, která bude sloužit k plnění hlavní funkce a ke zpracování vytěženého materiálu. V současné době je součástí bloku B03 areál cihelny. Studie navrhuje možnost využití zbytkového tepla a energií z provozu ZEVO pro provoz cihelny. Je určen maximální podíl zastavěnosti bloku mezi 40% s volnou stavební čarou, jenž počítá s drobnou výstavbou.

B06

- Stavební blok ponechán možné výstavbě environmentálního informačního centra, jehož cílem je prezentace myšlenky „WASTE-TO-ENERGY“ a přiblížení ekologického provozu spalovny a celého řešeného území. Součástí informačního centra mohou být vedlejší služby a produkce jako např. minipivovar využívající zbytkové teplo a energie ze spalovny. V rámci stavebního bloku je dále uvažováno s možným umístěním parkovacího domu, s předpokládanou kapacitou max. 1700 parkovacích stání, který bude sloužit pro potřeby území, případně v návaznosti na konečnou tramvaje, jako parkoviště P + R, jenž je uvažováno v rámci Metropolitního plánu u křížení komunikací Černokostelecká a Ústřední. Je zde navrhováno možné umístění blokového obratiště tramvaje. Maximální podíl zastavěnosti bloku činí 65%, je stanovena volná, otevřená a uzavřená stavební čára, která společně s otevřenou vymezuje veřejné prostranství N01, které je zároveň podpořeno kompozičně významnými budovami.

B07

- Jedná se o stavební blok s funkčním využitím VN. Studie uvažuje s možností umístění staveb pro nerušící výrobu a služby, skladování, administrativu, či občanskou vybavenost sloužící veřejnosti. I pro blok B07 se nabízí možnost využívat zbytkové teplo a další energie vzniklé při zpracování odpadu. Je určen maximální podíl zastavěnosti bloku 55% s volnou stavební čarou.

B08

- V současné době je v rámci stavebního bloku umístěno nákupní centrum. V budoucnu se předpokládá rozšíření, resp. doplnění obchodních služeb, případně výstavba objektů administrativních. Je stanoven maximální podíl zastavěnosti bloku 50% s volnou stavební čarou. Případná budoucí zástavba ve východní části stavebního bloku vzniká na současném parkovišti obchodního centra, které je nutno zachovat nebo nahradit adekvátním způsobem na pozemcích provozovatele.

B09

- Funkční využití bude navazovat na zástavbu v rámci bloku B08. Uvažuje se s umístěním objektů administrativních nebo staveb pro obchod. Je stanoven maximální podíl zastavěnosti bloku 70% s volnou stavební čarou.



B10

- V současné době je v rámci stavebního bloku umístěna čerpací stanice. S touto funkcí je i do budoucna uvažováno. Je stanoven maximální podíl zastavěnosti bloku 20% s volnou stavební čarou.

Nestavební bloky

Nestavební bloky na jihu řešeného území při Štěrboholské spojce a na západě řešeného území při Průmyslové ulici mají funkci izolační zeleně. Podél Štěrboholské spojky je uvažováno s vytvářením protihlukových zelených valů s případným umístěním vzrostlé zeleně. Podél Průmyslové ulice budou bloky tvořit plochy zeleně s komunikacemi pro pěší a případným stromořadím, které musí být umístěno v koordinaci s podzemním vedením inženýrských sítí. Na tyto plochy navazují nestavební bloky, se stejnou funkcí, při nové spojnici mezi Průmyslovou ulicí a Štěrboholskou spojkou mezi stavebními bloky B01, B05, B06, B08 a B09 a při novém propojení v severojižním směru mezi stavebními bloky B02, B03, B04, B05 a B06. Tato izolační „dvoupatrová“ zeleň s využitím alejí slouží zároveň pro oddělení předpokládaného areálu ZEVO a navazuje na plochy zeleně městské a krajinné při severním okraji řešeného území (nestavební bloky P83 a P84) a plochu při východní straně, v jejímž středu se nachází bezejmenný rybník (nestavební blok P69). Po dobu těžební činnosti bude převážná část plochy součástí dobývacího prostoru se zákazem vstupu. Přesto považujeme tento krajinný prvek za cenný, byť bude uplatňován pouze vizuálně. Podél bloku je navržena hlavní rekreační spojnice mezi západní a východní neprůmyslovou částí řešeného území. Navržené nestavební bloky navazují na stávající plochy zelené plochy, stejně tak vytváří a potvrzují ucelený celoměstský systém zeleně.



C. BILANČNÍ HODNOTY

Uliční prostranství

	výměra (m ²)	počet PS	produkce dešťové vody (m ³ /rok)
uliční prostranství	223 986	552	55 997

Nestavební bloky

označení nestavebního bloku	výměra (m ²)	produkce dešťové vody (m ³ /rok)
P01	439	11
P02	235	6
P03	1 443	36
P04	306	8
P05	967	24
P06	587	15
P07	167	4
P08	311	8
P09	1 569	39
P10	176	4
P11	342	9
P12	38	1
P13	782	20
P14	432	11
P15	194	5
P16	14	0
P17	198	5
P18	2 934	73
P19	2 178	54
P20	3 061	77
P21	8 261	207
P22	2 811	70
P23	6 739	168
P24	3 797	95
P25	6 303	158
P26	2 558	64
P27	4 058	101
P28	400	10

označení nestavebního bloku	výměra (m ²)	produkce dešťové vody (m ³ /rok)
P29	165	4
P30	375	9
P31	295	7
P32	76	2
P33	315	8
P34	4 286	107
P35	4 042	101
P36	2 265	57
P37	7 708	193
P38	307	8
P39	217	5
P40	4 343	109
P41	1 451	36
P42	6 684	167
P43	968	24
P44	3 964	99
P45	1 070	27
P46	3 182	80
P47	10 282	257
P48	2 418	60
P49	5 838	146
P50	7 631	191
P51	23 139	578
P52	10 757	269
P53	6 248	156
P54	4 226	106
P55	370	9
P56	1 847	46

označení nestavebního bloku	výměra (m ²)	produkce dešťové vody (m ³ /rok)
P57	886	22
P58	2 748	69
P59	9 810	245
P60	5 268	132
P61	5 039	126
P62	475	12
P63	1 714	43
P64	853	21
P65	2 382	60
P66	1 602	40
P67	754	19
P68	134	3
P69	34 600	865
P70	957	24
P71	3 455	86
P72	2 381	60
P73	153	4
P74	765	19
P75	116	3
P76	186	5
P77	1 942	49
P78	2 211	55
P79	71	2
P80	76	2
P81	2 029	51
P82	2 098	52
P83	1 822	46
P84	1 147	29
celkem	251 443	6 287



Stavební bloky

zastavěné plochy a HPP							odhad obyvatel, návštěvníků a počtu parkovacích stání			využití dle Územní studie		
označení stavebního bloku	výměra (m ²)	zastavitelnost (%)	min. výměra nezastavitelné části bloku (m ²)	max HPP (m ²)	předpokl. využití	rozdělení HPP dle využití (m ²)	počet obyvatel	počet návštěvníků	počet PS		KPP	KPPp
B01a	53 233	40	31 940	65 257	skladování, výroba	49 333	-	987	247	VN-E	1,1	1,4
					zpracování odpadu	15 924	-	106	80	TVO-F	1,4	1,8
B01b	94 062	40	56 437	139 666	zpracování odpadu	104 715	-	698	524	TVO-F	1,4	1,8
					skladování, výroba	34 951	-	699	175	VN-F	1,4	1,8
B01c	8 255	20	6 604	4 128	obchod	4 128	-	206	103	SV-C	0,5	0,8
B02	38 969	50	19 485	95 358	skladování, výroba	53 337	-	1 067	267	VN-H	2,2	2,6
						7 900	-	158	40	VN-H/DZ	2,2 / -	2,6 / -
					zpracování odpadu	30 676	-	205	153	TVO-H	2,2	2,6
						3 445	-	23	17	TVO-H/DZ	2,2 / -	2,6 / -
B03	111 381	40	66 829	88 903	zpracování a těžba surovin	18 100	-	121	91	TEP/SV-D	- / 0,8	- / 1,1
					skladování, výroba	70 803	-	1 416	354	VS/SV-D	- / 0,8	- / 1,1
B04	34 255	70	10 277	109 611	zpracování odpadu	98 380	-	656	492	TVO-H/DZ	2,2 / -	2,6 / -
						11 231	-	75	56	TVO-H	2,2	2,6
B05	22 676	60	9 070	55 357	skladování, výroba	52 769	-	1 055	264	VN-H	2,2	2,6
					zpracování odpadu	2 588	-	17	13	TVO-H	2,2	2,6
B06	28 760	65	10 066	64 242	skladování, výroba	16 061	-	321	80	SV-G	1,8	2,2
					administrativa	48 182	-	3 212	964			
B07	80 731	55	36 329	163 899	skladování, výroba	40 975	-	819	205	VN-G	1,8	2,2
					administrativa	122 924	-	8 195	2 458			
B08	115 939	50	57 970	162 315	obchod	60 200	-	3 010	1 505	ZVO-F	1,4	1,8
					administrativa	102 115	-	6 808	2 042			
B09	15 443	70	4 633	33 975	obchod	8 494	-	425	212	SV-H	2,2	2,6
					administrativa	25 481	-	1 699	510			
B10	3 863	20	3 090	773	čerpací stanice	773		155	19	SV-B	0,3	0,5
celkem							0	32 132	10 869			



označení stavebního bloku	odhad potřeb a spotřeb médií a hmot				odhad produkovaneho množství		
	voda (m ³ /rok)	teplo (MWh/rok)	plyn (m ³ /rok)	el. energie (MWh/rok)	splaškové vody (m ³ /rok)	dešťové vody (m ³ /rok)	odpad (kg/rok)
B01a	15 184	1 230	369 091	492	15 302	34 797	85 254
B01b	12 753	1 033	310 001	413	19 558	61 140	108 966
B01c	1 504	122	36 554	49	2 884	5 366	16 068
B02	19 549	1 584	475 204	634	20 342	25 330	208 884
B03	21 115	1 711	513 267	684	21 518	72 397	230 334
B04	5 336	432	129 714	173	10 234	22 265	57 018
B05	15 527	1 258	377 431	503	15 008	14 739	165 906
B06	16 410	1 330	398 902	532	49 462	20 016	300 612
B07	41 869	3 393	1 017 750	1 357	126 196	52 470	766 974
B08	46 822	3 794	1 138 148	1 518	137 452	75 360	765 804
B09	9 304	754	226 157	302	29 736	10 038	165 672
B10	1 132	92	27 504	37	2 170	2 511	12 090
celkem	206 506	16 732	5 019 723	6 693	449 862	396 429	2 883 582



D. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

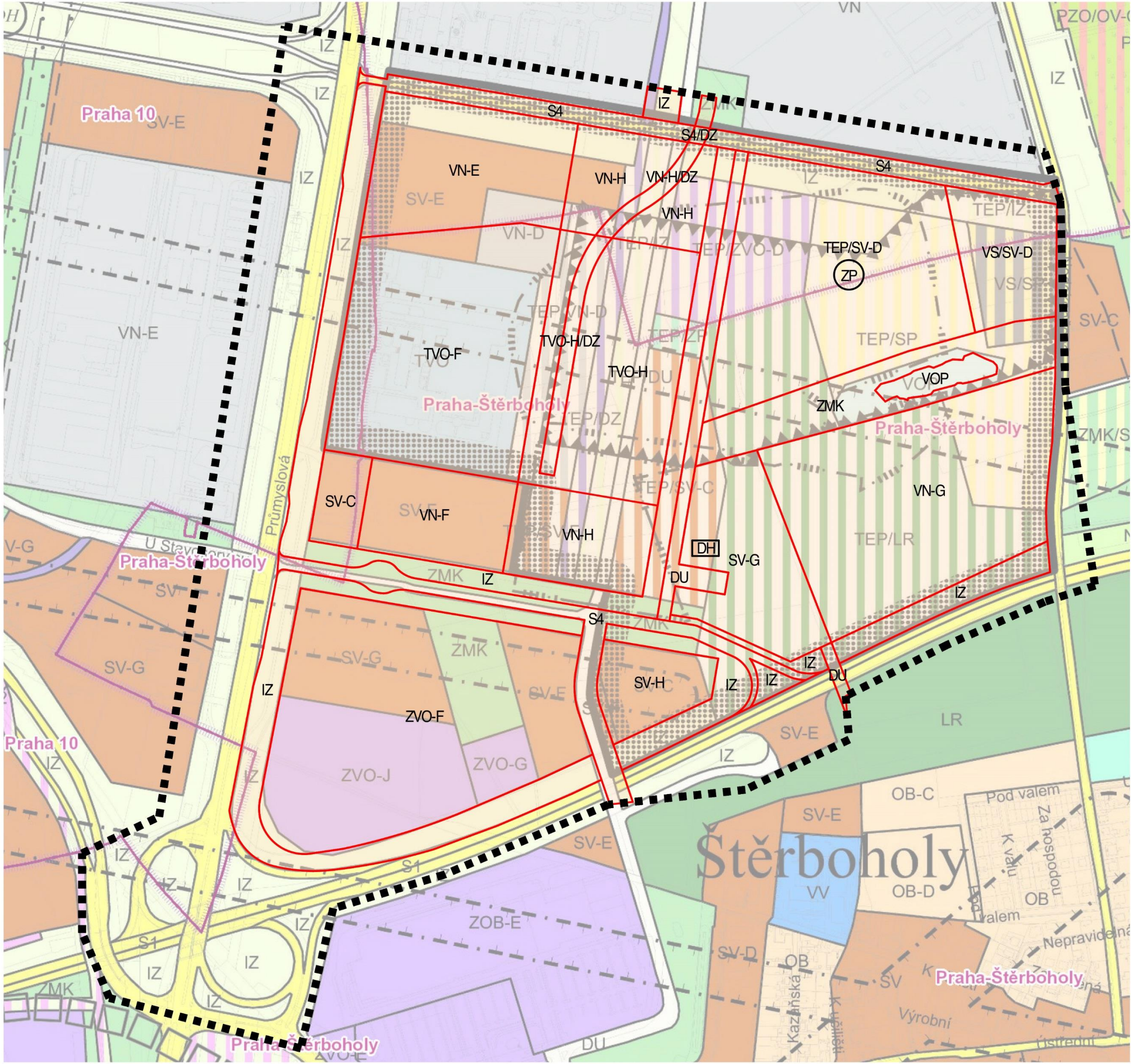
- řešené území
- hranice dobývacího prostoru - návrh
- hranice bilancovaného výhradního ložiska vedeného v evidenci zásob
- hranice dobývacího prostoru - stav
- hranice chráněného ložiskového území



Porovnání s platným územním plánem

Plochy jižně od komunikace Zamenhofova, která je nově protažena až k Štěrboholské spojce, částečně vycházejí ze stávajícího Územního plánu. Plocha v rámci stavebního B08 je z důvodu plánované výstavby rozšíření obchodního centra umístěna do funkční plochy ZVO, blok B09 je ponechán v ploše SV. Stavební blok B01a je umístěn ve funkčním využití VN a TVO a B01b v TVO a VN, jenž uvažují s dalším rozvojem ZEVO Malešice. Shodně i bloky B02, B04, B05, které jsou definovány funkčním využitím VN a TVO, jenž umožní výstavbu provozů na další zpracování a recyklaci odpadů. Část v rámci bloku B01c je ponechána funkční ploše SV a respektuje stávající umístění čerpací stanice a restaurace. Mezi západní, průmyslovou částí, a východní částí území, která je vyjma ploch určených k těžební činnosti ponechána možné občanské vybavenosti a nerušící výrobě, je umístěn pruh s funkčním využitím IZ, který má vytvářet hranici mezi provozně odlišnými územními celky. Plochy severovýchodně v území, jsou ponechány těžbě surovin, se stanovením územní rezervy SV, ve které je umístěno funkční využití ZP pomocí překryvného značení plochy s rozdílným způsobem využití bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné plochy. Území jižně od této části je určeno plochám s funkčním využitím SV a VN, které umožňuje umístění výroby a skladů, případně občanské vybavenosti. Uvažované prodloužení tramvajové trati do řešeného území zvláště nezakresluje, jelikož příslušné plochy (IZ, VN a SV) vedení této kolejové dopravy bez problémů umožňují v rámci své funkce. Tramvajovou smyčku vyjadřujeme pouze jako plochu s rozdílným způsobem využití o rozloze menší než 2500 m² v rámci jiné plochy. Veřejné prostranství, které navazuje na tramvajovou smyčku, umísťujeme pomocí funkční plochy DU.





řešené území
navrhované změny ÚP



Porovnání s Metropolitním plánem

Připravovaný Metropolitní plán dělí, přibližně ve stejném poměru, řešené území na dvě části, východní a západní, s hranicí, kterou tvoří křivka vymezující zastavitelné území.

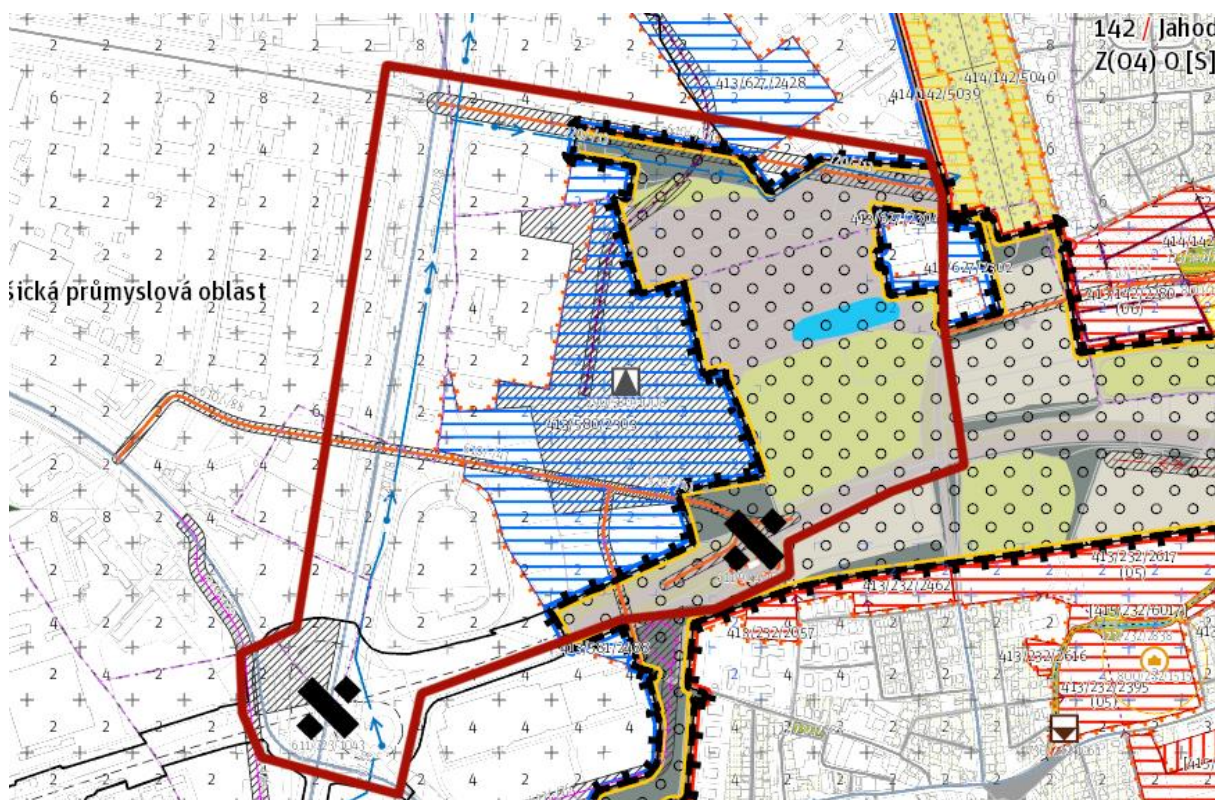
Západní část spadá do lokality 580 / Malešická průmyslová oblast Z (08) P [Sf] s cílovým charakterem lokality: Dotvořit a posilovat cílový charakter zastavitelné stavební, stabilizované flexibilní, produkční lokality Malešická průmyslová oblast se strukturou areálu produkce.

Východní část spadá do lokality 944 / Dolní Počernice – Horní Měcholupy N (17) R [S] s cílový charakter lokality: Chránit a posilovat cílový charakter nezastavitelné, stabilizované, rekreační lokality Dolní Počernice – Horní Měcholupy se strukturou zemědělské krajiny v rovině.

V západní části je v Metropolitním plánu vymezena zastavitelná rozvojová plocha s produkčním využitím, která je součástí plochy dopravní nebo technické infrastruktury a uvažuje s dalším rozvojem, především rozšířením provozu ZEVO Malešice. Tato lokalita je téměř v plném souladu s navrhovanou Územní studií.

Východní část je v Metropolitním plánu vymezena jako krajinné rozhraní, které definuje využití lokality jako nezastavitelnou rekreační plochu a neuvažuje s dalším rozvojem zástavby. Plán je zde v rozporu s předkládanou Územní studií. Domníváme se, že předpokládaný rekreační charakter v prostoru mezi Štěrboholskou spojkou, areálem ZEVO a dobývacím prostorem Cihelny Štěrboholy není opodstatněný a tedy správný.

Navržené koridory dopravní infrastruktury jsou v souladu s Metropolitním plánem. Studie respektuje umístění vlečky, která však může být nahrazena, případně doplněna tramvajovou tratí (viz výše). V návaznosti na možné prodloužení tramvajové trati navrhujeme umístění záchytného parkoviště P + R v rámci stavebního bloku B06, které je dle Metropolitního plánu umístěno západně od křížení komunikací Černokostelecká a Ústřední.



F. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY A EKONOMIE

V rámci Územní studie byly majetkoprávní vztahy v mezích možností respektovány a jednotlivé stavební bloky navrhnuty i s ohledem na stávající strukturu pozemků dle katastru nemovitostí. Rozvoj území z důvodu majetkoprávních vztahů je částečně limitován pouze pro další rozšíření ZEVO Malešice, kde musí před naplněním celé koncepce a vytvořením uzavřeného areálu ze stavebních bloků B01a, B01b, B02, B04 a B05, dojít k vykoupení jednotlivých pozemků. Z vývoje majetkoprávních vztahů v průběhu zpracování studie je však zřejmé, že k výkupu pozemků dochází. Umístění stavebních bloků s ohledem na majetkoprávní vztahy je patrné z přiloženého schématu majetkoprávních vztahů se soutiskem stavebních bloků.

Největší ekonomickou zátěží, pro další rozvoj, bude vytvoření nové technické a dopravní infrastruktury, která v území v současné době zcela chybí. Další důležitou položkou bude odstranění stávajících navážek, které vznikly při výstavbě Jižní spojky.

Výstavba v rámci stavebních bloků, které jsou v současné době ve vytyčené oblasti dobývacího prostoru a CHLÚ, bude podmíněna odtěžením zásob cihlářské suroviny, jejím přemístěním na plochy určené těžbě i nadále a vytyčení nové hranice dobývacího prostoru.





- řešené území
- hl. m. Praha bez MČ včetně jím ovládaných subjektů
- hl. m. Praha ve svěřené správě MČ Praha-Šterboholy
- Pražské služby a. s.
- Dopravní podnik hl. m. Prahy
- Česká republika
- spoluvlastněno dvěma a více subjekty vlastnického práva
- zbývající tuzemské právnické osoby
- fyzické osoby

